



UNIVERSITÉ  
LUMIÈRE  
LYON 2

N°d'ordre NNT : 2016LYSE2045

THÈSE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON  
EN COTUTELLE AVEC L'UNIVERSITÉ FÉDÉRALE DE RIO  
DE JANEIRO BRÉSIL

Opérée au sein de

L'UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2

**École Doctorale : ED 483 Sciences sociales**

Géographie, Aménagement, Urbanisme

Soutenue publiquement le 30 mai 2016, par :

Jean LEGROUX

---

**L'accueil de la coupe du Monde 2014 et des JO  
2016 et les impacts de la "révolution des  
transports" sur la justice socio-spatiale à Rio de  
Janeiro:**

*tout changer pour que rien ne change ?*

---

Devant le jury composé de :

Jean-Paul CARRIÈRE, Professeur émérite, Université Tours, Président

Vincent GOUËSET, Professeur des universités, Université Rennes 2, Rapporteur

Antoine BEYER, Maître de Conférences HDR, Université Paris 4, Rapporteur

Orlando ALVES DOS SANTOS JÚNIOR, Professeur Adjoint, Universidade federal do Rio de Janeiro,  
Examineur

Didier PLAT, Ingénieur Divisionnaire M.E. H.D.R., École Nationale des Travaux Publics de l'État, directeur de  
thèse

Luiz Cesar DE QUEIROZ RIBEIRO, Professeur d'université, Universidade federal do Rio de Janeiro, Directeur  
de thèse



**Université Lumière Lyon 2**  
**École doctorale Sciences Sociales ED 483**  
***Laboratoire Aménagement Économie Transports***

*et*

**Université Fédérale de Rio de Janeiro**  
**IPPUR (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional)**  
***Observatório das Metrôpoles***

**L'accueil de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016 et les impacts de  
la "révolution des transports" sur la justice socio-spatiale à Rio de  
Janeiro: tout changer pour que rien ne change ?**

Thèse en cotutelle présentée et soutenue publiquement par

Jean LEGROUX

en vue de l'obtention d'un

Doctorat de Sciences Sociales

Mention Géographie, Aménagement, Urbanisme

Sous la co-direction de DIDIER PLAT et de LUIZ CESAR DE QUEIROZ RIBEIRO

Thèse soutenue le 30 mai 2016 devant le Jury composé de :

**Didier Plat**, Ingénieur Divisionnaire T.P.E, Habilité à Diriger des Recherches (directeur de thèse)

**Luiz Cesar Ribeiro de Queiroz**, Professeur à l'Université Fédérale de Rio de Janeiro (directeur de thèse)

**Vincent Gouëset**, Professeur des Universités (rapporteur)

**Antoine Beyer**, Maître de Conférences à l'Université Paris-Sorbonne. Habilité à Diriger des Recherches (rapporteur)

**Jean-Paul Carrière**, Professeur émérite à l'Université François Rabelais de Tours (examineur)

**Orlando Alves Dos Santos Júnior**, Professeur à l'Université Fédérale de Rio de Janeiro (examineur)



Université Lumière Lyon 2  
École doctorale Sciences Sociales ED 483  
*Laboratoire Aménagement Économie Transports*

*et*

Université Fédérale de Rio de Janeiro  
IPPUR (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional)  
*Observatório das Metrôpoles*

**L'accueil de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016 et les impacts de  
la "révolution des transports" sur la justice socio-spatiale à Rio de  
Janeiro: tout changer pour que rien ne change ?**

Thèse en cotutelle présentée et soutenue publiquement par

Jean LEGROUX

en vue de l'obtention d'un

Doctorat de Sciences Sociales

Mention Géographie, Aménagement, Urbanisme

Sous la co-direction de DIDIER PLAT et de LUIZ CESAR DE QUEIROZ RIBEIRO

Thèse soutenue le 30 mai 2016 devant le Jury composé de :

**Didier Plat**, Ingénieur Divisionnaire T.P.E, Habilité à Diriger des Recherches (directeur de thèse)

**Luiz Cesar Ribeiro de Queiroz**, Professeur à l'Université Fédérale de Rio de Janeiro (directeur de thèse)

**Vincent Gouëset**, Professeur des Universités (rapporteur)

**Antoine Beyer**, Maître de Conférences à l'Université Paris-Sorbonne. Habilité à Diriger des Recherches (rapporteur)

**Jean-Paul Carrière**, Professeur émérite à l'Université François Rabelais de Tours (examineur)

**Orlando Alves Dos Santos Júnior**, Professeur à l'Université Fédérale de Rio de Janeiro (examineur)

*Dedico esta tese a minha companheira, Ana Luiza, sem o apoio da qual nada disto, nem do resto, teria sentido e teria sido possível.*

## Remerciements

Je tiens à remercier en premier lieu mes directeurs de thèse. Toute ma reconnaissance envers Didier Plat, pour sa confiance, sa patience, son suivi constant et rigoureux, ses apports fondamentaux en termes théorique et méthodologique. Également un remerciement chaleureux à Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro pour son accueil dans les locaux et dans l'équipe de l'Observatoire des Métropoles et pour la transmission d'un bagage théorique et scientifique qui a été fondamental pour cette thèse.

À ma sœur Camila, pour son soutien en général et pour son aide ô combien précieuse pour l'élaboration et la réalisation des cartes ! Un grand merci également à mes parents, Gilles et Mariela ainsi qu'à mon frère Adrien pour leur soutien incondtionnel.

Je suis très reconnaissant de l'appui et de l'amitié d'Orlando Junior et d'Elisabeth Machado pour la réalisation de cette cotutelle.

Merci également à Florence Toilier, Marie Lova et Francette Pignard pour leur aide indispensable ainsi qu'à toute l'équipe du LET pour son soutien et son amitié, tout particulièrement à Lourdes Dias Olvera, Pascal Pochet, Jean-Pierre Nicolas, Olivier Klein, Gérard Santi, Florent Clément, Hind Khedira, Son Nguyen Qan, Sonia Lemette, Jorge Cabrera, Louafi Bouzouina, Patricia Lejoux, Stéphanie Vincent.

Pour leur aide précieuse, de près ou de loin, sur plusieurs plans, je remercie Florent Garcimore, Marcelo Cintra do Amaral, Guilherme Lara Tampieri, John Maciej, Maria Amelia Campos, Ciro Cordeiro, Sergio Moraleida, Fernando Trindade, Hebert Magela, Humberto Junqueira, Claudio Andrade, Moises Machado, Renata Souza et Martin Seidl.

Merci aux amis de Lyon et alentours : Johan Rey, Sidonie Rancon, Étienne Leblanc, Léo Souvay, Didier Laurencin, Manon Perez, Louise, Farid Joneau, Herson Huinca, Omar Roldan, Marcão, Cesar Allan, Farid Joneau, Lina Cardenas, Quentin Nedelcu, Valentina Bradbury, Louis Fréchon, Maria Jose Gomes Herrera, Claire Cellier, Rémi Pécout.

Merci aux amis, compagnons et collègues de Rio de Janeiro : Patricia Novaes, Marcelo Braga Edmundo, Rosana Barbieri, Mickaël Chetry, Patrick Granja, Guilherme Chalita, Daniela Agrelli Santana, Erick Omena, Elizabeth Alves, Leticia de Luna, Marcelo Gomes Ribeiro, Renato Cosentino, Heitor Cesar Oliveira, Christopher Gaffney, Elie Landreau, Anne-Marie Broudehoux, Marcelo, Breno Procópio, Carolina Zuccarelli, Matthew Aaron, Júlio Cesar Borges, Flávio Ghilardi, Gilmar Mascarenhas, Jim Freeman, Bruno Porpetta, Nelma Gusmão de Oliveira, Inalva Mendes Brito, Amanda de Lisio. Juciano Rodrigues, Marcos Tannuri. Alexandre Mendes, Daniela de Melo Gomes.



## Liste des abréviations

ANFAVEA – Association Nationale de Fabricants de Véhicules Automoteurs.

AMTU – Agence Métropolitaine des Transports Urbains (État de Rio de Janeiro)

ANPET – Association Nationale de Recherche en Transport

APO – Autorité Publique Olympique

BNH – Banque Nationale d’Habitation

BU – Billet Unique (État de Rio de Janeiro)

BUC – Billet Unique Carioca (Municipalité de Rio de Janeiro)

BRT – Bus Rapid Transit

BRS – Bus Rapid Service

CBTU – Compagnie Brésilienne des Trains Urbains

CCIP - Chambre de Commerce et d’Industrie de Paris.

CCO – Centre de Contrôle et d’Opération

Cedurp – Compagnie de Développement Urbain de la Région du Port de Rio de Janeiro

CEPAC – Certificat de Potentiel Additionnel de Construction

CHISAM – Coordination de l’Habitat d’Intérêt Social de l’Aire Métropolitaine de Rio de Janeiro

CIO – Comité Internationale Olympique

COB – Comité Olympique Brésilien

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

FETRANSPOR – Fédération des Entreprises de Transport de Passagers de l’État de Rio de Janeiro

FGV – Fundação Getúlio Vargas

FHC – Fernando Henrique Cardoso

FIFA – Fédération Internationale de Football Association

GEIA – Groupe Exécutif de l’Industrie Automobile

GPU – Grands Projets Urbains

IBEU – Indice de Bien-Être urbain

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INCP – Indice National des Prix à la Consommation

IPEA – Instituto de Pesquisa em Economia Aplicada

IPPUR – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional

ISI – Industrialisation par Substitution des Importations  
JMJ – Journées Mondiales de la Jeunesse  
JO – Jeux Olympiques  
MAR – Museu de Arte do Rio  
MCMV – Minha Casa Minha Vida  
MPL – Movimento Passe Livre  
PAC – Programme (fédéral) d’Accélération de Développement.  
PDTU – Plan de Développement des Transports Urbains  
PPP – Partenariat Public Privé  
RA – Région Administrative (Municipalité de Rio de Janeiro)  
RTR – Réseaux de Transport Régionaux (Municipalité de Rio de Janeiro)  
RENAVAN – Registro Nacional de Veículos Automotores  
RMRJ – Région Métropolitaine de Rio de Janeiro  
SETRANS – Secrétariat des Transports (de l’État de Rio de Janeiro)  
SMH – Secretaria Municipal de Habitação  
SMTR – Secrétariat Municipal des Transports  
OD – Origine-destination (enquête de déplacements)  
OUC – Opération Urbaine em Consortium  
UPP – Unité de Police Pacificatrice  
UFRJ – Université Fédérale Fluminense de Rio de Janeiro  
TCU – Tribunal des Comptes de l’Union (fédérale).  
VLT – Veículo Leve sobre Trilho (Véhicule Léger sur Rail)  
VT- Vale Transporte





## Résumé

**Mots clés :** Rio de Janeiro, méga-événements, justice socio-spatiale, mobilité urbaine, infrastructure de transport, transport en commun, expropriations, rénovation urbaine.

L'accueil de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016 à Rio de Janeiro représente la consécration d'une stratégie de construction de ville attractive qui se base sur l'organisation de méga-événements, un contexte économique favorable et une entente conjoncturelle entre les différents niveaux de gouvernement brésiliens. Cette politique néolibérale de fabrique et de gouvernance de l'espace urbain – impliquant une nouvelle reconfiguration des coalitions d'acteurs historiquement présents dans le circuit de l'accumulation urbain – se fonde sur la rénovation de la ville de Rio dans le but de l'insérer dans la compétition internationale des villes, mais aussi pour échapper, sur le plan national, à sa trajectoire de décadence sur fond de crise économique et politique (qui débuta dans les années 1970-1980). Dans les discours officiels, les transformations urbaines à l'œuvre répondent aux besoins de la « ville olympique » tout en provoquant des impacts positifs pour les habitants de la ville (et par conséquent pour ceux de la région métropolitaine). Dans ce contexte, les investissements en infrastructures de mobilité sont les plus importants, en termes de montants investis et d'impacts sur l'espace urbain, amenant les pouvoirs publics à parler d'une « révolution des transports » capable de résoudre la crise de la mobilité qui aggrave les processus de ségrégation et d'exclusion urbaine. L'objectif de cette thèse est d'évaluer, à travers une analyse multi-scalaire, c'est-à-dire les échelles métropolitaine, municipale et intra-municipales), les impacts différenciés des projets de transport sur la justice socio-spatiale à Rio de Janeiro. Outre une mise en perspective des différents projets et composantes de la « révolution des transports » et de leurs effets sur les dynamiques urbaines, il s'agit d'appliquer différents critères de justice à l'analyse géographique pour proposer une évaluation complexe des impacts des projets de transport, qu'ils portent sur la satisfaction de la demande en termes de capacité et de qualité, ou sur des externalités dépassant ceux de la mobilité (expropriations d'habitants, spéculation immobilière, etc.). La méthodologie qualitative (observation de terrain et entretiens semi-directifs) combinée à cette grille de lecture multicritère de la justice permet de d'appréhender les effets à différentes échelles, de repérer les divers groupes d'acteurs en conflit dans ce contexte de ville attractive et d'identifier quels sont les gagnants et les perdants de cette stratégie urbaine. Finalement, les impacts de la « révolution des transports » provoquent des changements qui n'impliquent pas de rupture réelle, ni avec le modèle routier de mobilité ni

avec les logiques de ségrégation de la ville néolibérale. Tout changer pour que rien ne change ?

### **Abstract**

**Key words:** Rio de Janeiro, socio-spatial justice, public transport, urban mobility, transportation infrastructures, mega-events, expropriations, urban renovation.

Rio de Janeiro's hosting of the World Cup 2014 and the Olympics Games 2016, is the consecration of the "attractive city" strategy, which is based on the triplet organization of mega-events, dynamic economic context and circumstantial alignment between the three levels of Government. This neoliberal policy and governance related to the construction of the urban space implies a reconfiguration of coalitions of historical actors present in the circuit of urban accumulation. Rio's urban renewal aims to link this city to the global circuit of cities competition, but also to evade from its path of economic and political decay, which began in the 1980s. In official statements, the ongoing urban transformations meet the requirements of the "Olympic city" and generate positive impacts for local and metropolitan inhabitants. In this context, investments in mobility infrastructure are the most meaningful, both in financial and impacts on urban space terms. This leads the government rhetoric of a "transport revolution", able to solve the urban mobility city crisis, clearly attached to processes of urban segregation and exclusion. The object of this thesis is to evaluate, through a multiscale analysis, which includes metropolitan, municipal and intra-urban dimensions, the various impacts of transportation projects on social and spatial justice in Rio de Janeiro. Then, based on justice theories applied to Geography, a multicriteria analytic model of justice is constructed, to assess the impact of transportation projects on terms of demand satisfaction and the effects on other processes such as expropriations and land speculation. The qualitative methodology (semi-structured interviews and field observation), along with the multicriteria framework of justice, allowed the identification of the various groups of conflicting actors in the constitution of the "attractive city" and, among them, those who "win" and those who "lose". The results indicate that the impact of the "transport revolution" in Rio de Janeiro, for the 2014 World Cup and 2016 Olympic Games, causes shifts that tear down neither the Brazilian road mobility model, nor the neoliberal's city segregation rationale. Change everything in order to nothing change?

## Resumo

**Palavras chaves :** Rio de Janeiro, justiça socioespacial, transporte coletivo, mobilidade urbana, structures de transport, méga-événements, expropriations, rénovation urbaine.

A realização da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016, no Rio de Janeiro, representa a consagração da estratégia de “cidade atrativa”, que se baseia no trinômio acolhida de mega-eventos, contexto econômico favorável e alinhamento conjuntural entre os três níveis de Governo. Esta política de construção e governança neoliberal do espaço urbano – que implica uma reconfiguração das coalizões de atores historicamente presentes no circuito da acumulação urbana – funda-se na requalificação da cidade do Rio, para inserí-la na competição internacional das cidades, mas também para que ela escape, no plano nacional, da sua trajetória de decadência econômica e política, que começou nos anos 1980. Nos discursos oficiais, as transformações urbanas em curso respondem às necessidades da “cidade olímpica” e geram impactos positivos para os seus habitantes e aqueles da região metropolitana. Neste contexto, os investimentos em infraestruturas de mobilidade são os mais importantes, tanto em termos de valores investidos, como de impactos sobre o espaço urbano, levando os poderes públicos a falarem de uma “revolução dos transportes” capaz de solucionar a crise da mobilidade urbana, claramente vinculada aos processos de segregação e exclusão urbana. O objetivo desta tese é avaliar, através de uma análise multi-escalar, que inclui as dimensões metropolitana, municipal e intra-urbana, os diversos impactos dos projetos de transporte sobre a justiça sócio-espacial no Rio de Janeiro. Em seguida, com base em teorias da justiça aplicadas à Geografia, constrói-se um modelo analítico multicritério da justiça, para avaliar os impactos dos projetos de transporte sobre a satisfação da demanda em termos de capacidade e de qualidade e efeitos sobre outros processos tais como as expropriações e a especulação imobiliária. A metodologia qualitativa (entrevistas semi-estruturadas e observação de campo), junto com o referencial multicritério de justiça, permitiu identificar os diversos grupos de atores em conflito na construção da “cidade atrativa” e, dentre estes, aqueles que “ganham” e aqueles que “perdem”. Os resultados indicam que os impactos da “revolução dos transportes”, na cidade do Rio de Janeiro, por ocasião da Copa do Mundo 2014 e dos Jogos Olímpicos 2016, provocam câmbios que não rompem nem com o modelo de mobilidade rodoviária brasileiro, nem com as lógicas de segregação da cidade neoliberal. Mudar tudo para que nada mude?

## **Résumé long en portugais / Resumo longo em português**

### **A acolhida da copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016 e os impactos da « revolução dos transportes » sobre a justiça socioespacial : mudar tudo para que nada mude ?**

Resumo da tese de doutorado em cotutela entre a Universidade Federal do Rio de Janeiro (no IPPUR- Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional) e a Universidade de Lyon 2 (no LAET – Laboratoire Aménagement et Économie des Transports/ ENTPE).

A estratégia de cidade atrativa no Rio de Janeiro corresponde a um estágio avançado da neoliberalização e mercantilização<sup>1</sup> do seu espaço urbano e caracteriza-se por uma estratégia de construção de “cidade atrativa”, que se baseia no trinômio acolhida de megaeventos (estratégia consagrada com a realização da copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016), contexto econômico favorável e alinhamento conjuntural entre os três níveis de governo. Esta política de construção e de governança neoliberal do espaço urbano – que implica uma reconfiguração das coalizões de atores historicamente presentes no circuito da acumulação urbana – funda-se na requalificação da cidade do Rio de Janeiro, para inserí-la na competição internacional das cidades, mas também para que ela escape, no plano nacional, da sua trajetória de decadência econômica e política, especialmente a partir dos Anos Oitenta.

Nos discursos oficiais, as transformações urbanas em curso respondem às necessidades da « cidade olímpica » e geram impactos positivos para os seus habitantes e aqueles da Região Metropolitana. Neste contexto, os investimentos em infraestruturas de mobilidade são os mais importantes, representando 55% dos investimentos realizados tanto para a Copa do Mundo 2014, como para as Olimpíadas 2016. Além do valor investido, os impactos dos projetos de transporte são certamente os mais significativos sobre o espaço urbano, levando os poderes públicos a falarem de uma “revolução dos transportes” capaz de solucionar a crise da mobilidade urbana, claramente vinculada aos processos de segregação e exclusão urbana. De fato, este contexto de construção da cidade atrativa permite uma concentração histórica de investimentos em transporte coletivo com uma “rede estruturante” de BRT (com 4 corredores, o Transoeste, o Transcarioca, o Transolímpica, o Transbrasil) de mais de 150 quilômetros, um

---

<sup>1</sup> Tal como descrito por Polanyi (1994), o processo de mercantilização surge no século XIX e designa a aparição de sociedades onde tudo se constituiu em mercados e onde o mercado « auto-regulador » prevalece.

VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) na zona portuária, que passa por uma revitalização completa através do projeto *Porto Maravilha*, a construção da linha 4 do metrô ligando a zona sul (Ipanema) à zona da Barra da Tijuca, a renovação e extensão da rede de trens e a construção de três teleféricos em favelas ou conjunto de favelas.

Os principais projetos de transporte da “revolução dos transportes” (ver o mapa 11 da tese, página 208) conectam entre si os clusters olímpicos (Barra da Tijuca, Deodoro, Maracanã e a zona Sul), beneficiando especialmente as zonas de Barra de Tijuca e de Jacarepaguá, que recebem três das quatro linhas de BRT previstas e a linha 4 do metrô. A “revolução dos transportes” - salvo as promessas de renovação do sistema de trens que servem à Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) –concentra- se no território do município do Rio de Janeiro. Ela se faz acompanhar também de uma reforma político-institucional do sistema de transporte por ônibus<sup>2</sup>, que implica esforços em termos de integração física e tarifária no sistema de transporte coletivo como um todo.

Essas mudanças no cenário do transporte coletivo no Rio de Janeiro seriam capazes, segundo os discursos oficiais, de reverter o quadro da crise da mobilidade urbana. Na RMRJ, o transporte coletivo representa 71% das viagens motorizadas, contra 29% pelo transporte individual, o que faz desta crise da mobilidade uma crise do transporte coletivo, principalmente do transporte por ônibus (que representa mais de 75% das viagens quotidianas realizadas na RMRJ, em 2014). O abandono dos sistemas metroviários e ferroviários durante décadas - correlativamente à expansão dos sistemas de ônibus (desde os Anos Cinquenta) e ao crescimento exponencial das frotas de automóveis e de motocicletas (especialmente a partir dos Anos 2000) – são fatores que explicam a crise da mobilidade urbana no Rio de Janeiro. Cabe ressaltar que esta crise da mobilidade atinge todas as categorias sociais (embora de forma desigual), na medida em que os congestionamentos crescentes atingem tanto aos usuários de ônibus, quanto aos motoristas de carros particulares.

Será a revolução dos transportes capaz de reverter a crise da mobilidade no Rio de Janeiro? O objetivo deste tese é avaliar, através de uma análise multi-escalar, que inclui as dimensões metropolitana, municipal e intra-urbana, os diversos impactos dos projetos de transporte sobre a justiça sócio espacial no Rio de Janeiro. Em outras palavras, mesmo que se observem

---

<sup>2</sup> Esta reforma significou a passagem de um sistema permissionário a um sistema concessionário no objetivo oficial de racionalizar o sistema, de avançar na integração física e tarifária da oferta de transporte por ônibus, de regionalizar a gestão do transporte, de organizar a operação do sistema com grandes consórcios reunindo, na prática, as empresas mais poderosas que operavam no antigo sistema.

impactos positivos para a população, são estes repartidos de forma justa entre os diferentes grupos sociais do espaço urbano do Rio?

A questão dos impactos de um projeto específico, ou de uma rede no seu conjunto, é fundamentalmente conflitual porque depende do ponto de vista e/ou da posição social de quem opina, do critério e da escala de análise. A escolha do paradigma da justiça para compreender os impactos diferenciados da “revolução dos transportes” tem como objetivo resolver concretamente esse tipo de dilema: uma infraestrutura de transporte é justa, se, ao mesmo tempo que permite a 200.000 pessoas de baixa renda melhorar a sua mobilidade justifica a expropriação de centenas de famílias pobres realocadas em periferias distantes?

Uma das primeiras hipóteses deste trabalho de pesquisa é que a justiça socioespacial, em qualidade de ferramenta teórica e analítica, é pertinente para o estudo dos processos de exclusão e de diferenciação socioespacial decorrente dos megaeventos e dos projetos de transportes. De fato, mesmo dada a existência de uma legado dos megaeventos para a cidade em termos de infraestruturas urbanas, os projetos não beneficiam da mesma forma à todos os habitantes e suscitam diversas formas de injustiças. O marco multicritério da justiça objetiva enxergar onde, como e porque os impactos da construção da cidade atrativa e da “revolução dos transportes” são injustos ou poderiam ser menos injustos do ponto de vista socioespacial. Outra hipótese postula que os impactos e desafios próprios aos processos de metropolização e, particularmente aos processos de fragmentação do espaço urbano - cujo cunho é um modelo de organização social do território fortemente marcado pela segregação residencial-, são exacerbados com a organização de megaeventos. O desafio da mobilidade urbana no seio dos processos de metropolização é também um fator fundamental da organização de um megaevento. Assim, são os projetos de infraestruturas de transporte, no contexto da cidade, capazes de responder simultaneamente aos objetivos de curto prazo (os eventos em si, os interesses turísticos, comerciais, midiáticos e imobiliários do poder econômico e financeiro local, nacional e internacional, por exemplo) e à uma dinâmica de planejamento urbano de médio e longo prazo voltada às necessidades da população?

Assim, a problemática geral da tese é a seguinte: detrás dos discursos oficiais e do marketing urbano, quais são os impactos das políticas e dos projetos de transporte – no contexto da cidade atrativa no Rio de Janeiro – sobre a justiça socioespacial?

Baseada em diversos critérios de justiça, reunidos em categorias chamadas de “qualidades éticas”, o arcabouço analítico multicritério da justiça permite avaliar: a) os impactos dos

projetos de transporte sobre a satisfação da demanda, em termos de capacidade e de qualidade, b) a capacidade da “revolução dos transportes” em reverter o quadro da crise da mobilidade, c) os efeitos sobre outros processos, tais como as expropriações e a especulação imobiliária. A metodologia qualitativa (entrevistas semi-direcionadas e observação de campo), junto com o referencial multicritério de justiça, permite identificar os diversos grupos de atores em conflito na construção da «cidade atrativa» e, dentre estes, aqueles que «ganham» e aqueles que «perdem».

O **primeiro capítulo**, “As contradições dos megaeventos ou a necessária questão dos impactos socioespaciais na análise da construção de uma cidade atrativa”, objetiva contextualizar e analisar a estratégia de construção da cidade atrativa no debate teórico sobre a produção e a governança neoliberal do espaço urbano. Os megaeventos são abordados no contexto de competição internacional das cidades<sup>3</sup>, a partir de uma reflexão sobre a metropolização (como processo urbano e como movimento político-administrativo). A estratégia de construção da “cidade atrativa” é fortemente baseada na acolhida de megaeventos<sup>4</sup> e deve ser analisada para além da dicotomia global/local, visando enxergar a complexidade dos processos em termos de escalas, de coalizões de interesses e de poder. Em seguida, objetiva-se mostrar que, por detrás do marketing urbano<sup>5</sup>, numerosos elementos (incluído o questionamento dos benefícios econômicos e financeiros) exigem uma avaliação dos megaeventos em termos de impactos sociais. Os benefícios econômicos, tradicionalmente utilizados como argumentos para justificar a organização de um megaevento, são cada vez mais contestados na literatura (Horne e Manzenreiter, 2004, 2006; Humphreys e Prokopowics, 2007; Owen, 2005; Lenskyj, 2000; Pillay e Bass, 2008). Além disso, desde os anos 2000, estudos avaliam os impactos sociais de megaeventos na China (Broudehoux, 2007), na Grécia (2004) ou na África do Sul (Pillay e Bass, 2008, Charles, 2010), apontando a exacerbção da exclusão e das iniquidades urbanas.

---

<sup>3</sup> Cabe ressaltar que o « modelo de planeamento estratégico » de Barcelona, passou a exportar-se como « best-practices » no mundo inteiro a partir dos Jogos Olímpicos de 1992. De fato, os governos do Rio de Janeiro, a procura do sonho olímpico, recebiam consultorias catalães desde os anos 1990.

<sup>4</sup> Além da copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016, o Rio de Janeiro recebeu a conferência RIO+20 em 2012, a copa das Confederações e as Jornadas Mundiais da Juventude em 2013, os jogos panamericanos em 2007, por exemplo.

<sup>5</sup> O marketing urbano – dirigido, de forma interna, aos habitantes-cidadãos-usuários e, de forma externa, à “visitor class” (turistas, investidores, “família olímpica”, etc.), mas também as elites locais – visa resolver, ao menos no discurso, as contradições potenciais entre as lógicas de curto prazo da cidade atrativa e os investimentos de longo prazo.



O **segundo capítulo**, “As teorias da justiça em geografia aplicadas ao estudo dos megaeventos e dos impactos dos projetos de transporte sobre a justiça socioespacial de uma cidade” objetiva sustentar que as teorias da justiça, transpostas para o estudos de processos urbano, oferece um arcabouço de leitura analítica (multicritério e multi-escalar) pertinente para a avaliação conjunta dos impactos dos projetos de transporte e dos megaeventos. Uma discussão entre diferentes critérios de justiça e “qualidades éticas” aplicáveis à análise de uma política urbana, ou de uma estrutura socioespacial de um espaço urbano, permite formular um marco interpretativo e operacional da justiça socioespacial. Esta visão pluralista da justiça possibilita levar em conta diferentes escalas e identificar vários grupos de atores, aliados ou em conflito, na construção do espaço urbano. A metodologia da tese, de cunho qualitativo, é apresentada no final deste capítulo.

O **capítulo três**, “ O estado da arte da segregação socioespacial no Rio de Janeiro: interações entre o processo histórico de urbanização desigual e as políticas e infraestruturas de transporte”, analisa o processo de urbanização desigual da cidade do Rio de Janeiro, desde um ponto de vista histórico, insistindo, por um lado, sobre o papel fundamental das políticas e infraestruturas de transporte na instauração precoce de mecanismos de segregação socioespacial e, por outro lado, sobre a análise dos processos de favelização e de periferação, especialmente através das políticas públicas voltadas às populações de baixa renda. Trata-se também de compreender o abandono dos sistemas ferroviários, a favor dos modos rodoviários, como uma primeira aproximação das coalizões de interesses entre as indústrias, as elites urbanas e os poderes locais, no seio do processo de acumulação urbana.

O **quarto capítulo**, “A crise da mobilidade carioca e a “revolução dos transportes” no contexto da estratégia de construção da cidade atrativa no Rio de Janeiro” baseia-se na análise dos efeitos da adoção de um modelo de construção e de gestão urbana neoliberal, neste caso sob a forma de uma cidade turística e atrativa. A crise de mobilidade carioca (e os seus efeitos) é descrita para explicar as iniquidades de mobilidade (pela renda, pela taxa de motorização, pela localização residencial, etc.) no Rio de Janeiro. A resposta à crise da mobilidade, isto é, “à revolução dos transportes” no Rio de Janeiro, neste contexto de cidade atrativa, é apresentada em uma segunda parte do capítulo.

O **capítulo cinco**, “Desafios e contradições dos projetos de mobilidade da “revolução dos transportes”: polêmicas sobre as evoluções do setor de transporte por ônibus e a implantação da rede de BRT e de três teleféricos”, tira conclusões, através vários estudos de caso, referentes às contradições e aos elementos de conflitos, no entorno dos impactos (e das

percepções desses) dos diferentes projetos de transporte, em curso no Rio de Janeiro. Isto implica o estudo das mudanças político-institucionais no sistema de transporte por ônibus, especialmente os esforços em termos de integração física e tarifária. A rede de BRT e, mais especificamente, o caso do BRT Transoeste, é avaliada em termos de eficiência, qualidade e segurança. O estudo dos três projetos de teleféricos destinados ao uso dos habitantes de várias favelas ilustra o conflito urbano entre a cidade atrativa e as necessidades dos habitantes.

O **sexto capítulo**, “A revolução dos transportes e a permanência de um modelo rodoviário de transporte: impactos diferenciados através de diferentes critérios de justiça”, propõe um diagnóstico geral da “revolução dos transportes” sobre a estrutura das injustiças socioespaciais no Rio de Janeiro. Primeiro, as escalas da RMRJ e do município do Rio de Janeiro são analisadas para questionar a “revolução dos transportes”, em termos de melhorias da qualidade e da capacidade dos projetos de transporte. Trata-se também de mostrar que esta “revolução dos transportes” não constitui uma verdadeira ruptura com um modelo de mobilidade rodoviário. Segundo, mostra-se que as expropriações de famílias de baixa renda, no Rio de Janeiro, fortemente ligadas à “revolução dos transportes”, respondem finalmente às lógicas da cidade atrativa. Em efeito, a inter-relação entre a “revolução dos transportes” e uma das maiores ondas de remoções de habitantes de baixa renda da história carioca, permite sublinhar a permanência de coalizões urbanas dominantes e a força das lógicas de especulação imobiliária. As diferentes dimensões das injustiças sofridas por alguns grupos sociais da população são analisadas, com as diferentes ferramentas do arcabouço de análise multicritério da justiça.

Os resultados apresentados na Conclusão indicam que os impactos da « revolução dos transportes », na cidade do Rio de Janeiro, neste contexto de construção da cidade atrativa, provocam câmbios que não rompem nem com o modelo de mobilidade rodoviário brasileiro, nem com as lógicas de segregação da cidade neoliberal. Mudar tudo para que nada mude?

A construção da cidade atrativa no Rio de Janeiro foi compreendida em um contexto de metropolização e de competição internacional das cidades, onde estas, transformam os espaços urbanos, graças à atração de capitais internacionais e de investimentos nacionais (maioritariamente públicos). A análise dos projetos de transporte, relacionados às dinâmicas imobiliárias e às políticas habitacionais, constitui uma ferramenta privilegiada para compreender os impactos e contradições, sobre a justiça socioespacial, da estratégia neoliberal de construção de uma cidade atrativa. Além disso, os projetos de transporte tiveram impactos diretos sobre as remoções de famílias e comunidades de baixa renda. A interação entre

processos da cidade atrativa e os impactos de “revolução dos transportes” mostrou-se evidente.

Este trabalho não se limitou à realização de um diagnóstico geral da “revolução dos transportes” (isto é, as conclusões sobre a capacidade, a qualidade e a pertinência de cada modo de transporte, individualmente ou como um todo) mas tratou de avaliar as consequências, de forma geral, de um modelo neoliberal de governança e transformação urbana – necessariamente contraditório. De fato, como sugerido por Gotham (2010), o contexto de acolhida de megaeventos costuma revelar as tensões latentes da sociedade. Esta hipótese foi verificada no caso do Rio de Janeiro, onde houve diversas ondas de manifestações, especialmente as de junho de 2013, um ano antes da Copa do Mundo 2014. Uma manifestação contra o aumento do valor da passagem de ônibus em São Paulo iniciou movimentos de contestação na maioria dos centros urbanos brasileiros, durante várias semanas (Maricato et.al, 2013). No Rio de Janeiro, onde ocorreram as maiores manifestações, como o emblemático 20 de junho, reunindo um milhão de pessoas, a questão do transporte deu lugar rapidamente a diversas reivindicações sociais, algumas ligadas às despesas dos megaeventos. Este contexto fez eco às contradições da cidade atrativa e vários questionamentos tornaram-se frequentes, tais como, “porque investir em um estádio (Maracanã) quando faltam recursos públicos para os hospitais e as escolas?”. A questão da justiça revela-se uma presença constante, de forma direta e indireta, no seio destes debates e reivindicações.

A metodologia da tese baseou-se na Geografia atual para a qual a espacialidade das injustiças urbanas é sumamente importante e a qual compreende a cidade através do paradigma da justiça socioespacial. Seguindo esta lógica, a análise geográfica do espaço urbano instaura um diálogo entre diferentes conceitos éticos da justiça, advindos de diversos paradigmas de filosofia política. Baseada em diferentes “qualidades éticas”, a confrontação de diversos critérios de justiça foi útil para deslocar a análise entre as diversas escalas urbanas, compreendendo simultaneamente a dimensão conflitual das transformações urbanas. Os resultados da aplicação da metodologia possibilitaram a identificação de alianças urbanas, a oposição de diversos interesses em jogo e a definição de “vencedores” e “perdedores”.

Por um lado, existe uma aliança urbana “dominante” composta pelos governos locais (e o Governo Federal), as empresas concessionárias de transporte coletivo, de marketing e publicidade, os patrocinadores oficiais das competições, as grandes empresas de construção

civil e de incorporação imobiliária. Esta aliança urbana age, ao mesmo tempo, à serviço das classes médias e altas, das elites locais, dos setores econômicos e financeiros envolvidos nesta transformação urbana de grande porte, e da “*world class*” (investidores estrangeiros, turistas, atletas, etc.).

Por outro lado, as populações de baixa renda, a maioria moradores de favelas e comunidades de habitação precária, foram excluídas dos benefícios da construção da cidade atrativa e da “revolução dos transportes”. As entrevistas realizadas com habitantes de favelas neste trabalho correspondem à análise de várias zonas e comunidades urbanas, afetadas direta ou indiretamente pela cidade atrativa. Sem reduzir a compreensão dos habitantes de favelas (por exemplo) como um grupo homogêneo em termos de interesse, de desejos e de condição material de vida, a identificação de coalizões de interesses permitiu identificar grandes tendências, sempre tratando de ficar atento à descrição e distinção dos diversos casos de estudos e/ou atores entrevistados. O mesmo vale para os outros grupos de afinidades utilizados neste trabalho. Este tipo de classificação em dois grandes grupos possui evidentemente matizes, oposições e conflitos internos, porém, permite traçar tendências e fazer algumas generalizações.

Do ponto de vista das comunidades de baixa renda, algumas conclusões gerais são possíveis: a maioria das comunidades removidas no contexto de megaeventos não tiveram direito a dialogar com os poderes públicos; uma grande maioria dos removidos foram realojados (sobretudo pelo programa Minha Casa Minha Vida, MCMV) ou obrigados a reassentarem-se em periferias distantes da cidade; uma boa parte dos removidos e/ou ameaçados de remoção transmitiram um sentimento de injustiça e de desclassificação social. Já na aliança governos/setor privado/elites urbanas, observamos uma tendência a minimizar os impactos dos projetos de transporte e de renovação urbana, em termos de remoções. A maioria dos discursos deste grupo aborda os impactos positivos anunciados e raramente considera qualquer caráter injusto (segundo diversos critérios de justiça) dos processos em curso para as populações de baixa renda. Um terceiro grupo de pessoas entrevistadas, professores, pesquisadores e membros de associações de classe, aportou elementos fundamentais à análise.

Sem negar as melhorias de alguns projetos de transporte, que podem ser benéficos para a cidade como um todo ou em certas escalas, observou-se, neste trabalho, que a questão dos impactos destes projetos sobre a cidade é intrinsecamente conflitual. Por esta razão, o confronto de coalizões de interesses, e/ou de alianças urbanas, constitui uma maneira de

identificar os mecanismos, objetivos e impactos da construção da cidade atrativa, para além dos discursos do marketing urbano. A escolha do paradigma da justiça para a investigação que orienta esta tese revelou-se pertinente para a exploração dos impactos da “revolução dos transportes” sobre as injustiças socioespaciais do espaço urbano do Rio. A construção de um arcabouço analítico baseado em diversos conceitos de justiça, ou “qualidades éticas”, permitiu revelar contradições da construção e governança do espaço urbano, no período estudado.

Alguns pontos conclusivos merecem ser destacados.

#### 1. A pertinência e os limites de um arcabouço de análise multicritério da justiça

O marco teórico construído em torno da noção de justiça permitiu um diálogo entre as diferentes teorias da justiça (advindas da filosofia política), aplicadas à análise do espaço urbano na Geografia. Este diálogo se superpôs à análise empírica, isto é, aos discursos e opiniões sobre os impactos da “revolução dos transportes”.

A qualidade ética da “propriedade/eficiência”, que representa o pensamento de justiça em termos de eficiência e de utilitarismo, foi fundamental para compreender a lógica de uma aliança com poder de decisão e interesse nas transformações urbanas. Com relação à rede de BRT, o argumento econômico foi fortemente utilizado em termos de racionalidade da escolha (a relação custo/eficiência, por exemplo) dados os limites em termos de financiamento da extensão das redes de metrô e de trem. A lógica de cunho utilitarista preocupa-se com a eficiência, amplitude e imagem dos investimentos, mais do que com a repartição dos benefícios aportados por estes. Reafirmar que as capacidades de investimentos não são ilimitadas e não podem (ou não devem) ser objeto de planejamento elaborado, dada o contexto de urgência dos megaeventos. Os discursos deste grupo de afinidade baseiam-se em argumentos que podem juntar-se na qualidade ética que dá primazia à racionalidade da decisão. Parecem estar dizendo: “uma rede de 150 quilômetros de metrô talvez fosse melhor, mas não sendo exequível (em termos de tempo e de dinheiro), opta-se por implantar uma rede estruturante de BRT, um transporte de alta capacidade, que permite aportar melhoria na qualidade do serviço à população da cidade”; “as expropriações são um mal necessário que aportam uma mudança positiva para o conjunto da população”.

A qualidade ética da “equidade” foi dividida em quatro critérios de justiça. Os dois primeiros critérios são os de “equidade territorial” (que se traduz num princípio de acessibilidade, pelo qual todos os indivíduos devem ter acesso às mesmas amenidades urbanas, por exemplo) e de

“equidade horizontal” (pelo qual uma infraestrutura urbana é justa se não beneficia mais a uns indivíduos do que a outros). Estes dois critérios voltam a atenção aos fatores de localização geográfica dos habitantes de baixa renda, de concentração e de déficit estrutural de infraestruturas de transporte coletivo e permitem concluir que não existe qualquer forma de igualdade de acesso ao transporte coletivo (e privado) no Rio de Janeiro. Além disso, a universalidade de acessibilidade é prejudicada pelos aumentos sucessivos das passagens de transporte. A “revolução dos transportes” não tem se preocupado com a igualdade de acesso ou de uso dos diferentes meios de locomoção – o que corresponderia à realização do critério de equidade horizontal. O BRT, por exemplo, foi concebido para as classes de baixa renda, enquanto o automóvel segue sendo estimulado como meio de transporte para as classes médias e altas. A injustiça revela-se na diferente acessibilidade entre os indivíduos aos modais de transporte. Isto não implica na interdição do carro, mas na universalização dos modais de transporte coletivo para lutar contra os efeitos negativos do modelo rodoviarista.

O terceiro princípio, de equidade vertical, correspondendo ao “*maximin*” rawlsiano, permitiu concluir que a “revolução dos transportes” e a cidade atrativa em geral, não são justas se considerarmos que os indivíduos menos favorecidos deveriam ter recebido o máximo de vantagens possíveis. Segundo este critério de equidade, as populações mais vulneráveis deveriam ter recebido mais do que as outras, porque isto teria significado uma redução de uma diferença injusta (o fato de pertencer a uma camada social de baixa renda, por exemplo). Se a compensação fosse superior à perda, poderíamos considerar que uma expropriação não é necessariamente injusta em si. Nos terrenos urbanos estudados no Rio de Janeiro, as remoções são injustas segundo o critério de equidade vertical, pelas seguintes razões: 1) as populações removidas à força já estavam desfavorecidos na estrutura socioespacial carioca; 2) as indenizações não contemplaram nem as expectativas dos habitantes (de maneira geral, salvo exceções), nem a realidade do preço do solo dos terrenos, tendo em vista as situações habituais de ausência de indenização ou indenizações irrisórias, remoções violentas e substituição por moradia social em regiões muito distantes à área anteriormente ocupada (às vezes, 30, 40 ou 50 quilômetros). O quarto princípio, de equidade “real” (Sen, 2011), que se preocupa com as realizações concretas, levou a compreender, por exemplo, a prática concreta de um novo modo de transporte instalado. O BRT Transoeste transporta aproximadamente 200.000 pessoas, mas em que condições? A preocupação da equidade “real” permite concluir que a rede de BRT, mas também os teleféricos, não aportam mudanças positivas significativas

na qualidade da mobilidade dos usuários – isto vale também para o sistema de trens de subúrbios.

A qualidade ética da “tolerância/ diferença” cristalizou diferentes abordagens que focam na análise dos mecanismos de reprodução das injustiças socioespaciais nos modelos neoliberais de construção urbana. David Harvey (1973, 1994, 2008) e Marion Iris Young (1990) consideram importante as relações de dominação e de opressão. Assim, o conceito de justiça como ausência de opressão de Young mostrou-se particularmente pertinente para a análise dos impactos da cidade atrativa sobre as segregações socioespaciais. Em efeito, as expropriações violentas ou indiretas de habitantes de baixa renda constituem diferentes formas de opressão e, conseqüentemente, de injustiças. Esta qualidade ética, como os critérios propostos por Young, caminha no sentido de uma utilização dos paradigmas de redistribuição (a opressão ocorre em termos espaciais, materiais e econômicos) e de reconhecimento (a opressão se realiza também nas dimensões socioculturais) – como defendido por Fraser (1996). O conceito de reconhecimento foi usado de maneira subjacente e pareceu pertinente na medida em que as lógicas de exclusão das populações de baixa renda no espaço urbano não são apenas econômicas e materiais, mas abrangem também uma dimensão cultural, com estratégias de desclassificação, desprezo social e diferenciação por parte das alianças urbanas dominantes para com as populações de baixa renda, que reúnem diversos estigmas sociais. A violação de direitos fundamentais dos expropriados e a ausência de diálogo entre Estado e habitantes pobres afetados pelas transformações urbanas constitui uma negação da participação democrática, alinhada com a dominação e opressão destas populações.

Nos parece que, em futuros trabalhos, o arcabouço de análise usado para esta tese poderá ser objeto de aprofundamento, especialmente para reforçar sua adaptabilidade a outros contextos. Obviamente, esta foi adaptado ao contexto local de estudo, o que quer dizer que alguns critérios talvez sejam menos pertinentes (e outros mais) para o estudo de outra realidade urbana.

De fato, foi feito um esforço para que os critérios escolhidos estejam “à serviço” da análise dos impactos da “revolução dos transportes” e da cidade atrativa, para elaborar conclusões sobre a questão das injustiças socioespaciais em curso no espaço urbano carioca. Neste caso, alguns critérios foram mais pertinentes do que outros para entender porque e como alguns impactos são injustos. O critério de equidade vertical, baseando-se principalmente no “maximin”, revelou-se bastante operacional para todas as escalas porque plantea a questão da redistribuição. Este principio, que reforça o surgimento de políticas de

compensação/redistribuição, age como um mecanismo que consiste em alterar uma situação injusta, sendo útil tanto para as escalas metropolitana (analisar a repartição dos benefícios entre a municipalidade do Rio de Janeiro e os outros municípios da RMRJ), municipal (a repartição dos benefícios entre territórios intra-urbanos do município do Rio de Janeiro) e escalas ao nível do bairro ou da comunidade (a repartição dos benefícios entre diferentes grupos sociais, vivendo em um mesmo bairro ou mesma zona urbana). Parte significativa da análise feita nesta tese consistiu em verificar os impactos negativos dos projetos sobre as populações de baixa renda, a maioria em zonas urbanas em curso de valorização. Neste sentido, a qualidade ética da “tolerância/diferença”, permitiu enxergar múltiplas faces das injustiças.

Enfim, a qualidade ética da “propriedade/eficiência”, menos convincente teoricamente e menos elaborada do que os outros critérios na sua capacidade em levar em conta as diferenças, as minorias e os excluídos, foi, mesmo assim, incontornável. De fato, a eficiência e a lógica global dos atores e entidades que decidem, realizam e se beneficiam das transformações urbanas são elementos que tinham que ser levados em conta.

Tratamos constantemente de identificar, através dos discursos, advindos de entrevistas, imprensa, debates públicos, documentos oficiais ou militantes, etc., princípios que correspondessem simultaneamente à critérios de justiça e posições sociais. O diretor da FETRANSPO, por exemplo, ao afirmar que as expropriações são um benefício à favor da “revolução dos transportes” na escala da cidade ignora a situação dos removidos não-indenizados e expulsos com uso de violência policial.

Identificando diferentes dimensões das injustiças, tratamos de adotar a postura descrita por Brennetot: *“o pesquisador não se preocupa mais apenas com a eficiência empírica dos modelos que vai testando (a operacionalidade técnica) mas testa também a sua pertinência com base na variedade de concepções da justiça (a operacionalidade ética)”* (2010, p.76).

## 2. A “revolução dos transportes”: a permanência do modelo rodoviário de mobilidade e dos processos de segregação socioespacial

A “revolução dos transportes” é uma reviravolta, em termos de amplitude financeira e territorial, dos investimentos e de avanços na integração tarifária - por exemplo, no sistema de transporte coletivo da cidade do Rio de Janeiro. Ela não se inscreve, porém, em um contexto



de mudança de paradigma. Em efeito, a “revolução dos transportes”, por ter nascido em um contexto de governança neoliberal do espaço urbano, reforça os processos de segregação socioespacial. Em outras palavras, reforça a ação das políticas públicas habitacionais e da produção privada de moradias, tendo como consequência a intensificação da produção de áreas urbanas supervalorizadas e a localização cada vez mais distante de zonas habitacionais de populações de baixa renda (Mendonça e Costa, 2011).

Assim, os poderes públicos, por detrás do discurso que destaca impactos positivos amplos para toda a população e a melhoria das condições de mobilidade da população de baixa renda, não tem efetuado mudanças de estratégia para com esta população. Segundo Abreu (1996), a “febre rodoviarista” dos Anos Cinquenta e Sessenta mudou a forma e a aparência do Rio de Janeiro, uma vez que a busca de melhor acessibilidade ao Centro da cidade levou os poderes públicos a reproduzirem a antiga prática de “cirurgia urbana”- a erradicação dos bairros pobres, para abrir caminho para a construção de viadutos, túneis e eixos rápidos. A atitude atual dos poderes públicos permanece bastante semelhante à dos Anos Cinquenta e Sessenta, tendo mudado só na forma, com um modelo de gestão da cidade baseado no marketing urbano associado ao status de cidade olímpica. Mudar tudo para que nada mude?

Atrás da mudança politico-institucional do modelo de transporte por ônibus, que aporta um avanço em termos de integração tarifária (que beneficia mais as empresas de ônibus que aos usuários), a “revolução dos transportes” continua sendo posta à serviço da exclusão socioespacial das populações de baixa renda e das lógicas de especulação imobiliária que acompanham a instalação e consolidação das classes médias e das classes altas na zonas urbanas em curso de valorização. O contexto de urgência gerido pela acolhida de megaeventos, que se caracteriza por uma flexibilização dos regimes jurídicos, econômicos, financeiros, etc., constitui uma aceleração dos processos de exclusão, e tem sérios impactos no desenvolvimento urbano de longo prazo.

Há claras evidências da permanência da força do sistema rodoviarista que permitem questionar a capacidade da “revolução dos transportes” romper com o modelo de mobilidade vigente. Além das infraestruturas viárias em si, algumas infraestruturas de transporte, como os BRT Transcarioca e Transoeste, com o argumento da implantação de infraestruturas de transporte coletivo, permitiram construir vias suplementares para os usuários do automóvel, favorecendo as classes superiores. A permanência do modelo rodoviarista e os projetos de transporte foram claramente instrumentos de expropriação e exclusão socioespacial de algumas comunidades de baixa renda. A permanência do modelo rodoviarista de mobilidade,

assim como a inexistência de um transporte coletivo (exceto o metrô) capaz de transportar classes sociais distintas, reproduz uma fratura social dos deslocamentos. O sistema “estruturante” de BRT tem vocação para transportar as categorias sociais desfavorecidas, ao mesmo tempo que permite oferecer mais infraestruturas viárias aos automobilistas, reproduzindo a diferenciação pelo modo de transporte, isto é, perpetuando uma hierarquia modal e social.

3. A importância da dimensão espacial para uma visão complexa dos impactos das transformações urbanas sobre as injustiças socioespaciais.

Segundo Edward Soja (2008), a espacialidade da justiça é bastante ignorada e esvaziada da sua substância em conceitos tais como “justiça territorial” e “justiça meio-ambiental”. *“Eles tendem frequentemente a desviar o nosso foco do que uma formulação especificamente espacial da justiça pode aportar, e, mais importante ainda, eles nos privam das novas e numerosas aberturas que uma tal abordagem oferece a um ativismo social e político que se apoiaria nesta noção”* (Soja, 2008, p.1). A dimensão conflitual dos projetos de renovação urbana é profundamente espacial. Assim, a espacialidade tem, obviamente, uma grande importância no arcabouço de análise multicritério da justiça. O critério utilitarista, por exemplo, que tende a ignorar as expropriações e a focar no número de passageiros transportados pela nova infraestrutura, situa-se em uma escala maior. Ao contrário, um critério de justiça baseado na ausência de opressão permite um análise em escala restrita, um “pedaço” de território. As comunidades removidas pelo BRT são marginais, no sentido em que formam uma categoria social de baixa renda, localizadas em zonas em curso de valorização urbana, cuja vizinhança não agrada a habitantes de classes sociais superiores.

Desde este ponto de vista, a importância que Soja dá a espacialidade na sua reflexão sobre a justiça é particularmente esclarecedora, para que identifiquemos um diálogo entre as escalas, os impactos e os diferentes critérios de justiça. A espacialidade perpassa intrinsecamente a questão das injustiças urbanas e transcende às diferentes qualidades éticas, tanto com relação ao paradigma da redistribuição como do reconhecimento.

Este trabalho mostrou que, assim como a “revolução dos transporte” não constitui uma verdadeira ruptura com o passado e com o modelo rodoviarista, a cidade atrativa vem intensificar alguns processos já existentes na realidade carioca: a periferização, a exclusão, a segregação das camadas populares e a acaparação dos benefícios da acumulação urbana pelas coalizões dominantes, que vão se reconfigurando, mas cujos objetivos são os mesmos.

Pode o sistema de mobilidade mudar fundamentalmente se as estruturas políticas e as relações de força (ou de classes) e conflitos existentes no espaço urbano não são modificadas de forma estrutural? No que se refere à reformulação do sistema de transporte de passageiros por ônibus, a reforma de 2010 aportou modificações concretas (integração tarifária e criação de consórcios assignados à exploração de zonas urbanas específicas), mas não modificou a estrutura sociopolítica das relações entre poderes públicos e empresas privadas. Assim, a “revolução dos transportes” apenas reestruturou as alianças urbanas, sem provocar uma ruptura estrutural: i) o circuito da acumulação urbana perdura no tempo porque a produção do espaço construído (que tem a ver com os setores imobiliários, as obras públicas, os serviços coletivos tais como o transporte, a propriedade da terra) segue sendo o próprio objeto da acumulação urbana, ii) o sistema rodoviário é mantido e ao serviço das estratégias de auto-segregação das camadas superiores e dominantes da sociedade carioca.

Uma “revolução dos transportes”, operando através de uma aliança urbana (embora reconfigurada) que defende a construção neoliberal da cidade atrativa, não pode gerar uma ruptura que mude radicalmente a estrutura e as tendências da segregação socioespacial. Trata-se de escolher entre a estratégia de “affirmative redistribution” (corrigir as injustiças de um sistema sem modificá-lo) e a “transformational strategy” (mudar a estrutura do sistema e da divisão social do trabalho)? O caminho intermediário, isto é a postura dos “non-reformist reform” (Fainstein, 2013) visa uma transformação estrutural de longo prazo mas de forma gradativa, encorajando medidas paliativas de redistribuição e de redução das injustiças para melhorar, no presente, a sorte das populações locais submetidas a políticas urbanas injustas. Para definir as injustiças, o confronto de diversos critérios de justiça a outras realidades urbanas certamente contribui para um avanço no debate geográfico.

## Sommaire

<b>Introduction</b> .....	33
Chapitre 1 : Les contradictions des méga-événements ou la nécessaire question des impacts socio-spatiaux dans l'analyse de la construction d'une ville attractive.....	42
1) Les méga-événements : global ou local ? La stratégie de construction d'une ville attractive dans le débat théorique sur la production de l'espace urbain. ....	42
1.1) Les méga-événements comme stratégie de gouvernance néolibérale des métropoles et d'insertion des villes dans la compétition internationale des villes.....	42
1.1.1) Méga-événements et compétition internationale des villes et des États.....	43
1.1.2) Processus de métropolisation et méga-événements : impacts communs sur la ville dans un contexte de gouvernance néolibérale des espaces urbains .....	46
1.1.3) Quand les méga-événements deviennent une stratégie de fabrique de l'espace urbain : réflexions sur le modèle de « planification stratégique » barcelonais. ....	56
1.1.4) L'importance de l'image dans l'organisation des méga-événements ou comment s'insérer dans un réseau de villes globales (attirer les capitaux et le tourisme).....	61
1.2) Au-delà de la dichotomie global/local : appréhender les diverses échelles, les conflits et les relations de pouvoir au sein de la production contemporaine de l'espace urbain .....	63
1.2.1) La ville n'est pas qu'un simple réceptacle de processus extérieur : dénaturiser la fabrique actuelle de l'espace urbain .....	64
1.2.2) Quels enjeux et échelles au-delà de la dichotomie global/local ? .....	66
1.2.3) L'analyse conjointe des acteurs, des conflits et des échelles dans l'analyse de la fabrique de l'espace urbain.....	68
2) Poser la question des impacts sociaux : les dessous du marketing urbain et la remise en cause des bénéfices économiques et financiers des méga-événements.....	72
2.1) Le marketing urbain : donner une visibilité internationale et légitimer localement .....	72
2.2) De la remise en cause des bénéfices économiques et financiers des méga-événements ou la nécessaire question des impacts socio-spatiaux .....	79
Chapitre 2 : Les théories de la justice en géographie appliquées à l'étude des méga-événements et des impacts des projets de transport sur la justice socio-spatiale d'une ville .....	89
1) La notion polysémique de Justice Spatiale .....	92
1.1) Éléments d'introduction à la notion de justice spatiale et à son application géographique	92
1.1.1) Une première approche de la justice à partir du conflit entre les notions d'égalité et d'équité	92

1.1.2) Dépasser le caractère mouvant et « non-neutre » de la justice pour une application géographique .....	95
1.2) De la rupture avec l'utilitarisme et l'idéologie libertarienne ou l'apport fondamental de John Rawls .....	96
1.2.1) L'utilitarisme et le courant libertarien .....	96
1.2.2) John Rawls et sa théorie de la justice comme équité .....	97
1.2.3) La géographie de Bernard Bret : un cas d'application des principes rawlsiens à l'analyse du territoire.....	100
1.3) Théories concurrentes et alternatives à l'approche rawlsienne de la justice .....	102
1.3.1) Introduction aux critiques de la théorie rawlsienne : au-delà de la redistribution.....	102
1.3.2) L'approche critique d'Amartya Sen : de l'approche transcendantale à celle des « réalisations » .....	103
1.3.3) Une interprétation géographique basée sur la pensée marxiste : la géographie de David Harvey .....	105
1.3.4) La justice selon Marion Iris Young, quel rapprochement avec Harvey ? .....	111
2) Le concept de justice socio-spatiale et la relation entre les injustices sociales et de mobilité et les processus de ségrégation socio-spatiale .....	114
2.1) La mobilité : un révélateur des contradictions événementielles ou les enjeux des méga-événements en termes de justice socio-spatiale .....	114
2.2) La force analytique du concept de justice socio-spatiale pour les projets de transport et les mobilités urbaines.....	118
3) Proposition d'une grille de lecture pour interpréter l'analyse des injustices socio-spatiales et de mobilité urbaine.....	121
3.1) Au-delà des conflits entre les différentes conceptions de la justice, quelle opérationnalité d'une grille de lecture multicritère .....	122
3.2) Une grille de lecture multicritère des injustices à partir de diverses « qualités éthiques »	125
4) Démarche méthodologique et présentation des entretiens semi-directifs.....	135
4.1) Les échelles d'analyse de la recherche .....	135
4.2) Le travail de terrain, d'entretiens semi-directifs et la production de données .....	137
Chapitre 3 : Un état des lieux de la ségrégation socio-spatiale à Rio de Janeiro : interactions entre le processus historique d'urbanisation inégalitaire et les politiques et infrastructures de transport....	144
1) Du ferroviaire au « tout-automobile » : le rôle des transports dans la formation d'un espace urbain inégalitaire .....	145
1.1) Les débuts de l'urbanisation carioca et le développement du transport ferroviaire (du milieu du XIX <sup>e</sup> siècle aux premières décennies du XX <sup>e</sup> siècle) .....	146
1.1.1) Le transport ferroviaire .....	146

1.1.2) Le système de bonde .....	148
1.2) De la naissance du modèle routier à sa consolidation .....	150
1.3) La consolidation de l'industrie automobile et du modèle de transport routier de l'époque de la dictature à nos jours.....	154
2) Le rôle des pouvoirs publics dans les ségrégations socio-spatiales au travers des phénomènes de « favelisation » et de périphérisation .....	161
2.1) Le rôle des pouvoirs publics dans l'émergence du « problème favela » ou l'invention de la zone Sud contre le « Subúrbio » .....	162
2.2) L'attitude des pouvoirs publics à l'égard des favelas sur le long terme (urbanisation / intégration vs éradiction / marginalisation).....	166
2.3) Les pouvoirs publics dans les circuits de l'accumulation urbaine : interventions urbaines au service du modèle routier de mobilité et des propriétaires d'automobiles .....	168
3) Un État des lieux de la structure des ségrégations socio-spatiales à Rio de Janeiro .....	171
Chapitre 4 : La crise de la mobilité carioca et la « révolution des transports » dans le contexte de la stratégie de construction de la ville attractive à Rio de Janeiro. ....	183
1) De la crise économique et politique à la crise de la mobilité à Rio de Janeiro .....	185
1.1) La perte d'importance relative de l'État et de la ville de Rio de Janeiro en termes économique et politique au niveau national .....	185
1.2.1) Des problèmes structurels de l'offre de transport à la croissance du transport individuel motorisé : une crise généralisée de la mobilité .....	188
1.2.2) De l'offre de transport à la mobilité : répartition modale et motorisation individuelle privée .....	191
1.2.3) Les injustices socio-spatiales de la mobilité urbaine carioca et l'insécurité du transport collectif et individuel : conséquences de la crise généralisée de la mobilité carioca.....	196
2) La stratégie de construction de la ville attractive et la « révolution des transports » à Rio de Janeiro.....	210
2.1) La stratégie des méga-événements ou la construction de la ville attractive : le renouveau du dynamisme économique carioca par l'affirmation d'un modèle de fabrique et de gouvernance néolibérale de l'espace urbain .....	210
2.2) Des investissements historiques de rénovation urbaine et d'infrastructures de mobilité : la « révolution des transports » au sein de l'accueil de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016.....	215
2.3) La diversité des échelles des projets de transport mis en oeuvre à Rio de Janeiro dans le contexte de la ville attractive.....	223
2.3.1) Les projets concernant des zones spécifiques : le VLT du Porto Maravilha et les téléphériques .....	226
2.3.2) Les projets à l'échelle de la ville.....	229

Chapitre 5 : Enjeux et contradictions des projets de mobilité de la « révolution des transports » : polémiques sur les évolutions du secteur de transport par bus et l'implantation du réseau de BRT et de trois téléphériques..... 242

1) Le réseau structurant de BRT et la réforme du système de transport de 2010 représentent-ils une révolution pour la mobilité des habitants de Rio de Janeiro ? ..... 246

1.1) Le contexte de l'implantation du réseau de BRT : changements politico-institutionnels et efforts d'intégration tarifaire ..... 246

1.1.1) La réforme du schéma de régulation du transport par bus et les efforts d'intégration physique et tarifaire : révélateurs des relations entre les pouvoirs publics et le secteur du transport par bus ..... 247

1.1.2) L'effectivité des réformes de 2010 : « Tout changer pour que rien ne change » ?... 258

1.2) Polémiques sur la capacité et la qualité de service du réseau de BRT..... 268

1.2.1) Polémiques sur la capacité du réseau de BRT..... 270

1.2.2) La qualité de service du réseau de BRT (réduction du temps de trajet, confort et sécurité) : le cas du BRT Transoeste..... 275

2) L'implantation des téléphériques dans les favelas : un symbole du conflit urbain entre la ville attractive et les besoins des habitants..... 283

2.1) L'implantation des téléphériques sur fond de programme de « pacification » ou le retour de l'État dans les favelas ..... 284

2.2) Le tourisme des favelas..... 288

2.3) La pertinence du téléphérique comme option de mobilité pour les favelas : fréquentation, accessibilité et conformité avec le système de mobilité des favelas ..... 288

2.3.1) Le téléphérique, un moyen de transport adapté aux favelas ? ..... 288

2.3.2) Le téléphérique : solution de mobilité locale ou projet touristique ? ..... 294

2.4) Les téléphériques : au service des populations à bas revenus ou de la ville attractive ? .... 296

Chapitre 6 : La « révolution des transports » et le maintien d'un modèle de transport basé sur la route : impacts différenciés à travers différents critères de justice ..... 301

1) L'adéquation de la « révolution des transports » aux besoins de la RMRJ et de la ville de Rio en termes de mobilité urbaine..... 303

1.1) L'échelle métropolitaine : laissée-pour-compte de la « révolution des transports » ..... 303

1.1.1) Les disparités entre municipalités de la RMRJ et l'absence d'une structure politico-administrative à l'échelle métropolitaine ..... 303

1.1.2) La sous-exploitation du système de trains de banlieue ..... 313

1.1.3) L'intégration tarifaire du système inter-municipal de transport par bus, une légère amélioration..... 318

1.2) La « révolution des transports » à l'échelle de la ville de Rio : Courir après le temps perdu ou planifier la mobilité ? .....	321
1.2.1) La « révolution des transports » : un moyen de combler le déficit d'investissements de ces dernières décennies dans le système de transport collectif.....	322
1.2.2) La mobilisation de différentes qualités éthiques pour l'analyse des effets différenciés de la « révolution des transports » sur la crise de la mobilité. ....	324
1.3) Les infrastructures viaires pour les zones valorisées .....	335
1.3.1) La démolition de la voie surélevée « perimetral » et la construction de la « via expressa » .....	337
1.3.2) Les investissements viaires favorisant Barra da Tijuca .....	339
1.4) La permanence du modèle routier de mobilité au service des classes moyennes et aisées : les injustices à travers les différenciations de classe par le mode de transport et la localisation géographique .....	340
2) Les expropriations à Rio de Janeiro ou la « révolution des transports » au service de la ville attractive.....	348
2.1) Des terrains d'études particuliers au panorama général des expropriations de la ville attractive.....	348
2.2) Les dimensions socio-spatiales des injustices.....	354
2.2.1) De quel point de vue les expropriations sont-elles justifiables ? L'efficience et le critère utilitariste .....	354
2.2.2) Compensations insuffisantes : la dimension sociale des injustices .....	355
2.2.2) La dimension spatiale des injustices : « périphérisation » des classes populaires au service de la valorisation immobilière .....	357
2.3) Les injustices par oppression : de l'absence de redistribution à l'absence de reconnaissance .....	364
<b>Conclusion</b> .....	376
<b>Bibliographie</b> .....	387
<b>Table des illustrations</b> .....	414
<b>Table des matières</b> .....	418
<b>Annexes</b> .....	422



## Introduction

Avec 6 millions d'habitants, la municipalité de Rio de Janeiro concentre la moitié de la population totale de la Région Métropolitaine de Rio de Janeiro (RMRJ), composée de 20 municipalités. Les pouvoirs publics de Rio de Janeiro, en remportant les candidatures pour l'accueil de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016, ont concrétisé de façon victorieuse leur stratégie de ville-hôte de méga-événements, pensée depuis les années 1990. De fait, la coupe du Monde de football et les Jeux Olympiques (JO) sont les deux méga-événements sportifs les plus médiatisés au monde.

Un méga-événement peut se définir comme un événement culturel et commercial (et/ou sportif) « *which have a dramatic character, mass popular appeal and international significance* » (Roche, 2001, p.1). L'auteur précise que les méga-événements s'organisent selon diverses combinaisons d'organisations gouvernementales nationales et d'organisations internationales non gouvernementales. Les trois méga-événements de plus grande envergure sont les JO, la coupe du Monde de football et les expositions universelles mais les versions régionales de certains événements (les Jeux panaméricains ou les Jeux asiatiques, par exemple) sont également des méga-événements. D'autres, tels que les JMJ (Journées Mondiales de la Jeunesse) peuvent aussi être considérés comme des méga-événements de par le nombre de visiteurs et leur dimension internationale, et médiatique.

Le caractère rotatif d'un méga-événement est une variable importante à considérer car cette dimension éphémère justifie et intensifie la lutte acharnée que les villes se livrent pour gagner les candidatures, à l'instar de la ville de Paris, qui même après avoir perdu au profit de Londres pour l'organisation des JO 2012, renouvelle sa candidature en 2015 pour l'accueil des JO 2024. La bataille entre Londres et Paris pour l'accueil des JO 2012 fût une bonne illustration de ce que l'on appelle la compétition internationale des villes.

La compétition internationale des villes se rapporte aux stratégies des grandes villes visant à acquérir une plus forte visibilité sur la scène internationale, à attirer des investissements et à transformer l'espace urbain – en partant du principe selon lequel la financiarisation et la globalisation de l'économie ne laissent pas d'autres alternatives. Les méga-événements et le marketing urbain sont devenus des stratégies de ville à part entière et sont un atout de poids dans la compétition internationale des villes. Par exemple, les JO de Pékin (2008) ont exercé cette fonction de transformer l'espace urbain et d'attirer des investissements et, d'un point de vue plus symbolique, ont représenté l'entrée et montré la puissance de la Chine dans

l'économie capitaliste mondiale. Les méga-événements ont également ce rôle symbolique pour la ville de Rio, qui, dans un état de décadence sur fond de crise économique (depuis les années 1980) et de mal-être politique (ayant perdu le statut de capitale au profit de Brasilia en 1960), montre désormais au Brésil et au Monde son dynamisme économique et urbain.

La stratégie d'accueil de méga-événements à Rio de Janeiro s'inscrit dans un mouvement – qui est aussi général – de néolibéralisation des processus de fabrication, de rénovation et de gouvernance de son espace urbain. La construction de la « ville attractive » se base sur une flexibilisation de ces processus, grâce aux méga-événements mais pas seulement. D'autres facteurs tels qu'une entente historique entre les trois niveaux de gouvernement et une dynamique économique positive au niveau national et de l'État de Rio de Janeiro font également partie de ce contexte. Le processus de néolibéralisation des espaces urbains est compris dans le sens d'une marchandisation de la ville, c'est-à-dire la dérégulation et la flexibilisation de l'espace urbain au profit de logiques économiques, financières et spéculatives. La stratégie actuelle de la ville de Rio de Janeiro correspond en fait à un stade avancé de la marchandisation telle que décrite par Polanyi (1944), c'est-à-dire non seulement l'apparition, à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, de sociétés où tout se constitue en marchés (y compris le travail, la monnaie ou la terre), mais où c'est le « marché auto-régulateur » qui prévaut. La ville néolibérale consiste en ce sens à cheminer vers un marché le plus auto-régulé possible, c'est-à-dire le plus flexible possible et le moins contrôlé par l'État. Les méga-événements, en permettant la flexibilisation des normes juridiques, environnementales, etc., représentent donc une avancée dans la marchandisation de son espace urbain.

Selon le discours officiel des pouvoirs publics et des promoteurs de cette stratégie de ville, la coupe du Monde 2014 et les JO 2016 représentent une formidable occasion d'investir dans d'importantes transformations urbaines au bénéfice de toute la population – et notamment en termes de mobilité urbaine car les projets de transports représentent 55 % des investissements officiellement réalisés pour ces événements. Les nombreux projets de transport collectif (un tramway dans la zone portuaire, un réseau de 150 km de BRT (Bus Rapid Transit) avec 4 lignes, une nouvelle ligne de métro, trois téléphériques, la rénovation du système de trains de banlieue), la réforme politico-institutionnelle du système de transport par bus, et la

construction d'infrastructures viaires supplémentaires, amènent les pouvoirs publics à parler de « révolution des transports<sup>6</sup> ».

Cette vague d'investissements d'ampleur historique en termes de mobilité urbaine signifierait le rattrapage des lacunes en termes de réseau de transport collectif, offrant de grands bénéfices pour la mobilité urbaine et la qualité de vie de la population carioca – en venant à bout de la crise de la mobilité. Le marketing urbain concernant d'autres projets de la ville attractive tels que le projet *Porto Maravilha*, une vaste entreprise de rénovation du front de mer et du port de Rio de Janeiro, la réforme du stade Maracanã et de ses alentours, l'inauguration de nouveaux musées, etc., abondent dans le même sens : une amélioration de la qualité de vie des habitants de Rio de Janeiro, indistinctement.

Mais les retombées de ce type de stratégie de ville sont-elles à ce point bénéfiques pour les populations locales ? Cette question est fréquemment posée par la littérature portant sur les méga-événements, notamment depuis les années 2000, et nous invite à déconstruire les discours liés aux impacts positifs des méga-événements. Il s'agit de poser la question des impacts des méga-événements à travers la remise en cause des bénéfices économiques et financiers pour ensuite poser la question des impacts sociaux et locaux : si impacts positifs il y a pour la population locale, les bénéfices sont-ils répartis de façon juste au sein des différents groupes sociaux de l'espace urbain carioca ?

La question des impacts d'un projet spécifique, ou d'un réseau dans son ensemble, est intrinsèquement conflictuelle selon le point de vue, le critère d'analyse et l'échelle privilégiée. Le choix du paradigme de la justice pour appréhender les impacts différenciés de la « révolution des transports » vise à résoudre, concrètement, ce type de dilemme : une infrastructure de transport est-elle juste si, tout en permettant à 200 000 personnes à bas revenus d'accéder à une meilleure mobilité, son implantation justifie l'expropriation de centaines de familles pauvres relocalisées en périphérie lointaine ? Certains critères, comme celui d'efficacité, ont tendance à répondre que le sacrifice de quelques familles pour l'amélioration du bien-être d'un très grand nombre de personnes est justifiable, tandis que d'autres critères n'admettent aucun sacrifice et se concentrent sur les personnes qui sont déjà désavantagées en termes de position économique, sociale et spatiale.

---

<sup>6</sup> Dans ce travail, nous utilisons l'expression « révolution des transports », c'est-à-dire l'expression des pouvoirs publics envers laquelle nous sommes critiques.

L'une des premières hypothèses de ce travail de recherche est que la justice socio-spatiale, en tant qu'outil théorique et qu'instrument analytique, est à la fois pertinent pour l'étude des processus d'exclusion et de différenciation socio-spatiale, des impacts des méga-événements et des projets de transport. L'utilisation d'une grille multicritère de la justice, c'est-à-dire la confrontation de différents critères de justice appliqués à l'analyse, permet une compréhension complexe des logiques à l'œuvre. Les différents critères de justice utilisés permettent d'appréhender les relations de pouvoir, les luttes pour l'espace urbain et les iniquités urbaines en plusieurs échelles. Cette question de la spatialité est d'autant plus pertinente que les transformations urbaines étudiées ici concernent des projets de transport et la structure des iniquités socio-spatiales.

Une deuxième hypothèse postule que les impacts et les défis propres aux processus de métropolisation sont exacerbés par l'organisation d'un méga-événement. Notamment, la fragmentation de l'espace urbain qui résulte d'un modèle d'organisation sociale du territoire fortement marqué par la ségrégation résidentielle qui agrège et désagrège les différents groupes sociaux dans l'espace. Le renforcement de la spécialisation fonctionnelle s'accompagne également d'une fragmentation politique à l'échelle métropolitaine, qui s'exprime à travers la séparation et les inégalités sociales et politiques entre les différentes municipalités. Cette fragmentation politique explique en grande partie les difficultés de gouvernance entre la ville centre et la tâche urbaine. Territorialement, la métropolisation désigne le processus par lequel une tâche urbaine s'étend progressivement sur plusieurs municipalités, soit par un dépassement de la tâche urbaine au-delà des limites administratives d'une ville centre, soit par la jonction de l'occupation urbaine de municipalités différentes. Cependant, l'une des difficultés principales pour la Région Métropolitaine est de se constituer en acteur politique et de gouvernance, expliquant en partie les disparités entre les différentes municipalités. L'accueil de méga-événements à Rio de Janeiro se concentre sur la municipalité de Rio de Janeiro et reproduirait ainsi les inégalités et iniquités socio-spatiales à l'échelle métropolitaine.

Le défi de la mobilité urbaine au sein des processus de métropolisation est également un facteur déterminant pour l'organisation et le bon déroulement d'un méga-événement. Sur cette base, il importe de savoir si les projets d'infrastructures et de transport liés à la construction de la ville attractive peuvent à la fois assurer le bon déroulement de l'événement (objectif de court terme) et résoudre les problèmes urbains et sociaux de long terme ? Les manifestations urbaines de 2013, en pointant du doigt l'exclusion de certaines franges de la

population des bénéficiaires de ces événements, notamment en termes de mobilité urbaine, ont constitué l'expression de cette dichotomie. Cette crise de la mobilité, comme nous l'observons plus bas, a eu de forts impacts sur la question du logement, le taux d'habitants en favelas ayant explosé des années 1980 jusqu'à nos jours.

De fait, les stratégies de ville néolibérale, comme la construction de la « ville attractive » ou l'acquisition du statut de « ville olympique » à Rio de Janeiro, affichent souvent de fortes contradictions. La dichotomie entre l'urgence et le temps court de l'événement contre la planification de long terme recoupe également une opposition en termes de bénéficiaires : les projets de transport sont-ils capables de répondre à la fois aux élites locales, coalitions dominantes et à la « visitor class » (touristes, investisseurs étrangers, athlètes, médias, etc.), et aux nécessités des « habitants-citoyens-usagers » (particulièrement des habitants à bas revenus) de la ville de Rio de Janeiro ? Quel est l'héritage, ou la « rentabilité sociale », de la construction de la ville attractive pour les populations locales ?

Une troisième hypothèse postule que, même avec l'existence d'un legs des méga-événements pour la ville en termes d'infrastructure urbaines, les projets ne profitent pas à tous les habitants de la même façon et suscitent différentes formes d'injustices. Il semble évident que les bénéficiaires d'une nouvelle infrastructure de transport ne puissent pas être totalement égaux dans leur répartition, mais il importe surtout de savoir de quelle façon cette infrastructure vient modifier (ou non) la structure des iniquités socio-spatiales pré-existantes. Les transformations urbaines et les nouvelles infrastructures de transport occasionnées par l'accueil d'un méga-événement ne peuvent-elles pas contribuer à dégrader la situation relative ou absolue de certains groupes sociaux en matière d'accès à la ville ? Quelles seraient les conditions pour que de telles transformations urbaines puissent être considérées comme capables de réduire les injustices socio-spatiales ?

Une quatrième hypothèse postule que l'analyse des projets de transport et la question de la mobilité urbaine constituent une entrée privilégiée pour l'analyse des contradictions événementielles et pour poser la question de la justice socio-spatiale. La coïncidence entre la différenciation spatiale et les inégalités sociales a déjà été démontrée par la littérature. Les travaux concernant l'accueil de méga-événements en Chine ou en Afrique du Sud, par exemple, se sont souvent plus concentrés sur la problématique du logement et des expropriations que sur la problématique spécifique de la mobilité urbaine. Le thème de la mobilité urbaine est pertinent et il est lié à celui de la localisation résidentielle.

De fait, la municipalité de Rio de Janeiro a dû promettre une restructuration radicale de son système de transport collectif au COI (Comité Olympique Internationale) pour remporter la candidature des JO de 2016. Les infrastructures ont représenté 55 % des investissements officiels de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016 à Rio de Janeiro, soit un total de plus de 15 milliards de R\$ (environ 3,4 milliards d'Euros<sup>7</sup>). Ceci amène les pouvoirs publics à parler d'une « révolution des transports » capable de résoudre la crise de la mobilité de la métropole carioca. De fait, l'une des expressions les plus fortes de la crise sociale et urbaine de Rio de Janeiro dans les années 1980-1990 était la question de la mobilité. À partir de cette période les conditions de mobilité urbaine se sont considérablement dégradées, notamment avec la désorganisation du système de transport par bus, la croissance du transport clandestin, l'augmentation des titres de transport, la dégradation du système de trains de banlieue et l'explosion des flottes automobiles et de motocyclettes – amenant à des problèmes de congestion affectant l'ensemble de la population, quelque soit le mode de transport. Aussi, la restructuration du système de mobilité urbaine était une question cruciale, qui met également en évidence la contradiction entre les nécessités du projet néolibéral, répondant aux intérêts des méga-événements, et les besoins des populations.

Sur la base de ces prémisses, nous formulons la problématique générale suivante : Derrière les discours officiels et le marketing urbain, quels sont les impacts des politiques et des projets de transport – à l'œuvre dans ce contexte de construction de la ville attractive à Rio de Janeiro – sur la justice socio-spatiale ? Six chapitres répondent à cette problématique.

Le **premier chapitre** vise à analyser cette stratégie de ville dans le débat théorique sur la production et la gestion de l'espace urbain. En situant l'objet méga-événement (entre le local et le global) dans un contexte de néolibéralisation croissant, le but est d'aborder la problématique des méga-événements et des stratégies de ville en justifiant l'intérêt scientifique et social d'étudier les impacts socio-spatiaux de ces derniers – ce qui implique l'analyse du rôle du marketing urbain et la remise en cause des bénéfices économiques et financiers des méga-événements. **Le chapitre 2** a pour objectif principal de montrer que les théories de la justice, transposées à l'analyse urbaine, offrent une grille de lecture analytique (multicritère et multiscale) pertinente pour l'étude conjointe des impacts des projets de transport et des méga-événements. Une discussion entre différents critères de justice et qualités éthiques applicables à l'analyse d'une politique urbaine, ou à la structure socio-spatiale d'un espace urbain, permet d'arriver à la formulation d'un cadre interprétatif et

---

<sup>7</sup> Taux de change de février 2016.

opérationnel de la justice socio-spatiale. La question de la confrontation de différents critères d'analyse en compétition est d'autant plus importante qu'une politique ou une intervention urbaine se confronte à la nécessité de faire des choix en termes de localisation spatiale et de populations bénéficiaires. Cette vision pluraliste de la justice permet certainement la prise en compte de différentes échelles et l'identification de plusieurs groupes d'acteurs, alliés ou en conflit dans la construction de l'espace urbain. La méthodologie de cette thèse, de nature qualitative, est présentée en fin de chapitre.

**Le chapitre 3** vise à analyser le processus d'urbanisation inégalitaire de la ville de Rio de Janeiro d'un point de vue historique, en insistant, d'une part, sur le rôle fondamental des politiques et infrastructures de transport dans l'instauration précoce de mécanismes de ségrégation socio-spatiale, et, d'autre part, sur l'analyse des processus de « favelisation<sup>8</sup> » et de périphérisation, notamment à travers l'attitude des pouvoirs publics envers les populations à bas revenus. En se dotant d'une première approche des coalitions d'intérêts entre les industries, les élites urbaines et les pouvoirs locaux au sein de ce processus d'accumulation urbaine, il s'agit également de comprendre l'abandon des systèmes ferroviaires au profit du tout-automobile. **Le chapitre 4** se base sur l'analyse des effets concrets de l'adoption d'un modèle de construction et de gestion urbaine néolibérale, en l'occurrence sous la forme d'une ville touristique et attractive. La crise de la mobilité carioca (et ses effets) y sont décrits pour expliquer les iniquités de mobilité (par le revenu, le taux de motorisation, la localisation résidentielle, etc.) à Rio de Janeiro. Un deuxième temps de ce chapitre se consacre à présenter la « révolution des transports » à Rio de Janeiro dans ce contexte de construction de la ville attractive.

**Le chapitre 5** a pour but d'analyser, à travers plusieurs études de cas, les contradictions et les éléments de conflits autour des impacts (et la perception de ces derniers) des différents projets de transport à l'oeuvre à Rio de Janeiro. Cela implique l'étude des changements politico-institutionnels dans le système de transport par bus, notamment les efforts d'intégration physique et tarifaire. Le réseau de BRT, et particulièrement le cas du BRT Transoeste, est analysé en termes d'efficacité, de qualité et de sécurité. Le cas d'étude portant sur trois projets de téléphériques destinés à l'usage des habitants de plusieurs favelas est un cas qui symbolise et illustre le conflit urbain entre la ville attractive et les besoins des habitants. **Le chapitre 6** propose un diagnostic général de la « révolution des transports » sur la structure des injustices

---

<sup>8</sup> La « favelisation » (« favelização ») est un terme du langage courant et utilisé par les médias signifiant l'occupation de territoires constitués en favelas. Le mot est utilisé pour désigner la différence sociale de ce groupe par rapport au reste de la ville, ce qui représente déjà une violence symbolique qui exclut.

socio-spatiales à Rio de Janeiro. D'abord, les échelles de la RMRJ et de la municipalité de Rio de Janeiro sont analysées pour fournir une remise en cause de la « révolution des transports » en termes d'améliorations de la qualité et de la capacité des projets de transport. Il s'agit aussi de montrer que cette « révolution » ne constitue pas de réelle rupture avec un modèle de mobilité basé sur la route. Dans un deuxième temps, il s'agit de montrer en quoi les expropriations à Rio de Janeiro, fortement liées à la « révolution des transports », répond finalement aux logiques de la ville attractive. En effet, la mise en relation de la « révolution des transports » avec l'une des plus grandes vague d'expropriations d'habitants à bas revenus de l'histoire carioca, permet de mettre en relief la permanence de coalitions urbaines dominantes et la force des logiques de spéculation immobilière. Les différences facettes des injustices subies par certaines couches de la population sont analysées en puisant dans les différents outils de la grille de lecture multicritère de la justice.

Ainsi, notre objet d'étude se positionne à l'interaction de trois champs principaux : i) celui des méga-événements et du marketing urbain, ou l'analyse d'une stratégie de ville attractive et touristique signifiant l'application d'un modèle entrepreneurial de gouvernance et de fabrique de l'espace urbain ; ii) celui des iniquités de mobilité et du transport urbain à Rio de Janeiro, impliquant l'analyse de l'actuelle crise de la mobilité et le diagnostic des projets de transport pour voir leurs effets sur les processus de ségrégation socio-spatiale et d'exclusion urbaine ; iii) un positionnement théorique basé sur la notion de justice socio-spatiale, aboutissant, d'une part, à une réflexion théorique sur l'application de différents critères de justice (issus de la philosophie politique) dans l'analyse géographique et urbaine, et, d'autre part, à l'adoption d'une stratégie analytique visant à l'application d'une grille de lecture multicritère de la justice.

Cette thèse vise donc à contribuer aux recherches menées dans le champ des impacts des méga-événements, dans celui des transports urbains et de la mobilité urbaine et dans celui de l'application de théories de la justice, dans une vision pluraliste, appliquée à la géographie et à l'étude de l'urbain. L'une des ses spécificités, outre le fait de fournir un état des lieux du système de transport et des iniquités socio-spatiales à Rio de Janeiro, tient au fait que l'analyse de la stratégie de la construction de la ville attractive et des impacts des méga-événements, à travers le thème du transport et de la mobilité, est encore peu explorée. Le choix d'une grille de lecture multicritère de la justice (issu d'un débat théorique contemporain en géographie) appliquée à l'analyse des impacts des projets de transport, dans un contexte de



construction de la ville attractive, constitue également une proposition théorique et analytique qui se veut applicable à d'autres contextes.

## **Chapitre 1 : Les contradictions des méga-événements ou la nécessaire question des impacts socio-spatiaux dans l'analyse de la construction d'une ville attractive.**

Ce chapitre a pour objectif de définir et de situer l'objet « méga-événement » dans un contexte de croissante mondialisation et financiarisation de l'économie depuis les années 1970. Il s'agit d'analyser les méga-événements, devenus une véritable stratégie de fabrique et de gouvernance urbaine, dans un contexte de métropolisation et de compétition internationale des villes. La tension voire la dichotomie entre les dimensions globale et locale est une question commune aux méga-événements et aux processus des grandes villes, notamment lorsqu'elles se constituent en métropole - dans le sens où les problèmes urbains deviennent communs à plusieurs municipalités, même en l'absence d'une instance politico-administrative capable de gouverner cette échelle métropolitaine. Cependant, à l'instar des analyses qui incitent à se méfier de la « naturalisation » du mode de production néolibéral de l'espace urbain, nous tâchons également de prêter une attention particulière aux échelles intermédiaires. En d'autres termes, cela signifie de ne pas appréhender comme allant-de-soi l'idée selon laquelle ce mode de production de l'espace urbain induit nécessairement une soumission des territoires locaux à des dynamiques globales. Dépasser la dichotomie global/local, permet d'explorer les interactions (en diverses échelles) entre ces nouveaux modes néolibéraux de gouvernance et de production urbaine, les coalitions d'acteurs et les alliances de pouvoirs qui les orchestrent.

**1) Les méga-événements : global ou local ? La stratégie de construction d'une ville attractive dans le débat théorique sur la production de l'espace urbain.**

**1.1) Les méga-événements comme stratégie de gouvernance néolibérale des métropoles et d'insertion des villes dans la compétition internationale des villes**

Dans une première sous-section, nous montrons l'importance croissante des méga-événements dans le processus de compétition internationale des villes. Deuxièmement, les modes de gouvernance néolibérale sont appréhendés comme étant une caractéristique des métropoles qui ont progressivement acquis un statut de centre de commandement, de vitrine

nationale, de « ville globale ». Le statut de métropole permettant d'être plus fort dans la compétition internationale a besoin de flexibilisation et a des impacts sur la structure socio-spatiale des grandes villes. Dans une troisième sous-section, nous observons que les méga-événements sont devenus, notamment depuis les années 1980, une véritable stratégie de fabrication de l'espace urbain, qui a besoin d'un modèle à l'instar du modèle de « planification stratégique barcelonais. Enfin, nous insistons sur l'importance de l'image dans l'organisation de méga-événements, qui correspond à la dimension internationale de cette stratégie (attirer des investissements, des capitaux, des touristes, etc.).

#### 1.1.1) *Méga-événements et compétition internationale des villes et des États*

*« During the past 108 years, the Olympic Games have developed into an event which, every four years, offers the host city the opportunity to become the center of global interest. There are numerous reasons that motivate cities to stage the Olympic Games. For one, the Games are the biggest, most prestigious, peaceful multi-sport event of the world. In addition, the Games provide a unique opportunity for politicians and industry to move hidden agendas such as the improvement of infrastructure for sport, housing, communication, traffic and others sectors » (Preuss, 2004, p.1).*

La forme, la dimension et les objectifs visés par les méga-événements ont évolué avec le temps, au rythme des transformations du système économique international et de la diffusion de nouveaux modèles de gouvernance et de fabrication de l'espace urbain. Selon Preuss (2004), la « *festivalization of city politics* » comporte un risque inhérent de « faux développement » et n'est pas forcément la bonne stratégie pour toutes les villes. Toutefois, depuis une dizaine d'années, la littérature spécialisée dans le champ des méga-événements produit de nombreux travaux montrant que les pays et les villes ont accepté la stratégie des méga-événements comme un outil promotionnel majeur pour propager une image favorable, renforcer la croissance et transformer l'espace urbain (Andranovich, Burbank et Heying, 2001; Horne et Manzenreiter, 2006; Eisinger, 2000; Antier, 2005).

Les méga-événements sont un élément fondamental de la société urbaine contemporaine, constituent un champ de recherche en sciences sociales en plein croissance (Gotham, 2010) et peuvent être appréhendés, de prime abord, comme participant activement au phénomène de compétition internationale des villes (et des États) et à celui de métropolisation. Le combat

entre les villes pour l'accueil de méga-événements est rude parce qu' « *au-delà d'un simple palmarès, le classement des plus grandes villes du monde possède un sens* » (Moriconi-Ebrard, 1993, p.106). L'accueil d'un événement de retentissement mondial permet de peser dans la compétition internationale des territoires en mettant la ville sur le devant de la scène pour qu'elle devienne une destination privilégiée de la « *world class* ». Cette stratégie est alignée avec les aspirations et objectifs de croissance des élites et des alliances corporatives, civiles, régionales et étatiques, car celles-ci sont mieux placées pour capter les bénéfices de la croissance (Whitson et Horne, 2006). Les villes qui organisent les JO ou la coupe du Monde le font dans le but d'assurer leur promotion et de se repositionner sur la scène internationale, voire nationale et régionale, en termes de prestige, de relance économique, ou de transformation de l'espace urbain. Les méga-événements peuvent s'appréhender en termes de stratégie cherchant à faire face aux nouveaux impératifs liés aux transformations du capitalisme depuis les années 1980.

La croissante globalisation et la financiarisation de l'économie capitaliste ont alimenté les processus de compétition internationale et de métropolisation. Dans un contexte où les territoires nationaux et locaux n'auraient pas d'autres choix que de devenir compétitifs, la notion d'État compétitif s'est développée conjointement à l'intensification de l'interdépendance et de l'interpénétration des économies nationales, régionales et locales. De prime abord, la globalisation ou la mondialisation « *selon le terme retenu pour désigner les effets du libéralisme économique à l'échelle mondiale, se traduit [...] par des disparités spatiales accrues et une augmentation des échanges d'hommes et de marchandises, perceptibles aux différentes échelles spatiales* » (Mignot, 2000, p.20).

Selon Fougner (2006), la tentative d'adaptation des États à ce nouvel ordre mondial a provoqué plusieurs changements dont l'un des plus importants est le passage de la recherche de l'« avantage comparatif » à celle de « l'avantage compétitif », c'est-à-dire la transition entre un interventionnisme basé sur les activités économiques « de base » ou « stratégiques » dans les secteurs nationaux clés à une plus grande flexibilité (qui va de pair avec la dérégulation) pour répondre aux exigences de compétitivité. En parallèle à l'augmentation des exigences de compétitivité, le coût du transport est de moins en moins discriminant en termes

de localisation, entraînant une importance accrue du critère du temps et une relative mise à l'écart de celui de la distance<sup>9</sup> (Mignot, 2000).

Une autre mutation a eu lieu concernant les politiques des États, dont le paradigme d'orientation de l'action serait passé d'une maximisation du bien-être au sein d'une nation (plein-emploi, redistribution et services sociaux) à la promotion de l'innovation et de la profitabilité, autant dans le secteur privé que dans le secteur public. Le *welfare state* devenant progressivement le *competition state* (Fougner, 2006, p. 168), ce dernier cherche à dominer des économies régionales et/ou mondiales pour atteindre un certain niveau d'hégémonie. À ce stade, la globalisation et le développement de la compétitivité nationale s'alimentent conjointement : « *while it is quite clear that concerns with international competitiveness and globalisation talk have come to feed on each other, it is important to note that the shift from an 'internationalist' to a 'globalist' conception of the world economy has contributed to transform both the meaning of international competitiveness and the terms of the international competitiveness problem* » (Fougner, 2006, p. 173).

La concurrence interurbaine a tendance à se superposer à la concurrence entre les nations (Lefevre, 2009), tandis que le concept de compétitivité internationale se focalise de plus en plus sur les États. Aussi, la principale préoccupation gouvernementale n'est plus seulement de savoir comment rendre les firmes plus compétitives, mais aussi de chercher à rendre l'État plus compétitif. Selon Fougner (2006), les États se comportent de plus en plus comme des acteurs de marché flexibles et manipulables dans ou à travers le discours de la compétitivité internationale. Ce passage d'une stratégie d'agressivité à une stratégie d'attractivité a engendré des phénomènes divergents et d'autres convergents. D'un côté, les autorités des États comparent leurs politiques et cherchent à adopter des « bonnes pratiques » (nous l'illustrerons ci-dessous avec l'exemple de Barcelone). Les politiques et les institutions d'États se rapprochent également en cela qu'ils développent des instruments de gouvernance néolibérale et considèrent de prime importance le fait de garantir la sécurité et la liberté du capital, un environnement législatif stable et « business friendly ». D'un autre côté, les États sont poussés à se différencier et à afficher des différences compétitives pour mieux attirer le capital. Mais ces différences sont souvent de nature cosmétique ou symbolique : « *Differences*

---

<sup>9</sup> L'auteur rappelle toutefois dans son développement que l'hypothèse de concentration, bien que remise en cause par des auteurs en raison de la baisse des coûts de transport et de communication, n'est pas totalement invalidée : « *tout le raisonnement est fondé sur l'apparition de coûts de transport « très bas ». Que signifie cependant cette hypothèse de coûts de transport très bas ? Très séduisante dans sa définition théorique [...] elle reste fortement discutable dans son applicabilité, compte tenu des évolutions en cours* » (Mignot, 2000, p.29)

*do remain, but it is increasingly a question of cosmetic brand-and-packaging differences within the context of the state's constitution as a dual 'entrepreneurial state' – that is, one in which state authorities seek not only to promote entrepreneurship within a 'national' space, but also to act entrepreneurially in developing and selling that space as a place-commodity in a global marketplace. » (Fougner, 2006, p. 182).*

Ces éléments sur le développement d'États plus compétitifs sont utiles en divers endroits où le rôle de l'État apparaît pertinent et influent dans cette stratégie de méga-événements, et par conséquent sur les territoires locaux qui les accueillent. À l'échelle urbaine, ces processus de gouvernance néolibérale ont également été adoptés par les villes et sûrement d'une façon plus intense. Au sein de nombreuses analyses contemporaines de l'évolution du capitalisme, où des sociétés post-industrielles auraient remplacé les sociétés industrielles, les villes seraient en quête d'un statut de « ville globale » (ou autres « ville mondiale », « ville compétitive », « ville Olympique »). De quelle façon ces processus de l'ère postindustrielle interagissent-ils avec les processus de métropolisation, notamment sur la structure socio-spatiale des villes ? Cette question fait l'objet de la partie suivante.

#### *1.1.2) Processus de métropolisation et méga-événements : impacts communs sur la ville dans un contexte de gouvernance néolibérale des espaces urbains*

Les modes de gouvernance et de production de l'espace urbain se sont considérablement transformés, notamment depuis les crises économiques internationales des années 1970. Selon Harvey (1989), le paradigme des villes en termes de gouvernance urbaine - sous la pression de la compétition interurbaine internationale - serait passé de celui de « managérialisme » (typiquement, la conception de l'État s'affirmant après la seconde guerre Mondiale) à celui « d'entrepreneurialisme ». Selon l'auteur, ce changement serait lié à des phénomènes qui ont touché les économies capitalistes depuis la récession de 1973 : désindustrialisation, diffusion en masse du chômage structurel et de l'austérité fiscale aux niveaux nationaux et locaux, par exemple. Aussi, « l'entrepreneurialisme urbain » a joué un rôle important dans la transition entre un régime d'accumulation du capital « fordiste-keynésien » à un régime d'« accumulation flexible » (Harvey, 1989, p.5). Au sein de ce régime, on observe le développement croissant de la notion de partenariat public-privé (PPP) au sein de la gouvernance urbaine, ce que David Harvey (1989, p.7) considère, de par son caractère

spéculatif, comme un frein à la planification intégrée et rationnelle du développement : « *the activity of that public private partnership is entrepreneurial precisely because it is speculative in execution and design and therefore dogged by all the difficulties and dangers which attach to speculative as opposed to rationally planned and coordinated development. In many instances this has meant that the public sector assumes the risk and the private sector takes the benefits [...]* ».

Ce mode de production et de gouvernance de la ville, intimement lié aux changements du capitalisme financier international, se reflète dans des changements dans l'organisation de méga-événements, cette dernière étant de plus en plus utilisée comme instrument de compétitivité et de fabrique de l'espace urbain depuis les années 1970. Selon Preuss (2004, p.1-2), un tournant majeur a eu lieu depuis les Olympiades de Munich (1972) avec l'émergence d'intérêts croissants et nouveaux dans l'organisation de méga-événements : l'intérêt grandissant des comités locaux organisateurs à réaliser un surplus financier, l'intérêt des politiciens dans le développement des infrastructures et de l'image de leur ville, l'intérêt des sponsors à lier leur image à celle de la marque olympique, celui des médias à diffuser à plus grande échelle et au plus haut prix, ou encore, celui du monde des affaires locales à réclamer des bénéfices toujours plus importants.

La stratégie des méga-événements peut être appréhendée, en partie, comme un élément de stratégie économique et financière basé sur la transformation de l'espace urbain. Les méga-événements, au sein d'un régime d'« *accumulation flexible* », peuvent être considérés comme un instrument de « compression spatio-temporelle » (Harvey, 1994) : une ville touristique et, plus encore, une ville-hôte de méga-événement se consomme de façon éphémère. Les « *best practices* » tout comme les normes formelles et informelles de ce type de production urbaine circulent rapidement entre les villes qui entrent dans la compétition internationale des territoires et dans la lutte pour la visibilité.

« L'entrepreneurialisme urbain » a besoin de ces mécanismes de rotation croissante des biens de consommation qui dépendent de stratégies constantes de différenciation de la part des villes, des territoires, des groupes et des personnes. Ces stratégies se caractérisent par leur caractère éphémère et volatile<sup>10</sup> (Harvey, 1994) en lien avec cette exigence de compression

---

<sup>10</sup> Dans ce cadre, David Harvey (1994) dénote l'attrait pour les vertus de l'instantanéité et du « jetable ». La « société du jetable » implique selon l'auteur bien plus que le fait de jeter des biens produits : « *elle signifie également être capable de jeter des valeurs, des styles de vie, des relations stables [...] des édifices, des lieux, des personnes* » (1994, p.258).

spatio-temporelle : « *Comme il y a des limites à l'accumulation et à la rotation de biens physiques [...] cela a un sens que les capitalistes se tournent vers la fourniture de services éphémères en termes de consommation*<sup>11</sup> » (Harvey, 1994, p. 258).

Le caractère volatile de ce mode de production de l'espace urbain a des conséquences sur la planification de long terme. Selon Harvey (1994, p. 259), l'exigence croissante de volatilité a pour effet de diriger les stratégies urbaines : « *vers la planification de court terme, autant que vers la culture de l'art d'obtenir des gains immédiats autant que possible* ». En effet, la temporalité des projets liés à ce nouveau mode de gouvernance et de fabrique de l'espace urbain joue sur la répartition des bénéfices : plus le court terme est recherché moins il bénéficie aux populations locales, notamment les plus démunies en termes politiques, sociaux et économiques. En ce sens : « *étant donné les pressions de l'accélération du temps de rotation (et de franchissement des barrières spatiales) la marchandisation des images de type éphémère serait un don divin du point de vue du capital, en particulier quand d'autres voies de soulagement de la super accumulation semblent bloquées* » (Harvey, 1994, p. 265).

À la fois cause et effet de l'intensification de la compétition internationale des villes, la relative diminution des barrières spatiales, notamment due à l'accélération de la vitesse de déplacement, donne aux territoires et à leurs décideurs le pouvoir d'explorer d'infimes différences spatiales (Harvey, 1994, p. 265), les encourageant à différencier leurs territoires de manière attractive. Les mégaprojets des métropoles se vendent automatiquement comme des particularités, même si, paradoxalement, on retrouve souvent de fortes similitudes entre des œuvres architecturales spectaculaires réalisées dans le cadre d'accueil de méga-événements, à Barcelone, Sydney, Pékin ou Rio de Janeiro.

Les grandes villes et les espaces métropolitains sont fréquemment analysés comme les fers de lance des expériences nouvelles de production néolibérale de l'espace urbain. D'ailleurs, la métropolisation et l'importance croissante des méga-événements sont des phénomènes conjoints qui participent à la globalisation et/ou à la mondialisation. Sans pouvoir synthétiser les très nombreuses productions théoriques sur le sujet, nous apportons ici quelques éléments de définition des phénomènes de métropolisation. Les deux angles principaux de la métropolisation sont, d'une part, le développement d'un système de métropoles dans la mondialisation, celle-ci dépendant à son tour d'une « armature mondiale de métropoles »

---

<sup>11</sup> Traduction libre de l'auteur car l'ouvrage étudié est en portugais. Toutes les sources en portugais, qu'il s'agisse d'ouvrages scientifiques, d'articles de journaux ou d'entretiens réalisés dans le cadre de cette thèse, seront traduits systématiquement par l'auteur.



(Bassant, 2001 ; Di méo, 2008), et d'autre part, le processus interne de structuration socio-spatiale d'une métropole et les questions de l'étalement urbain, de la concentration des activités, des inégalités spatiales. Entre ces deux niveaux, se pose la question des métropoles à l'échelle nationale ou régionale, dans une tension bien caractéristique de celles-ci : en même temps qu'elles sont des pôles de développement et de croissance, elles sont productrices d'inégalités territoriales.

Les processus de métropolisation sont aussi liés à une nouvelle logique d'organisation des entreprises et aux mutations technologiques, économiques et financières du système capitaliste. Certaines sont fréquemment citées : « *innovation continue, automatisation de la production, tertiarisation de l'économie, internationalisation de la vie des affaires, concurrence exacerbée* » (Merenne-Schoumaker, 1994, p.166). Parmi ces mutations liées à la mondialisation de l'économie<sup>12</sup>, il convient de porter une attention particulière aux progrès technologiques et de télécommunications, capables de réduire l'espace et la distance.

Le réseau mondialisé des métropoles mettrait celles-ci en compétition et les pousserait à se restructurer en termes d'images, d'offres de services et de nouveaux espaces urbains pour devenir des « *villes globales* ». Cette idée de la formation de sociétés post-industrielles ou postfordistes renforce le besoin des villes à se transformer et à concilier deux dimensions de la métropolisation : répondre aux exigences d'un contexte économique global de compétition généralisée et satisfaire les besoins des populations locales, de plus en plus étalées et séparées sur un espace métropolitain dont la « gouvernance » est souvent complexe. Les productions autour des notions de métropoles et de mondialisation utilisent parfois le terme de « glocalisation » pour exprimer la soumission des espaces locaux aux pressions internationales de l'économie. En outre : « *Le concept de ville globale développée par S. Sassen renvoie également à celui de glocalisation et à cette capacité de la ville de devenir le point d'ancrage local des flux mondiaux* » (Lefevre, 2009, p. 16). Selon Mignot (2000, p.10) la métropolisation est une : « *double conséquence des phénomènes de concentration et d'étalement urbain* » où il existe une forte tension entre l'objectif de réduction des disparités entre les territoires et le problème que peut représenter le fait de brider les territoires ou les métropoles « qui gagnent ». Ce sont d'abord : « *les relations entretenues ou supposées entre*

---

<sup>12</sup> Selon Mignot (2000, p.20) : « *La mondialisation de l'économie n'est pas qu'un slogan, elle correspond à une réalité très concrète de l'imbrication croissante des différentes économies nationales. Ainsi, la part du commerce international dans le PIB (c'est-à-dire la part des exportations de biens et services dans le PIB marchand) de la France est passée de 14,7 % en 1967 à 32,2 % en 1997* ».

*les villes et leurs « territoires » [qui] sont à l'origine des réflexions sur la métropolisation »* (Mignot, 2000, p.25).

Après une période défavorable aux métropoles en termes d'image – par rapport à la croissance de leurs populations et à la décroissance des activités industrielles des années 1970 et 1980 - la reprise économique et l'intensification des relations internationales auraient permis de construire une image plus positive. Celle-ci serait : « *de plus en plus associée à une grande cité de services, à une ville qui abrite des activités de commandement et joue un rôle de centre pour un territoire extérieur plus ou moins vaste* » (Merenne-Schoumaker, 1994, p.166). Ce rôle de centre est intimement lié à la concentration (des hommes, des activités, des services) qui est encouragée et amplifiée par la concurrence croissante entre les territoires. Aussi, initialement, la notion de métropole était fortement corrélée au concept de « ville-mère », c'est-à-dire une agglomération capable de constituer un pôle de développement et de croissance entraînant à sa suite d'autres territoires périphériques qui en dépendent. Les concepts d'armature urbaine et de polarisation, qui renvoient à une idée de hiérarchie des villes, auraient conduit au fait que les relations entre les villes, notamment dans les années 1960, étaient toujours ascendantes, c'est-à-dire qu'une ville ne pouvait entretenir des relations : « *qu'avec des villes de rang supérieur ; les relations entre les villes de même niveau et des relations hiérarchiques descendantes n'étaient pas envisagées* » (Merenne-Schoumaker, 1994, p.168).

Ce modèle entrant en désuétude avec les mutations socio-économiques des dernières décennies, le concept de réseau de villes a peu à peu remplacé celui de hiérarchie des villes (Mignot, 2000 ; Merenne-Schoumaker, 1994), remettant en cause le modèle centre-périphérie pour se porter sur l'étude de régions urbaines polycentriques (Lefevre, 2009). Dans l'idée de réseau de ville, les flux (matériels et immatériels) sont fondamentaux : la croissance urbaine, en termes économiques, démographiques et d'expansion territoriale, serait fortement liée à ces flux et s'accélérait par les progrès technologiques des dernières décennies.

Trois échelles principales permettent de situer l'idée de réseaux de villes : les réseaux de villes mondiales, les réseaux de villes nationales et les réseaux de villes régionales spécialisées. Dans leur dimension internationale, les métropoles grandissent par l'accélération des flux, qui a pour corollaire une interdépendance croissante entre les territoires. Aussi, les réseaux de villes peuvent être définis : « *comme des ensembles de villes ayant des caractéristiques ou des intérêts en commun ou ayant des fonctions complémentaires* »

(Mignot, 2000, p.45). À l'échelle d'une région ou d'une métropole, l'idée de réseau renvoie à la notion de polynucléarisation, selon laquelle certaines banlieues ou espaces périphériques se dotent de moyens et fonctions auparavant propres à la ville centre et créant ce que certains appellent des « edge-cities<sup>13</sup> ». Si la notion de réseau de villes laisse entrevoir une certaine idée de coopération, cela ne veut pas dire que l'existence des réseaux établit automatiquement un équilibre entre les métropoles. Au contraire, il semblerait que la hiérarchie traditionnelle des centres ait laissé place à une « *hiérarchie des réseaux* » (Mignot, 2000).

Quels que soient le cadre d'analyse et l'échelle privilégiée, les centres exercent une certaine hégémonie sur d'autres territoires. La formation d'une hiérarchie perdue dans l'idée de réseau et la question de la dichotomie entre un renforcement du centre et l'équilibre avec les territoires périphériques se pose : « *il existe toujours des tensions entre l'équilibre du territoire (rendre d'autres villes plus fortes) et maintenir le statut international de la ville* », comme pour la ville de Paris par exemple (Mignot, 2000, p.33). Le maintien d'une hiérarchie traduit la permanence des tendances de polarisation, qui accroît les disparités entre les territoires et au sein de ces territoires.

La métropolisation est un phénomène qui se caractérise par : « *la concentration, dans des aires urbaines désormais fluides et ouvertes, d'un nombre croissant d'habitants vivant au rythme de mobilités incessantes, utilisant les TIC et se consacrant de plus en plus à la production de services.* » (Di Méo, 2008, p.1). La métropole se constitue souvent comme un territoire avantageux, c'est-à-dire un centre de services qui offre une structure sociale fortement diversifiée. Si la métropolisation est un système productif globalisé, elle est aussi un modèle d'organisation spatiale, qui engendre au niveau local ou régional un nouveau processus de valorisation/occupation/fragmentation des espaces urbains. Elle produit souvent une dissociation entre la distribution spatiale des emplois et des résidences, ainsi qu'un mouvement de sectorisation économique dans lequel on dénote : « *l'emprise du secteur tertiaire sur toute l'économie (post-fordisme), des moyens de transport rapide, de la mobilité généralisée* » (Di Méo, 2008, p.4). Étant données les difficultés de mobilité (voire des conditions d'immobilités) de certains groupes sociaux dans les métropoles, peut-être est-il excessif de parler de « mobilité généralisée ». La métropolisation pose en tout cas la question

---

<sup>13</sup> Selon le glossaire de *Géoconfluences* une « edge-city » est un néologisme proposé par J. Garreau, qui se traduit parfois par « ville-lisière », et renvoie à une position spatiale dans une agglomération. Selon J. Garreau, une « edge-city » regroupe des emplois, des bureaux, des espaces commerciaux et hôteliers, voire certains sièges sociaux. Disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/edge-city-ville-lisiere> (consulté le 15/03/2014).

de la mobilité et conjointement celle de la localisation résidentielle, car la hausse des valeurs foncières (ainsi que l'inflation immobilière) engendrée par la métropolisation « *agit comme repoussoir pour les populations les plus défavorisées, dont les possibilités de localisation diminuent, et qui sont donc géographiquement écartées des opportunités économiques offertes par la métropolisation* » (Lefevre, 2009, p.29). Ce phénomène, est parfois appelé « spatial mismatch<sup>14</sup> » et est fortement lié à l'étalement urbain et au modèle de mobilité qui lui est associé : le modèle routier basé sur l'automobile<sup>15</sup>.

Les difficultés de certaines populations des périphéries à s'acheter un véhicule provoquent l'exclusion de certaines couches sociales des bénéfices de la métropolisation, couramment accentuée par l'absence d'infrastructures satisfaisantes de transport dans les zones périphériques. Cette dimension de ségrégation en termes d'accès à la ville et aux aménités urbaines (emploi, loisirs, culture, services, etc.) explique pourquoi la métropolisation est souvent appréhendée comme un : « *instrument de classement des groupes sociaux au sein d'espaces toujours plus fragmentés* » (Di Méo, 2008, p.1). Cette fragmentation provient en partie de caractéristiques particulières aux métropoles : le décalage entre la « ville réelle » et la « ville administrative » ou entre la tâche urbaine et les limites officielles de la ville ; le déphasage entre la provision d'infrastructures et services urbains et la croissance non-maîtrisée des villes. Selon Lefevre (2009, p.32), la grande majorité des découpages municipaux sont : « *peu adaptés à la taille de la plupart des régions urbaines, qui débordent largement ses frontières* ». Les institutions ne s'adaptent pas facilement aux rapides évolutions de la métropolisation car : « *les acteurs avantagés par la donne institutionnelle risquent de perdre leur position, alors que, dans le même temps, il est difficile de prévoir avec certitude qui bénéficiera de la nouvelle configuration. Les motivations des partisans du statu quo sont donc généralement plus fortes que celles des réformateurs* » (Lefevre, 2009, p.32).

Les classes les plus aisées ont tendance à se réapproprier les centres historiques, provoquant des phénomènes de gentrification et l'élévation du coût de la vie, notamment en termes immobiliers et fonciers. Ces dynamiques participent à la relocalisation des populations les

---

<sup>14</sup> Ce phénomène est également parfois appelé « l'automobile mismatch ».

<sup>15</sup> Des phénomènes semblables s'observent aussi en France « *L'ensemble des évolutions décrites précédemment ont contribué à une augmentation de la mobilité [...] l'essentiel de l'accroissement de la mobilité depuis 1986 s'est porté sur la voiture particulière : près de la moitié des déplacements journaliers en voiture particulière concernent des déplacements de périphérie à périphérie (plus d'un million de déplacements en moyenne par jour)* » (Mignot, 2000, p. 24).

moins aisées dans les périphéries de l'espace urbain. Le phénomène de gentrification - qui correspond également en partie à des stratégies de différenciation sociale et spatiale - est souvent bien vu ou appuyé par les autorités locales qui se saisissent de l'opportunité de rénover des quartiers et surtout l'image de ceux-ci. Aussi, la métropolisation produirait souvent une structure sociale ternaire avec : des couches aisées et favorisées qui ont prise directe sur l'économie internationale et des populations démunies ou en difficulté, nouveaux exclus concentrés sur le territoire métropolitain pour la plupart, et un groupe intermédiaire, non inséré dans les dynamiques métropolitaines de dimension internationale mais qui a trouvé des secteurs en lien avec celles-ci, les loisirs par exemple (Merenne-Schoumaker, 1994). L'auteur ajoute : « *les territoires eux-mêmes portent la marque croissante des inégalités : à côté de centres rénovés, de nouveaux pôles d'affaires, combien de quartiers ou de localités en déclin ou en voie d'abandon ?* » (1994, p.167). Spatialement, les *gated communities* symbolisent la fermeture physique de l'espace urbain « par le haut », mais également une nouvelle forme de gestion privée (par des associations de propriétaires). Selon Lefevre (2009, p.34) : « *il se produit un amalgame entre espace public de la municipalité et gestion privée de copropriété : la gated community devient un acteur public, une municipalité, dont la gestion et la réglementation sont privées* ».

Des analyses de la ville pointent des phénomènes de bipolarisation se caractérisant par une croissance des emplois hautement qualifiés et un accroissement des emplois peu ou sous-qualifiés (Lefevre, 2009 ; Ribeiro, 1999). Cependant, ce modèle de la « dual city » (ou des synonymes tels que « ville d'exclusion » ou « ville fracturée ») n'est pas applicable ou identifiable partout, même s'il apporte des éléments fondamentaux dans la compréhension de l'augmentation de la segmentation spatiale, de la ségrégation et de la différenciation. De fait : « *la restructuration économique des régions ne se traduit [...] pas partout par les mêmes transformations de la structure socioprofessionnelle de la population, l'État exerçant toujours un rôle majeur en la matière, du moins dans les pays où il maintient cette vocation. Il faut donc savoir nuancer le discours sur la bipolarisation* » (Lefevre, 2009, p.28).

Ribeiro (1999) analyse le concept de « dual city »<sup>16</sup> qui ferait coexister deux logiques d'organisation urbaine de la ville postindustrielle : la ségrégation et la différenciation. Selon l'auteur, tandis que la ségrégation reflète les stratégies de reproduction sociale et de domination politique, la différenciation est le corollaire de la distribution des segments

---

<sup>16</sup> L'auteur cite la synthèse d'une recherche collective sur la ville de New York, élaboré par Mollenkopf et Castells (1991).

moyens dans l'espace métropolitain, notamment par des mécanismes du marché immobilier. Sur cette base, il serait possible de dépasser tant la ville fordiste (centre-périphérie) que la production d'une structure bimodale – avec un segment qualifié très bien payé vs un segment peu qualifié et mal rémunéré. Ribeiro (1999) analyse le rôle joué par les classes moyennes dans la métropole de Rio de Janeiro et avance que l'« urbain » a représenté la création de l'espace des classes moyennes et que pour cette raison la ville aurait servi de relais des constructions d'alliances entre l'État, le capitalisme et certaines couches sociales. En raison de ce rôle politique de la ville, l'histoire urbaine brésilienne a été récemment marquée par : « *les modes de production et de circulation de l'habitat et par la gestion du sol urbain et la distribution des équipements et services qui servent les besoins de consommation urbaine différencié et différenciateur des classes moyennes* » (Ribeiro, 1999, p.7).

La domination des classes aisées et des corporations (les « pro-growth coalitions », par exemple) - qui a pour corollaire l'exclusion spatiale des catégories les plus pauvres (suburbanisation) - se traduit très concrètement par l'accaparement des politiques à différentes échelles, phénomène identifié, par exemple, aux États-Unis, au niveau fédéral (Mollenkop, 1983). Très souvent, on observe une concentration des investissements en services et infrastructures urbaines dans des zones déjà bénéficiaires (Ribeiro, 1999, Vetter et Massena, 1981). A ce titre : « *la question de l'équilibre des forces entre autorités publiques et intérêts privés dans les arbitrages politiques qui s'opèrent au niveau local* » (Lefevre, 2009) revêt une importance fondamentale. Selon Lefevre (2009), il existe trois dimensions productrices de leadership métropolitain : l'intégration institutionnelle, la structuration du milieu des affaires et les configurations partisans. À partir de ces considérations initiales et des « dix commandements de la métropolisation » proposés par Merenne-Soumaker (1994), le tableau 1 tente de faire émerger des aspects importants de la métropolisation en formulant en parallèle des questions d'ordre socio-spatial, liées à cette double dimension de la métropolisation : il s'agit de faire ressortir les enjeux derrière la tension entre les exigences internationales et les conséquences socio-spatiales, à l'échelle du territoire métropolitain.

**Tableau 1- Les dix commandements de la métropolisation et questions socio-spatiales adjacentes**

Les effets de seuil	Seuils qualitatifs et quantitatifs déclenchant des processus cumulatifs. Il s'agit de la notion de masse critique	Quels impacts ont ces effets de seuil sur la structure des inégalités (spatialement analysées) ?
Le choix de la qualité	Le choix de la qualité. L'investissement de haut de gamme fait la métropole	Cette qualité tend à être de plus en plus une image qui peut masquer des inégalités sociales croissantes et des processus de ségrégation spatiale. Comment sont répartis les services et les infrastructures dans la métropole ?
Une nouvelle image urbaine	Création des signes urbains du démarrage des processus, devenir une métropole c'est changer d'image	Que se cache-t-il derrière le discours et les images produites par le marketing urbain ? Quels sont les intérêts en jeu derrière la construction de cette image ?
L'accessibilité	Investir pour devenir une porte d'entrée	Accessibilité pour qui ? Tensions entre l'interne et l'externe. Si le territoire est plus accessible pour les investisseurs internationaux, l'est-il pour toutes les populations locales de la métropole ? Notion de droit à la ville.
Nouvelle structure spatiale	Création d'une aire de métropolisation	Renvoie aussi à la question des problèmes entre « tache urbaine » et ville administratives. L'aire de métropolisation « de fait » dispose-t-elle d'un modèle de gouvernance urbaine adéquat ?
Capacité à gérer le grand-événementiel	Capacité à attirer et à gérer un grand-événement. Faire connaître la métropole au monde	Renvoyant à l'insertion des villes dans la compétition internationale des villes : quelle est la répartition des bénéfices de l'accueil de ceux-ci ?
Émergence d'un consensus et d'un pouvoir métropolitain	Permettre le démarrage des processus et en assurer la gestion par une structure métropolitaine	Quelle est la distance entre ce commandement « théorique » de la mondialisation et l'existence de fait de pouvoirs métropolitains ?
Fonction internationale	Développer les fonctions d'exception et placer la ville dans la trame des métropoles internationales	Que produisent localement ces fonctions d'exception sur la structuration socio-spatiale de la métropole ?
Les dynamiques	S'appuyer sur le partenariat et assurer un développement multifonction	A qui bénéficient les nouveaux partenariats ? Quelles sont les coalitions d'intérêts dominantes au sein de ces dynamiques ?
Gestion de la métropolisation	Accompagner la métropolisation par des schémas évolutifs et gérer la croissance	Cette croissance génère-t-elle du développement ? Comment les pouvoirs publics gèrent-ils le classement des groupes sociaux et la fragmentation spatiale ?

Source : Merenne-Shoumaker (1994, p. 167). Notes : Les deux premières colonnes reproduisent la typologie de l'auteur, tandis que la dernière colonne apporte des questionnements, en lien avec chacun des commandements proposés par l'auteur, qui guideront l'ensemble de ce travail et la réflexion des développements ultérieurs.

Les impacts des transformations urbaines sur la structure socio-spatiale des métropoles exacerbent d'une part le caractère dichotomique entre les dimensions internationales et locales de la métropolisation, et, d'autre part les difficultés d'adéquation entre les territoires fonctionnels et institutionnels. Du point de vue local, ceci conduit à appréhender les logiques de ségrégations et de fragmentations socio-spatiales à l'échelle de la ville et de la métropole et à mettre en évidence les contradictions communes entre les processus de métropolisation et

les impacts des méga-événements. La ségrégation socio-spatiale désigne plutôt le processus politique et social par lequel s'organise la mise à l'écart spatiale (la distanciation physique et l'isolement) et sociale (discrimination juridiques, politiques, économiques) de certaines couches de la population. La fragmentation urbaine est entendue comme l'un des processus caractéristiques des métropoles avec la concentration des revenus ou encore la fragmentation institutionnelle, également liée à la faiblesse de la volonté politique de gouverner l'ensemble de cette échelle (Ribeiro, 2001). Les logiques de ségrégation et de fragmentation se manifestent spatialement par l'existence de ghettos et de zones urbaines délaissées vs des zones urbaines ultra-valorisées, comme les *gated communities*. L'accueil de méga-événements, désormais utilisé comme instrument d'action sur l'urbain, vient amplifier la valorisation de certains espaces privilégiés et l'abandon d'autres espaces.

La métropolisation provoque une « *restructuration radicale des espaces urbains* » (Di Méo, 2008, p.8) que les méga-événements sont capables de réaliser de façon plus spectaculaire, intensive et accélérée. Méga-événements et phénomènes de métropolisation partagent donc cette « *dualité qui met en tension centralité mondiale et conflits sociaux internes* » (Bassand, 2001, p.34). L'accueil d'un méga-événement vient renforcer certains éléments de la métropolisation : accélération de transformations urbaines et stratégies de « *city image making* ». Les méga-événements agissent sur des catégories fondamentales de la métropolisation dans sa dimension mondiale, qui consiste à se situer sur le marché international des villes. Dans ce contexte, le renouvellement de l'espace urbain apparaît comme une nécessité primordiale de la fabrique contemporaine de l'espace urbain et de l'attractivité des villes. Dans la section suivante, nous nous concentrons sur l'utilisation des méga-événements comme catalyseurs de transformations urbaines (Essex et Chalkley, 1998). La thématique des méga-événements sportifs - appréhendés en tant que stratégie de croissance économique et de fabrique de l'espace urbain - exige avant tout un éclairage historique sur le sens actuel de cette stratégie.

### 1.1.3) *Quand Les méga-événements deviennent une stratégie de fabrique de l'espace urbain : réflexions sur le modèle de « planification stratégique » barcelonais.*

Comment les méga-événements sont-ils devenus des « catalyseurs » de transformations urbaines ? A travers une histoire longue de l'événement (de 1896 à 1996), Essex et Chalkley (1998) proposent une typologie des JO basée sur le degré d'impact de l'organisation de ceux-



ci sur l'espace urbain. Celle-ci nous permet d'identifier plusieurs phases éclairantes sur la façon dont les méga-événements sont aujourd'hui perçus et utilisés. Les trois catégories principales sont : les « *low impact games* », les « *games focusing mainly on additional sports facilities* », et les « *games stimulating transformations of the built environment* »<sup>17</sup>. Depuis les années 1960, il semblerait que ce soit cette dernière catégorie qui se soit imposée avec les JO de Rome (1960), les premiers à apparaître comme un catalyseur de transformations urbaines avec la construction d'une route, baptisée « *The Olympic Way* », reliant les deux sites principaux des Jeux, la construction d'un système d'assainissement moderne et d'infrastructures portuaires. En 1964, à l'occasion des Olympiades de Tokyo, on observe aussi l'amélioration des routes, l'élaboration de projets résidentiels et touristiques, la construction d'un système d'eau et d'assainissement et diverses mesures d'amélioration de la santé publique. En 1972, traduisant la volonté de laisser un héritage pour la ville, les JO de Munich présentent des améliorations urbaines, notamment la reconversion d'infrastructures dans un but social : « *the Olympic village, close to the main sports facilities, was constructed to accommodate 10 000 athletes during the Games, and middle and lower income families and single persons afterwards* » (Essex et Chalkley, 1998, p.195). À Munich, on note aussi la rénovation et la priorité donnée aux piétons dans ce quartier historique, ainsi que l'amélioration du transport public et la construction de trois voies rapides.

Impulsée par la volonté du CIO (Comité International Olympique) de montrer qu'une ville plus petite pouvait organiser les jeux sur la base de l'autofinancement, les JO de 1976 sont accueillis par la ville de Montréal. Bien que les impacts sur l'urbain aient été significatifs - notamment avec la construction du parc Olympique, l'extension du métro (de 20 kilomètres), la construction d'un aéroport, de nouvelles routes et d'hôtels - les JO de Montréal introduisent la problématique de l'endettement car les coûts des jeux ont pesé pendant 30 ans sur la ville, la dette ayant été acquittée en 2006 (Whitson et Horne, 2006). Comme dans la plupart des cas, les coûts totaux ont été sous-estimés : « *Alors que les autorités municipales avaient estimé le coût des Jeux à 124 millions de dollars, la ville de Montréal accumula une dette de 2,8 milliards de dollars, équivalent à 10 milliards de 2009* » (Zimbalist, 2010, p.9). Ce désastre financier a introduit plusieurs changements : une chute du nombre de villes à présenter leur candidature les années suivantes, un fort questionnement sur le risque d'endettement public et son corollaire : une autre approche du financement.

---

<sup>17</sup> Ces trois catégories ne respectent pas une chronologie stricte, mais plutôt accidentée. Certains J.O comme ceux de Los Angeles en 1984 ont été organisés avec peu de projets urbains, en dépit d'une certaine tendance depuis le début des années 1960.

Aussi, dès 1984, l'organisation des Olympiades à Los Angeles<sup>18</sup> changera la donne en inaugurant les premiers JO presque entièrement financés par le secteur privé, c'est-à-dire le début de la commercialisation des JO avec l'introduction d'un marché du sponsor qui ne cessera de s'accroître. Le montant des investissements apparaît relativement modeste car les organisateurs ont utilisé des infrastructures sportives déjà existantes, telles que le stade olympique de 1932 ou des résidences universitaires pour loger la « famille olympique ». Toutefois, les JO de Séoul (1988) continuent à fixer un peu plus l'idée que l'organisation de l'événement permet de réelles transformations urbaines, et notamment en termes d'infrastructures de transport avec l'ouverture de trois nouvelles lignes de métro, l'extension de 47 lignes de bus et l'agrandissement de l'aéroport (Essex et Chakley, 1998).

Enfin, les JO de Barcelone (1992) sont certainement l'exemple le plus emblématique de la capacité d'un grand événement à rénover l'espace urbain. L'objectif principal de la ville, à travers de grands projets de rénovation urbaine, visait à s'insérer de façon compétitive dans le réseau des « villes globales » (Essex et Chalkley, 1998, p.199) en réadaptant l'ancienne ville industrielle : « *The Olympics initiatives [...] set off a style of planning which has continued to the present. It is a style focused on the redevelopment of brownfield, normally industrial, land [...] The aim of most of the projects has been to 'finish' the process of land-use change begun in the 1970s with the collapse or relocation of much of the industry within the city's boundaries* » (Marshall, 2000, p.304). Le village olympique a lancé une phase de développement de l'habitat avec le concours de développeurs privés, qui a provoqué, par la suite, la hausse des prix du marché.

Cependant, l'exemple de Barcelone dépasse la stratégie d'accueil d'un grand-événement. Celle-ci s'intègre au sein d'un modèle plus large qui s'est diffusé internationalement comme modèle de gouvernance et de planification urbaine. Selon Marshall (2000), la ville est conçue comme un modèle 'modernisé' de démocratie sociale et comme un leader dans la pratique qui consiste à s'adapter aux pressions et opportunités de la globalisation. Dans la phase actuelle du capitalisme, selon laquelle les villes devraient s'adapter et se réinventer, celles-ci se retrouvent souvent confrontées à la contradiction entre les stratégies de différenciation et de

---

<sup>18</sup> Entre les deux, les JO de Moscou, juste après ceux de Montréal, ont été plus « cost-conscious » et n'ont pas spécialement cherché à construire de coûteuses et spectaculaires structures. L'organisation des JO a plutôt accéléré les investissements déjà prévus dans le dixième plan quinquennal (datant de 1971), comme la construction de 12 infrastructures sportives et la rénovation des 13 autres déjà existantes (Essex et Chalkley, 1998, p.197).

construction de spécificités et la recherche de « bonnes pratiques » et de modèle de planification urbaine.

La « réussite » du modèle de Barcelone – un compromis entre régénération urbaine, croissance et processus de gouvernance – tient aussi à quelques projets principaux selon Marshall (2000) : i) le front de mer à partir du village olympique, une ancienne friche industrielle a été transformée en espace mixte accueillant logements<sup>19</sup>, bureaux, hôtels et espaces publics ; ii) l'extension de la « diagonale », finie en 1999, a permis la création de nouveaux espaces publics et des zones de logements ont été créées pour les habitants à bas ou à revenus moyens ; iii) le développement d'anciens terrains industriels et de zones ferroviaires à « *la Sagrera* » avec le développement de logements et de bureaux autour d'une station de train à grande vitesse connectée avec Paris et Madrid. Le succès de Barcelone est lié à une gestion conjointe des plans, instruments et projets urbains, avec : « *a continuous dialectic in space and time, up and down the scales, based on a long planning tradition, with genuine interdisciplinary and integration of architecture, planning and infrastructures* » (Marshall, 2000, p.305). Son succès tiendrait en partie aux efforts faits, depuis les années 1970, dans la prise en compte de la « vraie ville », autrement dit de la tâche urbaine dans son ensemble et dans sa dimension métropolitaine et régionale<sup>20</sup>. Une autre serait la qualité politique de la planification avec un modèle d'intégration et de collaboration entre pouvoirs politiques, professionnels et citoyens.

Selon Qu et Spaans (2009), la ville de Barcelone serait la première à avoir appliqué, de façon aussi poussée, la stratégie des méga-événements comme instrument de planification spatiale stratégique (« *strategic spatial planning* ») développant un réel plan de régénération urbaine et d'améliorations environnementales – en mettant l'accent sur le long terme. La planification spatiale stratégique peut se définir comme étant un effort pour repenser la ville en fonctions de priorités définies pour certaines zones en termes d'investissements, souvent accompagné d'infrastructures stratégiques et de principes de régulation d'occupation et d'usage du sol urbain (Qu et Spaans, 2009).

---

<sup>19</sup> « *The housing will be mainly for high-income buyers, but with some part of the 'Five Blocks' scheme, under construction in 1998-1999, reserved for lower-income purchasers or renters* » (Marshall, 2000, p.304).

<sup>20</sup> Dès 1976 un plan (*Pla General Metropolità* -PGM) tente d'organiser l'intégration de 27 municipalités métropolitaines. La Generalitat (communauté autonome de Catalogne) est devenue par la suite, en 1987, responsable de la préparation d'un plan pour la Région métropolitaine, intégrant 163 municipalités (Marshall, 2000).

La « réponse naturelle » à la nouvelle forme de globalisation qui s'est installée au cours des années 1970-1980 aurait amené Barcelone à passer du management à l'entrepreneurialisme urbain, en partie grâce aux JO : « *A more business-like and less controlled urban management approach and a new method of spatial intervention was introduced to cope with the exceptional circumstances arising from the Olympic Games, including the joint venture between local and central government, which would have been impossible to realise* » (Qu et Spaans, 2009, p.1295). Les méga-événements permettent d'attirer des investissements considérables, d'accélérer la flexibilisation (juridique, financière, etc.) et de créer de nouvelles alliances. Arrante, Vainer et Maricato (2002) identifient trois objectifs principaux du modèle de planification stratégique, à partir de l'analyse des discours de ses promoteurs principaux (notamment Borja, Forn et Castells<sup>21</sup>). Premièrement, la relative uniformisation du destin des villes, par la croissante circulation des « best practices », aboutit à la marchandisation de la ville, la marchandise étant de « luxe », c'est-à-dire destinée à une élite d'acteurs potentiels (le capital international, les visiteurs et les usagers solvables). Deuxièmement, les promoteurs de ce modèle de gouvernance de l'espace urbain cherchent à construire une ville-entreprise, ce qui peut correspondre au concept d'« entrepreneurialisme urbain » de Harvey (1989), en appliquant aux plans urbanistiques des principes de production et en développant les PPP. Enfin, selon Arrante, Vainer et Maricato (2002), l'objectif des promoteurs d'une « planification urbaine stratégique » est de faire de la ville une « ville patrie », c'est-à-dire de produire un consensus idéologique autour des objectifs de croissance et de productivité.

Le succès de Barcelone est attribué au fait que la ville a réussi, dans une certaine mesure, à prendre en compte les différentes échelles de l'espace métropolitain, à faire coopérer les différents niveaux de gouvernement et à instaurer un dialogue entre les ingénieurs, les aménageurs, les architectes, etc. Enfin, la consultation publique a également été particulièrement importante avec l'utilisation d'outils tels que la consultation par téléphone et par e-mail. Cependant, il semblerait que la planification de Barcelone soit devenue de plus en plus dépendante de fonds privés au fil du temps : « *Planning in Barcelona, as elsewhere, has become dependent on private funding for most implementation. If planners try to build social and environmental goals into the projects, developers may be discouraged, and implementation may stall – in contrast to the primarily public funded schemes of the 1980s* »

---

<sup>21</sup> Voir par exemple l'ouvrage *Globalisation, Networking, Urbanisation : Reflections on the Spatial Dynamics of the information Age* (Borja et Castells, 1997) ou l'article « Una politica para las ciudades de Europa » (Ascher, Borja et Forn, 1992).

(Marshall, 2000, p.312). Par conséquent, le déclin de la voix des associations de résidents et des syndicats, entre autres, a provoqué l'instauration durable de positionnements de plus en plus élitistes et « business friendly ». Selon Marshall (2000), le modèle de Borja n'a finalement pas réussi à prendre en compte de façon satisfaisante l'échelle métropolitaine. La compétition intra-urbaine et intra-régionale, exacerbée par la croissante privatisation et marchandisation de la ville, n'a pas permis une prise en compte intégrée et planifiée de la région métropolitaine de Barcelone. Dit autrement : « *There is no doubt that Barcelona has benefited to some extent from a process of this kind. The fragmentation has not been extreme, much reduced by coherent political leadership. But Borja's model may also be taken as a critique of his city's experience in recent years. Perhaps he has observed a certain fissure between the strategic level and particular projects, and certainly an inability to deal with the metropolitan-region-scale, which he and Castells regard as key* » (Marshall, 2000, p.315).

Ce modèle de planification stratégique a fait l'objet d'une exportation intense par les Catalans depuis 1992. La ville de Rio de Janeiro fait appel à des consultations barcelonaises depuis les années 1990 et a candidaté à l'organisation des JO en 1996, sous la gestion du maire César Maia (Mascarenhas, 2013). Selon Mascarenhas (2013, p.13), le modèle Barcelonais – bien que critiqué – devait être exporté à Rio de Janeiro en gardant le bon, notamment : « *l'idée d'une redistribution spatiale des ressources et des équipements, pour que la ville soit moins perverse dans sa géographie sociale* ». Le projet initial prévoyait de favoriser la zone de *Ilha do Fundão*, en profitant de ces vastes espaces pour construire le village olympique. Cela aurait été bénéfique pour les populations à bas revenus, localisées aux alentours de *Ilha do Fundão* mais au lieu de cela, l'auteur constate : « *le mépris absolu pour la périphérie métropolitaine et la concentration spatiale des installations autour de Barra da Tijuca* » (2013, p.14), une nouvelle zone d'expansion des couches supérieures. Dans la section suivante, nous montrons l'importance de l'image et de la visibilité que les méga-événements produisent, toujours dans cet objectif des villes-hôtes de s'insérer de façon plus compétitive dans la compétition internationale des villes.

#### 1.1.4) *L'importance de l'image dans l'organisation des méga-événements ou comment s'insérer dans un réseau de villes globales (attirer les capitaux et le tourisme).*

*« The spectacle is so central to the new urban economy that one of the most effective ways for cities to enhance their world image is by staging global events, including world exhibitions, international conferences, or sports*

*competitions like the World Cup or the Olympics which both represent the ultimate prize in locational competitions » (Broudehoux, 2007, p. 384).*

L'accueil des deux méga-événements les plus médiatisés au monde, la coupe du Monde de football et les JO, constitue une opportunité majeure en termes de marketing urbain, dans un environnement économique international de plus en plus compétitif et basé sur l'image. Les méga-événements sont devenus partie intégrante du « city image making » et du « city boosterism », deux façons de se référer, respectivement, à la construction de l'image de la ville et aux transformations économiques et urbaines. Si l'exemple de Barcelone est une référence pour la rénovation urbaine occasionnée par les JO de 1992, il représente aussi le symbole d'un besoin que ressentent les décideurs urbains de nombreuses métropoles depuis le début des années 1980 : se réinventer et se définir un nouveau rôle et une nouvelle image appropriée au monde postfordiste (Essex et Chalkley, 1998, p.199). À Barcelone, la rénovation des technologies urbaines et des infrastructures de communication a également eu des effets sur le développement futur de la ville, notamment en tant que centre administratif et commercial.

La stratégie des méga-événements, de par la visibilité et le prestige qu'elle apporte aux villes-hôtes est donc devenue un moyen de faire face au défi d'une nouvelle économie globale, caractérisée par une croissante financiarisation et une plus ample et rapide circulation des marchandises, capitaux, images, et touristes. À partir des analyses qui produisent les définitions dominantes du stade actuel du capitalisme globalisé (société postfordiste, postindustrielle, postmoderne, etc.), se développe un ensemble d'idées autour de la construction d'une image de ville attractive et de la nécessaire insertion des métropoles dans la compétition internationale des villes<sup>22</sup>. En cela, les JO de Barcelone (1992) ont entamé une intensification de l'utilisation des méga-événements comme transformateurs urbains et, de plus en plus, comme outils de construction d'image dans un monde de plus en plus globalisé, et toujours plus médiatisé. Selon Anne-Marie Broudehoux (2007, p.9) : *« la mise en scène des jeux Olympiques est devenue, de toute évidence, la principale compétition de ces jeux ; chaque ville-hôte cherche à surpasser celles qui l'ont précédée par la création de monuments et de spectacles plus éblouissants les uns que les autres. Dès qu'elle eut obtenu les Jeux en 2001, Pékin commanda aux plus grands designers du monde une série de projets iconiques ayant pour dénominateurs communs des proportions gigantesques, une image avant-gardiste*

---

<sup>22</sup> Nous le verrons, ces idées et ces concepts sont parfois vus comme des outils idéologiques et communicationnels pour justifier l'organisation des grands événements.

*et des coûts hors de l'ordinaire* ». Pour les autorités chinoises, les JO représentaient le retour de la puissance chinoise sur la scène internationale, ainsi que le symbole de son ouverture économique et de son modèle de développement (Niquet-Cabestan, 2008).

Ces vingt dernières années, la lutte pour l'accueil de méga-événements a grandi, notamment sous l'impulsion d'un questionnement du financement de ceux-ci, l'introduction de capitaux privés ainsi qu'une rationalisation de l'industrie du divertissement. Whitson et Horne (2006) expliquent ce regain d'intérêt pour l'accueil de méga-événements sportifs par trois raisons principales. Tout d'abord, le développement des technologies de communication de masse a contribué à créer une audience (notamment télévisuelle) mondiale de plus en plus importante pour les JO et la coupe du Monde. En second lieu, cela a provoqué une forte augmentation des revenus des droits télévisuels pour les villes-hôtes, depuis le milieu des années 1970 : « *Indeed, where the television rights for Montreal 1976 sold for less than US\$30 million, only eight years later the rights for the Los Angeles Olympics brought in more than \$240 million, and by Sydney 2000 this had risen to over \$1 billion* » (Whitson et Horne, 2006, p.73). Enfin, faisant écho au désastre financier de Montréal, les JO de Los Angeles en 1984 ont implanté durablement le *sponsorship*, nouvelle source de revenus pour les villes-hôtes.

Dans cette sous-section, les méga-événements ont été appréhendés dans un contexte de métropolisation et d'insertion des villes dans la compétition internationale des villes. Dans la sous-section suivante, l'objectif est de dépasser la dichotomie global/local pour appréhender les échelles intermédiaires et la dimension conflictuelle de la fabrique de l'espace urbain.

### **1.2) Au-delà de la dichotomie global/local : appréhender les diverses échelles, les conflits et les relations de pouvoir au sein de la production contemporaine de l'espace urbain**

L'objectif de ce travail est d'analyser les impacts des projets de transport sur la justice socio-spatiale à Rio de Janeiro, dans le cadre d'une stratégie de ville attractive basée sur les méga-événements. Les contradictions propres aux méga-événements et à la métropolisation amènent à une préoccupation pour les conflits d'intérêts et de pouvoir derrière ce type particulier de fabrique néolibérale ou « entrepreneuriale » de l'espace urbain. Il s'agit de prendre en compte les hiérarchies, les coalitions et relations de pouvoirs existants entre différents acteurs et/ou groupes d'acteurs, avec une démarche d'analyse multi-scalaire.

### 1.2.1) *La ville n'est pas qu'un simple réceptacle de processus extérieur : dénaturiser la fabrique actuelle de l'espace urbain*

À partir des crises économiques des années 1970, les changements de l'économie capitaliste mondiale se sont accompagnés de l'utilisation croissante d'une gamme de vocabulaire pour les décrypter : globalisation, mondialisation, société des services, économie postfordiste, etc. Il convient d'être prudent quant aux interprétations de ces notions par les médias, les milieux politiques et d'affaires, ainsi que par une partie du monde scientifique – qui aboutissent parfois à une « naturalisation » des stratégies des grandes métropoles. Le contenu politico-idéologique des interprétations dominantes des transformations du capitalisme depuis les années 1970 est parfois accusé de justifier, dans une certaine mesure, la fabrique contemporaine de l'espace urbain des grandes villes. Pour Swyngedouw, la médiatisation de certains concepts serait un moyen de faire oublier les intérêts spécifiques et les positions de pouvoir : « *Internationalisation, mundialisation, delocalisation, international competitiveness, cultural hybridisation and other more or less fashionable concepts are marshalled into a plurality of heavily mediatized discourses. The inherent slippery of meaning of these concepts is used and abused to produce a Babylonian confusion that seems to serve specific interests and power positions* » (2003, p.3).

Les changements de l'économie capitaliste mondiale depuis les années 1970 (l'accélération des processus de progrès technologiques liés à la révolution numérique, ou l'intensification de l'accumulation financière, par exemple), ainsi que de nombreux autres processus à l'œuvre<sup>23</sup>, justifient et expliquent amplement l'utilisation du terme de « globalisation ». Nonobstant, selon divers auteurs, il s'agit de rester vigilant par rapport à certaines interprétations du terme qui entraîneraient (plus ou moins implicitement) une idée de « fatalité » à laquelle tous les pays et les villes devraient se soumettre. Selon cette hypothèse, dans un monde « globalisé » où aurait lieu une « *supposée chute généralisée des barrières commerciales et non-commerciales dans l'échange international* » (Coutinho, 1995, p.21), les territoires (à diverses échelles) n'auraient pas d'autre alternative que de jouer le jeu de cette nouvelle phase

---

<sup>23</sup> Il ne s'agit pas ici de nier l'existence de la globalisation, mais plutôt de souligner les insuffisances de certains usages de cette notion. Coutinho (1995) s'attache à définir la globalisation qu'il entend comme un stade plus avancé du processus historique d'internationalisation, qui correspond à plusieurs éléments tels que : une étape de forte accélération de l'innovation technologique (intense diffusion des innovations informatiques, un nouveau schéma d'organisation des industries). La supériorité compétitive de ce mode de production a facilité son universalisation (avec d'innombrables adaptations locales). La diffusion rapide des innovations technologiques et de ce nouveau schéma d'organisation, de production et de gestion des entreprises a accentué le poids du commerce régional et intra-firmes. La croissante concentration des marchés à l'intérieur des blocs régionaux aurait, à son tour, généré un plus grand nombre de secteurs, sous forme d'oligopoles, à l'échelle mondiale (l'automobile ou l'aéronautique, par exemple).



du capitalisme. De même, selon Bourdieu et Wacquant (2000), l'emploi d'une large gamme de vocabulaire émergent d'une nouvelle phase du capitalisme serait le fruit d'une stratégie permettant aux gouvernements de justifier la soumission de leurs territoires aux marchés financiers.

Suivant cette logique, le corollaire de concepts tels que celui de ville en réseau est qu'ils dictent ou insinuent que : « *les villes devraient se doter des moyens de faire face avec des chances de succès à la rude compétition imposée par la globalisation* » (Vainer, 2006). Cette injonction, sourde ou explicite, à l'insertion des territoires dans la compétition internationale des villes vient renforcer l'idée selon laquelle la ville de Rio de Janeiro, par exemple, n'aurait pas d'autre choix que de se construire un destin de ville touristique et attractive en valorisant son « potentiel » et en développant ses « spécificités » pour être plus efficace dans la compétition internationale des villes. Aussi, ce lieu-commun du « volontarisme » bénéficie d'un consensus scientifique et politique qui, selon Brandão (2006, p.12), aboutirait au fait que les questions urbaines soient traitées au travers d'une vraie « *pensée unique localiste* » amenuisant les possibilités d'analyses critiques.

Les usages les plus répandus de ce vocabulaire (« nouvelle économie », « économie des services », « néokeynésianisme », « postfordisme », etc.) auraient pour effet d'éclipser un autre champ lexical (exploitation, oppression, par exemple) qui semble refaire surface, à l'instar de la géographie radicale, pour décrire les effets du capitalisme contemporain sur l'espace urbain. Selon cette dernière vision, la pensée économique orthodoxe aurait tendance à ignorer les mouvements, les hiérarchies et les représentants d'un type de fabrique de l'espace urbain qui s'intensifie depuis les années 1980 (Brandão, 2007 ; Vainer, 2006). De ce fait, de nombreuses analyses de la « compétitivité territoriale », auraient tendance à insinuer que les villes ont leur destin en main et qu'il n'existe pas d'autres options pour un territoire que de « découvrir ses atouts naturels » et de développer ses compétences en s'ouvrant à cette compétitivité. Or, une stratégie de ville (d'accueil de méga-événements ici) n'est ni totalement indépendante de mouvements de capitaux à d'autres échelles que celle de la localité, ni complètement déterminée par ceux-ci. En ce sens, une bonne partie des interprétations dominantes de la production de l'espace urbain, en divulguant une idée de soumission des villes aux capitaux internationaux, serait moins attentive aux échelles intermédiaires entre le global et le local. En outre, elles tendent fréquemment à faire apparaître les territoires urbains comme de simples réceptacles de processus qui les transcendent.

### 1.2.2) *Quels enjeux et échelles au-delà de la dichotomie global/Local ?*

La dichotomie global/local traduit une certaine polarisation entre deux idées principales concernant les territoires urbains : soit la ville (le local) a tendance à être appréhendée comme une entité disposant d'un pouvoir privilégié de décision au sein d'un système globalisé, soit elle est perçue comme un simple réceptacle de mouvements plus globaux. D'une part, cette dichotomie minimise l'importance des échelles intermédiaires (le niveau national et Étatique par exemple) dans l'étude de la fabrique de l'espace urbain. D'autre part, elle légitimerait le degré de dépendance des territoires (forcément locaux) aux mouvements de capitaux internationaux (Brandão, 2007). Cependant, les stratégies de villes basées, par exemple, sur un modèle de gouvernance « entrepreneuriale » tendent souvent à répondre aux intérêts des coalitions d'acteurs en de multiples échelles : des élites politiques et économiques locales, alliées à certains secteurs clés tels que ceux du bâtiment, de la finance, du tourisme ; en passant par d'autres alliances dominantes aux niveaux régional, national et continental conjointement aux mouvements internationaux liés à la structure du système économique et financier mondial. Au sein de la pensée localiste, l'internationalisation et la financiarisation des capitaux dans un monde globalisé entraîneraient les territoires locaux à devoir faire face aux exigences internationales pour attirer les investisseurs avec lesquels ils négocieraient directement sans intermédiaires. Les stratégies de villes basées sur l'accueil de méga-événements ou sur le développement de projets d'infrastructures spectaculaires ou autres GPUs (Grands Projets Urbains<sup>24</sup>) sont souvent analysées dans ce courant de pensée, qui s'illustre selon Swyngedouw (2003) par de nombreux termes tels que « intelligent regions », « milieux innovateurs », « sociétés de services », « learning cities ». Ces termes participeraient à instaurer durablement une nécessité de « flexibilité », nécessaire à la construction néolibérale ou « entrepreneuriale » de l'espace urbain.

D'une part, il importe de comprendre les macrodécisions derrière l'étude d'un objet « local » : *« these localized or regionalized production complexes are organizationally and in terms of trade and other networks highly internationalized and globalized »* (Swyngedouw, 2003, p.24-25). D'autre part, il s'agit de ne pas attribuer les transformations locales uniquement à des mouvements globaux de capitaux, car la ville n'est pas un simple cadre géographique recevant des processus et des structures : *« la compréhension du fait que les processus*

---

<sup>24</sup> Comme le suggère le rapport final « Grandes projetos urbanos : o que se pode aprender com a experiência brasileira? » (2006) – Relatório de Pesquisa, Lincoln Institute of Land Policy/ Rio de Janeiro ; nous entendons par GPU différentes nomenclatures telles que « grandes interventions urbaines », « opérations urbaines », « projets structurants », « mégaprojets », etc.

*économiques, politiques, sociaux et culturels ont des dimensions d'échelle ne peut pas conduire à la réification des échelles, comme si elles précédaient ou contenaient (comme un réceptacle) les processus. Ce que nous avons, ce sont des processus sociaux avec leurs dimensions d'échelle quasi toujours transcalaires (existerait-il aujourd'hui un processus social pertinent dont la compréhension et la transformation soit possible au travers d'une analyse ou intervention uniscale ?) » (Vainer, 2002, p.146).*

Aussi, le caractère multi-scalaire d'un type de fabrique de l'espace urbain, basé sur l'attractivité d'une ville, exige de porter une attention particulière à la façon dont s'articulent les coalitions dominantes de façon horizontale et verticale (Vainer, 2002). Appuyant cette idée, certains auteurs pensent que la division sociale du travail devrait être le concept de base de la recherche portant sur la dimension spatiale du développement car celle-ci pénètre tous les processus à toutes les échelles (Brandão, 2011). Sur cette base, l'espace et les villes ne peuvent pas être analysés en tant que réceptacles passifs des mouvements et processus qui ont lieu en leur sein. L'une des façons d'éviter ce risque serait de rétablir une conception théorique basée sur la production sociale de l'espace. Selon Brandão (2011) : *« les espaces [étant] des constructions (sociales, discursives et matérielles), l'analyse [de ceux-ci] doit se baser sur l'interaction entre les décisions et les structures, sur les articulations entre les microprocessus, les micro-initiatives et les macrodécisions, dans les diverses échelles dans lesquelles se structurent et se confrontent les intérêts en jeu ».*

Ce caractère intersectoriel des activités économiques, sociales et urbaines invite à l'identification de secteurs, leaders, qui ont la capacité d'entraîner d'autres secteurs et d'en créer d'autres complémentaires. L'identification de différentes luttes entre groupes d'acteurs nous renseigne sur les ressorts et les impacts de la fabrique urbaine et sur ses hiérarchies. L'identification de certains secteurs clés – tels que la construction civile, les grands travaux, les infrastructures de mobilité urbaine, les sociétés de publicité, de marketing et de sécurité – autour de l'organisation de méga-événements est primordiale.

Cette idée semble importante dans l'étude des impacts des méga-événements : l'identification de certains secteurs clés - tels que la construction civile, les grands travaux, les infrastructures de mobilité urbaine, les sociétés de publicité, de marketing et de sécurité etc. - pose nécessairement une question d'échelles qui dialogue avec l'identification de groupes d'acteurs et d'intérêts. La dimension régionale, par exemple, implique le déchiffrement du rôle des coalitions politiques et des hiérarchies qui structurent les processus sociaux dans ses divers niveaux, instances et territoires (Brandão, 2011, p. 308).

### 1.2.3) *L'analyse conjointe des acteurs, des conflits et des échelles dans l'analyse de la fabrique de l'espace urbain.*

Une posture visant à analyser les processus, les acteurs et les impacts d'un type de fabrique de l'espace urbain basé sur les GPUs ou les méga-événements (de façon multi-scalaire) amène à se préoccuper de la dimension multicritère de l'analyse. L'analyse de la fabrique de l'espace urbain et de ses effets doit ainsi prendre en compte plusieurs dimensions (politique, juridico-institutionnelle, symbolique, urbanistique, foncière, sociale et environnementale, économique-financière) et insister sur les articulations entre elles (Vainer, 2006). Aussi, un certain parallèle peut être fait entre ces différentes dimensions et les diverses articulations qui peuvent s'opérer entre groupes et coalitions d'acteurs ou intérêts convergents et divergents.

En rapport avec l'actuelle phase d'intensification de « compression spatio-temporelle » abordée plus haut (Harvey, 1994), l'une des hypothèses est que la fabrique de l'espace urbain basée sur de grandes interventions a pour objectif d'accélérer la flexibilisation (juridique, territoriale, etc.) pour démonter les obstacles à l'expansion de l'espace. Cette flexibilisation, parfois appelée « *flexibilisation régulatrice* » (Vainer, 2006, p.4), instaure de nouvelles formes de relation entre l'État, les collectivités locales, le capital privé (local, régional, national et global). Il importe de se préoccuper des relations intersectorielles et multi-scalaires dans les phénomènes de « rupture » ou d'« état d'exception » dont le but est une flexibilisation multiforme de la gestion et de la construction de l'espace urbain de la métropole. Pour certains, le but ultime de cette flexibilisation serait la valorisation de capitaux spéculatifs et immobiliers (Brandão, 2006), mais les effets de cette stratégie urbaine néolibérale ne sont pas qu'économiques et mobilisent des concepts aussi variés que la ségrégation socio-spatiale, l'uniformisation des modes urbains, l'exclusion sociale et culturelle.

Les méga-événements représentent une aubaine pour accélérer cette flexibilisation et intensifier le modèle « entrepreneurial » de gouvernance. Dans cette optique, l'État est une échelle (intermédiaire entre le global et le local) primordiale d'analyse dans la mesure où son rôle dépasse celui d'une simple participation financière aux projets urbains locaux. De fait, l'État possède une importante responsabilité dans la flexibilisation législative<sup>25</sup>, souvent avec l'objectif de faciliter les besoins des capitaux financiers et immobiliers et des coalitions

---

<sup>25</sup> Par exemple, au Brésil, la Loi générale de la coupe du Monde 2014 (de l'État fédéral) prévoit des exemptions d'impôts, la remise provisoire de la souveraineté de certains territoires (les alentours de stades par exemple) à la FIFA. Elle change également les lois relatives aux supporters et les calendriers scolaires.

d'acteurs impliqués dans les projets liés aux méga-événements. Aussi, l'analyse des coalitions d'acteurs et d'intérêts de façon multi-scalaire dans l'étude des méga-événements peut partir de questions souvent éludées par ses promoteurs : combien cela coûte ? A qui cela profite ? Qui finance ? Qui sont les exclus de ces processus et transformations ? Le point commun entre ces questions est qu'elles invitent à l'analyse des coalitions d'intérêts entre les élites politiques, économiques et financières et la façon dont elles s'articulent entre elles. D'une part, ces articulations se réalisent de façon horizontale, entre différents acteurs échangeant au sein d'une même échelle (une ville ou une région par exemple). Dans le cas des projets urbains liés aux méga-événements, l'interdépendance entre les pouvoirs municipaux et les grandes entreprises d'ingénierie et de travaux publics, de transport et de consulting, de publicité et de marketing, etc., est élevée. D'autre part, ces articulations se réalisent également de manière verticale aux niveaux national et international et par le biais des exigences de grandes entreprises et des instances organisatrices d'événements internationaux et/ou nationaux, qui participent et ont un intérêt dans la réorganisation de l'espace urbain.

L'analyse des méga-événements – sous l'hypothèse qu'ils sont fortement liés à une stratégie d'expansion des capitaux internationaux, conjointement aux capitaux nationaux, régionaux et locaux, et, à une stratégie de maintien de pouvoir de certaines élites et couches sociales au sein de la structure socio-spatiale d'un territoire – amène à la question des impacts de ces mégaprojets, notamment en termes de répartition des possibles bénéfices de ceux-ci au sein de la structure socio-spatiale d'une métropole. En ce sens, David Harvey (1973, 1989, 1994) réintroduit une lecture qui semble pertinente pour étudier les corrélations existantes entre l'analyse du territoire et de la fabrique de l'espace urbain, le capitalisme financier et les questions de pouvoirs et de coalitions d'intérêts.

Dans le chapitre 17 de « *La condition postmoderne* », Harvey (1994) développe l'idée selon laquelle l'exigence de différenciation imposée aux territoires ne possède comme issue qu'une sorte de bluff. Les techniques et les procédés du marketing urbain – instrument fondamental du mode de production et de gouvernance de l'espace urbain des grandes villes – sont en étroite relation avec la question des relations de pouvoirs et des coalitions d'acteurs et d'intérêts d'un certain type de production de l'espace urbain. D'une part, le marketing urbain défend les intérêts et besoins d'acteurs, tels que les capitaux internationaux, les élites politiques, économiques et financières nationales, régionales et locales, certains secteurs et groupes sociaux privilégiés d'une métropole, etc. D'autre part, il participe à développer l'idée

qu'il existe un consensus autour d'un projet urbain et que celui-ci apportera des bénéfices pour le plus grand nombre.

En ce sens, le rôle des médias et du marketing urbain, et leur fort pouvoir symbolique, constitue une caractéristique fondamentale de la fabrique de l'espace urbain, basée sur les méga-événements et les projets de grande envergure. Le pouvoir symbolique des images qui accompagnent les transformations urbaines est un instrument puissant, capable d'entraver les possibilités de résistances et la formulation d'autres alternatives. Par exemple, dans le cas des méga-événements, les entreprises de consulting offrent systématiquement des prévisions économiques très positives et minimisent les coûts de manutention des projets en mettant l'accent sur les impacts positifs pour toute la société.

A l'instar de Swyngedouw (2003, p.4), il s'agit de concevoir les configurations d'échelles comme la conséquence de processus socio-spatiaux qui régulent l'organisation du pouvoir et des relations sociales. En tant que constructions géographiques, les différentes échelles sont des espaces dans lesquels les : « *chorégraphies de pouvoir socio-spatial sont construites et représentées* ». Selon Molotch (1976), dans « *The city as growth machine, toward a political economy of place* », une ville est un lieu d'expression et de luttes d'intérêts entre des élites basées territorialement, et qui ont des intérêts en commun. Aussi, les gouvernements (de diverses échelles) seraient utilisés pour réaliser les conditions de l'objectif primordial de croissance. En conséquence, les conditions de vie de la communauté urbaine dépendraient des forces politiques, économiques et sociales impliquées dans la machine de la croissance. La préoccupation principale de Molotch (1976) est de mettre en relief les relations de pouvoir et les hiérarchies sociales au sein d'une structure sociale : « *It has not been very apparent from the scholarship of urban social science that land, the basic stuff of place, is a market commodity providing wealth and power, and that some very important people consequently take a keen interest in it* » (Molotch, 1976, p.309). Cette connexion entre l'étude des communautés de pouvoir et la conceptualisation de l'espace urbain s'est progressivement implantée dans l'analyse géographique, notamment sous l'impulsion des travaux de Harvey.

Selon Molotch (1976), l'impératif de croissance impose une coopération entre les élites et l'essence d'une localité tiendrait à son fonctionnement en tant que moteur de croissance. La rareté des ressources intensifie cette lutte où la coopération entre les pouvoirs publics et les pouvoirs privés est explicite : « *The scarcity of developmental resources means that government becomes the arena in which land-use interest groups compete for public money and attempt to mold those decisions which will determine the land-use outcomes. Localities*

*thus compete with one another to gain the preconditions of growth [...] Governments decisions are not the only kinds of social activities which affect local growth chances; decisions made by private corporations also have major impacts* » (Molotch, 1976, p.312).

L'idée d'un « impératif de croissance » n'est pas obsolète pour l'analyse des méga-événements et des GPUs, au sein desquels les ressources symboliques (le langage politique, le marketing urbain, la presse) ont le même objectif : l'adhésion de la population autour des divers bénéfices (emplois, bien-être, qualité de vie, etc.). Au Brésil, l'alliance entre les gouvernements locaux et la presse défend clairement les projets urbains réalisés dans le cadre de la préparation à l'accueil de méga-événements, et participe à discréditer les critiques contre ces projets. On retrouve des similitudes entre l'impératif de croissance et la stratégie des méga-événements, comme : « *the increasing suspicion that in many areas, at many historical moments, growth benefits only a small proportion of local residents* » (Molotch, 1976, p.318).

Selon Jonas et Wilson (1999), les deux décennies qui ont suivi la publication de *The city as a growth machine* (Molotch, 1976) ont été le théâtre de profondes transformations dans la fabrique sociale, politique et économique de la ville néolibérale<sup>26</sup>. Mais les auteurs affirment que l'intuition de Molotch est toujours valable : les analyses classiques de l'espace urbain continueraient à ne pas suffisamment prendre en compte le rôle des élites urbaines, qui sont fondamentales dans la définition de l'espace urbain et dans la distribution des ressources et des emplois dans les localités et entre les localités (Jonas et Wilson, 1999).

L'objectif de croissance est toujours un impératif de la politique des villes (et des États), amenant certains auteurs à se préoccuper des dessous de la fabrique de l'espace urbain. Il s'agit, en quelque sorte, d'un premier pas vers la question de la justice socio-spatiale : qui gagne et qui perd ? Quels sont les intérêts en jeu ? Le conflit autour de l'espace urbain, visible dans l'organisation de méga-événements, a pour corollaire de renforcer les processus de ségrégation socio-spatiale : « *Concurrently, the rich and powerful can decant and steer the poor into clearly demarcated zones in the city, where implicit and explicit forms of social control keep them in place. Thus, the efficacy of such a "militarization of urban space" correlates directly with intensifying time-space compression* » (Merrifield and Swyngedouw, 1997, p.11). Cette idée est particulièrement pertinente dans le cas de méga-événements où les politiques de sécurité (par exemple à Rio de Janeiro, l'installation d'Unités de Polices

---

<sup>26</sup> « *The rise of new labor processes and products, the emergence of the new service economy, the increasing integration of production and consumption networks at a global level, and changing cultural styles and modes of social regulation have fundamentally altered the city's spatial form and functional role* » (Jonas et Wilson, 1999, p.3).

Pacificatrices (UPP) dans les favelas), ainsi que les expropriations forcées de populations à bas revenus, accompagnent des processus intenses de valorisation immobilière dans certains secteurs de la métropole. Dans le cas de GPU's, Vainer (2006, p.30) traduit cela en ces termes : « *l'expulsion des plus pauvres n'est pas [...] le résultat, parfois non-désiré, d'un processus de valorisation [...] dans ce type d'opération l'expulsion des plus pauvres est la condition même du processus de valorisation* ».

Ceci nous amène à poser la question des impacts sociaux, ce qui implique l'analyse et la déconstruction des procédés de marketing urbain et la remise en cause des bénéfices économiques et financiers des méga-événements.

## 2) Poser la question des impacts sociaux : les dessous du marketing urbain et la remise en cause des bénéfices économiques et financiers des méga-événements

Les démarches d'analyse des discours du marketing urbain et celles qui cherchent à identifier les coalitions d'acteurs se rejoignent. Le marketing urbain – derrière l'image de consensus qu'il tente de produire – fait apparaître des groupes d'intérêts divergents, en conflit pour l'usage du sol et des infrastructures urbaines, ou opposés au modèle de ville en construction. L'un des moyens d'appréhender les impacts sociaux des méga-événements consiste à déconstruire les discours du marketing urbain qui tentent de masquer les effets négatifs et à s'intéresser aux intérêts derrière ce type de modèle de fabrication de la ville, à ceux qui les portent et à ceux qui en subissent les conséquences.

### 2.1) Le marketing urbain : donner une visibilité internationale et légitimer localement

L'organisation de méga-événements sportifs représente une opportunité de construire une image favorable et d'investir dans des projets urbains, jouant sur l'attractivité internationale dans une logique de « marketing urbain », parfois appelé également « marketing métropolitain<sup>27</sup> » (Antier, 2005). Le poids de l'image et de la communication est croissant, tant dans la fabrication de la ville que dans le développement actuel du capitalisme: « *le souci de*

---

<sup>27</sup> Le « marketing métropolitain » (Antier, 2005) est en somme la même chose que le marketing urbain, si ce n'est que l'expression se réfère à des métropoles et que, par conséquent, la dimension internationale de l'image construite est un peu plus importante que pour des villes de taille moindre. Le « marketing métropolitain » permet donc de garder à l'esprit cette idée de compétition internationale des villes.



*communication et d'image de marque est devenu l'une des principales lignes d'action de tous les responsables des métropoles internationales depuis le début des années 1990* » (Antier, 2005, p.209). Cette préoccupation pour l'image se décline en plusieurs échelles et en divers discours et renforce la nécessité de s'intéresser aux différents publics que les producteurs de marketing urbain veulent toucher : « *les pouvoirs métropolitains ont compris la nécessité absolue de se faire connaître et reconnaître, aussi bien par leurs habitants qu'au niveau national et international* » (Antier, 2005, p.110). Quel est le rôle du marketing urbain dans une production de l'espace urbain basé sur l'accueil des méga-événements<sup>28</sup>, ou plus largement dans une fabrique de la ville basée sur l'attractivité du territoire ? Qui produit les discours et les images du marketing urbain ? A qui les différents discours du marketing urbain sont-ils adressés et dans quel but ?

Muriel Rosemberg (2000) distingue le marketing urbain (discours qui ne procèdent pas de la ville) du marketing de la ville (discours qui procèdent des décideurs urbains). Après avoir montré les différences entre ces deux types de marketing, elle admet qu'ils peuvent n'en constituer qu'un seul par les relations unissant médias, pouvoirs économiques et experts en communication, les responsables de service de communication des villes, les pouvoirs publics et plus largement avec tout acteur ayant intérêt à promouvoir l'accueil d'un grand événement. En effet, le : « *marketing de la ville et le marketing urbain sont distincts mais en interrelation, parce qu'ils sont inscrits dans une même situation de communication de la ville* » (Rosemberg, 2000, p.63), et notamment parce que les coalitions dominantes (élites politiques, économiques et financières, instances organisatrices internationales d'événements sportifs, médias et agences de consulting, multinationales et entreprises nationales et locales de construction civile) négocient le destin de la ville selon des intérêts convergents.

En utilisant l'expression « marketing urbain » ou « marketing métropolitain », il s'agit de faire référence aux discours qui ne procèdent pas forcément de la ville, mais auxquels elle est d'abord soumise, puis l'adoption et la pratique, par la ville, de ces techniques de marketing. Les différents types de marketing peuvent se différencier selon les différents publics et échelles qu'ils cherchent à atteindre. D'une part, le marketing externe est lié à la construction d'une image attractive de la ville à des échelles extérieures au territoire local (international,

---

<sup>28</sup> La médiatisation croissante des grands événements accompagne d'ailleurs la stratégie de visibilité des villes. A ce titre, rappelons que le nombre de pays participants aux JO d'été est passé d'environ 75 en 1956 à 205 en 2008, ce qui constitue une formidable source de médiatisation à l'échelle planétaire. En effet, illustrant le poids des médias en ce qui concerne les JO d'été, les droits de télévision représentent la plus importante source de revenus du CIO (Comité International Olympique) et des comités locaux d'organisation, avec 10 milliards de dollars gagnés entre 1984 et 2008, soit la moitié des revenus moyens des JO (Short, 2008, p.7).

national, régional). Il permet d'accroître la visibilité internationale de la ville, d'attirer les IDE (Investissements directs à l'étranger), les grandes entreprises internationales et d'encourager le tourisme. Ce type de marketing a vocation à fournir à une métropole la meilleure position possible dans la compétition internationale des villes. D'autre part, le marketing interne s'attache plutôt à convaincre les habitants des bienfaits d'un projet spécifique de fabrication de la ville, en donnant une image de consensus local. En pratique, ce marketing interne peut avoir pour effet ou pour objectif de faire taire les résistances et d'écarter les « *autres possibles* ».

Pour se rendre attractive, les dirigeants doivent montrer le dynamisme de la ville, ses projets et ses atouts, en construisant une image de marque se matérialisant par l'élaboration de projets spectaculaires de rénovation et d'infrastructures urbaines. Dans la littérature spécifique aux méga-événements, les stratégies de mise en image sont souvent analysées comme une alternative pour que la ville puisse se reconverter et s'adapter à la nouvelle phase actuelle du capitalisme – souvent qualifiée de postindustrielle ou de postfordiste : « *Le spectacle est désormais essentiel à la survie de nombreuses villes post-industrielles à travers le monde. Jadis centres de production reconvertis en centres de consommation, [les] villes doivent aujourd'hui se repositionner sur la scène internationale afin d'attirer les investisseurs, les entreprises, les talents étrangers et les touristes* » (Broudehoux, 2007). Les stratégies de marketing visent à construire des facteurs de différenciation et de distinction par rapport aux autres « *villes globales* » étant insérées dans la compétition mondiale des villes.

D'un point de vue interne, le marketing urbain se décline en deux formes principales. Une logique « top-down » se concentre sur les actions qu'entreprennent les acteurs du marketing envers les populations ou les acteurs de la société civile. Dans le cas de l'accueil d'un grand événement, il peut s'agir d'actions publicitaires et communicationnelles concernant les bénéfices de celui-ci. Les promoteurs de l'accueil d'événements mettent en avant d'importants investissements qui permettraient l'amélioration des indicateurs macro-économiques (croissance, emploi) et de qualité de vie (accessibilité, réaménagement de quartiers et d'espaces publics)<sup>29</sup>. On retrouve aussi une logique « bottom-up » dans les démarches visant à intégrer les populations dans les processus décisionnels du changement urbain à l'occasion de l'accueil d'un événement. Cela peut prendre la forme de processus de démocratie participative (consultations, référendums, prise en compte de pétitions de certains groupes de pression, réunions avec des associations locales et ONGs, etc.). Ces deux

---

<sup>29</sup> La dimension sécuritaire est au moins aussi importante dans certains contextes, comme à Rio de Janeiro.

modalités du marketing interne sont déterminées par la culture démocratique spécifique de la ville hôte d'un grand événement et par le degré d'intégration des populations de la ville aux transformations de celle-ci. Malgré la forte tendance au non-respect des règles démocratiques et des droits humains en période d'organisation d'événements, il existe une « publicisation du marketing interne », afin de donner une impression (à l'extérieur) de bonne gouvernance et de participation des populations à la fabrique de la ville.

Les marketings interne et externe sont interdépendants car : « *la communication d'un projet urbain ne se réduit pas à la production d'informations valorisantes à destination d'un « grand public » souvent extérieur au territoire. Les acteurs des projets sont également enjoins à assurer la communication « démocratique et pédagogique » du projet auprès des habitants* » (Bailleul, 2008, p.1). L'échelle est importante car le jeu existant entre le global et le local exige de recentrer le territoire (faire taire les divergences, renforcer la cohésion) et de le décentrer (découvrir ses atouts par le regard extérieur, le mettre en image). Il existe donc une ambivalence entre identité locale (spécificités, particularismes, fierté locale) et internationalisation (la « ville globale » entre uniformisation et différenciation). Cet aspect « glocal » – des méga-événements et des discours du marketing urbain – fait écho à une dichotomie identifiée également dans le phénomène de métropolisation : répondre aux exigences d'un contexte économique global de compétition généralisée et satisfaire les besoins des populations locales.

L'opposition global/local, du point de vue de la production de discours et d'images, rejoint en partie deux types de publics différents. D'une part, les « habitants-usagers-citoyens » (Bassand, 1997) forment un groupe local, dont la place est moindre dans les processus décisionnels, mais pour qui la rénovation urbaine et l'implantation de services et infrastructures ont des conséquences durables sur leurs modes de vie. D'autre part, « la visitor class » – composée de touristes, d'entreprises et d'investisseurs étrangers, ou de la « famille Olympique » dans le cas des JO – dont la relation avec l'espace urbain, éphémère ou plus durable, se caractérise par la prédominance des intérêts économiques, financiers et immobiliers. Aux coalitions d'acteurs formant la « visitor class » ou la « world class », on peut ajouter les élites locales, régionales et nationales qui cherchent à légitimer un projet de ville ou à en tirer parti. Au-delà de cette opposition interne/externe, rejoignant une dichotomie global/local, d'autres échelles intermédiaires peuvent-être identifiées dans la production du marketing. Par exemple, le gouvernement fédéral du Brésil, par rapport aux JO de Rio, se

retrouve plus ou moins obligé de participer au marketing fait autour des Jeux, car il s'agit d'une vitrine nationale.

L'un des objectifs majeurs du marketing urbain est de faire jouer la « *magie du consensus* » (Rosemberg, 2000). En effet, l'organisation de grands événements sportifs peut s'appréhender comme un « projet de ville » au sens de François Ascher (1993), c'est-à-dire le résultat d'une stratégie des responsables des villes sur l'attractivité du territoire. En ce sens, les stratégies ou les projets de villes basés sur l'accueil de méga-événements traduisent une « intention de ville » dans lequel le marketing urbain occupe une place importante. Les responsables politiques doivent – par le biais d'une rhétorique basée sur le progrès, la croissance, le développement et le bien-être – convaincre que les opportunités et impacts positifs bénéficieront à tous les groupes sociaux et à tous les habitants de la ville (Horne 2007 ; Horne et Manrenzeiter, 2004). La publicisation et la médiatisation de la ville-hôte (qui s'étend de la période pré-événement à l'après-événement) méritent donc une attention particulière quant à leur tentative fédératrice de créer le consensus autour des impacts de l'organisation d'un événement.

Le discours des villes peut être assimilé à un acte de langage, non-transparent, et demande à être déchiffré dans son contexte d'énonciation pour saisir le sens des messages transmis, c'est-à-dire comprendre le fonctionnement du discours dans le projet (Rosemberg, 2000). Le discours de la ville sur son action – par le recours aux techniques de la publicité (plaquettes de communication et d'informations, sites internet, maquettes, télévision, etc.) – pénètre l'imaginaire collectif en utilisant : « *tous ces signes ancestraux qui sont des signes doubles, élargissant le langage vers des signifiés latents* » (Roland Barthes<sup>30</sup>, cité par Rosemberg, 2000, p.120). Le discours se base sur des images et des représentations qui peuvent produire une vision biaisée ou partielle de la réalité (pour attirer les pays étrangers et pour légitimer les projets auprès des habitants). Pour les décideurs urbains et les acteurs du marketing urbain, au niveau local, l'enjeu est de faire apparaître les décisions comme appartenant à la ville et aux habitants, d'où l'importance du recours à la publicité : « *par l'affirmation d'un accompli (« vous êtes ») qui masque mal un performatif (« vous devez être »), on agrège l'interlocuteur (« vous aussi ») à la communauté des citoyens-acteurs de la ville* » (Rosemberg, 2000, p.144).

Une fois les appuis politiques et financiers obtenus par les promoteurs d'un méga-événement, la seconde étape pour l'adhésion locale à un projet d'accueil de méga-événement est la mise

---

<sup>30</sup> Roland Barthes. (1985). *L'aventure sémiologique*. Paris, Seuil, 247p.

en scène, dont le premier acte est la publication qui marque le passage du projet à l'action. À ce stade, le discours donne l'illusion d'un véritable consensus dans le processus décisionnel, ce qui permet, en théorie, une plus ample adhésion de la population et un sentiment de cohésion de toute une ville autour d'un même projet. Le discours vise ainsi à montrer : a) que les intérêts particuliers sont alignés sur l'intérêt général, b) que le bien-être de la société dépend en grande partie du projet défendu.

Le caractère relativement flou des acteurs et des destinataires du consensus affecte souvent la lisibilité des enjeux sociaux et politiques qui sous-tendent le(s) projet(s). Les « autres possibles » seraient effacés par l'urgence de la préparation aux événements, qui a pour corollaire de courts processus décisionnels, la rupture avec la planification de long terme, la flexibilisation des lois nationales et locales, afin de viabiliser au mieux la préparation des infrastructures ou de répondre aux attentes et exigences des instances organisatrices internationales telles que la FIFA et le CIO. En ce sens, la place pour les décisions concertées et discutées avec tous les acteurs (pouvoirs publics, populations locales, groupes de pression, entreprises) est minime. Les promoteurs des méga-événements, autour d'une alliance entre pouvoirs politiques et pouvoirs économiques, tentent d'unifier différents groupes d'intérêts, d'atténuer la force de l'opposition et de neutraliser les résistances, avec l'argument que l'accueil du grand-événement va contribuer à la vitalité des affaires et au développement économique pour tous (Gotham, 2010). Selon Gravari-Barbas et Jacquot (2007), la question de la légitimité politique a une importance primordiale dans les méga-événements et dépend des projets urbains autant que des discours et valeurs liés à l'événement. Les événements urbains viendraient légitimer les acteurs qui ont porté les projets et la relation entre les élites et les habitants d'une métropole est à ce titre éclairante : « *The selling of the Games is based on the need of city elites and/or national governments to persuade residents and citizens to support the Games [...] The Games need a veneer of mass support in order to justify the huge costs and project popular legitimation* » (Short, 2008, p.323). Cette question de la légitimité est d'autant plus importante étant donné qu'à de rares exceptions (voir l'exemple des JO de Los Angeles en 1984) les grands événements sportifs sont très largement financés par les pouvoirs publics des pays, régions et villes concernées, par des contribuables.

Les bénéfices urbains, sociaux, spatiaux et environnementaux des grands événements sont également mobilisés par les instances internationales organisatrices ou à travers les comités locaux d'organisation. Par exemple, le Comité d'Organisation Brésilien pour les JO 2016 affirme : « [mega-events] *represent an important transformative force, permitting the*

*renovation of fragile natural areas as well as the improved functioning of transportation systems. The impact of Rio will be unparalleled, offering an opportunity for the renovation of the port area and surroundings, the improvement of points of inter-modal public transport, and the acceleration of high priority environmental programs with the larger objective of developing a sustainable city* » (Cité par Gaffney, 2010, p.24).

L'éclairage théorique sur la nécessité d'analyser conjointement les relations et structures du pouvoir et la fabrique de l'espace urbain ainsi que la dimension de la justice, nous invite à essayer de déconstruire l'apparent consensus produit par le marketing urbain. La « magie du consensus » contribue à évacuer certaines questions : qui produit l'espace, pour qui, pour quoi ? (Rosemberg, 2000). Le marketing urbain tente de répondre à un certain « vouloir être » de l'espace urbain, décidé par les élites politiques et économiques. De fait, on peut envisager « *l'événementiel comme élément concrétisant la vision de la ville* » (Gravari-Barbas, Jacquot, 2007). Les processus décisionnels et les projets urbains qui en découlent ne sont pas neutres et sont directement liés à la construction d'alliances, de coalitions d'acteurs et d'intérêts.

Le marketing urbain, outre le discours et les images qu'il produit pour vendre la ville et légitimer les projets, provient d'un jeu complexe d'acteurs et de décisions dans un environnement où chacun cherche à privilégier ses intérêts. Faisant écho à la fameuse maxime « *du pain et des Jeux* », de nombreux auteurs analysent le marketing urbain en situation d'accueil de méga-événements en se référant à Guy Debord qui met en garde contre : « *l'effet anesthésiant du spectacle et son pouvoir de dépolitisation [...] en altérant le sens critique de la population en affaiblissant sa résistance et sa capacité de réaction* » (Broudehoux, 2007, p.7). Dans une certaine mesure, le marketing urbain réussit de fait à annihiler des oppositions au projet de la ville-hôte de méga-événements.

Cependant, l'hégémonie et la domination des élites qui construisent les villes événementielles semblent rencontrer de plus en plus de résistances, faisant écho à la conception de Gotham (2010) selon laquelle les méga-événements sont des éléments instables qui exposent les inégalités et les problèmes sociaux. En ce sens, les contradictions des méga-événements provoquent d'intenses conflits et engendrent des luttes collectives autour de l'allocation des ressources ou de la pertinence des investissements (Gotham, 2010, p.5). L'accueil de grands événements serait donc aussi une sorte de révélateur des conflits latents présents dans les sociétés et permettrait de dévoiler les relations de pouvoir, les rapports de domination et les résistances collectives. L'analyse du marketing urbain invite à se poser la question des

impacts sociaux des méga-événements, d'autant plus que les bénéfices économiques et financiers des méga-événements sont plus un mythe qu'une réalité. Cela fait l'objet de la sous-section suivante.

## **2.2) De la remise en cause des bénéfices économiques et financiers des méga-événements ou la nécessaire question des impacts socio-spatiaux**

Toujours utilisés comme arguments majeurs pour justifier l'organisation d'un méga-événement, les bénéfices économiques et financiers<sup>31</sup> sont pourtant de plus en plus contestés par la littérature (Horne et Manzenreiter, 2004, 2006 ; Humphreys et Prokopowicz, 2007 ; Owen, 2005 ; Lenskyj, 2000 ; Pillay et Bass, 2008). De nombreuses études tentent d'apporter une « *judicieuse révision des prétentions exagérés des organisateurs sportifs et des décideurs du monde municipal* » (Lowes, 2005). Le scepticisme grandissant quant aux bénéfices financiers et économiques qui servent traditionnellement à justifier l'accueil d'un événement est une invitation à se pencher sur les impacts sociaux et spatiaux des grands événements.

L'accueil de méga-événements mobilise des financements (publics et/ou privés) conséquents pour la rénovation et/ou la construction d'infrastructures sportives, de transport, de communication, et, de plus en plus, de sécurité. Les rénovations urbaines de certaines zones, telles que les fronts de mer (Barcelone et Rio de Janeiro, par exemple), représentent également des coûts colossaux. Ces investissements peuvent être considérés comme extraordinaires dans la mesure où ils représentent un « choc » dans le circuit économique d'une ville ou d'une région. L'impact macro-économique d'un spectacle sportif sur un territoire donné se construit par : « *des interactions entre de multiples agents qui vont donner naissance à des flux de valeur plus ou moins facilement mesurables* » (Barget et Gougnet, 2010a, p.382). Les bénéfices économiques sont le résultat d'investissements injectés dans le circuit économique à trois horizons temporels :

- Les fruits de l'argent investi dans l'économie par les financements de la préparation de l'événement (infrastructures, aménagements urbains, services urbains, publicité, frais de candidature)

---

<sup>31</sup> Il faut distinguer les impacts financiers des impacts économiques. Le bilan financier correspond au rapport entre les dépenses pour réaliser l'événement (candidature, organisation, infrastructures urbaines, accueil de l'événement) avec les recettes de l'événement (par exemple, les gains du tourisme et la billetterie). Aussi, un bilan financier équilibré ou même positif ne garantit pas des bénéfices en termes macro-économiques, c'est-à-dire un impact (plus ou moins durable) sur les principales variables économiques telles que la croissance et l'emploi.

- Les recettes collectées durant l'événement (tourisme, billetterie, augmentation de la consommation, emplois créés pour l'événement, droits TV)
- Les bénéfices post-événement liés aux emplois pérennes créés avec l'événement ou aux autres événements qui peuvent avoir lieu grâce à ses nouvelles infrastructures. Ce dernier point inclut d'autres bénéfices dont le calcul est plus complexe : augmentation des recettes du tourisme grâce à la visibilité internationale de la ville, augmentation de l'arrivée d'IDE et d'installations d'entreprises. D'autres impacts sont plus difficiles à calculer comme les effets des infrastructures de transport sur l'emploi.

Selon Barget et Gouguet (2010a), la question des échelles territoriales est essentielle dans le calcul des bénéfices créés par les injections de capitaux par l'organisation d'un méga-événement. En ce qui concerne une coupe du Monde de football, organisée dans plusieurs villes, la répartition des bénéfices est plus parcellaire que ceux qui incombent à une seule et même ville organisatrice des JO. Selon eux, l'échelle du territoire national n'est pas la plus pertinente pour l'analyse économique car les « effets induits » ne vont pas représenter un pourcentage significatif dans les agrégats nationaux. Pour les espaces de petite dimension - à l'échelle d'une région ou d'une ville - les auteurs affirment que la « théorie de la base » est adaptée. Les grands événements sont alors appréhendés comme moteur de croissance économique par l'argent injecté sur le territoire. L'ampleur de l'impact dépend de l'ampleur du projet et du degré d'intégration du territoire autour de sa structure productive : « *Les grands événements sportifs, considérés comme activités basiques, constituent un moteur de la croissance économique de ces espaces. En effet, ils font rentrer de l'argent frais dans les territoires concernés et, par effet de multiplication, vont engendrer une création de valeur ajoutée et d'emploi* » (Barget, Gouguet, 2010a, p.383). Les sources d'injection sont :

- Les dépenses de consommation qui sont le fait des spectateurs « stades » et « écrans géants », des équipes nationales et des accompagnateurs de ces différents agents économiques. On ne retient que les consommateurs extérieurs à la région (reste du pays et étrangers). Pouvant être considérée comme une « *unknown known* » (« inconnue connue ») telle que suggérée par Horne (2007), il existe une réelle difficulté à prendre en compte la consommation interne qui peut être stimulée par l'événement.



- Les dépenses liées à l'organisation et à l'animation reflètent la spécificité de l'organigramme de chaque événement et sont importantes pour évaluer la répartition des recettes entre sponsoring, droit TV, loges, etc.
- Les dépenses et investissements en infrastructures provenant généralement de l'État et des collectivités territoriales : rénovation et/ou construction de stades et infrastructures sportives, infrastructures de tourisme (hôtellerie, commerces, loisirs), infrastructures de transport (routes, aéroports, transport collectif), infrastructures de communication et de sécurité.

Suite au désastre financier des JO de Montréal en 1976, les citoyens de Los Angeles s'organisent pour lutter contre le soutien financier du secteur public pour les JO de 1984 et participent indirectement à l'instauration du début de la commercialisation des JO avec l'introduction d'un marché du sponsor. La même année, les effets macro-économiques des JO sont pour la première fois mis en évidence avec une étude d'impact économique réalisée pour les JO de Los Angeles en 1984 (PricewaterhouseCoopers, 2004). Depuis, les études d'impacts ex-ante sont devenues systématiques et nécessaires pour justifier et légitimer l'effort d'investissement. Qu'il s'agisse de candidater à l'accueil d'un grand-événement ou de convaincre les populations des impacts positifs de celui-ci, les pouvoirs locaux (et plus largement les acteurs du marketing urbain) ont besoin d'appuyer leurs discours sur des chiffres et des études (ex-ante) souvent très optimistes et qui connectent de façon assez automatique les capitaux investis avec la hausse des indicateurs économiques principaux.

Les pouvoirs publics qui préparent une candidature à l'accueil d'un grand-événement affichent systématiquement des impacts très positifs. Par exemple, un article de la CCIP<sup>32</sup> (Croze, 2004) datant de 2004 dresse un tableau extrêmement positif des retombées économiques que les JO 2012 à Paris auraient permis. Selon une étude du cabinet conseil Boston Group : « *la préparation des Jeux Olympiques devrait se traduire par l'injection de 6 milliards d'euros dans l'économie française et par la création de 57200 à 63000 emplois entre 2005 et 2012* » (Croze, 2004). On observe très souvent une grande connivence entre les bureaux d'études spécialisés dans le calcul d'impacts économiques, les gouvernements locaux et les promoteurs de méga-événements. Preuve du fort ancrage de cette idée, le CCPI a publié en 2013 un rapport, intitulé « *Les grands événements : un moteur pour la croissance économique et touristique du Grand Paris* » (CCIP, 2013), et qui préconise l'accueil de

---

<sup>32</sup> Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris.

grands événements comme moteur de croissance et de visibilité dans la « région capitale ». Pour citer un autre exemple, Rio de Janeiro a également bénéficié d'une étude ex-ante (antérieure aux résultats de sa candidature pour les JO de 2016) réalisée par la FIA (Fundação Instituto de Administração). Avec 30 milliards de R\$ investis pour les JO, l'impact sur l'économie pourrait être de 102 milliards de R\$ avec des effets jusqu'en 2027 (G1.Globo, 2009).

D'un autre côté, la médiatisation ex-post et quasi immédiate des événements s'exprime souvent en termes positifs comme en témoigne un article de la revue Newsweek intitulé « *South Africa : building on the World Cup legacy* ». On y lit que l'accueil de la coupe du monde 2010, avec l'injection de 13,5 milliards de US\$ dans l'économie sud-africaine, a contribué à 0,4 % du PIB de 2010. Le discours du président de la firme *Jubilee Platinum* montre également une connivence de pensée entre les promoteurs de méga-événements, les bureaux d'études et une bonne partie de la presse : "*People have started realizing that South Africa has First World Infrastructure and the ability to organize anything. It has brought investors to look at South Africa. We can now focus more on business than educating people about the country. South Africa now believes that when government leaders and business rally round common goal things get done*". (Newsweek, déc.2010-janv.2011, p.34). On retrouve ici l'idée selon laquelle une alliance entre le secteur économique et les gouvernements amène de la croissance économique, qui bénéficie à tous.

Le président de *Jubilee Platinum* affirme également que les méga-événements permettraient de se doter d'infrastructures du « premier monde », ou autrement dit du monde « développé ». Nonobstant, cette réaction, à peine six mois après le déroulement de la coupe du Monde en Afrique du Sud en 2010, nous renseigne sur la capacité de l'Afrique du Sud à organiser un événement et à attirer des investissements mais pas sur les conséquences économiques et sociales, ni sur la structure de la répartition et de la distribution des bénéfices. La plupart de ces discours sur les bienfaits de l'accueil d'un événement sont souvent peu fondés car centrés sur la croyance que le seul fait d'accueillir l'événement apporte des bénéfices indiscutables. D'autres sources sont moins optimistes : « *la Coupe du Monde 2010 a suscité beaucoup d'espoirs en Afrique du Sud. Cinquante-cinq jours après la fin du tournoi, l'heure est au désenchantement : fausses projections, pronostics trop optimistes et espoirs déçus. Alors que le Mondial a constitué un immense succès commercial pour la FIFA et ses partenaires, il ne reste quasiment rien pour la population sud-africaine* » (OSEO, 2010).

D'un point de vue général, le scepticisme grandissant concernant les bénéfices économiques et financiers des événements provient aussi d'une trop grande hétérogénéité des études d'impacts : « *quand on parcourt la littérature, il est frappant de constater l'hétérogénéité des résultats : d'un côté, des bureaux d'études prévoyant des retombées économiques très élevées s'opposent à des universitaires qui revoient systématiquement à la baisse de telles évaluations ; de l'autre, à l'intérieur de la communauté scientifique, des résultats très contrastés sont obtenus avec des méthodes se rapportant à des fondements théoriques différents (approche keynésienne et modèle input-output, par exemple)* » (Barget, Gouguet, 2010a, p.381). L'analyse des impacts économiques des méga-événements est un sujet controversé entre économistes, mais quelle que soit la méthode de calcul utilisée, on observe couramment une non-prise en compte des fuites concernant les injections monétaires dans les circuits économiques (fuites hors territoire ou effet d'éviction). Toutefois, certains auteurs appuient cette idée d'impacts positifs des méga-événements en termes de croissance, de gains financiers, de croissance du tourisme et de l'emploi. Par exemple, Preuss (2004) (voir tableau 2), s'est employé à montrer que, depuis 1972, tous les JO d'été ont généré un surplus. Il n'a cependant pas tenu compte des investissements réalisés (Short, 2008, p.332).

**Tableau 2 - Balance financière des Comités Organisateur des JO (1972-2000)**

US\$(de 1995)	Coûts opérationnels	Recettes	Balance (excluant les investissements)	Balance totale
Munich 1972	546	1090	544	-687
Montréal 1976	399	936	537	-1228
Los Angeles 1984	467	1123	656	335
Séoul 1988	512	1319	807	556
Barcelona 1992	1611	1850	239	3
Atlanta 1996	1202	1686	484	0
Sydney 2000	1700	1900	239	0

Source: Preuss (2004) dans PricewaterhouseCooper (2004).

Note : Les données sont calculées sur une base de Parité de Pouvoir d'Achat, pour permettre les comparaisons.

Au-delà des difficultés d'évaluation et des erreurs méthodologiques (volontaires ou non) parfois qualifiées d' « erreurs grossières de calcul » (Barget, Gouguet, 2010a, p.380), on note surtout une surévaluation des bénéfices économiques et financiers à cause de sous-estimations des investissements en période pré-événement et des dépenses de maintenance et/ou de reconversion des infrastructures en période post-événement. Il existe un véritable problème

avec les études qui ne prennent pas assez en compte l'argent public dépensé. Selon Short (2008, p.332), Preuss<sup>33</sup>: “often ignores or downplays the massive investments in the hosting of the Games. The Atlanta Games, for example, reports a small surplus yet this ignores the approximately \$2 billion spent by public authorities including \$ 996 million in federal government investment, \$226 million in state funds, and \$857 million in local funds”. Aussi, ce ne sont pas seulement les erreurs de calcul qui rendent si difficile l'évaluation des impacts économiques, il s'agit d'une tendance générale à sous-évaluer les investissements (Zimbalist, 2010; Horne et Manzenreiter, 2004, Short, 2008; Barget et Gouguet, 2010a; PricewaterhouseCoopers, 2004) comme l'illustre le tableau 3.

**Tableau 3 - Comparaison entre les estimations initiales et les dépenses finales des JO (1976-2012)**

Année	Ville	Estimations initiales (US\$)	Dépenses réelles
1976	Montréal	\$74 millions	\$1,1 milliard
1980	Moscou	n/a	\$ 3 milliards
1984	Los Angeles	\$333 millions	\$ 97 millions
1988	Séoul	\$ 2,33 milliards	\$2,7 milliards
1992	Barcelone	n/a	\$2,1 milliards
1996	Atlanta	\$ 400 milliards	\$503 millions
2000	Sydney	\$ 895 milliards	\$1,1 milliard
2004	Athènes	\$5,5 milliards	\$16 billions
2008	Pékin	\$14,2 milliards	\$40 billions
2012	Londres	\$5,3 milliards	\$14 billions
2016	Rio de Janeiro	\$15 milliards	?

Source : Bergen, 2007, dans Short, 2008, p.335.

Dans les cas d'Athènes (2004), de Pékin (2008) et de Londres (2012), les dépenses réelles sont entre 2,8 et 3 fois supérieures aux prévisions initiales. Si Rio de Janeiro suivait cette tendance, il s'agirait des JO les plus coûteux de l'histoire Olympique. Si le calcul du montant des dépenses réelles peut s'avérer réalisable, il semble beaucoup plus difficile de vérifier les impacts économiques des investissements. En outre, il existe un déficit d'études ex-post traitant des bénéfices des grands événements, ce qui ne permet pas de « vérifier » la validité des études ex-ante et qui vient amplifier le doute sur l'ampleur des bénéfices : « *There have been very few detailed studies carried out after the Olympic Games that would allow the predictions of ex-ante studies to be tested in a rigorous way* » (PricewaterhouseCoopers, 2004, p.20). Le coût grandissant des méga-événements, en partie corollaire de l'amplitude

<sup>33</sup> Preuss, H. (2004). *The Economics of Staging the Olympics*, Cheltenham: Edward Elgar.

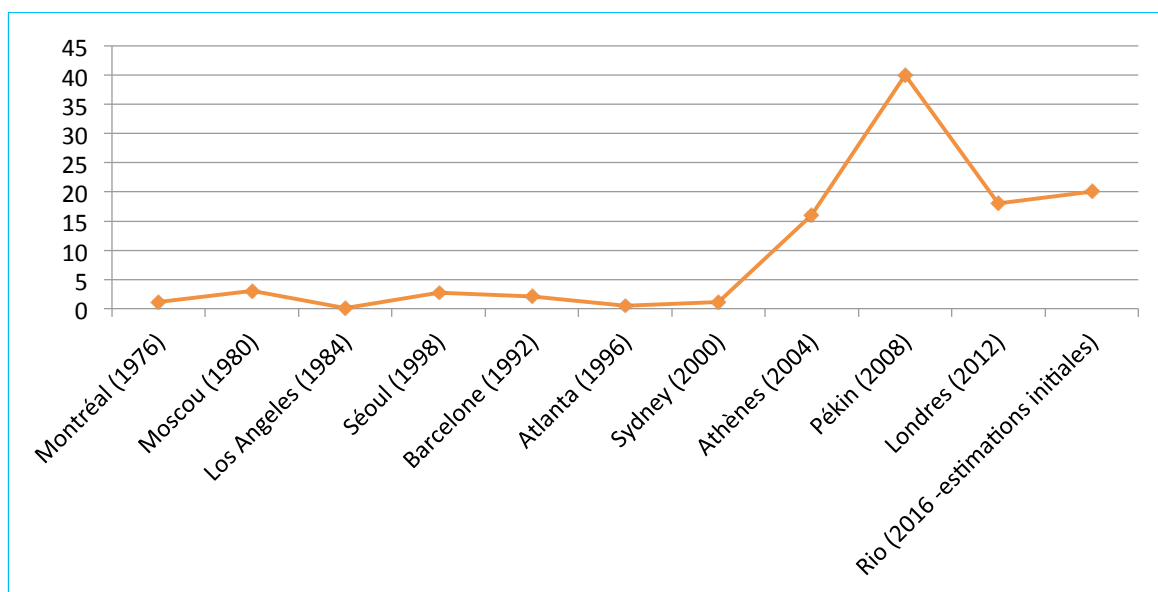
grandissante de ceux-ci<sup>34</sup>, inquiète les villes candidates sans toutefois atténuer la lutte qu'elles mènent pour avoir le privilège d'accueillir les événements les plus prestigieux. Dans un article du 5 mars 2009, la revue *Challenges* (n°158, p.3) titrait : « *le spectre de Montréal pèse sur Vancouver* », rappelant que trois décennies ont été nécessaires à la métropole québécoise pour qu'elle rembourse la dette des Jeux. Certains auteurs soulignent aussi des bilans recettes/coûts de moins en moins impressionnants : « *Si, hors investissement, le bilan recettes/coûts opérationnels était bénéficiaire de plus de 150 % au terme des Jeux de Séoul en 1998, une étude récente a souligné que cette marge s'était réduite à seulement 12 % à Sydney en 2000* » (Antier, 2005, p.224). Les organisateurs de méga-événements semblent avoir de plus en plus de mal à rentrer dans leurs frais, à l'exception peut-être des JO de Los Angeles (1984) et de ceux de Séoul (1988).

Bien qu'il soit beaucoup plus aisé de calculer les recettes financières des JO, le calcul de leur impact sur l'économie semble plus problématique: « *While the financial outcome from hosting the Olympic Game can be identified reasonably clearly after the event, the analysis in this article shows that it is much more difficult to generalize about the overall economic impacts of the Olympic Games* » (PricewaterhouseCoopers, 2004, p.24). Pourtant, ce sont souvent les bénéfices économiques qui sont mis en avant par les promoteurs de méga-événements. Même si les JO de Los Angeles (1984) – avec l'introduction massive de capitaux privés – se sont soldés par une réussite financière : « *les villes-hôtes qui lui ont succédé n'ont pas réussi à mobiliser des soutiens privés de la même ampleur. Plusieurs milliards de dollars de fonds publics furent engagés à Séoul (1998), Barcelone (1992), Nagano (1998), Sydney (2000), Athènes (2004) et Pékin (2008)* » (Zimbalist, 2010, p.10). Comme le montre la figure 1, les coûts d'organisation des JO sont grandissants.

---

<sup>34</sup> En 1984, aux JO de Los Angeles, 140 pays et 6797 athlètes étaient représentés. Aux JO de 2004, à Athènes, 201 pays étaient impliqués ainsi que 11099 athlètes (Horne, 2007, p.83).

**Figure 1 - Évolution du coût des JO d'été en milliards de \$ (1976-2012)**



Elaboration propre. Source: Bergen, 2007 in Short J.R, 2008, p. 335.

Le coût des JO, à l'exception de ceux de Los Angeles, est en très grande partie supporté par les pouvoirs publics, ce qui pose la question de la légitimité des investissements. Si l'investissement est majoritairement public<sup>35</sup> - il provient donc du contribuable – et les questions de l'héritage et de la réutilisation des infrastructures par les populations locales deviennent primordiales. La question des « coûts d'opportunité », c'est-à-dire des projets qui ne pourront pas être réalisés en raison des coûts d'infrastructures et d'organisation liés à un événement, ou en raison des dettes provoquées par ceux-ci les années suivantes, se pose. Le fait que les « coûts d'opportunité » soient généralement supportés par les couches les moins favorisées de la société (Whitson et Horne, 2006) n'est pas sans lien avec le fait que les couches les plus aisées (notamment les élites entrepreneuriales et corporatives) aient généralement un intérêt très grand dans la tenue d'événements et dans les projets afférents à leur organisation. Les intérêts derrière les objectifs de croissance, portés par les élites en diverses échelles, peuvent s'avérer contradictoires avec des objectifs sociaux. Au lieu de servir l'intérêt général, les gouvernements se concentrent donc plus sur les intérêts entrepreneuriaux que sur des objectifs sociaux (Whitson et Horne, 2006, p.77).

Les études ex-ante ayant pour but de légitimer l'accueil d'événements et les projets urbains afférents, ne peuvent-elles pas être considérées comme des instruments de marketing urbain ?

<sup>35</sup> Bien que l'exemple des Jeux Olympiques illustre ici notre propos, les mêmes logiques se retrouvent pour d'autres grands événements : les coupes du Monde de football et les expositions universelles également.

Les erreurs de calculs et les résultats positifs, toujours surévalués, ne relèvent pas tout le temps du détail et font peser le doute durablement. Par exemple, dans le budget prévisionnel (datant de 2003) des JO de Londres (2012), les organisateurs ont « oublié » de compter la part de la TVA sur les travaux, dont la taxation est fixée à 17,5 % (ParisSportif, 2012). Les prévisions des études d'impacts peuvent être envisagées comme des instruments de marketing urbain et deviennent en quelque sorte des outils de légitimation politique de l'événement et des projets afférents (Crompton et MacKay, 1994 ; Crompton, 2006 ; Gravari-Barbas et Jacquot, 2007).

Selon cette logique, l'hypothèse concernant les prévisions d'impacts économiques et les études ex-ante est la suivante : les erreurs méthodologiques et les prévisions budgétaires initiales extrêmement basses par rapport aux coûts finaux, peuvent être appréhendées comme le corollaire de l'action de coalitions d'intérêts en ce sens qu'il existe toujours une forte demande des pouvoirs locaux qui semblent désireux de ce type d'études afin de justifier des décisions politiques : « *Le politique cherche auprès du scientifique les raisons de son action, le scientifique tente de répondre à la commande du politique ; les rôles se confortent par légitimation réciproque* » (Offner, 1993, p.8). Aussi, le discours produit à propos de l'effet d'une politique ou d'un projet de ville est en fait une mise en scène de la rationalité du choix politique (Offner, 1993, p.10) et une stratégie de légitimation sociale des choix effectués. La mise en évidence d'une convergence d'intérêts entre les commanditaires des études ex-ante et les cabinets d'études est particulièrement pertinente dans l'analyse des discours justifiant l'« effort financier » d'une ville-hôte. L'absence d'études ex-post corroborant les prévisions d'impacts et analysant les conséquences en termes de redistribution spatiale et sociale de celles-ci renforce notre hypothèse: « *While many studies highlight the positive benefits of the Games (largely funded by organizations and groups seeking to justify the Games) fewer studies examine the costs of the Games and the redistributive consequences* » (Short, 2008, p.331).

Au-delà du discours en lui-même, c'est la construction de projets cachant des coalitions d'acteurs et d'intérêts qui laisse planer un doute sur la répartition des bénéfices, car la légitimation peut-être inclusive ou exclusive. En effet, les événements peuvent légitimer l'exclusion de certains groupes sociaux (Atkinson et Laurier, 1998). Selon Broudehoux (2007), les JO de Pékin (2008) ont par exemple favorisé la concentration des pouvoirs économiques et politiques aux mains d'une coalition formée par des leaders gouvernementaux et des investisseurs privés. Comme dans les pays dits « développés », l'accueil de méga-

événements a également une charge symbolique importante dans les pays dits « en développement » ou « émergents » : l'ouverture de la Chine au marché avec les JO de 2008, l'affirmation d'une démocratie pleine avec la coupe du Monde 2010 en Afrique du Sud, l'affirmation de la puissance brésilienne avec l'organisation de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016. Pour ces villes, l'organisation de méga-événements représente leur insertion dans la compétition internationale des villes et leur affirmation de puissance. En termes d'insertion dans la compétition internationale des villes et d'objectifs de visibilité, les villes et pays « émergents » ne présentent donc pas de différence majeure avec les pays « développés ». Notre hypothèse est que les mêmes processus sont à l'oeuvre en termes d'objectifs de néolibéralisation de l'espace urbain mais que les effets sociaux-spatiaux sont peut-être plus visibles et négatifs dans les villes de pays « en développement », où les niveaux d'inégalité urbaine sont déjà supérieurs et où les infrastructures urbaines sont souvent plus précaires.

Les bénéfices des méga-événements en termes financiers, se soldant généralement par des balances financières modestes et par des bénéfices économiques difficiles à démontrer, ont amené la recherche scientifique dans le champ des méga-événements à se concentrer sur les impacts sociaux et environnementaux. Évidemment, les organisateurs et promoteurs d'événements ainsi que les pouvoirs locaux ou les organismes internationaux tels que la FIFA et le CIO ne se sont jamais uniquement concentrés que sur les impacts économiques, bien qu'il ressort souvent de leur discours que les possibilités en termes de croissance, d'infrastructures urbaines, d'emploi, de visibilité de la ville sont positifs pour l'ensemble de la population. De fait, plusieurs facteurs ont amené les instances internationales organisatrices à intégrer dans leurs discours la question des impacts sociaux et environnementaux : les JO de Sydney (2000) se sont accompagnés d'études critiques demandant une meilleure prise en compte des impacts environnementaux ; les méga-événements dans les pays « en développement » ou « émergents » ont montré des contradictions flagrantes qui ont laissé place à des analyses centrées sur les impacts sociaux.

Cependant, la préoccupation et l'implantation d'infrastructures ayant vocation à laisser un héritage pour les populations locales ne nous dit toujours rien sur la répartition des bénéfices au sein de celles-ci. Dans le chapitre suivant, nous explorons l'apport des théories de la justice en géographie pour l'analyse des impacts des projets de transport sur la justice socio-spatiale d'une ville. L'objectif est de construire une grille de lecture multicritère de la justice



permettant d'analyser de façon complexe les impacts des méga-événements et des projets de transport sur la justice socio-spatiale de la ville de Rio de Janeiro.

## Chapitre 2 : Les théories de la justice en géographie appliquées à l'étude des méga-événements et des impacts des projets de transport sur la justice socio-spatiale d'une ville

Le chapitre 1 a montré que les contradictions urbaines liées à la stratégie des méga-événements nous invitent à poser clairement la question de ses impacts socio-spatiaux. En d'autres termes, une fois admis que les arguments financiers et économiques ne peuvent plus sérieusement justifier l'accueil de méga-événements, ceux-ci peuvent toujours être justifiés par les transformations urbaines (infrastructures et services urbains) qui bénéficient aux populations locales des villes-hôtes. Mais, à ce stade, cela ne nous dit rien sur la répartition de ces bénéfices au sein de la population d'une ville ou sur leur capacité à réduire les inégalités et/ou les injustices socio-spatiales. Sur quels critères est-il possible de se baser pour analyser la justice des politiques et projets urbains qui émergent dans le cadre d'une stratégie de ville basée sur les méga-événements ?

Une prémisse importante concernant l'introduction au thème de la justice en géographie est l'apparition, dans les années 1960, de critiques des processus décisionnels exacerbant les désavantages de ceux qui souffrent de basses rémunérations ou qui appartiennent à des minorités (gays, noirs, femmes, etc.). La dimension spatiale dans l'étude des désavantages, des injustices et des mécanismes de maintien des inégalités devient peu à peu fondamentale. D'autres critiquent la croyance aveugle dans les vertus de la croissance, qui, en définitive, soutient ceux qui s'en sortent déjà bien dans la société – en termes politique, économique, social, spatial, voire symbolique (Molotch, 1976 ; Vetter et Massena, 1981).

Le point de départ de l'étude de la justice spatiale d'une métropole ou de la définition des politiques les moins injustes possibles spatialement et socialement provient de la nécessité de hiérarchiser différentes formes d'organisation spatiale et de déterminer quelles sont les formes (urbaines, spatiales) qui sont moralement préférables à d'autres : la centralité, la mixité, la cohésion, etc. Il s'agit donc d'abord de souligner le caractère profondément polysémique de la notion de justice, qui fait l'objet de nombreuses interprétations (contradictaires et/ou

complémentaires) et débats théoriques (Gervais-Lambony et Dufaux, 2009 ; Brennetot, 2011 ; Raux et Souche, 2001 ; Souche, 2003 ; Paulo, 2006).

Les différents modèles et critères de justice, utilisés par divers courants théoriques dans l'analyse territoriale et urbaine, demandent ainsi à être confrontés. Comme le formule Brennetot (2011, p.115) : « *Quoi de commun [...] entre la conception dirigiste, voire autoritaire, de la justice défendue par Georges Mauco en 1938 et l'interprétation néo-marxiste de David Harvey au début des années 1970 ou celle plus récente de Bernard Bret en faveur d'une conception rawlsienne ?* ». La nouvelle « géographie du bien-être » va introduire des questions de redistribution et d'évaluation du bien-être social à partir d'analyses démontrant : « *qu'une prospérité généralisée peut cacher des inégalités spatiales injustes* » (2011, p.122).

C'est en effet à partir des années 1970, et malgré l'existence de précurseurs, que la notion de justice commence à acquérir une autre dimension avec deux ouvrages fondamentaux issus de deux disciplines différentes : *A Theory of Justice* de John Rawls (1971) issu de la philosophie politique et, issu d'un nouveau courant de géographie marxiste<sup>36</sup>, *Social Justice and the City* de David Harvey (1973). L'ouvrage de Rawls provoquera de nombreux travaux, débats et surtout de précieux prolongements dans l'analyse du territoire et les tentatives de définition de la « ville juste ». La lecture Rawlsienne, qualifiée de « contractualiste », en affirmant la priorité du juste sur le bien, vient déstabiliser les modèles d'économie politique qui se basent sur la maximisation du bien-être social. En revanche, David Harvey serait le premier à avoir utilisé le concept de justice pour l'analyse d'un problème géographique, en l'occurrence celui de la cohabitation à l'intérieur des villes. Il marque ainsi une rupture épistémologique avec les analyses spatiales courantes. Harvey semble avoir influencé de nombreux auteurs à l'instar de Fainstein (2010) qui affirme dans la préface de son livre « *The Just City* » que l'idée de l'ouvrage lui est venue à l'occasion d'une conférence, organisée<sup>37</sup> en 1994 à l'occasion des 20 ans de la publication de *Social Justice and the City*.

Selon Brennetot (2011, p.119) le peu d'intérêt des géographes à l'égard des problèmes éthiques tient avant tout au fait que « *leur positivisme dissimulerait un attachement voilé à l'idéologie néoclassique* ». Aussi, selon l'auteur, les questions éthiques et idéologiques de la notion de justice spatiale et les contradictions entre la croissance économique et l'équité

---

<sup>36</sup> Cette géographie est parfois appelée la « géographie radicale » ou la « nouvelle géographie ».

<sup>37</sup> Organisée par Andy Merrifield et Erick Swyngedouw, également organisateurs du livre *The Urbanization of Injustice* (1997), dans lequel Harvey écrit également.

sociale ne sont pas réellement débattues dans les années 1980 (Brennetot, 2011). Il semblerait que les décennies suivantes aient réussi, en partie, à apporter des éléments de réponse à ces contradictions, soit avec des approches pluralistes de la justice (Smith, 1994 ; Fainstein, 2010 ; Brennetot, 2010), soit par un élargissement de la vision Rawlsienne à des considérations culturalistes : « depuis une quinzaine d'années, un courant plus critique de géographie sociale, inspiré par les idées de David Harvey et d'Henri Lefebvre, réinvestit la notion de justice spatiale pour dénoncer les excès géographiques du libéralisme et les discriminations dont souffrent certaines minorités [...] mais aussi pour proposer des visions alternatives de l'urbanité cherchant à concilier multiculturalisme et équité » (Brennetot, 2011, p.130).

Proche de celle de justice spatiale, la notion de justice sociale s'est installée durablement en géographie comme en témoigne l'ouvrage *Geography and Social Justice* de David Smith (1994) dont le but est de placer la justice (sociale) au cœur de la géographie humaine. De même, d'autres travaux tentent de proposer un ensemble de critères de justice pour évaluer les politiques et les territoires urbains à l'instar de Fainstein (2010) dans son livre *The Just City*. Selon Susan Fainstein (2010, 2013), la norme qui gouverne l'évaluation des politiques urbaines devrait être la justice – entendue comme une réaction contre l'importance donnée à la compétitivité et la domination de politiques néolibérales qui visent à réduire l'intervention des gouvernements et rendre le marché plus libre. L'auteure appartient à ce courant critique de la géographie sociale et défend un modèle pluraliste de la justice en argumentant que le critère de justice ne nie pas forcément les critères d'efficacité et d'efficacités, mais que lorsque qu'il existe un conflit entre efficacité et équité, ce dernier devrait prévaloir. Fainstein incite ainsi les politiques à se demander : efficacité et efficacité pour quoi, avec quel but final ?

La proposition principale de cette thèse consiste donc à se baser sur la notion de justice spatiale pour étudier les conséquences d'un mode néolibéral de fabrication et de gouvernance de l'espace urbain en cherchant à déceler à la fois ce qu'il y a derrière celui-ci (quel but final ? quels intérêts ?) et, *in fine*, ses conséquences sur la structure socio-spatiale d'un territoire. En parcourant différentes conceptions de la justice (issues de la philosophie politique) et sur la base de travaux qui ont développé la notion de justice spatiale au sein de la géographie et de l'analyse de l'espace urbain, nous cherchons à construire une grille de lecture opérationnelle – basée sur différents critères de justice – capable de saisir la complexité des impacts des projets de transport et des méga-événements sur la justice socio-spatiale d'une ville. L'objectif de ce chapitre sera donc de regarder en quoi les théories de la justice sont

pertinentes pour l'analyse géographique d'un territoire urbain. Selon Bernard Bret, dans une démarche de connaissance ce qui importe n'est pas : « *de savoir où placer le curseur entre l'indifférence et la compassion, ni entre la neutralité et la dénonciation [...] mais de savoir si la raison elle-même peut utiliser le concept de justice comme outil d'analyse* » (Bret, 2009, p.17).

Dans une première section de ce chapitre nous appréhendons la justice en tant que notion polysémique mais applicable à l'analyse géographique des espaces et des processus urbains, ce qui nous amène à présenter différentes théories de la justice – parfois complémentaires, parfois contradictoires. Dans une deuxième section, nous présentons une grille de lecture multicritère de la justice socio-spatiale pour l'analyse du territoire urbain. Cette grille se veut opérationnelle et capable à la fois de se déplacer sur les différentes échelles d'un espace urbain et de déceler les différents intérêts et conflits présents dans la construction et les transformations de cet espace.

## 1) La notion polysémique de Justice Spatiale

### 1.1) Éléments d'introduction à la notion de justice spatiale et à son application géographique

Dans une première sous-section, nous présentons une première approche de la justice à partir de l'opposition conceptuelle entre la notion d'égalité et celle d'équité. Dans une deuxième sous-section, nous montrons qu'en dépit du caractère mouvant et pluriel de la notion de justice, cette dernière n'en constitue pas moins un outil d'analyse géographique pertinent.

#### 1.1.1) *Une première approche de La justice à partir du conflit entre Les notions d'égalité et d'équité*

La notion d'équité est fréquemment utilisée à la place de celle d'égalité et inversement, mais elles présentent pourtant des divergences conceptuelles, philosophiques et, par conséquent, des angles d'analyses différents. Un des fondements de l'opposition entre ces deux notions réside dans la confrontation entre les concepts d'inégalité et de différence. Selon Smith (1994), l'inégalité peut s'appréhender comme une forme particulière de différence entre les personnes, sur laquelle une question morale se pose automatiquement. L'injustice apparaît quand il existe un traitement différentiel entre individu(s) et/ou groupe(s) de personnes, alors qu'il n'y a pas de différence morale identifiable entre ces individus ou groupes concernés. En

conséquence, il serait injuste de traiter de la même façon des personnes, si celles-ci ont des différences moralement pertinentes. En d'autres termes, une première définition de la justice comme équité se base sur l'idée selon laquelle il peut exister des inégalités justes (que l'on peut laisser en place) et des inégalités injustes (qu'il convient de corriger).

Un autre élément essentiel est que l'égalité semble souvent être utopique, impossible, non-opérationnelle. Même des auteurs qualifiés d'égalitaristes n'ont pas été jusqu'à nier le caractère irréductible de certaines différences, à l'instar de Friedrich Engels dans une lettre à Karl Marx en 1875 (citée par Smith, 1994, p.49): "*Between one country and another, one province and another and even one locality and another there will always exist a certain inequality in the conditions of life, which it will be possible to reduce to a minimum but never entirely remove. Alpine dwellers will always have different conditions of life from those of people living on plains*". Engels se réfère à des cultures et à des modes de vie différents, ce qui amène à se demander à partir de quand une différence devient une inégalité, à partir de quel moment une inégalité devient injuste. Ce raisonnement peut évidemment s'étendre à des inégalités « naturelles » telles que les aptitudes physiques, la dextérité, le talent ou l'intelligence. Selon Smith, cette réflexion comporte une importante dimension géographique : « *The advantages some people get from being born somewhere with bountiful natural resources or an advanced social and economic environment, with first-rate schools, hospitals and so on and plenty of well-paid jobs available, are difficult if not impossible to justify morally* » (1994, p.55). Aujourd'hui, la prise en compte croissante de la spatialité dans l'analyse des inégalités et/ou iniquités sociales contribue aux débats sur la question de la justice socio-spatiale.

Dans l'analyse des impacts de projets urbains et de méga-événements, un choix conceptuel entre les notions d'égalité et d'équité – qui ne sont pas toutefois contradictoires – est déterminant dans la façon d'aborder l'objet d'étude en termes de questionnements, d'angles et d'échelles d'analyse. La garantie de l'équité est devenue aujourd'hui un objectif central des politiques de lutte contre les inégalités, parce qu'en permettant un traitement différentiel entre les individus ou groupes d'une société, elle permet une certaine opérationnalité en termes de réparation, de redistribution, de discrimination positive.

Pour les uns, l'équité représente une approche efficace et concrète des réductions des inégalités tandis que, pour d'autres, il s'agit d'un frein à la recherche d'une réelle réduction des inégalités. Pour ces derniers, le principe d'équité n'est pas totalement pertinent car il entraînerait la légitimation de ce qui peut demeurer inégal en définissant ce qu'il convient de

corriger. Nonobstant, certains auteurs tentent de résoudre ce conflit apparent en abordant les notions d'équité et d'égalité en termes de complémentarité : « *L'équité ne s'oppose pas à l'égalité. Elle suppose au contraire la recherche de critères d'égalité plus exigeants* » (Fitoussi et Rosanvallon, 1996, cité par Paulo, 2006, p.25-26). Il faut être attentif au fait que définir ce qui peut rester inégal et ce qui doit être corrigé implique de définir les situations justes et injustes, de choisir et de hiérarchiser les zones géographiques, les groupes et les individus bénéficiaires d'une politique de réparation ou de redistribution. Aussi, deux enjeux majeurs ont une incidence sur la définition de critères de justice à être adoptés : a) qui choisit les critères de justice qui doivent être appliqués à une politique urbaine ou, de façon plus large, à une société ? b) quelle est l'applicabilité d'un contrat hypothétique (ou transcendantal) entre les individus dans la définition de la société juste, telle que se présente par exemple dans la théorie de John Rawls avec le « voile d'ignorance » ? De fait, la notion de justice peut s'appréhender à partir d'une position kantienne, c'est-à-dire sur le mode d'un impératif catégorique, mais aussi comme une valeur créée historiquement, autrement dit comme un construit social qui invite à se pencher sur l'analyse de la position sociale de ceux qui construisent l'histoire et imposent leur vision de la justice (par exemple, la prédominance des hommes dans l'élaboration des lois, d'un point de vue historique).

Malgré ces difficultés inhérentes au concept d'équité, il existe au moins trois raisons de préférer une approche analytique basée sur l'équité plutôt que sur l'égalité : a) la complexité d'atteindre l'égalité « parfaite », c'est-à-dire son caractère irréaliste ; b) le fait que le terme équité soit le plus communément utilisé dans l'analyse des politiques publiques et urbaines pour décrire les impacts d'un programme (JSSJ, 2009 ; Smith, 1994) ; c) le fait que les discours des décideurs et des classes dirigeantes utilisent de plus en plus des termes se référant à l'équité, à la justice sociale et spatiale. Le concept d'équité permet d'éclairer le caractère juste ou injuste de la distribution des ressources et des opportunités.

Pour mieux comprendre la richesse et la complexité des différentes théories de la justice, nous présentons les principaux courants de pensée ayant défini des modèles et des critères de justice qui peuvent présenter un intérêt pour la recherche et la planification urbaine. En effet, la question de la justice spatiale semble faire face au défi du pluralisme de ses interprétations et applications car : « *loin d'aboutir à discréditer l'idée de justice, une telle diversité permet de mieux saisir l'étendue des implications idéologiques de la géographie* » (Brennetot, 2011, p.130).

De fait, l'objectif est de souligner le caractère multidimensionnel de la notion de justice - qui a pour corolaire le fait que les études concernant le caractère juste d'un même objet aboutissent souvent à des résultats différents selon l'approche de la justice privilégiée. Raux et Souche (2001) montrent par exemple que les divergences de conclusions sur l'acceptabilité du péage urbain viennent du fait que différentes conceptions de la justice ou différents principes moraux sont en toile de fond des analyses. Le caractère « non-neutre » et mouvant des concepts de justice ne doit pas représenter d'obstacle à l'application de ceux-ci à l'analyse de l'espace urbain, mais devrait au contraire aider à avoir connaissance des fondements théoriques qui guident l'analyse.

#### 1.1.2) *Dépasser le caractère mouvant et « non-neutre » de La justice pour une application géographique*

Bien que la diversité du concept de justice fasse l'objet de nombreux débats théoriques (Gervais-Lambony et Dufaux, 2009 ; Smith, 1944 ; Brennetot, 2011), ce dernier est aujourd'hui mobilisé par la géographie. Outre le fait que le concept de justice évolue dans le temps et est longtemps apparu comme peu objectif, certains facteurs ont historiquement contribué à l'écarter de l'analyse du territoire : les exigences de scientificité en sciences sociales, et, le fait que le développement et les objectifs de croissance ont été longtemps placés avant la justice en géographie. Le long débat d'idées qui s'est instauré depuis les années 1970 autour de l'idée de justice spatiale a réussi à franchir cette barrière selon laquelle la question de la justice ne pouvait aboutir à des résultats scientifiques. La revue JSSJ<sup>38</sup> offre par exemple un débat fructueux autour de la notion de justice spatiale et insiste sur le fait que le concept de justice, sans être totalement collé à l'analyse scientifique, ne doit pas non plus en être évacué. Dans le manifeste de la revue, il est en outre affirmé que la justice spatiale fait de plus en plus partie des objectifs prioritaires, au moins dans le discours, des politiques territoriales<sup>39</sup> (JSSJ<sup>40</sup>, 2009). Face aux problèmes de scientificité ou de neutralité du chercheur, Bernard Bret, qui défend clairement l'application des principes de John Rawls (1971) à son analyse territoriale, soutient qu'une approche qui assume pleinement : « *à quelle théorie de la justice elle se réfère et au nom de quels principes elle apprécie la réalité* »

---

<sup>38</sup> La revue Justice Spatial/ Spatial Justice est née dans l'objectif de continuer les débats réalisés autour d'un colloque "Justice et injustices spatiales" réalisé à l'Université de Paris-Ouest Nanterre en mai 2008, et où la nécessité de discuter les relations entre justice et espace de façon transdisciplinaire a été pointée. La revue est principalement animée par des géographes.

<sup>39</sup> D'ailleurs, la notion de développement durable, largement diffusée internationalement, n'introduit-elle pas massivement une certaine idée de justice envers les générations futures ?

<sup>40</sup> [http://jssj.org/image/manifeste\\_vf.pdf](http://jssj.org/image/manifeste_vf.pdf)

(2006, p.183) peut être considérée comme légitime. Il ajoute par ailleurs qu'il importe d'énoncer : « *rationnellement le concept de justice pour qualifier ensuite rationnellement les situations de justes ou d'injustes* » (Bret, 2009, p.17).

A ce stade, cela implique-t-il l'obligation de choisir une théorie de la justice spécifique dans l'analyse du territoire urbain ? Par forcément. Si certains choisissent sciemment une théorie spécifique de la justice pour l'analyse d'un territoire donné (Bret, 2006, 2009), d'autres choisissent des modèles basés sur plusieurs critères de justice, dits pluralistes (Fainstein, 2010, 2013, Brennetot, 2010). Les analyses basées sur une définition multicritère de la justice peuvent s'avérer pertinentes et opérationnelles pour l'analyse socio-spatiale en diverses échelles géographiques, comme nous le développons plus en détail dans la deuxième grande section de ce chapitre.

## **1.2) De la rupture avec l'utilitarisme et l'idéologie libertarienne ou l'apport fondamental de John Rawls**

### *1.2.1) L'utilitarisme et Le courant libertarien*

Les premières théories utilitaristes (Bentham, 1789 ; Sidgwick, 1907) prônant le plus grand bonheur pour le plus grand nombre sont certainement celles qui ont eu le plus d'influence dans les sciences sociales et sont toujours bien présentes dans l'idéal politique et économique de croissance et de développement. L'utilitarisme promeut le bien-être humain (« *human welfare* »), et d'autres synonymes tels que le plaisir ou le bonheur, et se base sur une bienveillance ou une mansuétude généralisée de la société et des individus : « *someone with a utilitarian disposition may act to promote immediate welfare by helping an old person cross the street, for example, or they may behave according to such rules as reciprocity or market exchange to produce the best eventual welfare outcome* » (Smith, 1994, p.59). Dans l'approche utilitariste, la justice s'atteint par la maximisation du bien-être collectif, considéré comme la somme des utilités individuelles. La notion d'équité dans l'utilitarisme se traduit ainsi par le fait de bénéficier à la majorité (Fainstein, 2010). Pareto (et son célèbre « optimum », longuement utilisé par la nouvelle économie du bien-être dont il est un des représentants les plus influents) a par la suite introduit le principe de « moindre sacrifice pour le plus petit nombre ». S'il s'agit d'une préoccupation pour les moins bien lotis, elle souffre pourtant des mêmes carences que l'utilitarisme traditionnel car il n'est pas explicité la façon



dont doivent se répartir les ressources entre les individus à partir du moment où le critère d'optimum est respecté (Paulo, 2006, p.26).

Aussi, dans la logique de la pensée utilitariste, une amélioration du bien-être ou une politique peut être considérée comme efficace et juste si elle respecte l'optimum de Pareto. Cette focalisation sur l'optimum de Pareto aurait eu pour conséquence de vider la notion d'utilité de son caractère égalitaire ou dit autrement : « *the maximizing stance of classical utilitarianism was preserved, but its egalitarian content yielded to a (re)distributional principle which tended to support the status quo in an unequal society* » (Smith, 1994, p.65). Les principes de l'utilitarisme semblent effectivement avoir influencé les régimes urbains contemporains: « *increasingly, urban regimes claiming that growth-promoting policies result in the greatest good for the greatest number* » (Fainstein, 2010, p.1). D'ailleurs, selon Brennetot (2011), l'opposition traditionnelle entre développement et équité provient très fortement du poids de l'utilitarisme dans l'imaginaire collectif. Les investissements de capitaux publics par les gouvernements des villes tendent d'ailleurs à privilégier les projets de développement plutôt que l'amélioration des quartiers périphériques.

L'idéologie libertarienne, quant à elle, donne la priorité à la valeur de la liberté individuelle, c'est-à-dire au droit d'une personne de réaliser ses buts avec le moins de contraintes possibles. Un passage de Hayek<sup>41</sup>, citée par Fainstein (2010, p.66) est éclairant pour comprendre l'idéologie libertarienne: « *The system of private property is the most important guarantee of freedom, not only for those who own property, but scarcely less for who do not. It is only because the control of the means of production is divided among many people acting independently that nobody has complete power over us, that we as individuals can decide what to do with ourselves* ». Ce courant est donc plutôt en accord avec les défenseurs d'une économie de marché, la moins régulée possible par l'État. Aussi, le libre marché est considéré comme « naturellement » juste et l'efficacité d'un tel système aurait pour corollaire la maximisation du bien-être.

### 1.2.2) John Rawls et sa théorie de la justice comme équité

Les travaux de John Rawls (1971) constituent la critique majeure de l'utilitarisme dans le champ de la philosophie politique. Selon Fainstein (2010), la théorie rawlsienne est aussi influente car les bases de sa théorie de la justice ne font appel ni à la théologie, ni à l'altruisme, ni à la téléologie marxiste et ne se basent pas non plus sur un diagnostic de la

---

<sup>41</sup> Hayek, F. (1944). *The road to Serfdom*. London : Routledge & Kegan Paul.

nature humaine. Rawls rejette tout d'abord l'utilitarisme pour ne pas prendre en compte la distribution de la somme des satisfactions entre les individus. Le libéralisme égalitaire de Rawls a engendré de nombreux travaux à sa suite, qu'ils soient complémentaires ou critiques. Contrairement aux formulations libertariennes et utilitaristes précédemment évoquées, la définition de la justice sociale donnée par John Rawls est guidée par la recherche d'une justice « juste » ou « droite » en-soi et non seulement par rapport à ces conséquences. Il s'agit donc d'une approche contractualiste, plus déontologique que téléologique (Smith, 1994, p.75), celle-ci étant parfois qualifiée d' « institutionnalisme transcendantal<sup>42</sup> » (Sen, 2011).

En effet, l'approche de Rawls s'établit à partir d'un contrat entre les individus, celui-ci devant se réaliser dans une « position originelle » (de départ) dans lequel les individus n'auraient pas connaissance de leur position dans la société ni de leurs atouts personnels. Cette situation hypothétique est qualifiée par Rawls de « voile d'ignorance », qui peut se définir ainsi : « *Among the essential features of this situation is that no one knows his place in society, his class position or social status, nor does anyone know his fortune in the distribution of natural assets and abilities, his intelligence, strength, and the like* » (Smith, 1994, p.77). Cette « position originale » Rawlsienne, est semblable à celle d' « *ideal speech situation* » d'Habermas. Sur la base de ce contrat, Rawls propose 5 catégories de biens premiers sociaux qui correspondent aux valeurs sociales de base (en d'autres termes, à ce que des individus rationnels désireront) : a) les libertés fondamentales, b) les opportunités offertes aux individus, c) les pouvoirs et les privilèges, d) les revenus et la richesse, e) les bases sociales du respect de soi.

A partir de ces biens premiers sociaux, une société est juste si elle respecte 3 principes fondamentaux :

- Le principe d'égalité de liberté (garantie des libertés de base pour tous)
- Le principe d'égalité des chances (égalité équitable des chances)
- Le principe de différence, appelé « maximin » (maintien des seules inégalités qui profitent aux plus défavorisés)

Tandis que le premier principe affirme la priorité de la liberté, le principe de différence affirme la priorité de la justice sur l'efficacité ou le bien-être. Ce dernier des trois principes fondamentaux est celui qui a eu le plus de retentissement dans les travaux (ou certaines

---

<sup>42</sup> Sen (2011) ne se réfère pas seulement à la théorie Rawlsienne dans cette expression, mais il désigne plutôt un ensemble plus large de théories basées sur un contrat transcendantal et fondateur de la justice, telles que celles de Lock, de Rousseau et de Kant.

politiques, indirectement) que Rawls a impulsé. Ce principe de redistribution ou de réparation est appelé « maximin », c'est-à-dire la maximisation de ce qu'une personne en position inférieure (minimale) peut obtenir. Selon celui-ci, les inégalités qui ne profitent pas à tous (et qui sont donc des injustices) doivent être réparées : « *ce principe affirme que, pour traiter toutes les personnes de manière égale, pour offrir une véritable égalité des chances, la société doit consacrer plus d'attention aux plus démunis quant à leurs dons naturels et aux plus défavorisés socialement par la naissance* » (Bret, 2006, p.184). Bien que se basant également sur une tradition contractualiste libérale, Rawls évite ainsi les pièges de l'utilitarisme (le sacrifice injuste de certaines personnes pour le plus grand bien-être possible pour le plus grand nombre possible d'individus) grâce au développement du principe de différence (Fainstein, 2010).

Ce principe de différence ou de réparation entraîne le développement de celui de redistribution: « *what is referred to as distributive justice is analogous to redistributive justice: whatever is being distributed should go to people in the right quantities* » (Smith, 1994, p.24). Selon Smith, un problème central de la justice (re)distributive est celui de la justification d'un traitement différentiel – qui constitue un élément de distinction entre l'équité arithmétique et l'équité proportionnelle. Selon l'auteur, les questions (re)distributives sont d'autant plus prises en compte de par les croissantes disparités entre les riches et les pauvres et par les évolutions économiques qui contribuent à créer une polarisation croissante entre des personnes ayant des emplois sûrs et bien payés et les personnes recevant un bas salaire et plus vulnérables à la privation sociale (Smith, 1994, p.13). Selon Maric (1996), les « différences naturelles » ou les talents des individus doivent être transformés en « biens sociaux » par cette idée de coopération et de redistribution. Aussi, ce renoncement à la neutralité est possible car, chez Rawls : « *le raisonnable l'emporte sur le rationnel, le juste l'emporte sur le « bien », ou encore l'équité s'impose à l'efficacité* » (Maric, 1996, p. 108).

Mais comment définir les plus privilégiés et/ou les plus démunis ? Cette question est essentielle dans l'étude de la théorie de Rawls parce qu'en définissant des principes généraux, il se refuse d'intégrer différents groupes sociaux, individus ou faits spécifiques à sa théorie. Si Rawls n'a pas ou très peu évoqué la question géographique dans l'identification des plus démunis, il ne semble pas exclure l'importance de la spatialité : « *The question of who are the worst-off would be answered by a specific income or social group, though of as fairly broad segments of society. Rawls does not raise the possibility that they could be defined*

*geographically, for example as the people of the worst-off region or city neighbourhood, but there seems no objection in principle* » (Smith, 1994, p.76).

La question de la spatialité dans l'identification des plus démunis et des personnes qui ont le droit à une réparation de par leur condition ou situation d'inégalité injuste au sein de la société est très importante. Même si elle ne fournit pas d'éléments éclairants au sujet de la détermination spatiale dans l'identification des moins bien lotis, les interprétations de la théorie rawlsienne de la justice en géographie apportent des prolongements intéressants, à l'instar des travaux de Bernard Bret.

### *1.2.3) La géographie de Bernard Bret : un cas d'application des principes rawlsiens à l'analyse du territoire*

Si diverses approches de l'équité proposent d'autres fondements de la justice, le rationalisme et l'universalisme Rawlsien restent une référence importante, continuant d'inspirer de nombreux travaux en géographie. Rawls a influencé fortement l'analyse des politiques publiques envers la lutte contre la pauvreté car sa théorie donne une place importante à l'élimination de la pauvreté par la privation des biens primaires (Sen, 2011, p.95). Dans la géographie française, Bernard Bret se base sur la théorie rawlsienne de la justice pour comprendre la différenciation socio-spatiale du modèle centre-périphérie et ses implications en termes d'inégalité et d'injustice. Il ne remet pas en cause la croissance mais interroge plutôt la relation entre croissance et développement sous une forme qui permette l'application de la justice comme équité. Dans un article intitulé « interpréter les inégalités socio-spatiales à la lumière de la théorie de la justice de John Rawls » (2009), Bret insiste sur le fait que la question de la redistribution, basée sur le principe de réparation, peut poser problème car le centre est un pôle de production de richesse, et s'il distribue sa richesse, il devient alors pôle de développement. Cette conception fait écho à la tension évoquée plus haut entre la centralité et la concentration vs la répartition et l'égalité des territoires. Pour Bret (2009, p.22), si la périphérie bénéficie de sa condition de périphérie car elle est dans une position plus avantageuse que si le centre n'existait pas, alors l'inégalité entre ces deux pôles n'est pas injuste.

La théorie de Rawls (1971) aiderait ainsi à mettre en cohérence le fait que : a) le développement est la croissance dans la justice ; mais, b) il est nécessairement inégal, mais se résout ainsi selon l'auteur : est juste ce qui est conforme au principe du « maximin ». Si le centre est capable de transformer sa richesse et de la distribuer, il devient alors un pôle de

développement et dans ce cas le principe de réparation serait respecté. Dans un autre article intitulé « *Inégalité sociale et cohésion territoriale, pour une lecture rawlsienne du territoire brésilien* » (2006) il invite à lire, dans la différenciation spatiale du Brésil, la transcription géographique des inégalités sociales. Avec le principe de réparation rawlsien, et postulant que les inégalités sont inhérentes à l'occupation spatiale et sociale, l'auteur affirme qu'une différence devient juste quand elle respecte le principe du « maximin ».

En toile de fond, ce qui est recherché est le développement, passant automatiquement par la croissance (qui produit intrinsèquement des inégalités). Le principe rawlsien aiderait alors à envisager la réparation des différences injustes créées par la croissance. La justice comme équité apparaît alors comme un moyen de réparer des inégalités produites par une croissance nécessaire au développement. Bret (2009, p.22) affirme que la justice comporte trois dimensions (sociale, historique, géographique) et se rapproche de la notion de développement durable en se posant la question du temps. Comment être juste dans le présent ou plutôt qui doit supporter les sacrifices actuels pour des avantages futurs ? Une politique doit ainsi être, selon l'auteur, efficace économiquement, juste socialement, et durable sur le plan environnemental.

Finalement, l'application du principe rawlsien de réparation à l'organisation du territoire permettrait à la fois de le rendre plus efficace et plus juste en même temps, mais pas de remettre en cause la croissance. Pour autant, Bret n'exclut pas des préoccupations concrètes sur le rôle du pouvoir des classes dominantes dans la différenciation spatiale. Il admet qu'il est courant que les classes sociales dominantes instrumentalisent le territoire pour s'accaparer les bénéfices d'actions territoriales : « *sans que les impacts positifs pour les autres résidents soient à la mesure des promesses et des espérances* » (Bret, 2009, p.28). Il soutient que les échelles géographiques de l'injustice sont importantes et que l'approche pluri-scalaire est certainement la plus pertinente : « *pas tellement parce qu'elle permettrait de voir les phénomènes à des niveaux de détail plus ou moins fin, mais parce qu'elle fait apparaître selon les échelles d'analyse des acteurs institutionnels et sociaux et des intérêts divergents* » (Bret, 2006, p.187). Cette préoccupation pour la question des échelles et des intérêts divergents dans la fabrique de l'espace urbain nous semble pertinente pour l'analyse des projets de transport et de méga-événements.

### 1.3) Théories concurrentes et alternatives à l'approche rawlsienne de la justice

#### 1.3.1) Introduction aux critiques de La théorie rawlsienne : au-delà de La redistribution

Un premier ensemble de critiques à la théorie de Rawls en appelle à une conceptualisation plus attentive à l'aspect relationnel, au caractère conflictuel des revendications de justice, et, à la différenciation des individus et des désirs. Selon Young (1990), la réification et l'individualisme assumés par le paradigme distributif viennent souvent obscurcir les phénomènes d'oppression et de domination qui nécessitent une conceptualisation plus attentive à l'aspect relationnel. Dans son ouvrage *Geography and Social Justice*, Smith (1994) analyse différentes visions de la justice sociale en prenant autant en compte le paradigme de la (re)distribution (dimension économique et matérielle) que celui de la reconnaissance (dimension culturelle, sociale et symbolique).

La théorie de Rawls est souvent désignée et critiquée pour être une « théorie transcendantale », c'est-à-dire comportant une forte dimension abstraite, notamment car elle se base sur la situation hypothétique du « voile d'ignorance » : « *The idea of an original position can be defended, as long as is taken to be an intellectual abstraction to facilitate the derivation of principles of justice and not to an historical state of nature or possible contemporary reality* » (Smith, 1994, p.81). Ce contrat original fixe les règles et les principes de la société sans qu'aucun individu ne sache sa position dans la société, de telle façon à ce que personne ne choisisse une répartition des biens qui pourrait le défavoriser. Ce contrat est perçu avec scepticisme chez certains auteurs à l'instar de Sen (2011), critique à l'égard de l'hypothèse rawlsienne d'un choix unique relatif aux principes régissant l'installation d'institutions justes : « *Il y a des intérêts véritablement pluriels, et parfois conflictuels, qui affectent notre compréhension de la justice* » (Sen, 2011, p.87).

De fait, rien n'indique que les individus, sous le « voile d'ignorance », ne choisiraient pas autre chose que les principes et les biens sociaux premiers de Rawls, et qu'ils ne prendraient pas le risque de choisir une structure injuste en pensant obtenir une meilleure place que les autres dans la société. Concernant les biens sociaux premiers de Rawls (les libertés fondamentales, les opportunités offertes aux individus, les pouvoirs et les privilèges, les revenus et la richesse, les bases sociales du respect de soi), une autre critique porte sur la non-prise en compte de la réparation des désavantages (handicap physique ou mental par exemple) et

avantages naturels (force physique, intelligence, talent, dextérité, etc.). Cependant, l'objection quant au caractère peu opératoire ou peu applicable de ces théories n'a pas empêché Rawls d'imaginer des mécanismes plus concrets à partir de sa vision de la justice telle que des institutions fiscales et de redistribution pour la réduction des inégalités de fortune par l'impôt ; ni de suggérer la création d'institutions politico-juridiques pour garantir l'égalité des libertés.

Rawls est également critiqué car il défendrait implicitement une vision libérale et individualiste de la justice, favorisant le *statu quo* du fonctionnement du capitalisme : « *Rawls's intuition [is] that some form of liberal, welfare-state democracy under capitalism will be fair, and his principles tend to substantiate such a position* » (Smith, 1994, p.82). De fait, c'est le principe de différence (ou sa préférence du concept d'équité à celui d'égalité) de Rawls – aboutissant à des politiques de réparation - qui fait l'objet de critiques de penseurs plus radicaux car celui-ci peut justifier la rhétorique néolibérale, ce qui explique : « *l'ambiguïté de la pensée de Rawls et sa relative mise à distance par les penseurs situés à gauche de l'échiquier politique* » (Paulo, 2006, p.31). Aussi, un paradigme de redistribution dans une société capitaliste aurait le pouvoir de dévier l'attention des structures décisionnelles, de l'organisation de la production, des groupes d'intérêts politiques (Young, 1990).

Les théories s'inscrivant dans la tradition libérale, comme celle de Rawls, donnent la priorité à la liberté individuelle, et légitiment en pratique les institutions de la société capitaliste moderne. Nous passerons en revue d'autres approches de la justice, qui s'articulent notamment autour de la dichotomie entre relativisme et universalisme.

### 1.3.2) *L'approche critique d'Amartya Sen : de l'approche transcendantale à celle des « réalisations »*

*L'idée de Justice*, ouvrage phare de Sen (2011), constitue l'une des réponses les plus élaborées à la théorie rawlsienne. Selon les mots de Maric (1996, p.110) : « *c'est au point où les analyses de Rawls apparaissent le plus vulnérables, que débute la théorie des capacités. Entièrement fondées sur la liberté dont disposent les individus, les analyses de Sen s'inscrivent sur le rapport étroit entre les moyens et la réalisation des fins* » (Maric, 1996, p.110). Sen rejette aussi l'approche utilitariste et reconnaît l'apport fondamental de Rawls mais il s'en écarte néanmoins très nettement sur d'autres points.

L'une de ses premières critiques rejoint la non-prise en compte de certains biens dans sa liste des biens sociaux premiers (tels que la santé ou le talent). Rawls envisagerait seulement une juste répartition des moyens (biens premiers) d'accéder au bien-être, mais ne se serait pas soucié de l'utilisation ou des aptitudes individuelles d'en user. Sen (2011) souhaite se situer au-delà de la définition des droits pour se préoccuper de la mesure du bien-être, autrement dit des résultats. Sen propose ainsi la notion de « capacités » (« capabilities ») ou de « capacités » pour remettre en cause le principe de différence rawlsien qui juge les opportunités que les personnes ont en fonction des biens (sociaux) qu'elles possèdent mais pas en fonction de leur capacité à convertir ces biens en bien-être. Cette notion postule que les individus ont besoin d'une quantité de biens premiers sociaux différents pour atteindre le même bien-être. Avec la notion de « capacités », Sen illustre le contraste entre des conceptions de la justice focalisée sur les « arrangements » de celles basées sur les « réalisations », c'est-à-dire sur le comportement réel des individus plutôt que d'imaginer qu'ils vont tous suivre un comportement idéal une fois le contrat passé entre eux dans une position originale. Il est donc dans l'objectif de Sen de fournir une définition opérationnelle du bien-être social (Maric, 1996, p.96).

Sen (2011) critique également l'hypothétique « voile d'ignorance », difficile à mettre en œuvre et qui occulte le fait que les individus d'une même société peuvent revendiquer d'autres biens premiers sociaux que ceux proposés dans la théorie rawlsienne. Aussi, « *à l'accord volontaire et réfléchi - rationnel ou raisonnable - [des théories contractualistes, par exemple] qui permet de négocier sa liberté avec autrui, Sen substitue un concept de liberté plus holiste : la liberté découle de l'organisation sociale* » (Maric, 1996, p.97). Le concept de liberté chez Sen se situe à l'intersection de la distinction entre liberté positive (idée de la réalisation et de l'accomplissement de la véritable nature humaine) et la liberté négative (absence de coercition). Le concept de « capacités » - qui a vocation à répondre à la relation de dépendance entre la liberté positive et la liberté négative - résumerait « *l'ensemble des conditions d'existence ou d'action (les « fonctionnements » selon Sen) accessibles à l'individu et qu'il peut choisir de réaliser* » (Maric, 1996, p.98). En d'autres termes, Sen insiste sur le fait que l'effectivité de la liberté individuelle dépend à la fois de la « liberté à » (qui prend en compte ce que les individus sont capables effectivement d'effectuer), et, de la « liberté de » (absence de contraintes).

L'approche contractualiste de Rawls ferait également l'impasse sur l'existence de fondements concurrentiels de la justice (sous l'hypothèse où tous peuvent raisonnablement prétendre à



l'impartialité). Comment alors régler le problème spécifique d'une solution impartiale et unique pour le choix de la société parfaitement juste ? (Sen, 2011, p.43). Sen affirme qu'une des solutions se trouve dans un changement de focale : passer des biens primaires à l'évaluation réelle des libertés et des capacités. Mais dans ce cas : *« si la justice d'une société dépend d'une combinaison d'aspects institutionnels et de caractéristiques comportementales réelles, et d'autres influences déterminantes des relations sociales, alors comment est-il possible d'identifier des institutions « justes » pour une société sans les rendre dépendantes du comportement réel des personnes (non nécessairement identique au comportement « juste » ou « raisonnable ») ? »* (Sen, 2011, p.99). Selon l'auteur, afin d'apporter des alternatives à l'approche contractualiste, une première façon d'aborder l'équité peut se concrétiser en utilisant l'artifice du « spectateur impartial » d'Adam Smith, qui permettrait certaines choses que la forme du contrat social peine à réaliser : se baser sur l'évaluation comparative plus que l'identification à une solution transcendante, s'intéresser aux réalisations sociales et non seulement aux demandes des institutions et des règles (Sen, 2011).

L'apport fondamental de l'auteur est de sortir de la polarisation Rawlsienne sur la distribution des ressources pour proposer un concept plus ample basé sur l'évaluation des « opportunités réelles » des individus (Maric, 1996, p.100). Faisant écho à cette idée, Sen (2011) insiste sur l'importance de prendre en compte la diversité des individus et de se concentrer sur la question des préférences individuelles. C'est très certainement par sa position vis-à-vis de la mesure du bien-être de la société qu'Amartya Sen apporte une contribution fondamentale. En offrant des outils pour l'étude d'individus pluriels et aux motivations différentes, l'auteur introduit ainsi une préoccupation opérationnelle qui permet de se rapprocher d'une certaine réalité sociale plus concrète.

### *1.3.3) Une interprétation géographique basée sur La pensée marxiste : La géographie de David Harvey*

*« The collapse of centrally planned economies throughout much of the world has further boosted a market triumphalism which presumes that the rough justice administrated through the market in the course of the transition is not only socially just but also deeply rational. The advantage of this solution, of course, is that there is no need for explicit theoretical, political and social argument over what is or is not socially rational just because it can be presumed that, provided the market functions properly,*

*the outcome is nearly always just and rational.*” (David Harvey, 1992, p.597).

Dans *Social Justice and the city* (1973), Harvey accuse les analyses spatiales de cette époque, dans le champ de la géographie, de légitimer l'éthique de l'économie libérale. Aussi, l'auteur a fortement contribué à rétablir la nécessité d'identifier les « mécanismes cachés » par lesquels les inégalités de distribution se maintiennent. Selon Brennetot (2011, p.119), Harvey : « *est le premier géographe à utiliser la notion de justice pour l'appliquer à un problème géographique spécifique, en l'occurrence celui de la cohabitation à l'intérieur des villes* ». Harvey plaide pour la construction d'une définition de la justice sociale en tant que concept normatif à être intégré à l'analyse géographique : « *normative thinking has an important role to play in geographical analysis. Social justice is a normative concept and it is surprising, therefore, to find that considerations of social justice have not been incorporated into geographical methods of analysis* » (Harvey, 1973, p.96).

Il propose une analyse de la distribution spatiale ou territoriale en se basant sur des principes de justice sociale, à partir de deux questions principales : « *What are we distributing ?* » et « *Among whom or what are we distributing it ?* ». La question des échelles d'analyse est déterminante car, selon l'auteur, une juste distribution sur un ensemble de territoires ne veut pas forcément dire une juste distribution à d'autres échelles, ou entre les individus. A ce propos, il considère que la dernière échelle d'analyse est celle de l'individu : « *there is a general agreement that the ultimate unit with which we should be concerned is the human individual* » (Harvey, 1973, p.99). Il ajoute : « *I shall assume that territorial distributive justice automatically implies individual justice* » (Harvey, 1973, p.101).

La démarche de l'auteur consiste d'abord à recenser différents principes de justice (Harvey, 1973, p.100), dont certains empruntés à Rawls : 1) « *Inherent equality* », selon laquelle : « *all individuals have equal claims on benefits irrespective of their contribution* » ; 2) « *valuation of services in terms of supply and demand* » : les individus qui ont besoin de ressources rares et essentielles ont une priorité sur les autres ; 3) « *Need* » : « *individuals have rights to equal levels of benefit which means that there is an unequal allocation according to need* » ; 4) « *Inherited rights* » : « *individuals have claims according to the property or other rights which have been passed on them from preceding generations* » ; 5) « *Merit* » : « *claims may be based on the degree of difficulty to be overcome in contributing to production (those who undertake dangerous or unpleasant tasks – such as mining – and those who undertake long periods of training – such as surgeons – have greater claims than do others)* » ; 6)

« Contribution to common good » : « *those individuals whose activities benefit most people have a higher claim than do those whose activities benefit few people* » ; 7) « Actual productive contribution » : « *individuals who produce more output – measured in some appropriate way – have greater claim than do those who produce lesser output* » ; 8) « Efforts and sacrifices » : « *individuals who make a greater effort of incur a greater sacrifice relative to their innate capacity should be rewarded more than those who make little effort and incur few sacrifices* ».

Harvey sélectionne trois principes qu'il considère comme contenant l'essence d'une justice sociale appliquée à des territoires. Ce sont, par ordre d'importance : le besoin (« need »), la contribution au bien commun (« contribution to common good ») et le mérite (« merit »). De prime abord, la conception de la « *territorial social justice* » de Harvey est assez proche, en termes de critères, de celle de Rawls. En effet, Harvey emprunterait le principe rawlsien du *maximin* : « *afin de l'étendre, dans un second temps, au concept de « besoins », lui-même compatible avec la théorie marxiste* » (Brennetot, 2011, p.120). Cette inspiration rawlsienne dans la proposition de Harvey a également été remarquée par Smith (1994) : « *He also proposed that, in a just distribution justly arrived at, the prospects of the least advantaged territory would be as great as possible: an echo from John Rawls's recently published A Theory of Justice* » (Smith, 1994, p.5-6). Pour Harvey, le problème géographique posé est celui de la forme d'organisation spatiale qui maximiserait les avantages de la région la moins fortunée. Il ajoute : « *In the actual allocation of resources we may take Rawls's objective to mean that the prospects for the least advantaged territory should be as great as they can be* » (1973, p.111).

Pour le premier critère, Harvey dresse une liste des principaux « besoins » à prendre en compte : *food, housing, medical care, education, social and environmental service, consumer goods, recreational opportunities, neighbourhood amenities, transport facilities*. Le deuxième critère principal retenu est celui de la « contribution au bien commun », qui est en réalité une façon de se demander comment l'allocation de ressources dans un territoire peut affecter les conditions dans un autre territoire. Le troisième critère, le « mérite », a également vocation à être traduit en concept géographique en prenant en compte les difficultés liées à l'environnement d'un territoire : « *If people live in flood plains when they have no need to live in flood plains and if they contribute nothing to the common good by living there, then under the principle of social justice they ought not to be compensated for damage incurred by living there. If, however, individuals are forced by circumstances (such as lack of alternative*

*choice) to live there then the primary criterion of need may be used to justify compensation »* (Harvey, 1973, p. 106-107).

À partir de ces critères, il définit la « *territorial social justice* » par deux principes :

1. « *The distribution of income should be such that (a) the needs of the population within each territory are met, (b) resources are so allocated to maximize interterritorial multiplier effects, and (c) extra resources are allocated to help overcome special difficulties stemming from the physical and social environment »*
2. « *The mechanisms (institutionel, organizational, political and economic) should be such that the prospects of the least advantaged territory are as great as they possibly can be »* (Harvey, 1973, p.116-117).

Les questions et les ouvertures provoquées par l'ouvrage *Social Justice and the City* sont certainement d'un plus grand intérêt que la formulation normative de la justice sociale proposée dans celui-ci. Le chapitre 3 de l'ouvrage, intitulé « *social justice and spatial system* », dans lequel Harvey propose ces principes de la « *territorial social justice* » est assez court. À la fin de celui-ci, à défaut de proposer une véritable théorie de la justice sociale, l'auteur ouvre sur une série de questions qui ont trait à la forme de la régionalisation pour maximiser la justice sociale, aux mécanismes qui pourraient assurer que les régions les plus pauvres aient de fait leurs avantages maximisés, à la question de comment évaluer quels territoires sont désavantagés, etc. Il insiste sur la nécessité de se poser ces questions : « *These are the sorts of questions which we can begin to work on in some kind of single-minded way* » (Harvey, 1973, p.117). Finalement, « *malgré ce que suggère le titre de l'ouvrage, l'intérêt que Harvey porte à la justice sociale ne doit pas être surestimé : l'auteur adopte bien une interprétation marxiste du développement urbain, c'est-à-dire qu'il prend le contre-pied de l'approche distributive de Rawls, celle-ci lui paraissant vouée à l'échec* » (Brennetot, 2011, p.120).

En effet, selon Harvey, la position originale de Rawls permet « d'en arriver autant à Marx qu'à Milton Friedman » mais en aucun cas à des solutions libérales ou socialistes. Selon lui, cela tient au fait que des programmes qui cherchent à altérer la distribution sans changer la structure du marché capitaliste sont condamnés à l'échec. Selon l'auteur, le marché capitaliste fonctionne sur la base d'échanges de valeurs qui ne peuvent exister que si il y a une relative rareté des biens et des services échangés. Cela revient à dire que les fins capitalistes ne sont pas compatibles avec des objectifs de justice sociale. La rareté serait socialement organisée

pour que le marché puisse fonctionner : « *we say that jobs are scarce when there is plenty of work to do, that space is restricted when land lies empty, that food is scarce when farmers are being paid not to produce* » (Harvey, 1973, p.114). En suivant cette logique, si la rareté est essentielle au bon fonctionnement du système capitaliste, alors la privation, l'appropriation et l'exploitation sont inhérentes à ce système.

En s'appuyant sur la philosophie marxiste, Harvey perçoit les valeurs comme développées historiquement au sein d'une communauté et rejeterait ainsi l'impératif Kantien pour appréhender la moralité comme un construit social (Fainstein, 2010). Cet ancrage dans une pensée relativiste amène Harvey à penser, par exemple, que la notion de justice incarnée dans les États capitalistes reflète l'intérêt des classes dirigeantes. Aussi, les discours en compétition sur la justice ne doivent pas être dissociés des conflits d'intérêts présents dans la lutte pour l'espace urbain car : « *Justice is essentially to be thought of as a principle (or set a of principles) for resolving conflicting claims* » (Harvey, 1973, p.97). La notion de justice, considérée comme utile au débat tient au fait que, pour l'auteur, la construction d'un idéal de justice doit passer par une transformation de la structure de classe, c'est-à-dire par une prise de conscience au sein des exploités.

Par ailleurs, selon Smith (1994), Harvey, dans des publications postérieures à *Social Justice and the City*, plaide la nécessité de se prononcer en faveur d'une justice sociale qui se place au-delà de l'« étroit relativisme » de la croyance selon laquelle la moralité est entièrement inscrite dans l'espace et dans le temps, ou juste une question de culture locale (Smith, 1994). C'est en ce sens qu'Harvey défend, dans le même temps, la construction d'un idéal de justice qui a des caractéristiques normatives et qui se base par conséquent sur certains principes moraux et éthiques. A ce titre, la théorie (humaniste radicale et égalitariste) de Marx ne fournit pas à proprement parler une théorie de la moralité mais considère cependant le socialisme comme moralement supérieur au capitalisme. En ce sens, certaines interprétations s'attachent à montrer que les valeurs et les critères de justice qui émanent de la théorie marxiste s'inscrivent dans une certaine perspective morale.

Tout d'abord, le concept d'aliénation permet d'identifier l'un des fondements de l'idée de justice chez Marx. Smith (1994, p.88) explique ce concept de la façon suivante : « *people are alienated when their essential human capacities are thwarted, when they are prevented from realizing their potentialities, from fulfilling themselves as human being* ». Il en va de même pour le concept d'exploitation. L'exploitation a lieu quand les propriétaires des moyens de production permettent aux capitalistes de s'approprier une valeur produite par les travailleurs,

appelée “plus-value”, sous la forme de rentes, de profits ou d’intérêts. Dans la théorie marxiste, cette appropriation du surplus n’est pas décrite comme injuste à proprement parler. Mais Marx fait appel à des termes tels que “vol” ou “détournement”, qui constitue selon Smith (1994), une : « *invocation of transhistoric, non-relative standards* ». Aussi, le concept d’exploitation comporte bien une certaine valeur morale même si le marxisme s’inscrit dans un mode de pensée relativiste (la moralité et la justice sociale sont inhérentes à des sociétés spécifiques et dépendent du mode de production qui régit les rapports de la société). L’exploitation, corollaire d’un “droit bourgeois”, est vue comme un avantage injuste au sein d’un système de (re)distribution spécifique en ce qui concerne l’accès aux ressources et aux moyens de production. Ceci a conduit Marx à prôner une distribution basée sur le concept de “besoin” ou de “nécessité” (“need”) – repris par Harvey - pour remplacer le “droit bourgeois”. Dans les principes proposés par Harvey, il y a une certaine dimension normative de la justice : par exemple, une famille aura plus de besoins qu’un individu.

D’une part, Harvey attache une certaine importance au caractère relatif de l’histoire, les notions de justice dominantes étant vues comme le fruit des rapports de production à une époque donnée. L’auteur parle lui-même d’un « matérialisme historico-géographique » pour évoquer sa préoccupation à établir l’importance de la spatialité dans l’analyse des villes. A cet égard, Nicolas Vieillescazes, dans sa préface au livre *Géographie de la domination* (Harvey, 2008, p.12-13) écrit que l’insatisfaction de Harvey à l’égard de la géographie correspond également à une autre insatisfaction à l’égard du marxisme : « *Marx pose que, sous le capitalisme, le rapport fondamental est l’antagonisme opposant les travailleurs aux capitalistes, autrement dit la lutte des classes. Certes répond Harvey, mais chez Marx tout se passe comme si la lutte des classes ne se situait nulle part, ou plutôt comme si elle se situait, non pas dans un temps vide (elle est au contraire, selon la Manifeste communiste, le moteur de l’histoire), mais dans une sorte d’espace newtonien en tout point homogène, superbement indifférent aux objets qui le peuplent* ». Aussi, *Social justice and the City* a donné une impulsion à la géographie radicale qui s’attache à analyser les mécanismes de reproduction des inégalités, et les rapports d’exploitation et de domination au sein de l’analyse des territoires. D’autre part, Harvey croit également que le terme ou la notion de justice peut créer une force pour l’action politique : « *He regards it as erroneous to see any concept of justice as independent of time and place, but nevertheless argues that one can construct a utopian ideal of social relations although not of spatial form* » (Fainstein, 2010, p.40). L’auteur s’est spécialisé dans la question de la relation entre l’urbanisation et l’accumulation du capital, et,

par conséquent dans l'analyse des processus de domination, de ségrégation et d'exploitation dans le milieu urbain. Finalement, la question de la justice ne revêt pas une importance si grande en termes de modèle analytique ou normatif, mais les mécanismes qu'Harvey s'attache à déchiffrer semblent avoir trouvé une traduction théorique plus poussée dans le domaine de la philosophie politique avec Marion Iris Young, ce qui nous amène à faire le rapprochement entre les deux auteurs.

#### 1.3.4) *La justice selon Marion Iris Young, quel rapprochement avec Harvey ?*

La sous-section précédente a permis de voir que Harvey ne s'écarte par radicalement des fondements rawlsiens à l'heure de définir la justice sociale. En revanche, il s'en éloigne à partir du moment où les politiques provenant des analyses rawlsiennes visent, selon lui, à justifier les valeurs et la morale bourgeoise<sup>43</sup>. La morale bourgeoise, les rapports de production et de domination au sein des sociétés capitalistes produisent des injustices dont Marion Iris Young se propose d'étudier les symptômes :

*« Given the frequency of such violence in our society, why are theories of justice usually silent about it ? I think the reason is that theorists do not typically take such incidents of violence and harrassment as matters of social injustice. No moral theorists would deny that such acts are very wrong. But unless all immoralities are injustices, they might wonder, why should such acts be interpreted as symptoms of social injustice ? Acts of violence or petty harrassment are committed by particular individuals, often extremists, deviants, or the mentally unsound. How then can they be said to involve the sorts of institutional issues I have said are properly the subject of justice ? » (Young, 1990, p.61)*

---

<sup>43</sup> Certaines interprétations de Marx, telle que celle de Peffer (1990) cité par Smith (1994) tentent de tracer des parallèles entre la théorie marxiste et la conception rawlsienne de la justice. Les deux théories seraient par exemple concernées par l'évaluation des structures sociales de base, attentives à l'importance des institutions sociale, et : « *aware that in all societies up to now an individual's life prospects are almost totally shaped by a natural and social lottery, contend that social structures and conditions should be subject to conscious control, are committed to the notion of human dignity and individual worth, and are egalitarian but reject the possibility of strict equality* » (Smith, 1994, p.95). Selon Peffer (1990), les différences entre Rawls et Marx seraient donc basées sur des considérations plus empiriques que sur des évaluations de fond. Pour l'auteur, le fait de rajouter les bases sociales du respect de soi parmi les biens à être maximisés pour les moins avantagés serait un moyen de rendre le principe de différence rawlsien plus égalitaire, mais Smith (1994) démontre, qu'à défaut d'être attirante et convaincante, cette reformulation permet peut-être de faire croître l'attrait de la théorie de Rawls pour les marxistes.

En définissant la justice de façon négative, c'est-à-dire qu'une situation ou une politique est considérée juste lorsqu'il y a absence d'oppression et de domination, Young (1990) inaugure une rupture majeure dans le débat sur la justice. L'auteur renonce à établir une théorie générale (ou universaliste) de la justice (Gervais-Lambony et Dufaux, 2009). Young (1990) est certainement la plus influente du courant qualifié de communautariste au sein des études concernant la justice. En effet, elle privilégie une approche centrée sur les groupes (et/ou communautés telles que les noirs, les gays et lesbiennes, etc.) plutôt que sur l'individu et dénonce les insuffisances des approches basées sur les inégalités socio-économiques uniquement. Cependant, selon Young (1990), la décision « juste » provient de la négociation entre les groupes, raison pour laquelle les groupes ont plutôt vocation à être définis de façon affinitaire plus que communautaire chez l'auteure : « *la différence qui fonde l'identité du groupe n'est pas figée, elle est seulement le produit des interactions. Les groupes se recoupent et les individus ont des appartenances plurielles. Les identités et les différences sont contextuelles* » (Gervais-Lambony et Dufaux, 2009, p.4).

La théorie de Young (1990) distingue deux familles d'injustices : la domination (qui empêche certains groupes sociaux de faire des choix) et l'oppression (qui empêche certains groupes d'acquérir les moyens même de faire ces choix). Ces deux concepts recouvrent des valeurs fondamentales de la « perspective morale » de Marx, à défaut d'une théorie de la justice : la liberté (dans le sens de l'autodétermination), la communauté humaine, et l'autoréalisation (dans le sens d'épanouissement). Pour Young, si l'oppression est toujours en même temps domination, la réciproque n'est pas forcément toujours vérifiée. La politique de différence que l'auteure prône se base sur une définition négative de la justice, c'est-à-dire sur l'absence d'oppression des minorités. Aussi, concrètement, la recherche de la justice consiste à lutter contre 5 formes d'oppression (voir tableau 4) : l'exploitation, la marginalisation, l'impuissance, l'impérialisme culturel et la violence.

Ces 5 formes d'oppression nous fournissent une grille de lecture de la justice - pertinente à de nombreux égards dans l'analyse de l'espace urbain, des projets de transport et des méga-événements. Les concepts utilisés sont proches des analyses de Harvey, qui, en s'attachant à montrer la traduction dans l'espace des rapports de force et d'alliances de classes, parle également de domination et d'exploitation. Les questions abordées dans les ouvrages de Harvey - tels que *The limits to capital* (1982), *The Condition of post-modernity* (1989), *Rebel Cities* (2012), *Géographie de la domination* (2012) - sont celles des mécanismes du



capitalisme actuel, de leurs effets sur les espaces urbains et sur la reproduction des inégalités en leur sein.

**Tableau 4 - Les 5 formes d'oppression de Marion Iris Young (1990)**

Forme d'oppression	Définition
Exploitation	Liée au système économique capitaliste, il s'agit de l'oppression des classes défavorisées car elles ne bénéficient pas d'une redistribution équitable des revenus du travail et sont exclues des processus décisionnels. Les classes défavorisées et exclues ne bénéficient pas de la reconnaissance de leur identité collective.
Marginalisation	Exclusion du fonctionnement de la société, notamment de la possibilité d'avoir un emploi. Touche des profils vulnérables d'individus tels que les personnes âgées ou les mères célibataires, mais aussi les « sans » (sans-logis, sans-emploi, par exemple). La marginalisation aboutit à la perte de l'estime de soi et nuit à l'autoréalisation dans le sens d'épanouissement.
Impuissance (en termes d'absence de pouvoir)	Le terme <i>powerlessness</i> se réfère à une exclusion de la prise de décision (indépendante des questions de redistribution économique, contrairement à l'exploitation) dans tous les domaines de la vie en société (travail, espace de vie, etc.).
Impérialisme culturel	Tandis que les trois premières formes d'oppression sont liées à des relations de pouvoir liées à la division sociale du travail, des luttes des mouvements féministes et noirs (par exemple), ont contribué à montrer cette autre forme d'oppression. L'impérialisme culturel : « <i>involves the universalization of a dominant group's experience and culture, and its establishment as the norm. Some groups have exclusive or primary access to what Nancy Fraser (1987) calls the means of interpretation and communication in a society [...] Often without noticing they do so, the dominant groups projects their own experience as representative of humanity as such</i> » (Young, 1990, p. 59).
La violence	Que subissent divers groupes (Young (1990) en se référant à la société nord-américaine cite les femmes, les noirs, les asiatiques, les arabes, les gays et lesbiennes). La violence est souvent physique mais peut-être liée à des phénomènes d'intimidation, d'humiliation, de stigmatisation. Selon Gervais-Lambony et Dufaux (2009, p.5) : « <i>ce n'est pas la violence en soi qui constitue une oppression, mais le fait qu'elle devienne une « pratique sociale » envers certains groupes, pratique éventuellement considérée comme acceptable parce qu'elle est simplement la conséquence de l'appartenance au groupe</i> ».

Source : Young (1990) ; Gervais-Lambony et Dufaux (2009).

Si l'on prend par exemple les concepts de marginalisation et d'impérialisme culturel chez Young (1990), en tant que formes d'oppression, le parallèle est aisé avec Harvey en cela que

les deux auteurs cherchent à montrer l'importance des minorités, des exclus, des marginalisés par les modes néolibéraux de construction des espaces urbains. Pour ce dernier : « *la lutte pour l'accumulation de marques de distinction et de capital symbolique collectif dans un monde hyperconcurrentiel fait désormais rage. Mais cette lutte soulève des questions localisées : la mémoire collective de qui ? L'esthétique de qui ? Les bénéfices pour qui ?* » (Harvey, 2008, p.54).

Le concept d'exploitation de Marion Iris Young est compatible avec la pensée de Harvey, car l'exploitation est pour ce dernier le résultat de la division de classes. Un deuxième point commun est une préoccupation pour l'analyse du concret, de situations et d'exemples réels, contrastant avec la théorie transcendantale de Rawls : « *Young also draws on actual historical examples whereas Rawls engages in an "imaginary reasoning process involving imaginary reasoners in an imaginary situation." Finally, Young attempts to deal with structural injustice and "cultural exclusion," while Rawls does not* » (Sheth, 2010).

Les théories et critères de justice des auteurs exposés dans cette première section permettent maintenant de construire une grille de lecture qui se veut opérationnelle pour analyser les injustices socio-spatiales de l'espace urbain, à partir de grands principes ou de qualités éthiques permettant de mettre en cohérence ces différents critères.

## 2) Le concept de justice socio-spatiale et la relation entre les injustices sociales et de mobilité et les processus de ségrégation socio-spatiale

### 2.1) La mobilité : un révélateur des contradictions événementielles ou les enjeux des méga-événements en termes de justice socio-spatiale

La mobilité urbaine est un facteur déterminant de l'organisation et du bon déroulement d'un méga-événement. Par exemple, la ville de Rio de Janeiro a dû promettre au CIO une restructuration radicale de son offre de transport collectif afin de pouvoir organiser les JO (Beyer, 2011). Les projets d'infrastructures de transport se réalisant pour ou dans un contexte de méga-événement peuvent-ils à la fois assurer le bon déroulement de l'événement (objectif de court terme) et résoudre des problèmes urbains et sociaux de long terme ? Pascal Charles (2010, p.211) pose, avec la coupe du Monde en Afrique du sud (2010), une question similaire et applicable à la plupart des méga-événements : « *cet événement sportif prévu pour durer un*

*mois sera-t-il un outil d'aménagement et de développement urbains, inscrits dans la durée au-delà des très attendues retombées économiques et touristiques ? ».*

Les discours des promoteurs des méga-événements cherchent à montrer que les actions de court terme propres à l'événement sont aussi des investissements pérennes. Mais, même dans l'hypothèse où ce discours se vérifierait en pratique et que la pérennité matérielle des transformations urbaines et des projets occasionnés par l'événement dépasserait le temps court de celui-ci, rien n'indique, *a priori*, qu'ils bénéficieront à toutes les catégories sociales de la même façon. Rien non plus n'est dit sur la réduction des injustices socio-spatiales en diverses échelles. L'analyse de la justice socio-spatiale d'interventions urbaines liées à l'accueil d'un méga-événement doit se préoccuper de divers éléments tels que : la localisation des infrastructures par rapport à la structure socio-spatiale de la ville, la (re)distribution des impacts positifs d'une politique urbaine parmi les différents groupes sociaux et zones urbaines (l'identification de groupes plus ou moins homogènes sera fortement sensible à l'échelle d'analyse privilégiée).

Certaines notions développées dans le champ des méga-événements permettent de poser les bases d'une grille de lecture basée sur différents critères de justice. Par exemple, selon Barget et Gougnet (2010a), les « *calculs de retombées économiques ne sont pas légitimes pour justifier l'organisation d'un grand événement sportif* ». À partir de ce postulat, les auteurs invoquent la nécessité de réaliser un « *calcul de rentabilité sociale* » (2010a, p.211). Dans un autre article, ils présentent la notion d' « *utilité sociale* », qui propose une évaluation du bien-être social de la population : « *une aide publique des grands-événements sportifs ne peut être justifiée par une seule étude d'impact économique. Il est nécessaire de mesurer aussi l'utilité sociale dans le cadre d'une analyse coûts/bénéfices. Cela permet de comparer les coûts engendrés pour la communauté d'accueil avec les bénéfices pour la population en termes de bien-être social* » (Barget et Gougnet, 2010b, p.1).

Les notions de rentabilité sociale et d'utilité sociale (auxquelles on peut rajouter la dimension spatiale) invitent à étudier les impacts des méga-événements pour les populations locales avec des critères de justice. Comme abordé au chapitre premier, bien que la majorité des études s'intéressent aux impacts économiques, peu s'attachent à étudier les implications politiques et sociales de la construction d'une ville attractive, notamment en termes de distribution des

bénéfices. Les transformations se font-elles au profit des élites locales<sup>44</sup>, des décideurs politiques et de la « visitor class » et au détriment des « habitants-citoyens-usagers » ? L'identification de ces deux grands types de bénéficiaires demande à être affinée mais semble toutefois rejoindre à certains égards la dichotomie court terme/long terme qui caractérise l'accueil d'un événement, les élites des processus décisionnels imposant leurs projets, souvent en accord avec la « visitor class » et au détriment des populations locales à bas revenus (Whitson et Horne, 2006).

La légitimité de ce questionnement relatif à l'« utilité sociale » provient en partie du fait que les investissements considérables qui doivent être mobilisés pour l'accueil d'un méga-événement sont presque exclusivement issus de financements publics. De plus, les projets sont soumis à des exigences strictes de la FIFA et du CIO en termes de capacité d'accueil des épreuves sportives (stades et autres infrastructures sportives), des athlètes et de leurs équipes, ou plus généralement de la « famille Olympique » (logements et infrastructures). Une ville-hôte de méga-événements doit également se moderniser en termes d'infrastructures communicationnelles (centre des médias, par exemple) et doit permettre une mobilité optimale pour le meilleur déroulement des compétitions. Un effort considérable doit être fait en termes de capacité d'accueil de touristes (aménagements urbains, construction d'hôtels). Enfin, et de façon croissante (voir l'exemple des JO d'hiver de Sotchi), de formidables moyens sécuritaires doivent être déployés. Ces dépenses représentent souvent un « coût d'opportunité », c'est-à-dire des coupes de budget pour d'autres secteurs (santé, éducation, assainissement etc.) et un endettement des villes-hôtes. Même si quelques cas montrent que certaines villes arrivent à valoriser et à transformer des infrastructures en héritage, ces investissements entrent souvent en contradiction avec d'autres considérés comme plus urgents par et pour les populations locales.

En ce qui concerne spécifiquement les projets et politiques de transport qui naissent le contexte de préparation à l'accueil d'un méga-événement, des infrastructures telles que des routes, des ponts, des tunnels, de nouvelles lignes de métro et de bus, de nouveaux systèmes de signalisation présentent une certaine durabilité dans le temps. En d'autres termes, un stade est plus sujet à devenir un « éléphant blanc<sup>45</sup> » qu'une route, mais cela n'indique pas quels

---

<sup>44</sup> À ce niveau d'abstraction, nous entendons par « élites locales », les groupes politiques, économiques et financiers qui ont un certain pouvoir décisionnel, mais également des classes ou des groupes sociaux bien placés dans la structure socio-spatiale et politico-institutionnelle pour capter les bénéfices des transformations urbaines.

<sup>45</sup> En urbanisme, cette expression désigne un grand projet, généralement financé par les pouvoirs publics, dont la construction, la maintenance et l'exploitation s'avèrent plus coûteuses que prévu.

impacts a cette route sur la structure socio-spatiale, ni sur le degré d'équité du projet, ni sur la prise en compte des besoins de différents groupes au sein de l'espace urbain.

Dans quelle mesure les investissements et les projets de transport sont les plus à mêmes d'améliorer le capital spatial des individus ou des groupes de personnes défavorisées et en situation d'injustice en termes de mobilité ? Le capital spatial est défini par Lévy et Lussault (2003) comme « *l'ensemble des ressources accumulées par un acteur, lui permettant de tirer avantage, en fonction de sa stratégie, de l'usage de la dimension spatiale de la société* ». Il peut faire référence à l'existence physique d'infrastructures de transport permettant à des individus de se déplacer mais aussi à la capacité (faisant écho à la conception de la justice de Sen) des individus permettant d'utiliser ces infrastructures : a) en termes de possibilités économiques (pouvoir payer l'utilisation d'un moyen de transport), b) en termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, c) en termes de capacités personnelles d'utilisation de ces moyens de transport (niveau éducationnel suffisant pour lire un plan, par exemple).

La mobilité quotidienne et l'accessibilité sont des variables fondamentales de l'analyse de la justice socio-spatiale des métropoles. Or, les préoccupations d'équité et de bien public sont souvent absentes des dynamiques événementielles : « *mega-events are often used as 'spectacles' that can best understood as either instruments of hegemonic power or displays of 'urban boosterism' by economic elites wed to a particularly narrow-minded pro-growth vision of the city. As such, these events are often seen as no more than public relations ventures far removed from the realities of urban problems and challenges. 'Welfarist and equity-based considerations tend to be conspicuously absent'* » (Pillay et Bass, 2008, p. 331). Aussi, il ne s'agit pas seulement d'analyser les effets des méga-événements sur la justice socio-spatiale d'une métropole mais d'utiliser des critères de justice pour évaluer les impacts des méga-événements dans ce qu'ils ont de plus conflictuels : efficacité contre équité, long terme contre court terme, bien-être des populations locales contre intérêts des élites locales et extérieures, marketing urbain forçant le consensus vs revendications plurielles, image de la ville (la « carte postale ») contre prise en compte des populations les plus démunies.

Le transport, parfois considéré comme un service urbain de base, peut être un instrument d'inclusion et de justice sociale, et de combat contre la pauvreté. Pourtant, le thème de la justice est plus ou moins absent des discussions autour des politiques de transport. Selon Avila-Gomide (2003, p.6) : « *ce thème [de la justice] est peu abordé au Brésil, spécialement quand il s'agit de services publics de transport collectif urbain* ». Il affirme aussi : « *On sait*

*que le Brésil est un pays inégal et que ces inégalités ne sont pas seulement de revenus et d'opportunités, mais aussi d'accès aux services publics essentiels [...] Les populations à bas revenus des grandes métropoles brésiliennes<sup>46</sup> sont privées d'accès aux services de transport collectif, un service public essentiel, selon la constitution fédérale de 1988 » (Avila Gomide, 2006, p.242).*

La mobilité urbaine est un instrument de la réduction des inégalités dans les métropoles mais également une variable fondamentale de l'organisation de méga-événements. Les projets de transport - à l'œuvre à Rio de Janeiro, dans le cadre de la construction d'une ville attractive par l'intermédiaire d'accueil d'événements – présentent donc un fort potentiel pour révéler les contradictions événementielles et les injustices des processus de métropolisation. L'étude des projets de transport permet une entrée privilégiée dans la question de la justice socio-spatiale dans la fabrique contemporaine de l'espace urbain.

## **2.2) La force analytique du concept de justice socio-spatiale pour les projets de transport et les mobilités urbaines**

Dans l'analyse géographique, la jonction des dimensions sociales et spatiales de la question de la justice des villes correspond à la coïncidence identifiée par la littérature entre la différenciation spatiale et les inégalités sociales (Leibler et Musset, 2010 ; Orfeuill, 2004). Cette corrélation entre les inégalités spatiales et sociales invite à repenser les inégalités des villes sous le paradigme de la justice socio-spatiale à la lumière de l'articulation, en sciences sociales, entre mobilité physique (ou quotidienne) et mobilité sociale : *« alors qu'ils étaient disjoints dans le champ scientifique, les mobilités, au sens social, et les déplacements physiques sont désormais fortement articulés [...] Dans cette perspective, l'accès à la mobilité n'est pas également distribué parmi les classes sociales et constitue un puissant facteur d'exclusion »* (Flonneau et Guigueno, 2009, p.13). Les localisations spatiales, ou ce qu'Orfeuill (2004) appelle les appartenances territoriales (par exemple, les banlieues ou les ex-territoires industriels, et nous pouvons rajouter les favelas), correspondent également à des appartenances sociales et sont des facteurs d'exclusion socio-spatiale. Selon Orfeuill (2004), la question des compétences des individus (problème de la connaissance de l'espace, de la difficulté à lire ou à passer le permis de conduire) est sociale et a des impacts sur la capacité des individus d'user d'un moyen de transport (même si celui-ci est physiquement disponible). Cette idée est assimilable à la notion de « capacités » de Sen (2011).

---

<sup>46</sup> L'étude se base sur l'analyse de données des villes de São Paulo, Belo Horizonte, Recife et Rio de Janeiro.

La mobilité et l'immobilité sont des facteurs importants d'injustice urbaine pour plusieurs raisons. La mobilité est fréquemment considérée comme étant le quatrième volet de la spécialisation fonctionnelle du sol, qui a vocation à connecter les autres espaces entre eux (zones d'habitats, zones économiques, zones de loisirs). Cette fonction urbaine – qui s'est complexifiée avec les problèmes de la métropolisation et de l'extension des territoires urbains – produit des inégalités en chaîne. Ainsi, une inégalité de mobilité ou une condition d'immobilité entraîne d'autres inégalités, en termes d'accès aux aménités urbaines (emplois, éducation, santé, loisirs, vie politique). En outre, la mobilité quotidienne est devenue un puissant facteur d'analyse des villes qui « *constituent des laboratoires dans lesquels la mobilité, c'est-à-dire le capital de mobilité se met en spectacle de la façon la plus claire et révèle les inégalités sociales les plus discriminantes* » (Flonneau et Guigueno, 2009, p.16).

Les inégalités de mobilité ne se mesurent pas qu'en termes de distance parcourue ou de part de budget consacré au transport sur le budget total d'un foyer ou d'un individu. Elles doivent s'appréhender dans un cadre analytique beaucoup plus large car « *une faible mobilité peut-être tout autant l'expression d'un mode de vie contraint par de faibles aptitudes à la mobilité, liées par exemple au manque de moyens financiers, que l'expression d'un mode de vie non-contraint, caractérisé par la centralité des lieux d'emploi et de résidence et organisé autour de relations de proximité* » (Paulo, 2006, p.13). En ce sens, il est impossible de parvenir à une égalité effective de mobilité quotidienne entre les habitants. Par conséquent, il peut être juste que certaines catégories de personnes paient plus ou moins cher leur titre de transport – ce dispositif prenant la forme d'un mécanisme de redistribution. Le capital de mobilité nécessaire pour satisfaire les besoins de déplacements peut varier selon la localisation des individus par rapport aux activités urbaines et humaines (emploi, santé, éducation, loisirs, etc.), et, en fonction de leurs désirs et aspirations.

Le concept de justice socio-spatiale invite l'analyse à se doter de critères de justice en donnant de l'importance à la dimension spatiale des processus géographiques. Edward Soja<sup>47</sup> (2008) dénonce le fait que la spatialité de la notion de justice est souvent ignorée ou vidée de sa substance dans de nombreux concepts tels que la justice territoriale, la justice environnementale, l'urbanisation de l'injustice, la réduction des inégalités régionales, etc. L'importance de l'espace géographique dans l'exclusion sociale et dans sa dimension de contrôle social, est également soulignée par Smith (1994, p.45) : « *Geographical space is*

---

<sup>47</sup> D'après une présentation faite lors du colloque Justice et Injustice Spatiales, Université de Paris Ouest Nanterre, 12, 13, et 14 mars 2008.

*deeply implicated in social exclusion. Social interaction usually implies physical propinquity (modern means of communicating over long distance notwithstanding), and to separate people spatially can be an effective mean of exclusion as well as control* ». Selon Soja, penser la justice spatialement permet une plus grande efficacité dans la recherche de la justice et de la démocratie. Le « tournant spatial » dans les sciences sociales provient en partie du fait que le territoire n'est plus considéré comme un « *simple réceptacle* » mais comme « *une force active qui façonne notre expérience de vie* » (Soja, 2008, p.1).

Les hypothèses qui guident notre analyse tâchent de garder à l'esprit trois principes de la réflexion critique contemporaine décrits par Soja (2008) : la spatialité ontologique des êtres humains (qui sont spatialement et socialement situés), la production sociale de la spatialité (l'espace est produit socialement et peut être transformé socialement), la dialectique socio-spatiale (le spatial est socialement produit et inversement). La dimension spatiale de la justice implique de prendre en compte les phénomènes qui ont un impact sur la distribution équitable et/ou juste dans l'espace des ressources valorisées d'un point de vue social et des possibilités d'en user et de les exploiter. Selon Soja (2008), la justice spatiale n'est pas une alternative à la justice sociale mais une façon d'aborder celle-ci en insistant sur la spatialité. Cette dimension de la spatialité s'avère d'autant plus essentielle dans une étude s'intéressant à la mobilité urbaine et aux contradictions socio-spatiales des méga-événements.

L'organisation politique de l'espace est une source d'injustice spatiale et « *le fonctionnement normal d'un système urbain, les activités de tous les jours qui procèdent du fonctionnement de la ville, sont une source privilégiée d'inégalité et d'injustice dans la mesure où l'accumulation dans le cadre de l'économie capitaliste de décisions liées indirectement aux localisations tend à la redistribution des richesses en faveur des riches et au détriment des pauvres* » (Soja, 2008, p.5). Selon l'auteur, une égalité socio-spatiale totale ou parfaite n'est pas réalisable et chaque géographie est porteuse d'injustices. En conséquence, la question du choix des sites d'interventions est particulièrement importante. Dans un contexte de rareté (des ressources publiques, par exemple), la question des bénéficiaires et des intérêts des décideurs derrière une politique est essentielle. Aussi, le fait de rassembler les termes « justice » et « spatiale » permet d'ouvrir les perspectives de l'action sociale et politique et d'élargir le champ de la recherche empirique : « *la théorisation de la société et la recherche empirique [...] ne seraient pas si évidentes si les deux termes n'étaient pas associés* » (Soja, 2008, p.6). Après avoir montré la force du concept de justice socio-spatiale pour l'analyse des



méga-événements et des projets de transport, un retour aux théories et aux critères de justice permet de construire une grille de lecture des injustices socio-spatiales et de mobilité urbaine.

### 3) Proposition d'une grille de lecture pour interpréter l'analyse des injustices socio-spatiales et de mobilité urbaine

Les différents auteurs, théories et critères de justice présentés dans ce chapitre 2 sont contradictoires et/ou complémentaires et il importe de déchiffrer ce que leurs oppositions veulent dire. Sur la question de la justice socio-spatiale, on note d'abord une tension primordiale entre le relativisme moral (qui offre une moindre place à l'adoption d'une théorie universaliste ou normative de la justice mais une plus grande attention aux contextes locaux et à ses spécificités) et la nécessité de transcender les contextes pour construire une théorie morale universelle (qui offre peut-être des principes plus solides de la justice mais qui court le risque d'être moins apte à appréhender la diversité et les particularités des contextes locaux). La recherche d'une grille de lecture opérationnelle de la justice impose un dialogue entre les critères de justice émanant de la philosophie morale. Selon Smith, la philosophie morale est un point de départ essentiel de la justice sociale (et spatiale) puisque c'est elle qui permet de déterminer les circonstances particulières et le traitement des individus en fonction de celles-ci : « *social justice is concerned with how people should be treated in particular circumstances, by other people directly or within the human creation of institutions whereby is regulated* » (Smith, 1994, p.27).

Si les théories normatives ou universalistes apparaissent peu applicables à la réalité comme c'est le cas des théories « transcendantales » de la justice, à l'instar de la théorie rawlsienne, celles-ci peuvent nous fournir des éléments concrets d'analyse de l'espace urbain. Le fait d'appliquer des critères provenant de théories de la justice (plus ou moins normatives) pour l'analyse du territoire urbain n'implique pas nécessairement de positionnement par rapport à l'ensemble des théories dont ceux-ci sont extraits. En d'autres termes, on peut par exemple considérer que le critère Rawlsien du « maximin » est pertinent pour l'étude d'un projet spécifique à une échelle territoriale donnée, sans que cela implique automatiquement d'adhérer à la totalité de sa théorie morale de la justice. Il est possible à la fois de critiquer l'universalisme de la théorie de Rawls (dans ses fondements philosophiques) et d'appliquer localement un des critères définis par l'auteur. On peut simultanément considérer la situation

contractuelle basée sur le « voile d'ignorance » utopique mais néanmoins reconnaître qu'il s'agit d'une abstraction intellectuelle permettant de définir des critères qui peuvent s'avérer pertinents pour l'analyse empirique d'une politique ou d'un espace urbain. La recherche d'une opérationnalité d'une grille de lecture multicritère de la justice se base sur la confrontation des différentes conceptions de la justice.

### **3.1) Au-delà des conflits entre les différentes conceptions de la justice, quelle opérationnalité d'une grille de lecture multicritère**

Sur le terrain de la morale, les différentes approches de la justice présentées dans ce chapitre illustrent la complexité de la définition d'une théorie de la justice et, plus encore, la difficulté de l'élaboration de critères de justice capables d'aboutir à une analyse opérationnelle de l'espace urbain. Aussi, avant de proposer une grille de lecture multicritère de la justice pour appréhender les impacts différenciés (socialement et spatialement) d'une politique urbaine, il faut d'abord classer les différentes familles et théories de la justice. Les différents auteurs présentés ici ont permis d'avoir une première approche des différents courants de pensée face à la question de la justice avec de grandes oppositions comme la confrontation entre l'universalisme moral vs le relativisme moral.

Une autre opposition a été identifiée par Nancy Fraser (1996) qui distingue deux positionnements stratégiques de lutte contre les injustices au sein du paradigme de la redistribution. Le premier groupe de stratégies est baptisé « affirmative redistribution » dont l'objectif est décrit de la façon suivante : « *seeks to redress maldistribution by altering end-state patterns of allocation, without disturbing the underlying mechanisms that generate them. Yet because they leave intact the deep political-economic structures that generate injustice, affirmative redistribution reforms must make surface reallocations again and again* » (Fraser, 1996, p.45-46). Dans ce cas de figure, l'un des résultats est que la redistribution exige la différenciation des groupes sociaux plutôt que leur effacement. Le deuxième groupe, les stratégies appelées « *transformative redistribution* », aspirent plutôt à changer la structure sociale ou le système socio-économique qui produit les injustices : « *by restructuring the relations of production, transformative redistribution would change the social division of labor, reducing social inequality without creating stigmatized classes of vulnerable people perceived as beneficiaries of special largesse* » (Fraser, 1996, p.46). Ces stratégies aboutiraient plutôt à la « dédifférenciation » des divers groupes sociaux.

Entre le groupe « affirmative redistribution » (qui conduit à la correction d'injustices d'un système que l'on n'a pas vocation à changer) et le groupe « transformational strategy » (qui prône le changement de système), un troisième groupe appelé « non-reformists reform », identifié par Fraser, cherche à transformer les structures du système sur le long terme, en améliorant peu à peu la justice des villes et des territoires. Fainstein (2013) déclare appartenir à ce troisième groupe dont le but est d'opérer dans la structure sociale existante (et au sein du système économique et politique en vigueur) mais avec une mise en trajectoire de réformes plus radicales sur le long terme. À l'instar de l'ouvrage *The Just City* (Fainstein, 2010), la recherche d'une théorie urbaine de la justice socio-spatiale exige de choisir des principes et des critères de justice pour l'analyse de l'espace urbain. Fainstein (2010, 2013) propose une approche urbaine de la justice qui se veut opératoire puisqu'elle vise à être utilisée pour l'évaluation d'institutions et de programmes existants ou potentiels. L'auteur argumente qu'à partir des années 1970, de trop nombreuses recherches se sont basées sur la critique de l'idéologie néolibérale plutôt que de proposer une « contre-idéologie ». Fainstein – en accord avec l'argument de Harvey selon lequel le concept de justice recouvre différentes significations selon le contexte géographique, social et historique – déclare que son analyse est limitée à ce qu'il semble possible de faire dans le contexte actuel de l'urbanisation capitaliste dans des pays démocratiques de l'occident<sup>48</sup> : « *my discussion, while based on an overarching concept of justice, is intended to address its meaning at the beginning of the twenty-first century in cities of the wealthy, Western world, where neoliberal formulations have become powerful influences on urban policy* » (2010, p.23).

Cette position défendant un ensemble de principes applicables à l'évaluation de la justice au niveau local, expose pourtant Fainstein (2010) aux critiques marxistes, notamment celle de ne pas prendre en compte les injustices inhérentes au système capitaliste. Toutefois, l'auteure défend sa position : « *Although this critique is accurate in accusing me of accepting that urban policy making will continue within the "capitalist régime of rights and freedoms", I do not expect conflict to be avoided. Moreover, as will be argued below, I consider that the system itself will change incrementally as a consequence of continued pressure for justice* » (2010, p.6). Elle ne rejette pas la correction des injustices du capitalisme à court et moyen termes mais affiche un argument proche de celui de Harvey : la pression pour la justice et le débat démocratique peuvent, à plus long terme, être des leviers de changements plus

---

<sup>48</sup> Il conviendra alors en ce qui concerne notre terrain d'étude, la métropole de Rio de Janeiro, d'être attentif aux particularités de l'urbanisation brésilienne, aux caractéristiques spécifiques à sa structure socio-spatiale.

structurels. À la question de savoir si adoucir les injustices d'un système capitaliste est possible sans modifier profondément la structure de ce dernier, la réponse de Fainstein (2010) est d'imaginer une solution intermédiaire avec des mécanismes qui amèneraient des pressions pour restructurer le capitalisme en un système plus humain. L'auteur ajoute : « *To the objection that human capitalism is an oxymoron, I have no answer* » (2010, p.6), puis défend la formulation d'un ensemble de principes sous-tendant des politiques urbaines justes, destinées à être développées à des échelles locales.

D'un point de vue de l'opérationnalité d'une analyse basée sur les concepts de justice, la posture de Fainstein tente de dépasser l'opposition entre les paradigmes qui recherchent la transformation du système qui produit les injustices et ceux qui recherchent la correction des injustices sans altérer le système en vigueur. La troisième voie, baptisée de « non-reformist reform », permettrait un certain pragmatisme dans l'analyse des politiques publiques et urbaines. Du point de vue normatif, Nancy Fraser (1996, 2004) a grandement contribué à reconcilier les paradigmes de la reconnaissance et de la redistribution, ouvrant la voie à une analyse prenant en compte des critères différents mais parfois complémentaires. Chez Nancy Fraser, connue pour le développement du concept de reconnaissance, la recherche opérationnelle de la justice doit abolir la distinction et la séparation entre le paradigme de la reconnaissance et celui de la distribution<sup>49</sup>. En effet, l'auteure prône que l'injustice doit être combattue sur les deux fronts, celui de la redistribution et celui de la reconnaissance : « *I have argued that to pose an either/or choice between the politics of redistribution and the politics of recognition is to posit a false antithesis. On the contrary, justice today requires both redistribution and recognition* » (Fraser, 1996, p.66). Pour opérer cette conciliation entre les deux paradigmes, Fraser propose la notion de « parity of participation » pour appuyer cette idée : « *in short, no redistribution without recognition* » (1996, p.49).

Il s'agit en fait de contempler simultanément la dimension économique et culturelle des injustices : « *Le paradigme de la redistribution met l'accent sur les injustices qu'il comprend comme socio-économique : l'exploitation, l'exclusion économique et le dénuement. Le paradigme de la reconnaissance, pour sa part, cible plutôt les injustices qu'il comprend comme culturelles et qu'il pense comme le produit de modèles sociaux de représentations,*

---

<sup>49</sup> En effet, Fraser ne distingue pas seulement les stratégies d'« affirmative redistribution » des stratégies de « transformative distribution » (abordées plus haut) : « *I distinguished affirmative redistribution from transformative redistribution, on the one hand, and universalist recognition from differentialist recognition, on the other* » (Fraser, 1996, p.67).

*d'interprétation et de communication : la domination culturelle, le déni de reconnaissance, et le mépris* » (Fraser, 2004, p.155). La notion de « *parity of participation* » préfigure la construction d'un paradigme ou d'un critère de justice capable de prendre en compte plusieurs dimensions (économique, culturelle) de façon complémentaire. En d'autres termes, sans rejeter les politiques de redistribution, qui corrigent les injustices d'un système économique et politique, les politiques de reconnaissance sont essentielles dans la lutte contre les injustices car elles permettent, en identifiant des groupes minoritaires et/ou affinitaires de mieux saisir tous les aspects des injustices que ceux-ci peuvent subir.

### **3.2) Une grille de lecture multicritère des injustices à partir de diverses « qualités éthiques »**

À l'instar de David Smith (1994), certaines approches consistent à faire état et à confronter diverses conceptions de la justice afin de démontrer la pluralité de conclusions et de jugements éthiques qui peuvent s'appliquer ou être formulés au sujet d'une même situation géographique. Cette posture a l'avantage de démontrer que des jugements différents peuvent émerger d'une même réalité selon les principes éthiques fondant les théories ou critères de justice utilisés dans l'analyse. Selon Brennetot (2010), le terme « géoéthique » désigne cette nouvelle approche de l'analyse géographique qui se préoccupe des problèmes éthiques à partir de la confrontation des différents courants intellectuels engagés dans le thème de la justice. Ces deux démarches constituent un point de départ éclairant dans la construction d'une grille de lecture multicritère de la justice, attentive aux échelles et aux acteurs.

La question de la confrontation de différents critères d'analyse est d'autant plus importante dans un contexte de rareté des ressources publiques, puisqu'une politique ou une intervention urbaine se confronte à la nécessité de faire des choix en termes de localisation spatiale et de populations bénéficiaires. Concernant la spatialité de la question de la justice au niveau local, Fainstein (2010) nous rappelle que les choix en termes d'investissements « *e.g, stadiums vs. Housing ; infrastructures vs. Incentives to private developers ; schools vs. Convention centers* » (p.7) et de décisions de localisation (où placer un arrêt de bus ou des logements sociaux, par exemple) sont souvent réalisées par les gouvernements locaux. Concernant les investissements urbains impulsés par l'organisation de méga-événements, d'autres échelles doivent être prises en compte. Aussi, l'échelle nationale revêt une grande importance car de nombreux investissements d'une métropole hôte de méga-événements sont réalisés par les États, pour qui la ville-hôte constitue une vitrine nationale. L'échelle internationale ne doit

pas non plus être négligée car les instances internationales organisatrices, comme la FIFA et le CIO, ainsi que d'autres secteurs puissants tels que le sponsoring, ont également une grande influence sur les décisions des politiques locales.

Les choix en termes d'investissements, limités par la rareté de la ressource publique et par un choix restreint dans l'espace, amènent implicitement les pouvoirs publics à arbitrer et à confronter, par exemple, le critère d'efficacité à celui de la redistribution, ou encore celui de la redistribution à celui de la reconnaissance, etc. Aussi, les effets d'une même politique ou d'un même projet urbain peuvent être jugés différemment selon les critères de justice utilisés dans l'analyse. Le caractère conflictuel de la construction de l'espace urbain est une donnée fondamentale de l'analyse spatiale et se retrouve dans : les décisions de localisation et de distribution des investissements urbains ; les diverses conceptions de la justice ou de la société urbaine désirable (au sein de la société et au sein du monde scientifique) ; les luttes entre les différents groupes sociaux pour être bien situés par rapport aux bénéfices d'un projet.

La construction d'une grille de lecture multicritère de la justice se situe dans le champ des théories « pluralistes » de la justice, qui admettent que les critères de justice dépendent du domaine étudié (Paulo, 2006) et des configurations locales de l'objet d'étude (Souche, 2003). Une approche multicritère ou pluraliste peut prendre deux formes principales : la définition de plusieurs critères au sein d'un même paradigme de la justice ou l'utilisation de plusieurs paradigmes ou « qualités éthiques ». La première forme a par exemple été adoptée par Souche et Raux (2001) dont l'étude de l'acceptabilité du péage urbain (Souche, 2002, 2003 ; Raux et Souche, 2001) a privilégié un cadre d'analyse multicritère au sein du paradigme général de l'équité. Les auteurs montrent que les débats et les conclusions sur l'équité du péage urbain rendent nécessaire une analyse qui tient compte des différentes sortes d'équité. Leur proposition consiste à construire un cadre analytique de l'acceptabilité du péage urbain basé sur la confrontation de :

- L'efficacité économique
- L'équité territoriale (correspond au « principe de liberté » : la société doit garantir partout les droits d'accès aux emplois, biens et services). Il s'agit de la garantie de l'accessibilité.
- L'équité horizontale (correspond au « principe d'égalité des chances » qui relève de l'égalité de traitement entre usagers et notamment du principe usager-payeur).

- L'équité verticale (ou sociale), (correspond au « principe de différence », qui prend en compte explicitement les inégalités sociales et leurs conséquences en matière de transport. Il faut maximiser le bien-être des plus défavorisés). Raux et Souche (2001, p.7) explicitent cette notion de la manière suivante : « *étant donné que, bien souvent, ségrégations sociale et spatiale vont de pair, l'application de ce principe consiste à veiller à ce que la situation (a) des catégories les plus pauvres (i.e, critère de revenu) ou (b) des zones géographiques les moins desservies, soit améliorée* ».

À partir de leur modèle (d'inspiration rawlsienne) appliqué à l'acceptabilité du péage urbain, Souche et Raux (2001, p.8) illustrent le caractère conflictuel des différents critères d'équité, de la façon suivante :

*« L'efficacité économique et l'équité horizontale peuvent chacune entraîner des hausses de tarifs allant à l'encontre de l'équité verticale [...]. Inversement, l'équité verticale exige des mécanismes de redistribution ou de compensation qui remettent en cause l'efficacité économique de la tarification et le principe d'usager-payeur de l'équité horizontale. L'efficacité économique et l'équité horizontale peuvent aussi chacune entraîner des hausses de tarifs allant à l'encontre de l'équité territoriale, en remettant en cause le droit à la mobilité et l'accessibilité aux emplois, aux biens et aux services. Inversement, la préservation de ce droit nécessite des investissements et impose des limites aux tarifs, limites susceptibles de remettre en cause l'efficacité économique de la tarification et le principe d'usager-payeur de l'équité horizontale ».*

L'application d'une analyse se basant sur ces critères de justice comme équité à notre recherche peut s'illustrer par deux exemples. Dans le premier exemple, une nouvelle infrastructure urbaine localisée dans une zone urbaine à bas revenus (A) peut être considérée comme juste sous le critère de réparation ou de redistribution, dans le cas où, par exemple, cette infrastructure entraîne une diminution des inégalités d'accès aux services urbains entre cette communauté à bas revenus et une communauté plus aisée (et déjà équipée) située dans un quartier voisin (B). En revanche, analysé sous le critère d'équité horizontale (garantir le même accès à un bien ou un service pour tous), ce même investissement peut être considéré comme injuste s'il ne bénéficie qu'à une seule et même communauté (A) et exclut une communauté voisine du même quartier (C) aux caractéristiques socio-économiques similaires. Aussi,

l'investissement dans (A) peut être considéré comme juste par rapport à une échelle inter-quartier (car répare en partie une inégalité entre A et B) mais injuste d'un point de vue intra-quartier car (C) se retrouve exclue des bénéficiaires de cet investissement.

Dans le deuxième exemple, prenons un projet de transport collectif représentant un bénéfice ou un progrès pour le plus grand nombre à l'échelle métropolitaine. Celui-ci peut être considéré comme juste selon une vision de la justice basée sur le paradigme utilitariste - qui donne plus d'importance à l'efficacité et à l'efficacités et qui tend à ignorer l'existence de défavorisés et/ou de « sacrifiés » pour se concentrer sur le bien-être du plus grand nombre. En revanche, l'implantation de ce même projet a peut-être exigé l'exclusion de certaines personnes des bénéfices de celui-ci (expropriations de personnes de certaines zones urbaines, négation de la participation démocratique et citoyenne à l'élaboration d'un projet), et certains choix de localisation (trajet des lignes et emplacement des stations, par exemple). Cette obligation d'arbitrage provoque des déséquilibres ou des effets négatifs à être supportés à une échelle intra-urbaine (entre deux zones d'un même quartier, entre deux quartiers d'une même zone ou entre deux zones urbaines, par exemple). Le caractère inégalitaire d'une intervention urbaine (de par la rareté des ressources) semble inévitable, mais, en appliquant par exemple le principe rawlsien de réparation de manière à favoriser les plus démunis, nous pouvons obtenir une autre évaluation de la justice. À une échelle plus resserrée que celle de la métropole, ce même projet de transport peut être considéré comme injuste s'il ne respecte pas, par exemple, le principe du « maximin » (donner plus à ceux qui ont le moins).

Dans ce modèle, le référentiel donné est celui de la justice comme équité car outre le critère d'efficacité, les trois autres critères sont des critères d'équité. Or, d'une part, le critère de l'équité peut être amélioré à l'instar de la vision de Sen (2011) dont l'objectif est l'évaluation des « capacités » : dans notre cas d'étude, les capacités réelles des individus d'utiliser un moyen de transport dépassant les seuls critères de revenus et de localisation géographique (cités dans le cas de l'équité verticale) mais prenant en compte par exemple la capacité des individus à lire un plan et à s'approprier un moyen de transport mis à leur disposition. Ce type d'approche invite également à un jugement plus fin concernant la diversité des individus et des groupes sociaux, et par conséquent leurs besoins différenciés (même à localisation géographique et revenus similaires). D'autre part, diverses approches appréhendent la justice avec d'autres critères que celui de l'équité, en préférant celui de tolérance et d'absence de domination. Aussi des approches telles que celles de Marion Iris Young (1990) ou de David Harvey (1973, 1989, 1992) sont plus focalisées sur le décryptage des relations de pouvoirs et



des coalitions d'intérêts et peuvent également apporter des outils pertinents pour l'analyse de la construction des inégalités socio-spatiales et le maintien des injustices territoriales. Ces dernières, qui prennent en compte la spatialité d'un point de vue conflictuel, relationnel et culturel et sont attentives aux particularités et aux minorités, s'avèrent utiles dans l'étude de la construction de la ville attractive.

Utiliser des critères issus de différents paradigmes impose de classer ces différents paradigmes sous un cadre moral ou éthique. La modélisation des conceptions de la justice proposée par Brennetot (2010) constitue un point de départ. La modélisation de Brennetot n'est pas exhaustive, ni en termes d'auteurs ni en termes de critères de justice. L'auteur a utilisé des auteurs différents de ceux utilisés dans ce travail (mis à part Rawls et Sen). Cependant, nous retenons le concept de « qualité éthique » qui permet un classement de différents critères au sein d'une même conception de la justice, ainsi que le fait de proposer des qualités éthiques élargissant le spectre d'une vision trop centrée sur l'analyse rawlsienne de la justice comme équité. Le tableau 5 présente la modélisation des conceptions de la justice selon Brennetot et apporte des éléments prenant en compte 4 qualités éthiques principales, à partir des principales théories de la justice.

La qualité éthique de la propriété est issue de visions utilitaristes et libertariennes, selon lesquelles un individu doit pouvoir jouir en toute liberté de ce qu'il possède. Il n'y a point de questionnements sur l'origine des biens et avantages dont disposent les individus et la liberté apparaît supérieure à toute forme de redistribution ou de réparation. Cette conception fait évidemment écho au critère d'efficacité économique, ou d'une façon plus générale à l'efficacité d'une politique urbaine en termes de pourcentage de la population bénéficiaire, par exemple.

La qualité éthique de l'équité, bien que non détaillée par Brennetot (2010), peut recouvrir plusieurs dimensions (équité horizontale, équité territoriale, équité verticale). Le principe de l'équité verticale, à l'origine des politiques de redistribution et de réparation, est certainement celui qui a le plus d'implications concrètes dans les politiques urbaines et territoriales. Cependant, l'équité verticale au sens rawlsien peut être enrichie avec les approches d'Amartya Sen (2011) et de Susan Fainstein (2010) qui se proposent d'évaluer une sorte d'« équité réelle », c'est-à-dire la capacité concrète des individus à devenir bénéficiaires

d'une politique, d'un bien ou d'une infrastructure<sup>50</sup>. L'approche de Sen (2011) qui insiste sur les « capacités » des individus s'intéresse déjà à d'autres aspects (culturels ou identitaires, par exemple) qui dépassent les seuls critères socio-économiques.

**Tableau 5 - Une proposition de modélisation des conceptions de la justice**

Qualité éthique	Propriété	Équité	Tolérance	Harmonie
<b>Définition</b>	Tout ce qu'une personne possède en propre (corps, volonté, capacités)	L'accès universel aux libertés nécessaires à la coopération sociale	L'adéquation des différences culturelles et l'absence de hiérarchie entre elles	L'adéquation de la société aux forces qui gouvernent la réalité
<b>Condition pour que la justice soit réalisée</b>	L'autorisation doit être donnée à chacun de réaliser sa volonté en fonction des moyens qu'il possède	La coopération sociale vise le développement universel des libertés nécessaires à son exercice	La justice repose sur la reconnaissance des identités culturelles et sur leur protection contre la domination	L'harmonie subordonne la justice aux forces qui gouvernent la réalité
<b>Ouvrages proposant une vision de la justice compatible avec la qualité éthique en question</b>	Nozick R (1988, rééd. 2008). <i>Anarchie, État et utopie.</i>	Rawls J. (1987). <i>Théorie de la justice.</i>	Walzer M. (1997). <i>Sphère de justice. Une défense du pluralisme et de l'égalité.</i>	Filipo F. (2007). <i>Justice, nature et liberté. Les enjeux de la crise écologique.</i>
<b>Théoriciens pouvant être associés à chaque qualité*</b>	-Friedman David -Hayek Friedrich -De Soto Hernando	-Habermas Jürgen -Nussbaum Martha -Rawls John -Sen Amartya	-Macintyre Alasdair -Sandel Mickael -Taylor Charles	-Marx Karl -Naess Arne -Lovelock James

Source : Brennetot (2010, p.77). \* Liste non-exhaustive.

La qualité éthique de la tolérance – proche de la politique de « différence » chez Marion Iris Young (1990), ou du concept de « reconnaissance » développé par Nancy Fraser (2004) – possède l'avantage de rétablir la prise en compte des rapports de domination et des conflits

<sup>50</sup> Pour illustrer notre propos, nous pourrions citer par exemple les politiques de contrôle policier des bus provenant de la zone nord de Rio de Janeiro (populations à bas revenus) et à destination de la zone sud de la ville (plus riche et touristique). Aussi, une approche de l'« équité réelle » affirmera qu'une évaluation de l'équité est incomplète si elle ne prend pas en compte le caractère dissuasif de cette politique de contrôle des pouvoirs publics, même en admettant que les lignes de bus (en termes d'accessibilité territoriale et financière) répondent au principe d'équité verticale.

entre groupe sociaux. Appliquée à l'analyse de la justice spatiale dans l'espace urbain, ce type d'approche traduit bien les dimensions interactionniste, relationnelle (et/ou relativistes) et conflictuelle de la justice. Selon Young (1990), qui s'attache à définir des groupes affinitaires plus que communautaires, la décision « juste » surgit de la négociation entre les groupes. Cette vision d'une définition par la négociation est pertinente pour l'étude des méga-événements car ces derniers offrent de nombreuses contradictions : court terme vs long terme ; intérêts des élites locales et de la « visitor class » vs besoins des populations locales, notamment des moins favorisées, etc.

La qualité éthique de la tolérance (différence/ reconnaissance) se préoccupe du sort des minorités, des opprimés et des exclus, et invite donc à se préoccuper des acteurs et groupes d'acteurs qui composent l'espace urbain et dont les intérêts divergent. La différenciation et la reconnaissance amènent à une prise en compte des revendications des différents groupes, minorités ou communautés. Cette prise en compte des acteurs peut recouvrir une certaine dimension spatiale et d'échelles, dans le sens où un lieu, un territoire peut contenir un groupe identifié ou défini comme homogène<sup>51</sup>.

Dans une métropole qui répond à la définition de la ville néolibérale, dans laquelle différents groupes s'opposent au sujet de la fabrique et de l'occupation de l'espace urbain, certains groupes d'acteurs, classes sociales et coalitions d'intérêts, cherchent à garder leur position privilégiée dans la société ou à contester leur position défavorable. Ces « groupes affinitaires » sont enclins à faire référence à telle ou telle définition ou tel ou tel critère de justice en fonction de leur position dans la structure socio-spatiale de la société, ou de leur idéologie culturelle et politique.

Par exemple, les pouvoirs locaux et les élites économiques locales ont tendance à adopter un discours à une échelle plus macro et à se préoccuper du développement économique de la ville, et sont donc plus enclins à adopter une vision utilitariste de la justice. En revanche, une personne (et/ou une communauté) expropriée et relocalisée en périphérie de la ville aura peut-être plus tendance à se baser sur une vision de la justice invoquant l'équité ou la tolérance. L'échelle est également plus restreinte en général : « les enfants allaient à l'école à côté », « nous sommes exclus de cette intervention urbaine », etc.

---

<sup>51</sup> Par exemple, les favelas de Rio de Janeiro peuvent offrir une possibilité de catégorisation ou classification en termes de « minorités », les « favelados », habitants des favelas répondant souvent à un certain profil : noirs, pauvres, marginalisés, stigmatisés, etc.

La qualité éthique de l'harmonie, transposée par Brennetot (2010, p.78) à la justice spatiale est formulée de la façon suivante : « *les différences entre territoires sont justes si [...] le principe qui organise le réel est pris en considération (les rapports de production, la nature, etc. [et ;] la justice spatiale est préservée si la puissance publique [...] se plie aux forces qui ordonnent le monde* ». Dans l'étude de cas que propose l'auteur (une analyse conséquente des discours de la presse française), il abandonne cette qualité éthique car : « *aucun titre du corpus ne défend explicitement un dogme combinant universalisme et hétéronomie* » (2010, p.81). Pour notre recherche, en fonction des entretiens semi-directifs réalisés, nous excluons également cette qualité éthique de notre grille de lecture.

Sur la base de la modélisation des conceptions de la justice ou « qualité géoéthique », nous proposons une grille de lecture multicritère de la justice socio-spatiale, réunissant les auteurs et courants abordés dans ce chapitre et se basant sur trois qualités éthiques principales, « propriété », « équité » et « tolérance ».

**La Qualité éthique de la « propriété / efficience »** correspond à l'analyse des critères d'efficacité économique et d'efficience territoriale. Cette première qualité éthique regroupe des visions de la justice utilitariste et libertarienne, au sein desquelles la liberté individuelle et le libre-échange sont des valeurs fondamentales. La transposition du critère éthique à la justice socio-spatiale peut se formuler de la façon suivante : « *Les différences entre territoires sont justes si [...] Elles autorisent les individus, en fonction de leurs capitaux, à occuper les lieux qui correspondent à leurs désirs* » ; « *Les échanges entre territoires sont justes si [...] ils laissent aux individus le droit de tirer profit de l'existence d'avantages comparatifs inégalement répartis dans l'espace* » (Brennetot, 2010, p.78<sup>52</sup>), une politique ou une infrastructure urbaine est juste si [elle se traduit par] le « plus grand bien-être pour le plus grand nombre », et si elle est efficace économiquement. Aussi, selon Fainstein (2010, p.38) : « *to take the example of urban redevelopment programs, it does not matter, according to the utilitarian view, if some people lose their homes, as long as they receive compensation for their loss* ».

**La Qualité éthique de l'équité** peut se décliner en 4 critères principaux.

- a) L'équité territoriale qui correspond au « principe de liberté » rawlsien. Il s'agit de la garantie des droits et des libertés pour tous les individus et inclut le droit à la mobilité

---

<sup>52</sup> Nous nous basons sur une proposition de transposition spatiale des qualités éthiques proposée par Brennetot (2010). Aussi, les phrases typiques comme : « les échanges entre territoires sont justes si » seront repris puis les propositions complétées selon les critères de la justice que nous proposons d'intégrer à notre cadre analytique.

urbaine par exemple. La transposition du critère éthique de l'équité territoriale à la justice socio-spatiale peut se formuler de la façon suivante : les différences et les échanges entre territoires sont justes si... elles (ils) ne nient pas l'accès pour tous aux aménités urbaines (emplois, services, biens, loisirs) ; une politique ou une infrastructure urbaine est juste si ... elle se traduit concrètement par le respect de l'accessibilité de tous les individus ou groupes d'individus aux aménités urbaines. Ce critère invite par exemple à l'analyse des lois et de leur respect envers tous les individus et à l'analyse de la garantie d'une accessibilité universelle aux aménités urbaines.

- b) L'équité horizontale correspond au « principe d'égalité des chances ». La transposition du critère de l'équité horizontale à la justice socio-spatiale peut se formuler de la façon suivante : les différences et les échanges entre les territoire, ou, une politique ou une infrastructure urbaine sont justes si... elles (ils) ne bénéficient pas à des individus ou des groupes d'individus plus que d'autres, et si elles (ils) respectent le principe d'usager-payeur. Dans cette conception de l'équité, il n'est pas envisageable d'imaginer un tarif de service urbain moins élevé pour une certaine catégorie socio-économique.
- c) L'équité verticale correspond au « principe de différence », c'est-à-dire qu'elle consiste en la maximisation du bien-être des plus défavorisés. Ce critère légitime les politiques de redistribution et de discrimination positive. La transposition de l'équité verticale, avec cet impératif de réparation, à la justice socio-spatiale peut se formuler de la façon suivante : les différences et les échanges entre territoires sont juste si.... elles(ils) bénéficient aux individus ou aux groupes d'individus les moins avantagés de la société ; et, une politique ou une infrastructure urbaine est juste si... elle se traduit par une réparation ou une (re)distribution des bénéfices envers les individus ou groupes d'individus les plus défavorisés.
- d) L'équité réelle correspond à une prise en compte de la capacité ou des « capacités » des individus à s'approprier les bénéfices d'une politique ou d'un droit. La transposition du critère de l'équité « réelle » - inspiré de la vision d'Amartya Sen (2011) - à la justice socio-spatiale peut se formuler de la façon suivante : les différences et les échanges entre territoires sont justes si ... elles (ils) prennent en compte les différences entre les individus ou groupes d'individus occupant ces territoires, en termes de capacité à s'approprier les bénéfices de ces différences ou de ces échanges territoriaux, au-delà des seuls critères de revenus et de localisation

géographique ; et, une politique ou une infrastructure urbaine est juste si ... elle se préoccupe concrètement de l'appropriation des bénéfices de celle-ci par des groupes d'individus qui n'en n'auraient pas la capacité. Nous pouvons par exemple penser à des politiques d'informations ou de systèmes signalétiques adaptés aux publics qu'ils sont censés bénéficier ou aider.

**La Qualité éthique de la tolérance** correspond à des paradigmes de la justice se basant sur les concepts de différence (Young, 1990) et de reconnaissance (Fraser, 2004, 1996). D'un côté, la définition négative de la justice de Marion Iris Young peut se traduire de la façon suivante : une politique ou une infrastructure urbaine est juste si ... elle ne constitue, ne produit, ou ne participe pas à l'une des 5 formes d'oppression proposées par l'auteur (l'exploitation, la marginalisation, l'impuissance, l'impérialisme culturel et la violence). D'un autre côté, la conception bi-dimensionnelle de la justice chez Nancy Fraser - proposant une troisième voie à l'opposition entre les paradigmes de reconnaissance et de redistribution, en les intégrant - aboutit en quelque sorte à un critère capable de comprendre les injustices dans leurs dimensions économiques (l'exploitation, l'exclusion économique) et culturelles (domination culturelle, mépris social). Ce critère pourrait se formuler de la façon suivante : une politique ou infrastructure urbaine et les échanges entre territoires sont justes si la redistribution permet la réduction des injustices liées à l'appartenance de classes ou à la condition économique des groupes d'individus, en même temps qu'ils participent à la reconnaissance sociale des différences culturelles, de genre ou ethniques.

Sur la base des différents critères de justice regroupés sous différentes « qualités éthiques » nous présentons la démarche méthodologique de cette thèse.

#### 4) Démarche méthodologique et présentation des entretiens semi-directifs

Le cheminement théorique adopté a amené à la construction d'une grille multicritère de la justice socio-spatiale à travers une démarche qui se veut opérationnelle et qui consiste à « aller chercher » différents critères de justice en fonction de leur pertinence par rapport à la recherche empirique. La « révolution des transports » peut être considérée comme efficace économiquement et bénéficiant à une grande majorité de la population selon une vision utilitariste. Mais, elle est peut être considérée comme injuste si l'on se concentre sur d'autres échelles, comme celle d'une communauté expropriée. La grille de lecture multicritère de la justice proposée permet d'appréhender la fabrique de l'espace urbain dans sa dimension conflictuelle (en termes de représentations, d'aspirations et d'opinions), dépassant l'image de consensus, et de prendre en compte différentes échelles d'analyse.

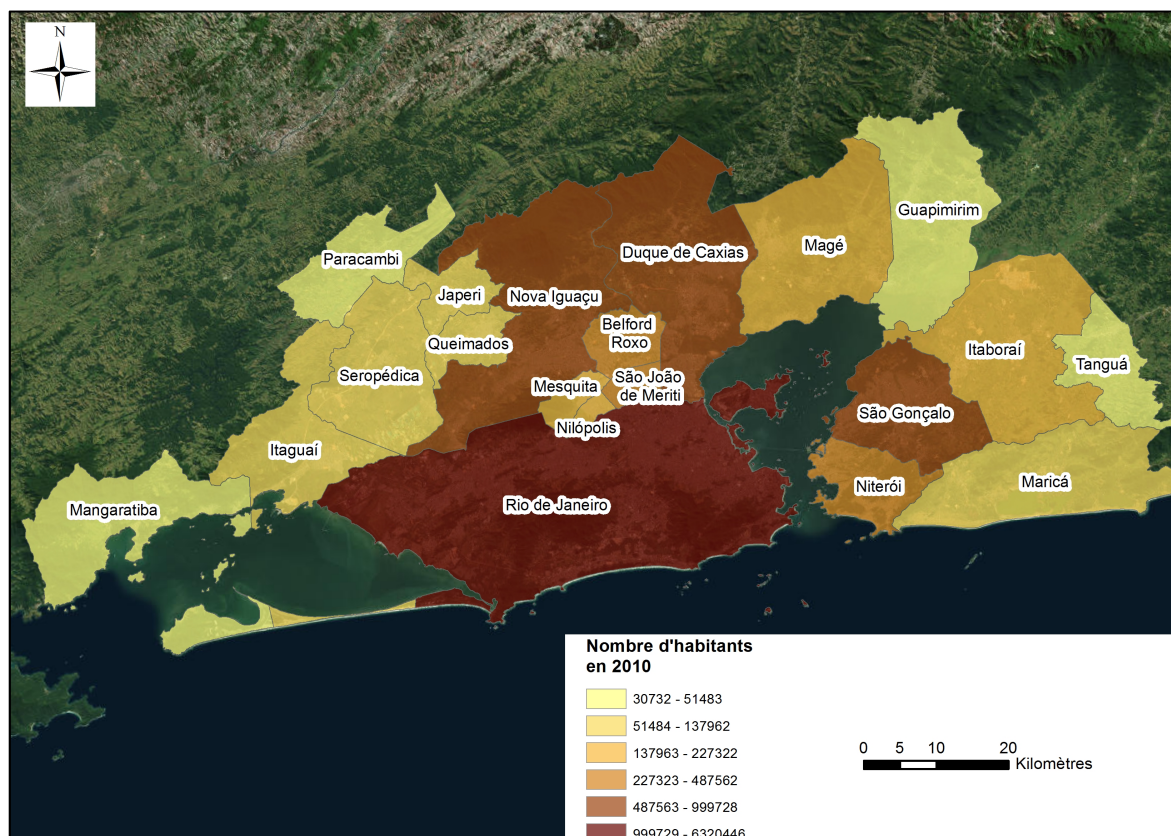
##### 4.1) Les échelles d'analyse de la recherche

Ce travail se base sur trois échelles d'analyse, la RMRJ (Région Métropolitaine de Rio de Janeiro), la ville de Rio de Janeiro, et différents espaces plus localisés (des quartiers, des communautés, des « morceaux de territoire » à l'intérieur de la municipalité de Rio de Janeiro).

La première échelle spatiale d'analyse est celle de la RMRJ qui ne dispose pas d'entité de gouvernement spécifique et dépend des gouvernements de la ville de Rio de Janeiro et de l'État de Rio de Janeiro. La Loi fédérale n°14, de 1973, qui a instauré les premières régions métropolitaines du Brésil, ne prenait pas en compte Rio de Janeiro. Mais en 1974, la Loi n°20 dite « Lei da Fusão », visant à fusionner l'État de Rio de Janeiro et l'État de Guanabara, a incorporé le contenu de la Loi n°14 pour initier le développement de la RMRJ. À sa création, la RMRJ était composée de 14 municipalités, avec un total de 6 462 km<sup>2</sup>. Cette structure politico-administrative régionale s'est ensuite transformée, notamment par l'émancipation de certaines municipalités (comme celles de Petrópolis, Mangaratiba, Itaguaí et Maricá). À partir des années 1990, certains districts deviennent des municipalités de la RMRJ (tels que Belford Roxo, Guapimirim, Queimados, Japeri, Tanguá, Seropédica et Mesquita). En 2015, la RMRJ est composée de 20 municipalités et compte 12 millions d'habitants dont la moitié réside dans la seule municipalité de Rio de Janeiro (voir Carte 1). Les 20 municipalités de la RMRJ sont :

Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Mangaratiba, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, Rio de Janeiro, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica, Tanguá. Cette échelle d'analyse est pertinente pour le système de trains de banlieue et les bus intermunicipaux, car de nombreuses personnes en provenance d'une autre municipalité de la RMRJ viennent travailler dans celle de Rio de Janeiro.

**Carte 1 – Les populations des municipalités de la RMRJ (2010)**



Source : IBGE (2010). Élaboration de l'auteur.

L'échelle de la **municipalité de Rio de Janeiro** concentre la moitié des habitants de la RMRJ et la majorité des nouvelles infrastructures de transport de la ville attractive. Diverses façons d'aborder cette échelle sont possibles, en fonction de l'analyse. La classification la plus simple divise l'espace municipal en zones urbaines (zone Sud, zone Nord, zone Centre, zone Ouest). Ces zones urbaines sont composées également de RA (Régions Administratives), au nombre de 34<sup>53</sup>. Ce découpage territorial est également utile pour l'analyse, car ces zones

<sup>53</sup> Avec celles de la Zone Centre (zone portuaire, le centre, Rio Comprido, São Cristovão et Santa Teresa), celles de la Zone Sud (Botafogo, Copacabana, Lagoa, Rocinha), celles de la Zone Nord (Tijuca, Vila Isabel, Ramos, Penha, Inhaúma, Méier, Irajá, Madureira, Ilha do governador, Anchieta, Pavuna, Jacarezinho, Complexo do



urbaines recourent celles de quartiers spécifiques dont certains ont constitué des terrains d'études de ce travail, à l'instar de Barra da Tijuca, de Jacarepagua (village olympique, projets de BRT et la nouvelle ligne de métro), ou encore des quartiers Centre, Zone portuaire (projet Porto Maravilha et Tramway), le quartier de Santa Teresa (tramway) ou celui de Tijuca (stade Maracanã). Il convient de souligner que les « clusters olympiques » (Deodoro, zone Sud, Barra da Tijuca et Maracanã), c'est-à-dire les 4 zones privilégiées pour l'organisation des JO, ainsi que certains tracés, comme ceux des lignes de BRT, sont également très pertinents pour l'analyse du territoire municipal.

La troisième échelle concerne des **espaces spécifiques** de la municipalité de Rio de Janeiro, outre les « clusters olympiques ». Les communautés étudiées sont celles de Vila Autodromo à côté du lac Jacarepagua et du village olympique ; la favela Metrô Mangueira à côté du stade Maracanã, dans le cluster du même nom ; dans la zone de Recreio au long du couloir de BRT Transoeste, les communautés de Vila Harmonia, Vila Recreio 2, et de Restinga. Menacées par le BRT Transcarioca, les communautés de Campinho (zone nord) et d'Arroio Pavuna (Jacarepagua) ont été également étudiées. Enfin, concernant l'implantation de téléphériques, les favelas de Providência (zone portuaire), Rocinha (zone sud) et le Complexo do Alemão<sup>54</sup> complètent la liste de nos terrains d'études. Les caractéristiques de ces terrains d'études seront détaillées au moment de l'analyse.

#### **4.2) Le travail de terrain, d'entretiens semi-directifs et la production de données**

Plus que l'analyse d'un « avant » et d'un « après » méga-événements à Rio de Janeiro, la méthodologie de cette thèse cherche à appréhender les impacts des projets de transport et des logiques propres à la ville attractive sur la justice socio-spatiale à Rio de Janeiro. Le fait d'étudier des investissements et des projets en cours d'implantation a représenté à la fois une limite (il est plus difficile de monter en généralité sur les effets de projets en cours d'implantation ou récemment implantés) et une richesse (la vérification, avec le temps et la comparaison, de données qui fluctuent et dont la transparence n'est jamais certaine) pour ce travail de thèse. La question de la justice étant étroitement imbriquée aux discours et offrant

---

Alemão, Maré et Vigário Geral) ; et, enfin, celles de la Zone Ouest (Jacarepaguá, Bangu, Campo Grande, Santa Cruz, Barra da Tijuca, Guaratiba, Realengo et Cidade de Deus).

<sup>54</sup> Le Complexo do Alemão est situé dans la zone nord de Rio de Janeiro et est composé de 13 favelas (avec autant d'associations d'habitants, une pour chaque favela).

des outils pour penser les impacts de façon différenciée et multi-scalaire, la démarche qualitative constitue l'élément principal de ce travail pour au moins trois raisons principales.

En premier lieu, l'obtention de données quantitatives, comme les micro-données de l'enquête O-D (Origine-Destination) de 2003 (PDTU, 2003), s'est avérée extrêmement compliquée<sup>55</sup>. Cependant, toutes sortes de données quantitatives déjà traitées sont utilisées et confrontées au long de ce travail (dans la limite de leur accessibilité et divulgation). Par exemple, dans ce travail, les données utilisées à l'échelle de la RMRJ concernent principalement la mobilité avec les deux enquêtes O-D de 2003 et de 2012 (PDTU, 2003 ; PDTU, 2014), ou encore l'IBEU (Indice de Bien-Être Urbain) construit par l'Observatoire des Métropoles, à partir de données de recensement de 2010 (Ribeiro, Gomes Ribeiro (org.), 2013). D'une façon générale, la compilation des données n'a pas été facile, notamment en ce qui concerne l'accès aux données financières et aux détails techniques des projets des investissements liés à la coupe du Monde et aux JO. Aussi, les tableaux du chapitre 3, concernant les investissements à Rio de Janeiro, par exemple, n'ont pas été simplement copiés et sont le fruit d'un croisement de données officielles qui ont évolué au cours du temps. Tenir compte de la fluctuation des données et de la confusion des sources a également constitué une difficulté méthodologique, tout comme l'analyse de différentes données sociales et spatiales qui n'ont parfois pas les mêmes échelles et unités territoriales d'analyse.

En second lieu, l'analyse de notre objet d'étude ne peut pas dissocier les transformations de l'espace urbain (physique et concret) : a) des acteurs qui les ont promu et conçu et qui défendent certains intérêts, ainsi que des personnes directement concernées par ces transformations, b) des pratiques, perceptions, représentations, contestations et discours qui les accompagnent. La grille de lecture de la justice socio-spatiale proposée dans ce chapitre nous amène à l'identification d'impacts différenciés des projets de transport, étroitement liés aux différentes perceptions de ceux-ci en termes socio-spatiaux.

Troisièmement, la déconstruction des consensus imposés par le marketing urbain de la ville attractive et de la « révolution des transports » passe également par la collection et la confrontation de différents discours des acteurs impliqués dans ces processus. La

---

<sup>55</sup> Un important travail en termes de contact et de démarchage avec les personnes susceptibles de nous fournir un accès à ces données, ou plus exactement aux micro-données de l'enquête, a été réalisé. Malheureusement, cet effort s'est soldé par un échec, mais cette difficulté a permis de révéler une certaine opacité des données relatives à la mobilité. Un interlocuteur du bureau d'études à qui l'enquête a été commanditée nous a confié à demi-mot que cette opacité était liée à un intérêt des entreprises de bus.

confrontation de ces différents acteurs se recoupe avec l'opposition entre différents critères de justice et diverses échelles.

Conformément à l'une des hypothèses exposées plus haut, la construction de la ville attractive présente des contradictions en termes d'acteurs bénéficiaires, par exemple, entre les besoins des classes moyennes et aisées vs ceux des classes à bas revenus. Aussi, la méthodologie de cette thèse est qualitative car les objets étudiés concernent non seulement les infrastructures en-soi mais aussi les conflits existants dans ce contexte de transformations urbaines, et donc les discours des différents groupes d'acteurs en lutte pour l'espace urbain. Le paradigme de la justice n'étant pas univoque et les effets des projets de transport n'étant ni neutres, ni isolés (existence d'autres processus à l'œuvre et liés à ces derniers), la captation et la confrontation des discours des différents acteurs impliqués (de façon active, dans le cas d'un membre du gouvernement, par exemple, ou de façon passive à l'instar d'un habitant exproprié par un projet) dans ces transformations urbaines était primordiale.

Les infrastructures de transport et de mobilité urbaine sont souvent étudiées sous l'aspect technique et technocratique (coût et retour sur investissement, nombre de passagers/jour, extension du système). Sans ignorer ces aspects, il s'agit d'appréhender également les implications et impacts politiques, sociaux et spatiaux. En d'autres termes, après nous être demandé quels sont la capacité et le niveau de confort de tel ou tel mode de transport, il s'agit de savoir quelles sont les couches sociales qui l'utilisent ? Quelles sont les externalités négatives de l'implantation des projets (par exemple en termes d'expropriations d'habitants) ? Comment celles-ci peuvent être interprétées selon les différents critères de justice ? De quelle façon ces projets influent-ils sur la structure des injustices socio-spatiales à l'échelle de la RMRJ et de la ville de Rio de Janeiro ?

Ces questions, au-delà du discours officiel, incitent à appréhender les intérêts en jeu derrière la « révolution des transports ». C'est-à-dire se demander par qui, pour qui, où et pourquoi les projets de la « révolution des transports » ont proposé ce système spécifique et pas un autre ? Dans ce contexte de néolibéralisation de l'espace urbain carioca, la « révolution des transports » est orchestrée par les gouvernements locaux avec le concours et/ou l'influence des alliances économiques, immobilières et des entreprises concessionnaires opérant les systèmes de transport collectif.

Quelques éléments qui ont grandement participé à cette démarche méthodologique qualitative sont à souligner, notamment le fait que la thèse se réalise sous contrat de cotutelle entre

l'Université de Lyon 2 et l'Université Fédérale de Rio de Janeiro. Celle-ci a permis de bénéficier d'un accueil privilégié à l' *Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional* (IPPUR) et à l'Observatoire des métropoles qui a été déterminant pour cette recherche, sur plusieurs plans :

- Les cours de doctorat suivis pendant l'année 2013 ont été fondamentaux pour la connaissance de la ville de Rio et du contexte urbain brésilien à travers l'étude de l'histoire de la ville et de sa formation urbaine, de l'évolution de l'industrie automobile - amenant à la meilleure compréhension des logiques socio-spatiales à l'œuvre.

- La participation à un projet de recherche, de 2011 à 2014, au sein de l'Observatoire des métropoles, intitulé « *métropolisation et méga-événements : les impacts de la coupe du monde 2014 et des JO 2016* ». Les résultats de cette recherche ont donné lieu à la publication d'un ouvrage intitulé « *Rio de Janeiro : os impactos da copa do mundo 2014 e das Olimpíadas 2016* » (Garcia Castro, Gaffney et Ramos Novaes, (org.), 2015), dans lequel nous avons co-écrit un article intitulé : « *La question de la mobilité urbaine dans la Région Métropolitaine de Rio de Janeiro : réflexions à partir des projets d'infrastructures pour les méga-événements sportifs (coupe du Monde 2014 et JO 2016)* » (Rodrigues et Legroux, 2015).

- L'assimilation de bases théoriques et analytiques utilisés dans la géographie, la sociologie et la recherche urbaine à l'IPPUR, des connaissances et des analyses accumulées sur l'espace urbain de Rio de Janeiro.

- La participation au comité populaire de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016, qui produit le dossier « *méga-événements et violations des droits humains à Rio de Janeiro* » (version de juin 2014). Ce dossier réunit des informations (actualisées depuis) qui ont initialement été présentées mi-2011 dans un document produit par la plateforme DHESCA (Droits Humains, Économiques, Sociaux, Culturels et Environnementaux). Le document s'intitulait « *rapport pour le droit humain à ville* » et était dirigé par Raquel Rolnik, professeure d'architecture à l'USP (Université de São Paulo) qui a été notamment rapporteuse spéciale du Conseil des Droits Humains de l'ONU pour le droit au logement, pendant deux mandats (de 2008 à 2011 et de 2011 à 2014). Nous avons eu la chance de réaliser nos premières visites de terrain dans le cadre de cette mission les 18, 19 et 20 mai 2011.

La méthodologie qualitative s'organise en trois axes principaux : i) la captation de discours avec la réalisation d'entretiens semi-directifs, la plupart du temps enregistrés, qui permettent de recueillir les opinions et leurs fondements mais aussi de collecter des informations sur les

terrains (le nombre d'habitants dans le cas d'une communauté) ou les projets d'infrastructures (prévisions techniques de tel ou tel mode de transport auprès d'un membre du gouvernement municipal, par exemple) ; ii) l'observation de terrain avec plusieurs séjours longs à Rio de Janeiro (un mois en 2011, six mois en 2012, toute l'année 2013, 4 mois en 2014), permettant de suivre l'évolution des transformations urbaines et l'expérience de plusieurs quartiers. Ces séjours ont permis de connaître et de vivre l'espace urbain au quotidien, en tant qu'habitant, souvent en tant qu'utilisateur des transports publics et parfois en tant qu'automobiliste, et de réaliser les entretiens semi-directifs ; iii) la confrontation de nombreuses données et sources (officielles et non-officielles) concernant les mêmes faits, les mêmes objets ou les mêmes acteurs : des rapports officiels, scientifiques, des données censitaires, des données des enquêtes O-D de 2003 et de 2012, des articles de presse, des informations tirées de blog et de réseaux sociaux. Par exemple, le suivi de presse a été constant de 2011 jusqu'à la fin de la rédaction de la thèse. Les journaux suivis sont variés en termes de culture politique et de lignes éditoriales.

Le profil des interviewés peut se classer en plusieurs catégories. D'une part, nous avons cherché à comprendre les projets de transport par « le haut », c'est-à-dire du côté politico-institutionnel et du secteur privé de transport par bus, se rattachant souvent à une vision de la ville et des impacts de la « révolution des transports » dans leur globalité. Pour le secteur public, des entretiens ont par exemple été réalisés avec le secrétaire municipal des transports (SMTR – Secrétariat Municipal des Transports), des membres de l'AMTU (Agence Métropolitaine des Transports Urbains), de la CBTU (Compagnie Brésilienne de Trains Urbains), du NUT (Núcleo de Terra e Habitação, organe de défense publique de l'État de Rio de Janeiro), du sous-secrétariat de l'économie verte du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro, ou encore un élu à la chambre des conseillers municipaux. D'autres personnes appartenant à d'autres organisations telles que l'ADUT (Association de Défense des Usagers de Transports dans l'État de Rio de Janeiro), l'ANPET (Association Nationale de Recherche et d'Enseignement en Transports), l'ANTP (Association Nationale de Transport Public) et le CORECON (Conseil Régional d'Économie) ont également fait l'objet d'entretiens semi-directifs. Pour le secteur privé, nous avons eu des entretiens avec le directeur de FETRANSPOR et Rioônibus, le directeur du CCO (Centre de Contrôle et d'Opération) du BRT, la responsable du marketing et de la communication à FETRANSPOR, le président et un cadre du groupe concessionnaire *Metrorio*, un cadre de l'entreprise *Petrobrás*, le responsable « communication et marketing » de l'entreprise SuperVia, concessionnaire du

système de trains de banlieue, deux membres de l'entreprise SuperVia (un responsable « communication » et un technicien du téléphérique au morro do Alemão).

Les impacts de la « révolution des transports » ont aussi vocation à être appréhendés par « le bas », c'est-à-dire à travers les personnes, communautés et quartiers touchés directement ou indirectement par la « révolution des transports » de la ville attractive. D'un côté, des habitants expropriés ou menacés de l'être ont fait l'objet d'entretiens semi-directifs dans toutes les favelas et communautés citées plus haut. Parmi eux, il y a des habitants aux activités diverses (commerçants, services), des leaders communautaires et d'association (« Sos Rocinha » et « Rocinha sem fronteiras » dans la favela du même nom, ONG *Raízes em Movimento* au Complexo do Alemão) et les présidents d'association de Vila Autodromo, d'Arrorio Pavuna et du Morro da Providência. Certaines personnes menacées d'expropriation participent parfois de mouvements militants comme le comité populaire de la coupe du Monde et des JO de Rio de Janeiro.

Un troisième groupe moins homogène visait à recueillir des informations diverses sur les projets de transport et les dynamiques socio-spatiales à l'oeuvre dans la ville attractive. Des entretiens ont été menés auprès de professeurs-chercheurs sur les thèmes du transport, de la mobilité urbaine, des méga-événements, dont certains rattachés à l'IME (Institut Militaire d'Ingénierie), au PET/COPPE (programme d'ingénierie des Transports de l'UFRJ), à l'UFF (Université Fédérale Fluminense), à l'UQAM (Université du Québec à Montréal). Le créateur et administrateur du site *mobilize.com*, un documentariste vidéo et militant contre les expropriations et un journaliste du journal *A Nova Democracia* (AND) ont aussi fait l'objet d'un entretien. Sans fournir une liste exhaustive des fonctions et positions des personnes interviewées, il convient d'insister sur le fait que beaucoup de personnes ont plusieurs étiquettes, activités et expériences.

Le tableau de l'annexe 1 est essentiel et présente les profils des 51 personnes qui ont fait l'objet d'un entretien, leurs caractéristiques principales, les zones urbaines concernées, les sujets, projets ou infrastructures concernées ainsi que la date de l'entretien. Les entretiens ont été classés par ID, selon l'ordre chronologique de la passation. La confrontation des données et informations obtenues à travers ces entretiens semi-directifs est fondamentale pour les analyses de la ville attractive et les processus d'injustices socio-spatiales, la connaissance des projets d'infrastructures de transport et de rénovation urbaine, l'appréhension des luttes urbaines à l'oeuvre. Le chapitre suivant fait l'état des lieux de la ségrégation socio-spatiale à

Rio de Janeiro à partir d'une analyse de l'histoire de l'urbanisation inégalitaire de l'espace urbain carioca.

### Chapitre 3 : Un état des lieux de la ségrégation socio-spatiale à Rio de Janeiro : interactions entre le processus historique d'urbanisation inégalitaire et les politiques et infrastructures de transport

Les deux phénomènes principaux de ségrégation, la « favelisation<sup>56</sup> » et la périphérisation, sont le corollaire de stratégies des couches sociales aisées qui - avec le concours de l'État, et alliées à certains secteurs économiques (l'immobilier, le génie civil, l'industrie ferroviaire puis automobile) - ont historiquement réussi à s'accaparer et à orienter les bénéfices des investissements publics afin de se différencier socialement et spatialement. C'est aussi le résultat de l'intensité et de la rapidité de l'urbanisation. Selon Abreu (1996, p.15) : « *le soutien traditionnel de l'État aux intérêts et aux privilèges des classes et des groupes dominants se reflète par une « périphérisation » des classes à bas revenus* ». Les questions des différents modèles de transport et de l'attitude des pouvoirs publics envers les populations à bas revenus (notamment les habitants des favelas) sont essentielles pour comprendre les mécanismes d'accumulation et de ségrégations urbaines.

Dans une première sous-section, nous montrons comment les modèles successifs de transport, de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours, ont activement participé à la formation d'un espace urbain marqué par la ségrégation et l'exclusion urbaine. Nous analyserons tout d'abord l'instauration du système de tramways et du système de trains, en montrant les implications sociales et spatiales de ceux-ci dans l'espace urbain de Rio de Janeiro. Ensuite, nous analyserons le déclin progressif de ces modes de transport sur rails pour décrire l'implantation d'un modèle de transport routier avec la suprématie des secteurs de transport par bus, l'importance de l'industrie automobile et l'explosion du nombre d'automobiles et de motocyclettes dans les métropoles brésiliennes durant les années 2000. Les transports à Rio de Janeiro ont été historiquement dans le sens des groupes sociaux les plus favorisés.

Dans une deuxième sous-section, nous analysons comment les pouvoirs publics, tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, ont fortement participé aux phénomènes de « favelisation » et de périphérisation. Nous concentrerons premièrement notre attention sur l'émergence du problème « favela », puis sur l'attitude des pouvoirs publics à l'égard des favelas sur le long

---

<sup>56</sup> « Favelização » en portugais est un mot, presque devenu un concept, qui a été inventé pour faire référence à l'expansion croissante des favelas dans les espaces urbains brésiliens.



terme, oscillant entre éradication/marginalisation et intégration/urbanisation<sup>57</sup>. Les pouvoirs publics favorisent également directement les couches les plus aisées de la population, par exemple avec de nombreux investissements en infrastructures viaires, qui facilitent l'étalement urbain et la périphérisation.

Enfin, dans une troisième sous-section nous observons la structure socio-spatiale et urbaine de Rio de Janeiro, comme étant le résultat de ces processus de « favelisation » et de périphérisation. Les logiques de ségrégation à l'échelle de la RMRJ et de la ville de Rio ne suivent qu'en partie un modèle centre-périphérie car on note également le resserrement spatial de la fragmentation urbaine.

### 1) Du ferroviaire au « tout-automobile » : le rôle des transports dans la formation d'un espace urbain inégalitaire

Les processus historiques qui sous-tendent l'urbanisation inégalitaire de la ville de Rio de Janeiro sont simultanément le fruit de décisions politiques d'aménagement urbain et d'une pression des catégories les plus aisées pour l'occupation et l'accumulation urbaine. Le concept d'accumulation urbaine passe principalement par un processus de « causation circulaire » (Vetter et Massena, 1981 ; Ribeiro, 2001) selon lequel les investissements et les politiques de transport répondent toujours en premier lieu aux attentes des couches sociales les plus favorisées par le jeu de coalitions d'intérêts qui peuvent évoluer avec le temps. Ce processus est expliqué de la façon suivante par Ribeiro (2001, p.1) : *« D'un côté, la propriété privée de la terre permet aux groupes aux revenus élevés, le contrôle excluant des aires les mieux dotées et les plus valorisées, à travers des processus d'aggrégation et de ségrégation dans l'usage et l'occupation du sol urbain. D'un autre côté, le plus grand pouvoir social et politique de ces groupes leur assure un avantage dans la dispute pour la distribution spatiale de investissements publics dans la ville et empêche que l'excédent généré puisse être récupéré par le pouvoir public via l'imposition immobilière ».*

---

<sup>57</sup> Nous avons eu l'occasion de travailler sur la question du rôle des pouvoirs publics dans les dynamiques de ségrégation urbaine dans un article intitulé « *Rio de Janeiro dans le contexte des méga-événements : le rôle des pouvoirs publics dans la ségrégation urbaine* » (Chetry, Legroux, 2014).

Par exemple, le *bonde*<sup>58</sup> a d'abord favorisé les classes les plus aisées en aidant à l'occupation d'aires urbaines leur étant destinées, tandis que le système de trains a permis de reléguer les catégories populaires en périphérie et de créer la catégorie *subúrbio* - en termes de localisation distante et de dépréciation sociale. Mais, le transport par bonde est largement remplacé par le transport par bus dans les années 1950, alors qu'il n'était, une décennie plus tôt, presque exclusivement utilisé par les classes populaires. Parallèlement, la « fièvre viaire », selon l'expression d'Abreu (1996), répondait désormais aux intérêts des classes favorisées, de l'industrie automobile, du génie civil et du lobby du transport par bus qui ne cessera de s'accroître.

L'ouvrage de Maurício Abreu « l'évolution urbaine de Rio de Janeiro » (1996) nous apporte de nombreux éléments transversaux pour appréhender le degré élevé de stratification sociale provenant de ce processus historique de ségrégation des classes populaires. Nous partageons l'idée selon laquelle la périphérisation ne se réfère pas uniquement à une localisation distante du centre mais également à la non-accessibilité à la consommation de biens et de services urbains dans les aires les moins valorisées. L'idée de périphérisation est également associée à un mode spécifique de production de logements basée sur l'auto-construction et l'occupation illégale de terrains.

### **1.1) Les débuts de l'urbanisation carioca et le développement du transport ferroviaire (du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle aux premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle)**

#### *1.1.1) Le transport ferroviaire*

L'expansion du réseau ferroviaire de trains de banlieue était envisagée conjointement à l'apparition de *bairros operários* (quartiers ouvriers) en périphérie de la ville et est donc liée aux politiques d'éradication des *cortiços*<sup>59</sup> puis des favelas. L'expression *subúrbio* (équivalent de périphérie) à Rio de Janeiro a été très tôt associée aux aires desservies par les trains : « *ouvertes au prolétariat comme l'un des symboles des modifications des relations sociales qui [...] caractérisent les réformes urbaines de Rio de Janeiro* » (Ferreira, 2009, p.5). Mais c'est en partie par l'absence de réelle solution à la question des logements populaires - y

---

<sup>58</sup> Le mot bonde pour désigner le tramway s'est popularisé par son emploi généralisé dans la population carioca. Il tire ses racines étymologiques du système de tickets ou coupons (bonds) que les entreprises vendaient au public pour ne pas avoir des problèmes pour rendre la monnaie.

<sup>59</sup> Au Brésil et au Portugal, un *cortiço* désigne un bâtiment divisé en plusieurs habitations et louées à des familles à bas revenus.

compris en périphérie - que le phénomène de « favelisation » s'est perpétué de façon intense au fil du temps. Rappelant le lien entre la périphérisation et la constitution des réseaux ferroviaires, Ferreira (2009) insiste sur le fait qu'aujourd'hui encore, on utilise à Rio de Janeiro des expressions telles que : *subúrbio da Leopoldina* (faisant référence aux quartiers toujours desservis par la voie ferrée de *Leopoldina*) ou *subúrbio da Central* (faisant référence aux quartiers desservis par la voie ferrée *Central do Brasil*). En 1858, le premier tronçon de la ligne de chemin de fer Dom Pedro II est inauguré et relie la zone bourgeoise de *Santana* à *Queimados* (l'actuel municipe de *Nova Iguaçu*). En 1859, les stations de *São Cristovão* et de *Sapopemba* (actuel *Deodoro*) sont ouvertes, tandis que celle de *São Fransisco Xavier* est inaugurée en 1861 (Abreu, 1996). La même année, le service régulier entre le centre, *Engenho Novo*, et *Cascadura* (au Nord-Ouest par rapport au centre) renforce l'occupation spatiale dans les espaces intermédiaires entre ces deux stations. En 1883, l'inauguration d'une nouvelle ligne de trains, celle du *Ferro Rio d'Ouro* (qui relie la *Quinta Imperial do Caju* au barrage de *Rio d'Ouro*, dans la *baixada fluminense*<sup>60</sup>) favorise l'occupation de *São Cristovão*, *Engenho Novo*, *Inhaúma* et *Irajá*. En outre, en 1886, la *Rio de Janeiro Northern Railway Company* a inauguré sa première ligne entre *São Fransisco Xavier* et *Mirity* (actuel *Duque de Caxias*) et a relié entre elles des zones semi-urbaines préexistantes telles que *Bonsucesso*, *Ramos*, *Olaria*, *Penha*, *Brás de Pina*, *Cordovil*, *Lucas* et *Vigário Geral* (Abreu, 1996). Dans les années 1890, d'autres lignes importantes naissent dans la lignée de ce double processus d'occupation d'espaces périphériques et de stratification sociale, formant une maille ferroviaire non négligeable pour l'époque (voir figure 2).

---

<sup>60</sup> La « Baixada Fluminense » désigne un territoire composé de municipalités situées au nord de celle de Rio de Janeiro, mais dont les frontières ont évolué au cours du temps. La FUNDREM (Fondation pour le Développement de la Région Métropolitaine de Rio de Janeiro), créée en 1975 a défini la baixada fluminense comme étant composé des municipalités de Nilópolis, Duque de Caxias, Nova Iguaçu (comprenant à l'époque Belford Roxo, Mesquita et Queimados/Japeri) et São João de Meriti (Pereira da Silva, 2013). La carte 13 permet de voir cette zone.

Figure 2 - Lignes ferroviaires principales à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle



Source : <http://agenciaspostais.com.br/wp-content/uploads/2014/09/FER-4.-Ferrovias-do-DF-1907.jpg> (consulté le 09/12/2015).

### 1.1.2) Le système de bonde

L'implantation d'un système de bonde à Rio de Janeiro, première ville d'Amérique latine à avoir organisé un service de transport collectif urbain sur rails, est le corollaire de l'insertion du Brésil dans le cycle d'accumulation capitaliste impulsé par l'impérialisme anglais, dans lequel le ferroviaire représentait l'entrée dans le monde industriel. Elle est concomitante à l'implantation d'un réseau de trains de banlieue. Tandis que ces derniers sont destinés aux catégories les moins favorisées (petites classes moyennes ou pauvres), le système de bonde a longtemps répondu aux besoins et attentes des catégories sociales les plus aisées. Le développement conjoint du système de bonde et de l'urbanisation par la création de lotissements et d'infrastructures urbaines a d'ailleurs amené Abreu (1996) à parler d'une véritable association « bonde-lotissement ». En 1868, et après des débuts plus ou moins difficiles<sup>61</sup>, le transport par bonde s'implante plus durablement à Rio de Janeiro, avec

<sup>61</sup> La première tentative d'organiser un transport collectif plus efficace à Rio de Janeiro est à l'initiative d'un médecin anglais, Thomas Cochrane, qui a obtenu, en 1856, une concession du gouvernement impérial pour établir des lignes de véhicules sur rail, le traditionnel bonde. La première ligne fut inaugurée en 1859 et les wagons étaient tirés par des ânes. En 1861, le baron de Mauá, entrepreneur national de chemins de fer assume la

l'inauguration d'une ligne qui connecte la rue *Gonçalves Dias* au *Largo do Machado*, favorisant les classes aisées du quartier central de *Glória*. En 1871, la compagnie *Ferro-carril do Jardim Botânico* a créé une ligne vers le Jardin Botanique de Rio de Janeiro, pour l'aristocratie de *Botafogo*. Cette compagnie a aussi participé à l'implantation des classes les plus aisées autour de la lagune de *Freitas* (communément appelée *Lagoa*), autour de laquelle se trouve aujourd'hui, par exemple, le quartier *Leblon*.

L'année suivante, le gouvernement concède au baron de Drummond l'autorisation de créer une ligne entre le centre et les quartiers d'*Andaraí*, *Vila Isabel*, *Grajaú* et *Maracana*. La compagnie *Ferro-carril de Vila Isabel*, dont le propriétaire est le même baron de Drummond, inaugure sa première ligne connectant le centre à *Vila Isabel* fin 1873. Selon Abreu (1996), le quartier de *Vila Isabel* illustre bien l'association « bonde-lotissement », car le lotissement du même nom a été construit en 1873, par une compagnie appartenant également à Drummond.

En 1883, la compagnie états-unienne *The Rio de Janeiro Street Railway Co* (qui commença à fonctionner au Brésil en 1869) est reprise par des Brésiliens et devient la *Companhia Ferro-Carril de São Cristovão*. À partir de cette période, le réseau de bonde s'étend amplement : une ligne est inaugurée du *Largo de São Fransisco* jusqu'à *São Cristovão*, puis plus tard aux quartiers de *Caju* et de *Tijuca*. Le réseau était destiné à servir les intérêts des élites qui habitaient ces quartiers, avant qu'ils ne subissent une perte de prestige au profit des quartiers de la Zone Sud dans les années 1890 (Von Der Weid, 2004).

L'entreprise *Ferro-Carril de Santa Teresa* a obtenu la concession du « plan incliné » de Santa Teresa en 1872. Et en 1878, diverses entreprises sont autorisées à fusionner, notamment pour une meilleure articulation dans la zone centrale : les compagnies *Locomotora*, *Fluminense*, *Carioca & Riachuelo* et *Santa Teresa* deviennent la *Companhia de Carris Urbanos*, annonçant déjà des phénomènes de concentration dans le secteur. Les compagnies de bonde adoptent des stratégies conjointes avec le capital immobilier et favorisent l'extension urbaine dans certaines zones comme celle de Copacabana.

En 1890, les concessions des compagnies exploitantes sont renouvelées avec l'exigence d'électrification pour toutes les lignes, puis, au début du XX<sup>e</sup> siècle l'entreprise *Light* commence à incorporer d'autres compagnies, comme celle de *Jardim Botafogo* en 1914. Dans le même temps, d'autres compagnies continuent de voir le jour, comme la *Linha Circular*

---

présidence de la *Companhia de Carris de Ferro da Cidade* de la Boavista, introduisant les premières expériences de machines à vapeur (Von Der Weid, 2004).

*Suburbana* de Tramways, pour développer le marché de la périphérie et notamment pour connecter la zone de Madureira avec d'autres zones périphériques (Von der Weid, 2004). Cependant, la stratégie de la *Light*, en rationalisant le système (en organisant les petites entreprises et en reliant les lignes existantes par des lignes intermédiaires) a constitué un réseau de transport collectif urbain et suburbain. Mais, nous observerons que le déclin du transport ferroviaire urbain (trains de banlieues et bondes) intervient et se durcit dès les années 1950.

Ainsi, les compagnies de bonde ont fortement participé à la formation de l'espace urbain de Rio de Janeiro, à partir d'une alliance entre le capital immobilier, foncier, l'État et les élites cariocas (Abreu, 1996). Si les lignes ont été d'abord construites pour les classes les plus aisées, par la suite, celles-ci s'étendent aux quartiers plus populaires de *Santo Cristo*, *Catumbi*, *Gamboa* et *Saúde*. Pour résoudre le problème des différences de pouvoir d'achat, la compagnie avait un système de tarification par segments, afin que le prix du billet soit moins important dans les zones prolétaires. Aussi, même découlant plus d'une stratégie commerciale que d'un intérêt social, ce mode de transport présentait des conditions d'accessibilité qui n'excluaient pas totalement les classes populaires, notamment à partir des années 1920.

### **1.2) De la naissance du modèle routier à sa consolidation**

Nous abordons d'abord la naissance de l'industrie automobile, issue d'une stratégie industrielle nationale qui débuta dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, puis nous analysons l'évolution de l'industrie automobile et le renforcement du modèle routier de mobilité au cours de la deuxième partie du XX<sup>e</sup> siècle, autant pendant la période de la dictature que pendant « l'ère des privatisations » (années 1990). Enfin, nous évaluons dans quelle mesure la période actuelle (depuis la présidence de Lula Ignácio da Silva puis sous celle de Dilma Rousseff) ne représente pas de réelle rupture dans la politique automobile. Ce panorama de l'évolution historique de l'industrie automobile – conjointement au développement du modèle routier de mobilité urbaine et à l'abandon symétrique du transport ferroviaire – permet de mieux comprendre les considérations ultérieures à propos de la structure socio-spatiale de Rio de Janeiro. De la même façon que la relation est établie entre l'urbanisation inégalitaire de l'espace urbain carioca et le développement du transport ferroviaire, nous décrivons ici les impacts du modèle routier de mobilité sur ce même espace.

L'histoire de l'industrie automobile exige d'abord une échelle d'analyse nationale afin de mieux comprendre les tenants et aboutissants de la construction d'un modèle routier de

mobilité. Au moins jusqu'en 1930<sup>62</sup>, le manque d'infrastructure de transport entre les différentes régions du pays était souvent considéré comme l'une des causes du faible taux d'intégration du territoire national (Cano, 1985). En effet, jusqu'aux années 1930, compte tenu de cette faible intégration territoriale nationale, les relations de production capitalistes et industrielles s'étaient peu développées entre les territoires. Ce manque d'infrastructures de transports et de liaisons inter-régionales explique les efforts déployés de façon transversale, après les années 1930<sup>63</sup>, en termes d'implantation d'infrastructures viaires - conjointement à une volonté d'unifier le territoire national.

La première automobile est arrivée au Brésil en 1891 et son propriétaire était le futur « père de l'aviation », Alberto Santos Dumond. Henry Ford, qui prononça : « *l'automobile est destinée à faire du Brésil une grande nation* », installa la première ligne de montage Ford au centre de la ville de São Paulo en 1919. En 1925, General Motors ouvrait sa première usine à São Paulo, et, deux ans plus tard, l'entreprise commençait la construction de l'usine de São Caetano do Sul, tandis que de nombreuses routes se construisaient dans l'État de São Paulo. En chiffres, cela s'est traduit par une hausse de 5 596 à 43 657 automobiles et de 222 à 25 858 camions entre 1920 et 1931 dans l'État de São Paulo (Rouquié, 2006).

En lien avec la crise de 1929, les « révolutionnaires » de 1930 et les dirigeants de *l'Estado Novo* (1937-1945), en dépit de la pensée économique dominante (relayant fortement la théorie des avantages comparatifs) ont choisi de doter le pays d'une industrie propre, dont l'implantation s'est réalisée pendant la seconde guerre mondiale. Déjà, dans les années 1930, Gétulio Vargas posait les bases d'une structure étatique capable de répondre aux attentes de la bourgeoisie industrielle, avec une stratégie de développement par substitution des importations. De fait, depuis 1930, en passant par le premier gouvernement constitutionnel de Vargas (1934 à 1937) puis par le régime de *l'Estado novo* (1937-1945), l'État brésilien vit une période de régulation du régime économique dont l'un des objectifs principaux était l'implantation d'infrastructures de base pour l'industrialisation<sup>64</sup>.

Durant la seconde guerre mondiale, contexte favorable à l'essor industriel brésilien, l'industrie brésilienne de pièces détachées automobiles a connu sa plus grande expansion,

---

<sup>62</sup> Cela expliquerait d'ailleurs en partie pourquoi les industries existantes à l'époque (dépendantes du secteur agro-exportateur de café) étaient tournées vers l'extérieur.

<sup>63</sup> La crise de 1929 était déjà un élément important forçant les économies régionales à se tourner vers le marché interne.

<sup>64</sup> Par exemple, on voit la création du Conseil de l'Eau et de l'Energie (1939), de la commission exécutive du Plan Sidérurgique National (1940), de la commission du Plan Routier National et de la commission de l'entreprise Vale do Rio Doce (1942).

sous la volonté du gouvernement de créer une grande industrie sidérurgique nationale<sup>65</sup>. Préoccupés par la défense nationale, les militaires commencent, dès les années 1940, à jouer un rôle clé en faveur de l'industrie sidérurgique brésilienne, ce qui explique que : « *les liens des multinationales de l'automobile avec les militaires [étaient] encore plus organiques* » (Ludd Ned, 2005). Après la Seconde Guerre mondiale, notamment sous la présidence de Vargas de 1951 à 1954, l'industrie de pièces détachées s'est renforcée avec des mesures de protection de ce secteur (et de l'industrie en général). En 1951, l'Association Professionnelle de l'Industrie de Pièces pour Automobiles et Similaires est fondée, et, en 1952, le gouvernement publie le Plan National de Stimulation de la Production de l'Industrie de Pièces et de l'Implantation Progressive de l'Industrie Automobile. Vargas, fortement influencé par la CEPAL et la théorie de l'Industrialisation par Substitution des Importations (ISI), revînt à la présidence en 1954 en promettant un gouvernement nationaliste, contre l'exploitation du Brésil par des puissances étrangères. En suivant cette logique, Gétúlio Vargas a organisé un transfert de technologies et d'investissements états-uniens pour créer une sidérurgie nationale<sup>66</sup>. À la fin de son gouvernement, Vargas créa la Commission Exécutive de l'Industrie de Pièces Automobiles.

Le président Juscelino Kubitschek (J.K.), intronisé en 1956, a poursuivi les efforts de la stratégie industrielle initiée par Gétúlio Vargas. Suite à son élection, de grandes compagnies sidérurgiques comme Usiminas et Copisa sont créées. Avec le slogan « 50 ans en 5 », et un plan de 30 objectifs, le but était de transformer le Brésil en puissance industrielle, en donnant la priorité à l'énergie et au transport. Sa politique était également orientée vers une « colonisation » du territoire intérieur du Brésil. En effet, outre les efforts en matière d'industries (automobile et d'hydrocarbures), le gouvernement de J.K a été à l'origine de la création de Brasilia, la nouvelle capitale fédérale dont l'objectif était d'occuper et de valoriser, voire reconquérir l'immense territoire national. C'est d'ailleurs durant ces « 50 ans en 5 » que l'on a vu la construction d'importants axes routiers nationaux : Rio de Janeiro - Belo Horizonte, Belo Horizonte - Brasilia, Belém - Brasilia, Brasilia - Acre.

Sur les 30 objectifs du gouvernement, 5 concernaient le secteur énergétique, 7 le secteur des transports et 11 l'industrie de base (Rouquié, 2006). En créant le Groupe Exécutif de

---

<sup>65</sup> Le développement sidérurgique est aussi la conséquence de négociations avec Washington : Rio a échangé son soutien aux USA pendant la seconde guerre mondiale contre le transfert de technologies pour le développement sidérurgique.

<sup>66</sup> Entre 1950 et 1954, on note une augmentation de 70 % de la capacité installée de production électrique (Rouquié, 2006).



l'Industrie Automobile (GEIA), J.K donna l'impulsion nécessaire à l'implantation définitive de l'automobile. Selon Limoncic (1997, p.14) : « *La thèse classique de l'État fort et la bourgeoisie faible [...] a comme explication empirique l'action du GEIA, organe de l'administration parallèle créé pendant le gouvernement J.K, spécifiquement pour implanter des politiques sectorielles, et qui était subordonné au conseil de Développement, dont la fonction était de coordonner le plan de 30 objectifs (le « plano de metas »)* ». La centralité du rôle de l'État, à travers le GEIA, explique en effet cette période proliférante de l'industrie automobile, et le renforcement des liens entre la bourgeoisie industrielle et l'État. En 5 ans (de 1956 à 1961), la production industrielle a augmenté de 80 % au Brésil. La première automobile et le premier tracteur sortirent de l'usine respectivement en 1958 et 1960. En 1960, le Brésil produisait déjà 135 000 véhicules et employait environ 150 000 personnes dans le secteur<sup>67</sup>.

La région de São Paulo, qui possède le plus grand parc industriel automobile d'Amérique latine<sup>68</sup>, a bénéficié de cette industrie dans sa croissance économique et urbaine. La révolution automobile de la décennie de 1950 a apporté à l'État de São Paulo des technologies de pointe, des emplois, une immigration nationale et de nouvelles relations entre le capital et le travail permettant à la fois croissance et renforcement des syndicats de classe.

À l'inverse, l'évolution des voies ferroviaires et de l'industrie navale, déjà en déclin, a été fortement affectée par l'essor de l'industrie automobile et de la dépendance croissante aux hydrocarbures. De fait, plus que l'intégration intermodale des transports, c'est la compétition intermodale qui était stimulée. Le cas du déclin ferroviaire en est un parfait exemple : les systèmes de bonde et de trains suburbains commencent déjà à perdre de l'importance à partir des années 1930. Selon Barat (1998), les rythmes accélérés de croissance urbaine, combinés aux difficultés de remplacement et rénovation des équipements ferroviaires (notamment en raison de la crise du commerce extérieur dans les années 1930, puis par des contraintes liées à la Seconde Guerre mondiale) ont provoqué la dégradation progressive du transport ferroviaire. En milieu intra-urbain, les systèmes de bonde ont été progressivement remplacés par des bus, tandis que la plupart des grandes villes brésiliennes organisent leur espace pour un usage efficace de l'automobile (Vasconcellos, 2005). Le tableau 6 permet de mieux saisir la relative stagnation de l'utilisation des bondes et des chemins de fers entre 1939 et 1951, tandis que celle des véhicules à moteur connaît une croissance sans précédent.

---

<sup>67</sup> A titre de comparaison, l'Argentine produisait 90000 véhicules la même année, la Colombie 800 voitures en 1961 et le Chili 6 615 véhicules produit en 1962 (Combes, 1992).

<sup>68</sup> Aujourd'hui, l'État de São Paulo produit plus d'un million de véhicules par an.

**Tableau 6 - Indice d'utilisation des moyens de transport (1939-1951)**

<b>Moyen de transport</b>	1939	1943	1945	1948	1951
Voies ferroviaires	100	108	111	119	130
Bondes	100	123	123	125	115
Véhicules à moteur	100	83	86	152	300
Navigation	100	116	151	136	220
Transport aérien (1946=100)				146	212

Source : Shapiro, Helen, Engines of growth : the state and transnational auto companies in Brazil, Cambridge University Press (1994), dans Limonic (1997).

La relative précocité des systèmes ferroviaires au Brésil (en comparaison avec le reste de l'Amérique latine) n'a pas entraîné un développement durable de ce mode de transport. En effet, en 1954, le réseau ferroviaire atteignait 32 276 km, mais dans les années 1950, les investissements réalisés dans le transport routier étaient supérieurs à ceux effectués dans le transport ferroviaire (Limonic, 1997). En 1950, les voies ferrées ne transportaient que 25 % du total des marchandises (en volume), contre 40 % pour le transport par navigation et 32 % pour le transport routier (Limonic, 1997, p.104). La période J.K (1956-1961) est celle qui reflète le mieux la priorisation des modes routiers et l'abandon du ferroviaire. Par exemple, l'objectif n°6 du « plan d'objectifs » intitulé « ré-appareillage de voies ferroviaires » n'a été réalisé qu'à 76 % tandis que l'objectif n° 7, intitulé « constructions de voies ferroviaires » n'a été réalisé qu'à 39 %. Au contraire, les objectifs n°8 et n°9 (intitulés « pavement de routes » et « constructions de routes ») ont été largement dépassés, respectivement à 124 et 125 % (Limonic, 1997).

Nous avons décrit le contexte national de la naissance de l'industrie automobile en nous concentrant sur la période 1930-1950. Dans la sous-section suivante, nous analysons l'installation durable du modèle de transport de la dictature à nos jours pour mieux comprendre le poids de l'automobile dans les systèmes de mobilité urbaine au Brésil, et notamment à Rio de Janeiro.

### **1.3) La consolidation de l'industrie automobile et du modèle de transport routier de l'époque de la dictature à nos jours.**

Après le coup d'État de 1964 (et notamment à partir des années 1970), la dictature militaire avait besoin de succès économiques pour rendre plus « légitime » son autoritarisme. Les militaires ont donc mis à profit les liens entre l'industrie d'armement et l'industrie automobile qui s'étaient construits pendant la Seconde Guerre mondiale. Ces liens étaient si forts qu'un

travailleur qualifié pour l'industrie automobile pouvait également travailler sur une chaîne de l'industrie d'armement. Dès 1969, les premières automobiles brésiliennes sont exportées tandis que, 4 ans plus tard, l'entreprise Engesa<sup>69</sup> exportait son premier blindé. Durant cette période, les importations de pétrole représentaient 80 % des nécessités énergétiques du pays. Le modèle d'industrialisation était dépendant d'un pétrole bon-marché, en raison de la constitution de ce modèle routier de mobilité. Aussi, en 1975, peu après le premier choc pétrolier, le Plan National de l'Alcool consistait à organiser la substitution du pétrole par l'éthanol (produit à base de canne à sucre).

Également responsable du succès de l'industrie automobile et de son soutien de la part de l'appareil d'État, le secteur automobile était synonyme d'emploi depuis les années 1970. Une publicité des années 1970 montrant une *Fusca* (Volkswagen) circulant dans le sillon des machines qui ouvraient une route à travers la forêt amazonienne, illustre cette symbiose entre le développement de l'automobile et la volonté politique de dominer l'ensemble du territoire national<sup>70</sup>. Cependant, après le « miracle économique brésilien » (1971-1980), la « décennie perdue »<sup>71</sup> de 1981 à 1990 met en évidence la dépendance du pays au modèle routier. En effet, en 1982, les achats de pétrole absorbaient la moitié des recettes brésiliennes d'exportation. Barat (1975), peu après la crise de 1973, mettait déjà en garde sur les dangers d'une trop grande dépendance au pétrole.

De 1985 à 1990, le gouvernement Sarney (durant la transition démocratique) a été confronté à des taux élevés d'inflation et a lancé les plans Bresser Pereira (1987) et Nóbrega (1988) pour contrôler l'énorme déficit public brésilien. Même en ces temps de crise, le modèle routier de mobilité a continué à croître : 4 400 kilomètres de routes transamazoniennes ont été construits jusqu'aux années 1990. Sous le président Fernando Collor de Mello (1990-1992) puis lors des deux mandats du président Fernando Henrique Cardoso (FHC), de 1995 à 2002 une ample réforme de l'État et de l'économie a été menée, connue sous le nom de l'« ère des privatisations ». Par exemple, FHC a cédé à l'initiative privée la gestion et l'exploitation de divers segments des principales routes fédérales (comme celles qui relient les villes de São

---

<sup>69</sup> Entreprise brésilienne spécialisée dans le secteur de la défense nationale *Engenheiros Especializados S/A*.

<sup>70</sup> Barat (1975, p.478-479) expose un certain nombre de mythes au sein de la culture politique et industrielle qui ont renforcé l'instauration du modèle routier : la croyance qu'un bon gouvernement se doit de promouvoir l'expansion accélérée de l'infrastructure viaire, la croyance que la disponibilité d'infrastructures viaires serait la condition nécessaire (et suffisante) pour promouvoir le développement, la surestimation du rôle du transport viaire comme facteur de modernisation.

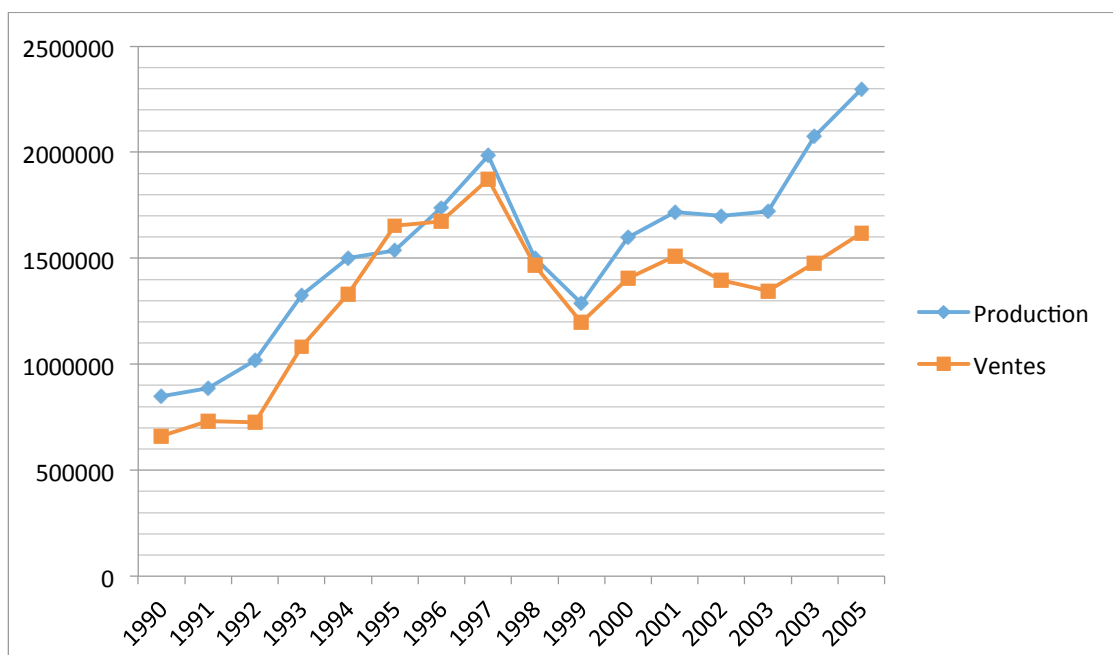
<sup>71</sup> Cette expression n'est pas neutre car en même temps qu'elle désigne une morosité économique, elle semble oublier que c'est également la décennie de la fin de la dictature et de la redémocratisation.

Paulo à Rio de Janeiro et cette dernière à Belo Horizonte), ou encore a privatisé la Compagnie *Rio Doce* en 1997.

La plupart des banques des États fédérés et le système de téléphonie brésilien ont également été privatisés. L'« ère des privatisations » constitue une rupture avec le modèle « à la Vargas » d'un État interventionniste dans l'économie. Deux plans successifs, *Brasil em ação* et *Avança Brasil*, étaient fortement orientés vers la planification d'infrastructures viaires, notamment l'extension d'importantes routes nationales, mais aussi, avec des améliorations des ports, des voies fluviales, du ferroviaire et de l'énergie.

Parallèlement, la conjoncture internationale de l'industrie automobile durant les années 1990 (saturation des marchés des pays « développés » et intensification de la concurrence) ont fortement favorisé la restructuration productive de l'industrie automobile brésilienne (Rosa de Almeida, Ferraz, Mercês et al. 2006). Selon eux, l'industrie automobile internationale s'est fortement globalisée avec des processus de concentration productive (via fusions-acquisitions etc.). En ce sens, la stratégie d'ouverture du marché brésilien des années 1990 s'est avérée être en phase avec la restructuration du secteur automobile au niveau international. Par exemple, en raison d'un premier accord d'intégration économique au début des années 1990, les exportations brésiliennes vers l'Argentine ont augmenté de 131 % entre 1991 et 1992 (Rosa de Almeida et al. 2006, p.137). Au niveau interne, les ventes croissent à nouveau à partir de 1993 (deuxième accord « automoteur » qui organise une baisse de 10 % dans le prix des voitures). Aussi, en 1993, les ventes à l'exportation augmentent de 48 % par rapport à l'année précédente, permettant d'atteindre 839 836 véhicules exportés en 2005. Simultanément, les ventes de véhicules importés passent de 115 000 en 1990 à 184 358 véhicules en 1994, représentant cette dernière année, 13,4 % du total des ventes internes au Brésil (Rosa de Almeida, Ferraz, Mercês et al. 2006, p.137). Atteignant des sommets en 1994 et 1998 (avec respectivement 364 748 et 343 833), les ventes de véhicules importés ont baissé depuis les années 2000 pour atteindre 85 146 véhicules en 2005. La figure 3 permet de saisir l'importance des années 1990 et du début des années 2000 dans l'explosion du modèle automobile en termes de production et de ventes.

**Figure 3 - Production et ventes d'automobiles et de véhicules légers de 1990 à 2005**



Elaboration propre. Source : Anúario Estatístico da indústria automobilística brasileira, 2005; Associação Nacional dos Fabricantes de veículos automotores (ANFAVEA), tabelas estatística, 2005; dans (Rosa de Almeida, Ferraz, Mercês et al. 2006, p.139).

La diminution de la production et de la vente de véhicules observée entre 1997 et 2000 au Brésil serait due à plusieurs facteurs externes et internes : la crise asiatique, la crise russe en 1998, la dévalorisation du R\$ en janvier 1999. En effet, le gouvernement fédéral brésilien a adopté une politique économique de rigueur (restriction des crédits et augmentation des taux d'intérêts) pour faire face à l'instabilité provoquée par la crise asiatique (Calandro, 2000).

L'automatisation de la production et l'augmentation de la productivité ont permis de minimiser, au fil du temps, les impacts de l'industrie automobile sur l'emploi. En 1977, l'industrie automobile employait 111 514 personnes pour la production de 921 193 véhicules automoteurs ; en 1997, le nombre de personnes employées par le secteur est passé à 104 941, pour un total de véhicules produits de 2 069 703 (Rosa de Almeida, Ferraz, Mercês et al. 2006, p.143). Pourtant, le facteur emploi est toujours fréquemment cité pour défendre l'industrie automobile et soutenir la vente d'automobiles, justifiant les aides gouvernementales au secteur. En ce sens, l'industrie automobile, notamment en termes d'augmentation de la flotte de voitures, connaît une véritable explosion depuis les années 2000.

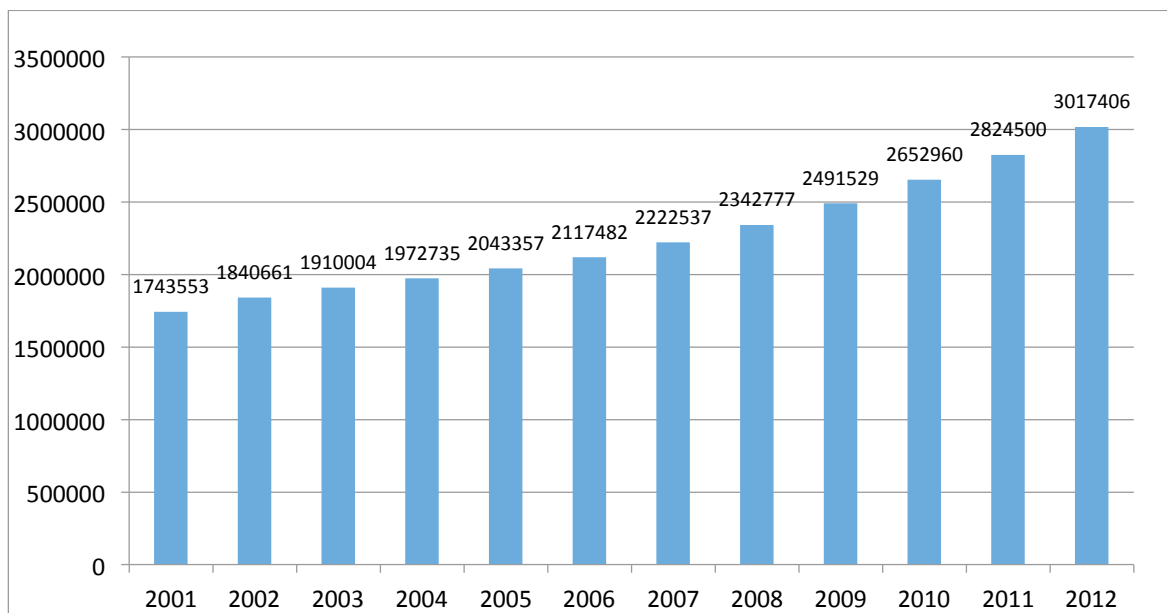
La période Lula et Dilma Roussef représente la consécration de l'automobile, saturant les systèmes de mobilité des villes brésiliennes. On voit également durant cette période l'apparition massive des motocyclettes. Barat (1975, p.480) identifiait déjà « *l'importance exagérée imputée à l'industrie de véhicules automobiles comme facteur de dynamisme économique* ». Les années 2000 se caractérisant par une démocratisation du marché de l'automobile et de la motocyclette, ne semblent pas montrer de rupture avec cette croyance. Au contraire, l'importance de l'industrie automobile et la préférence pour le mode de déplacement individuel se sont accentuées durant cette dernière décennie. La présidence de Lula Ignácio da Silva de 2003 à 2011, puis celle de Dilma Roussef (depuis 2011) représentent une « démocratisation » sans précédent de l'accès au véhicule individuel motorisé.

De fait, depuis les années 2000, la stratégie de l'industrie automobile brésilienne visant à la production de petites cylindrées (le fameux moteur « 1.0 ») a entraîné la généralisation de l'automobile comme moyen de transport. Les entreprises étrangères ont également fait des efforts pour produire des véhicules « low-cost » adaptés à la demande locale. À ce titre, les véhicules fonctionnant au bio-carburant représentaient 21 % des ventes totales en 2004 (Rosa de Almeida, Ferraz, Mercês et.al, 2006). En 2004 et en 2005, 2,2 millions de véhicules par an ont été produits. L'augmentation du nombre d'automobiles se réalise dans une conjoncture économique favorable, avec la baisse des prix de biens importés, une plus grande distribution de revenus, et, surtout, un certain nombre de mesures fiscales, de la part du gouvernement, en faveur de l'industrie automobile.

De 2001 à 2012, le taux de motorisation des municipalités brésiliennes de plus de 500 000 habitants est passé de 18,5 à 31,9 auto/100hab (Ribeiro et Rodrigues, 2013). Sur la même période, dans les 15 régions métropolitaines les plus importantes du pays, la flotte automobile a augmenté de 11,4 millions, soit de 90 %. Avec une augmentation de 73 % de sa flotte automobile (soit 1,2 millions de véhicules en plus) entre 2001 et 2012 (voir figure 4), la RMRJ a connu l'évolution la moins forte en comparaison avec les autres métropoles brésiliennes – dont dix ont connu une augmentation de plus de 100 % (voir figure 5).

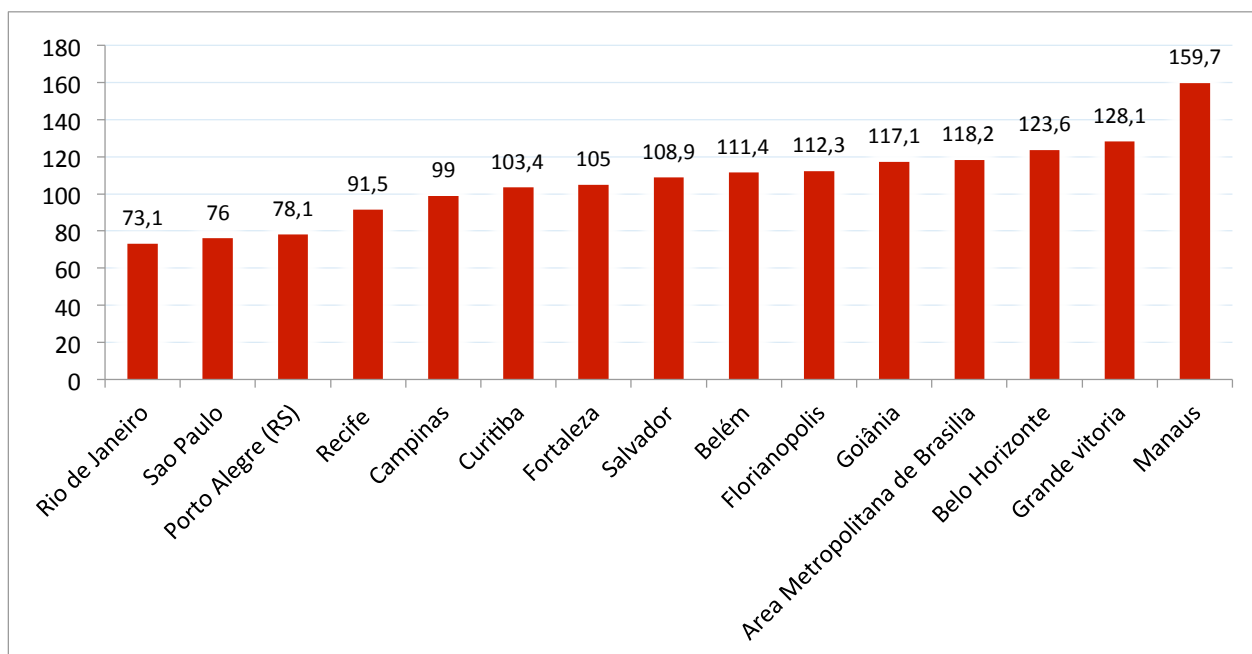
Au niveau de la municipalité de Rio de Janeiro le taux de motorisation automobile était de 355 véhicules pour 1 000 habitants. Il s'agit d'un taux inférieur à d'autres municipalités telles que Curitiba, Belo Horizonte ou São Paulo dont les taux s'élèvent respectivement à 757, 618 et 592 véhicules pour 1 000 habitants (Moreira et Dourado, 2013).

**Figure 4 - Évolution de la flotte automobile de la RMRJ entre 2001 et 2012 (en millions)**



Source : Ribeiro et Rodrigues (2013).

**Figure 5 - Croissance de la flotte automobile des 15 régions métropolitaines brésiliennes (en %) (2001-2012)**



Source : Ribeiro et Rodrigues (2013), à partir de données du RENAVAN (Registro Nacional de Veículos Automotores) et du DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito).

Outre l'augmentation significative du nombre d'automobiles dans les principales régions métropolitaines brésiliennes, ces dernières ont aussi connu une croissance exponentielle du nombre de motocyclettes, et notamment dans la dernière décennie. En effet, sur les

20 621 242 motocyclettes fabriquées au Brésil entre 1975 et 2011, 14 882 235 (soit environ 72 %) ont été produites de 2002 à 2011 (Moreira et Dourado, 2013). La plus grande accessibilité à la motocyclette en termes de prix, relativement plus bas que ceux de l'automobile, ainsi que les avantages en termes de circulation et de stationnement, ont fait de ce mode une alternative pour fuir des congestions de trafic de plus en plus pénibles et qui touchent la plupart des autres modes (bus, vans, automobiles). Aussi, les économies en termes de temps de transport sont également un facteur de poids dans le choix de ce mode de transport individuel. Dans la RMRJ, entre 2001 et 2012, le nombre de motocyclettes a été multiplié par quatre, passant, en termes absolus, de 98 000 à 472 500 véhicules<sup>72</sup>. Cependant, la vulnérabilité de ce mode de transport, en termes d'accidents, est très élevée. Selon Vasconcellos (2008), il s'agirait d'un désavantage social de l'usage de la moto comme mode de transport : le nombre d'accidents mortels de conducteurs de motocyclettes dans la RMRJ est passé de 725 en 1996 à 6 970 en 2006. Entre 2000 et 2011, les familles de 153 000 motards décédés et de 534 000 autres devenus invalides ont été indemnisées, ce qui montre qu'outre une augmentation du nombre de morts, le nombre de victimes (qui représentent également un poids en termes de dépenses publiques) est très élevé.

Le développement d'un modèle de mobilité basé sur la route – résultant d'une alliance urbaine comprenant les élites urbaines, les classes moyennes et aisées, l'industrie automobile et les différents niveaux de gouvernement – va avoir des effets sur la forme que prend l'espace urbain carioca et ses inégalités socio-spatiales. Aussi, à mesure que le modèle routier (l'automobile pour le transport individuel et le bus qui devient prédominant dans le transport collectif) se renforce durant cette longue période, on observe corrélativement une périphérisation et une extension croissante de la tâche urbaine. La sous-section suivante va permettre de focaliser l'attention sur les processus de « favelisation » et de périphérisation qui expliquent la formation de l'espace inégalitaire carioca, en se concentrant d'abord sur l'attitude des pouvoirs publics en termes de politiques d'occupation de l'espace et de distribution d'infrastructures et de services urbains.

---

<sup>72</sup> Données obtenues auprès de l'*Observatório das Metrópoles*, à partir du *Registro Nacional de Veículos Automotores* (RENAVAN), du *Departamento Nacional de Trânsito* (DENATRAN).



## 2) Le rôle des pouvoirs publics dans les ségrégations socio-spatiales au travers des phénomènes de « favelisation » et de périphérisation

Cette sous-section a pour but d'analyser le rôle des pouvoirs publics dans les processus de ségrégations socio-spatiales dans la ville de Rio de Janeiro. Il s'agit de montrer comment les politiques gouvernementales ont favorisé, sur le long terme, les phénomènes de « favelisation » et de périphérisation. Le premier terme se réfère à la croissance des favelas tandis que le deuxième se réfère autant à l'extension territoriale de la ville de Rio de Janeiro qu'à la différenciation entre quartiers ou zones urbaines en termes d'infrastructures et de services publics.

Dans cette sous-section, on désigne les pouvoirs publics par les deux niveaux les plus locaux des 3 niveaux de gouvernement existants au Brésil (L'État fédéral, les États fédérés, les Municipalités). Dit autrement, nous nous basons principalement sur la politique de la municipalité de Rio de Janeiro et de l'État de Rio de Janeiro. Par exemple, les analyses remontant à la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, se réfèrent exclusivement à des politiques menées par le pouvoir municipal, pour le territoire de la ville de Rio de Janeiro puisque la RMRJ n'existait pas. En revanche, certains aspects concernant les politiques d'infrastructures viaires, par exemple, peuvent concerner l'État de Rio de Janeiro, notamment à partir de la Constitution fédérale de 1988 qui a permis une décentralisation et une plus grande autonomie des États fédérés.

Le rôle des pouvoirs publics sera analysé en trois temps. Tout d'abord, en tant qu'introduction aux processus de « favelisation » et de périphérisation, nous analysons l'émergence du « problème favela » vs la valorisation de certains quartiers, ou l'invention de la « zone Sud » contre le « Subúrbio ». Ensuite, nous élargissons l'analyse de l'attitude des pouvoirs publics à l'égard des favelas sur le long terme, constamment tiraillée entre urbanisation / intégration vs éradication / marginalisation. Enfin, nous analysons en quoi les politiques publiques des gouvernements successifs, sur le temps long, ont joué un rôle majeur dans les circuits de l'accumulation urbaine, c'est-à-dire qu'elles ont favorisé les couches les plus aisées de la société. Ceci est illustré plus spécifiquement par une analyse des interventions et politiques urbaines au service du modèle routier de mobilité et des propriétaires d'automobiles.

## 2.1) Le rôle des pouvoirs publics dans l'émergence du « problème favela » ou l'invention de la zone Sud contre le « Subúrbio »

Les particularités topographiques de Rio de Janeiro ont toujours pesé sur la formation de son espace urbain (Abreu, 1996). La ville est entrecoupée de deux baies (*Sepetiba* à l'ouest et *Guanabarra* à l'est) et de trois grands massifs, dont celui de *Tijuca* qui abrite la plus grande forêt urbaine au monde. Le territoire carioca est également parsemé de « morros » (mornes ou collines), de lagunes et de zones marécageuses. La première phase d'expansion accélérée de la tâche urbaine aurait eu lieu de 1870 à 1902 (Abreu, 1996), mais le caractère inégalitaire de l'urbanisation à cette période a évidemment d'autres facteurs explicatifs que ceux proprement topographiques : la rapidité de la transition urbaine et l'attitude des pouvoirs publics, comme l'absence de politiques adéquates de logement. Du milieu des années 1850 au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'habitat populaire était encore central et prenait la forme de *cortiços* localisés dans la zone portuaire ou à sa proximité, centre économique de Rio de Janeiro à l'époque. Entre 1870 et 1930, la position de Rio de Janeiro, alors capitale fédérale, a pour effet d'attirer de nombreuses populations (ce qui est également le corollaire de l'abolition de l'esclavage) consacrant les débuts de la crise du logement à Rio de Janeiro. Selon Ribeiro (1997), les *cortiços* sont le réflexe du capital immobilier – qui est en partie le réflexe des excédents de l'activité caféière, réinvestis dans le milieu urbain. Les propriétaires fonciers, la noblesse, les professions libérales et les commerçants promeuvent ce type de logements qui se caractérisent par l'entassement et/ou l'agglomération des travailleurs.

Mais, les *cortiços* (demeures anciennes, détériorées et divisées en logements étroits) deviennent peu à peu les symboles d'une impureté urbaine et morale que les pouvoirs publics cherchent à contrôler. En effet, avec la multiplication des épidémies, les mauvaises conditions sanitaires de la ville se retrouvent au centre des préoccupations gouvernementales et signent la fin des *cortiços* (voir figure 6).

Figure 6 - Un cortiço de Rio de Janeiro au début du XX<sup>e</sup> siècle



Source : <http://acertodecontas.blog.br/artigos/os-passos-de-pereira-nos-trilhos-da-modernizacao/> (consulté le 10/12/2015).

La pensée politique, guidée par un idéal d'embellissement de la ville, s'inspire de la rénovation haussmannienne de Paris à l'instar de la réforme Pereira Passos, du nom du maire de Rio de Janeiro à l'époque qui, en 1903 puis en 1906, met en œuvre diverses politiques d'hygiène publiques dont l'une des mesures phares est l'éradication des *cortiços* - qui explique et illustre bien le début de la « favelisation » et de la périphérisation des couches populaires, conjointement aux projets de transport et d'infrastructures urbaines.

De fait, l'éradication de ce type de logement a poussé les habitants soit à se réfugier sur les pentes de mornes (*morros*) des régions centrales, soit à vivre en périphérie. Ces réformes urbaines ont provoqué la démolition de divers immeubles et leur remplacement par des bâtiments plus modernes. Dans cette volonté de rationalisation et d'hygiène urbaine, on note notamment l'élargissement d'avenues principales : les rues *Estácio de Sá*, *Frei Caneca*, *Assembléia*, *Uruguayana*, *Carioca*, *Visconde do Rio Branco* sont élargies à 17 mètres ; et celles de São Joaquim (actuelle Marechal Floriano) et *Visconde Inhaúma* à 24 mètres. L'embellissement des points centraux est également entrepris : par exemple la place XV, le *largo da Glória*, le *largo do Machado*, la place *São Salvador* et la place *Tiradentes* (Abreu, 1996).

Cette pression sur l'occupation du centre - et l'expulsion des couches sociales les plus pauvres qui en découle - inaugure le processus de « favelisation », dont l'actuel *morro da Providência* est un emblème. Né au début du XX<sup>e</sup> siècle en pleine zone portuaire, le *morro da Providência* s'appelait au départ *morro da favela*, du nom d'une plante du Nordeste qui est par la suite devenu un substantif pour désigner ce type d'occupation. Du fait de l'expulsion des classes défavorisées des zones de la ville considérées comme nobles et d'une forte immigration, les favelas regroupaient déjà, dans le milieu des années 1920, plus de 100 000 habitants (sur 1,2 millions en 1925), soit environ 9 % de la population totale de la ville. Comme les *cortiços*, les favelas deviennent vite un problème de par leur croissance et les préoccupations grandissantes des classes dominantes à l'égard de ce type d'occupation<sup>73</sup>.

Les processus d'auto-ségrégation ou d'auto-isollement des populations aisées, dont on voit les prémises dès la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, sont totalement à l'œuvre au début du XX<sup>e</sup> siècle. Les investissements urbains qui transforment le centre de Rio de Janeiro dans la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle ne bénéficient pas aux catégories les plus favorisées uniquement dans le centre. En effet, une fois les zones centrales saturées, la création de zones réservées aux classes aisées s'éloigne toujours un peu plus du centre traditionnel. Ces dernières, en quête de nouveaux territoires (cherchant à se démarquer et à se séparer physiquement des modes et des aires de logements les plus populaires), sont fortement privilégiées par les pouvoirs publics dans leur stratégie d'occupation de nouvelles aires. Par exemple, de 1909 à 1910, le quartier de Copacabana (alors peu peuplé) recevait déjà un réseau d'assainissement, indice d'une alliance déjà consolidée entre les classes aisées, le secteur immobilier, et les gouvernements locaux (par la localisation de ces choix d'investissements urbains et par les différences notoires entre la provision en services urbains entre les zones riches et les zones pauvres).

Un facteur politique qui vient renforcer ces dynamiques de stratification sociale et spatiale de l'espace urbain carioca au début du XX<sup>e</sup> peut être attribué à la proclamation de la République à la fin du siècle précédent, qui a insufflé de la modernité pour la ville de Rio de Janeiro. Selon les mots de Cardoso (2010, p. 80) : « *le début du XX<sup>e</sup> siècle marque l'entrée de Rio de Janeiro dans un processus de spécialisation spatiale dans le moule d'une urbanisation spécifiquement capitaliste et moderne, avec la division de son espace urbain en aires*

---

<sup>73</sup> Comme nous aurons l'occasion de le développer plus amplement en aval, les favelas n'ont cessé de croître jusqu'à nos jours et constituent une composante majeure de l'espace urbain carioca.

*fonctionnelles de commerces, de services et résidentielles de classes riches et pauvres, ségréguées spatialement* ». Abreu (1996) défend cette idée en affirmant que la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle est une époque de grandes transformations, notamment motivées par le besoin d'adapter la forme urbaine pour la création, la concentration et l'accumulation du capital. Cette concentration s'exprime socialement et spatialement par le biais de mécanismes de ségrégation, avant tout résidentielle : « *Trains, subúrbios et populations à bas revenus sont devenus des synonymes auxquels s'opposait l'association bonde-Zone Sud / style de vie « moderne »* » (Abreu, 1996, p.52). Le quartier de Copacabana illustre ainsi parfaitement l'occupation urbaine par les classes aisées cherchant à se différencier spatialement et socialement, ces dernières recevant l'appui des pouvoirs publics.

On peut parler d'une véritable invention de la « Zone Sud », qui se construit par opposition au « subúrbio » dont le sens donné à Rio de Janeiro au début du XX<sup>e</sup> siècle est clairement associé aux zones appelées les « quartiers ferroviaires », dépréciées socialement et abandonnées des pouvoirs publics (Cardoso, 2010). La « Zone Nord » s'oppose également à la « Zone Sud » et est occupée par des classes moyennes au train de vie plus modeste, dont les maisons contrastent avec les appartements qui émergent par exemple à Copacabana. La relation entre l'implantation de catégories favorisées et le développement du tramway est éloquent dans le cas du quartier de Copacabana dont l'occupation effective ne s'est concrétisée qu'avec l'installation d'une ligne de tramway en 1892. Avec les réformes de Pereira Passos (1903 et 1906) le quartier bénéficie également de la construction de *l'Avenida Atlântica* et de l'ouverture d'un nouveau tunnel.

Ainsi, de 1906 à 1930, ce sont deux tendances contradictoires qui sont à l'œuvre : d'un côté les gouvernements, qui représentent les classes dominantes, continuent leurs efforts pour améliorer la rénovation centrale et l'embellissement de la Zone Sud ; de l'autre, les industries se multiplient et s'étendent aux *subúrbios*, ce qui correspond également au développement ferroviaire sur la période. Cependant, si l'espace urbain a tendance à s'étendre considérablement, compte tenu de la forte augmentation démographique qui a eu lieu dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle<sup>74</sup>, et de la concentration des activités et des emplois de la zone centrale, le phénomène de « favelisation » n'a eu de cesse de croître jusqu'à nos jours.

---

<sup>74</sup> De 1930 à 1950, la population carioca passe de 1 400 000 à 2 500 000 habitants (Abreu, 1996).

## 2.2) L'attitude des pouvoirs publics à l'égard des favelas sur le long terme (urbanisation / intégration vs éradiction / marginalisation).

Avant d'analyser la tendance longue de l'attitude des pouvoirs publics à l'égard des favelas, soulignons que la « révolution de 1930 » constitue une rupture avec les décennies précédentes en termes d'avancées sociales pour des catégories jusque-là ignorées. Le gouvernement de Vargas (institué en 1930) favorise par exemple les classes prolétaires avec une série de lois travaillistes (salaire minimum, journée de 8 heures, repos hebdomadaire, congés payés) et adopte une politique paternaliste et redistributrice à l'égard de ces couches sociales, qui perdura jusqu'en 1964. Selon Abreu (1996), la période qui s'étend de 1930 à 1964 peut se diviser en trois phases. Durant la première (1930-1939), les pouvoirs publics tentent de satisfaire différents segments de la société. La deuxième (1929-1945) symboliserait la consécration de la bourgeoisie industrielle qui acquiert une position de force. Enfin, la troisième phase (1945-1964) serait celle de la consolidation de la bourgeoisie industrielle, conjointement au développement du secteur financier. Analysée de façon transversale (bien que non-exhaustivement), l'attitude des pouvoirs publics à l'égard des favelas (ou des populations à bas revenus en général) au cours du XX<sup>e</sup> siècle oscille entre deux postures dichotomiques : on voit l'alternance entre des politiques de marginalisation et d'éradiction et d'autres tendant à urbaniser, intégrer et régulariser.

En 1937, faisant écho aux réformes de *Pereira Passos* du début du siècle, le *código de obras* (document dont l'objectif était la réglementation de l'usage du sol et de la construction à Rio de Janeiro) exige l'élimination des favelas avec, en contrepartie, la construction de logements populaires tels que les « parcs prolétaires ». Or, sous la pression démographique combinée à la concentration spatiale des aires d'emplois et de services, et surtout en raison d'une incapacité des pouvoirs publics à régler la question du logement, le phénomène de « favelisation » ne faiblit pas. Au contraire, puisqu'entre 1950 et 1960, le nombre d'habitants en favelas est passé de 170 000 à 335 000 habitants (Brum, 2013). En 1960, 32 % des favelas et 33 % des *favelados*<sup>75</sup> se situaient dans la zone de Leopoldina (globalement le long de l'Avenida Brasil). Puis suivaient par ordre d'importance, les zones Centre-Tijuca (18 et 23 %), Sud (22 et 20 %), Central do Brasil (20 et 18 %) (Abreu, 1996). Durant les années 1950-1960, les favelas sont présentes dans des zones relativement centrales et la solution des pouvoirs publics est majoritairement celle de l'éradiction. De fait, de 1962 à 1965, 27 favelas

---

<sup>75</sup> Le mot « favelado » désigne un habitant de favela. La dimension symboliquement dépréciative et faisant partie également des rapports cariocas en termes de différenciation sociale lui donne réellement tout son sens.

sont détruites, représentant 6 875 logements et l'expulsion de 41 958 personnes (Valladares, 1980). Problème ancien, la plupart des favelas éradiquées se trouvaient dans les zones centrales et représentaient un obstacle au développement immobilier et aux besoins des élites urbaines, en quête de distanciation sociale. Les 7 720 logements qui avaient vocation à remplacer les favelas éradiquées étaient des ensembles résidentiels localisés en périphérie, dans des zones distantes et dépourvues d'infrastructures (Cardoso, Nunes et Araujo, 2007).

Avec le début de la dictature en avril 1964, l'autoritarisme et le centralisme de l'État ont des impacts sur les politiques urbaines qui se durcissent à l'égard des favelas<sup>76</sup>. En 1968, le régime militaire prône l'éradication des favelas et la même année est créé le CHISAM (Coordination de l'Habitat d'Intérêt Social de l'Aire Métropolitaine de Rio de Janeiro). Cet organe, financé par la BNH (Banque Nationale d'Habitation), avait pour objectif d'expulser les favelas (et faire disparaître certains quartiers) des zones centrales de la ville, en les relogant en périphérie (Brum, 2013). Entre 1968 et 1973, c'est-à-dire durant la période d'existence de la CHISAM 175 000 habitants de 62 favelas ont été délogés et transférés dans des ensembles résidentiels, aux zones nord et ouest de la ville (Brum, 2013), ce qui explique en partie le fort peuplement actuel de ces zones périphériques. Aussi, l'attitude des pouvoirs publics durant la dictature a fortement participé à la périphérisation des classes populaires, en termes de localisation distante du centre et d'absence d'infrastructures et de services publics pour les zones les plus populaires. Cependant, à la fin des années 1970, contexte d'ouverture politique, on voit l'émergence de projets visant à urbaniser les favelas. L'un des plus célèbres, bien que plus tardif, est le programme *Favela-Bairro*, initié en 1994, qui a pour objectif d'intégrer physiquement et socialement les favelas à la ville en dotant ces dernières d'infrastructures et d'équipements urbains. En somme, il s'agissait de doter les favelas d'éléments urbanistiques plus formels, condition préalable à leur régularisation foncière. Au total, lors d'une première phase (1994-2000) 56 favelas ont été urbanisées et 133 lors de la seconde phase (2000-2004). Malheureusement, le volet régularisation n'a jamais abouti, tandis que la mauvaise qualité des travaux et le manque d'entretien des infrastructures ont été des facteurs de dégradation rapide. Nonobstant, ce projet a sans doute apporté des améliorations des conditions de vie des habitants des favelas, légitimant l'urbanisation comme mode d'intervention privilégié.

---

<sup>76</sup> La relative passivité des pouvoirs publics à l'égard des favelas avant la dictature est, selon Abreu (1996), également liée au fait que les favelados représentaient un poids important d'un point de vue électoral.

### 2.3) Les pouvoirs publics dans les circuits de l'accumulation urbaine : interventions urbaines au service du modèle routier de mobilité et des propriétaires d'automobiles

Au début de ce chapitre, nous avons retracé la trajectoire brésilienne de l'industrie automobile et expliqué l'installation, sur le long terme, d'un modèle de transport basé sur la route. Ici, il s'agit d'appréhender de quelle façon les pouvoirs publics, en favorisant largement les infrastructures viaires (ponts, viaducs, tunnels, création et élargissement de voies) depuis les années 1950, ont pesé sur le phénomène de périphérisation mais également sur les iniquités de mobilité. Gardant en mémoire les processus d'accumulation urbaine par le biais du mécanisme de « causalité circulaire », selon lequel les classes les plus aisées sont localisées dans les aires urbaines les plus favorisées par les investissements publics (Vetter et Masséna, 1981), force est de constater que le développement du modèle routier de mobilité au niveau urbain répond en grande partie de ce mécanisme. Kleiman (2001, p.1597) affirme qu'à partir des années 1950, la différence de traitement en termes d'investissements publics viaires entre les aires pauvres et les aires riches était déjà flagrante : *« les voies les plus sophistiquées techniquement se concentrent dans les aires des couches aux revenus plus élevés, où, ces voies sont constamment rénovées et agrandies [...] tandis que dans les aires des couches populaires on note le manque d'asphalte et de drainage pluvial »*. Selon l'auteur, le réseau viaire de Rio de Janeiro (qui se constitue conjointement à la construction immobilière) est un marqueur concret du processus de production et de transformation de l'espace carioca. La constitution du réseau viaire aurait d'ailleurs consommé 58 % des investissements publics sur la période 1938-1998, contre 20 % pour l'eau et 12 % pour la constitution de réseaux d'égoûts (Kleiman, 2001). Si les investissements viaires ne sont pas forcément élevés (en termes absolus) selon les périodes analysées, il est clair qu'ils représentent une priorité bien définie par rapport à la fourniture d'autres services et infrastructures urbaines. En termes d'infrastructures viaires à Rio de Janeiro, Kleiman (2001) distingue plusieurs périodes.

La première s'étend de 1938 à 1965 avec la construction d'avenues importantes (*avenida Presidente Vargas, avenida Radial Oeste, avenida Brasil*), d'une voie rapide (*via Dutra*), de tunnels (*Santa Bárbara, une partie de celui de Rebouças*), d'une partie de la voie surélevée appelée « périmétrale<sup>77</sup> », et de deux viaducs (l'un sur l'avenida Brasil et l'autre sur la plage de Botafogo). Ces investissements cherchaient à connecter les zones de São Cristovão et Leopoldina (nouvelles aires industrielles) avec le port, mais également avec les sorties de la

---

<sup>77</sup> La « périmétrale » a été démolie en 2013 provoquant un vif débat au sein de la population carioca. Nous aurons l'occasion de l'évoquer par la suite.



ville (avec l'avenida Brasil). Le système viarie continue également de renforcer les connexions entre la Zone Sud et le Centre. Pendant les décennies de 1950 et de 1960, qualifiée de période de « fièvre viarie » par Abreu (1996), l'accessibilité de l'axe Zone Sud /Centre s'érige en priorité des pouvoirs publics. Ces décisions des pouvoirs publics ont également des impacts sur d'autres modes de transport, à l'instar du maire Negrão de Lima qui ferme, dans les années 1950, les droits de concessions du service de bonde de la compagnie *Jardim Botânico*. En effet, face à la puissance de l'installation du modèle routier, le bonde représentait un obstacle au passage des bus et des voitures. Une fois devenu quasi-exclusivement réservé aux pauvres, le bonde a subi un abandon des gouvernements. Selon Abreu (1996), la décennie de 1950 et la suivante illustrent bien la volonté des pouvoirs publics de résoudre le problème viarie, autrement dit de faire face aux problèmes des plus riches. Sur la fin de cette longue période, le gouvernement de l'État de Guanabarra (avec Carlos Lacerda, de 1960 à 1965) priorise grandement les travaux viaries : le tunnel de *Santa Barbara* est achevé, tandis que commence celui de *Rebouças* ; le terminal viarie *Novo Rio* est également construit. On voit aussi durant le mandat de Lacerda la conclusion de la voie express sur l'*aterro*<sup>78</sup> de *Flamengo*.

La deuxième période (1966-1974) serait celle de l'arrivée en force des *auto-estradas* (autoroutes ou voies rapides) urbaines qui se concentrent notamment sur la zone de Barra da Tijuca (encore peu peuplé sur la période). Oeuvre de taille, le tunnel *Rebouças*<sup>79</sup> est achevé et va réduire fortement les distances de certaines zones au centre, densifiant des aires telles que *Lagoa*, *Gávea*, *Ipanema* et *Leblon*. On observe aussi le doublement de l'avenue *Atlântica* qui facilite l'accès à *Barra da Tijuca*. Si le bonde avait permis l'occupation de *Copacabana* pour les classes les plus aisées, ce sont les interventions viaries qui permettent l'occupation par celles-ci de *Barra da Tijuca*, plus à l'ouest mais toujours sur le front de mer, formant une espèce d'extension « naturelle » de la Zone Sud.

La troisième période identifiée par Kleiman (2001), de 1975 à 1994, présente une certaine rupture avec les précédentes : 55 % du total des investissements viaries ont été réalisés dans les *subúrbios*. La Zone Ouest reçoit 19 %, Jacarepagua 9 % et Barra da Tijuca 4 % tandis que

---

<sup>78</sup> Certaines zones actuelles de Rio de Janeiro ont été gagnées sur la mer par du remblayage : outre l'*aterro* de *Flamengo*, on note par exemple que l'*Ilha do Fundão*, le campus universitaire de l'UFRJ (Université Fédérale de Rio de Janeiro) a également été gagné sur la baie de la même façon.

<sup>79</sup> Le tunnel *Rebouças* a été initié en 1962, sous le gouvernement de l'État de Guanabarra de Carlos Lacerda. Il a été conçu dans l'objectif de connecter la Zone Nord et la Zone Sud de Rio de Janeiro en évitant le centre. Il mesure 2800 mètres de long en deux parties (une première de 760 mètres de *Rio Comprido* à *Cosme Velho*, et une deuxième de *Cosme Velho* à *Lagoa*, mesurant 2 040 mètres. Le tunnel *Rebouças* est l'une des infrastructures viaries les plus connues de Rio de Janeiro, emprunté par environ 200 000 véhicules par jour.

10 % du total des ressources viaires reviennent à la Zone Sud (déjà consolidée en termes viaires). En revanche, les zones Nord (2 %) et Centre (1 %) reçoivent, elles, peu d'investissements durant cette période, expliquant à la fois une non-prise en compte de la Zone Nord (et de la *baixada fluminense*), et l'abandon du centre face à une expansion territoriale à l'ouest. Enfin, entre 1995 et 1998, la zone de la *baixada fluminense* inaugure la *linha vermelha*, une voie rapide qui connecte l'*Ilha do Fundão* avec *Barra da Tijuca* et *Jacarepagua*, et la *Via Light*. La *linha vermelha* a d'ailleurs consommé 44 % du total des investissements de cette période, et permet une meilleure accessibilité à certains quartiers qu'elle traverse (*Leopoldina* et *Central do Brasil*, par exemple). Il est à noter que Barra da Tijuca et Jacarepagua, en tant qu'aires d'expansion de la ville de Rio de Janeiro, sont des zones également fortement favorisées par la *linha vermelha*.

Il est incontestable que les travaux viaires ont énormément de succès en termes électoraux, notamment depuis les années 1950, pour les deux niveaux de gouvernements (l'État et la municipalité de Rio de Janeiro). Sur le long terme, de la fin des années 1930 à nos jours, les liens entre l'État (au travers de ces investissements), le capital privé et les classes aisées (qui ont un accès privilégié à l'automobile au moins jusqu'aux années 1990) sont une constante. Kleiman (2001) identifie trois cercles d'intérêts autour des infrastructures et projets viaires : l'industrie automobile, les travaux publics, les entreprises de transport et de services urbains. Un autre groupe d'intérêt concerne les usagers et propriétaires d'automobiles, qui, malgré la relative démocratisation de ce moyen de transport dans la dernière décennie, font partie des classes moyennes et/ou aisées.

Les inégalités ont donc été un trait marquant du processus d'urbanisation de la métropole de Rio de Janeiro, montrant des différences notoires entre les conditions de logement des riches et des pauvres. De la même façon que les politiques de transport ont favorisé les segments les plus aisés de la population carioca, les investissements publics en termes de rénovation et d'infrastructures urbaines (voirie, illumination, eau et assainissement, collecte de déchets, etc.) se sont également concentrés dans les zones les plus valorisées. Les pouvoirs publics ont ainsi pesé sur la structure des ségrégations socio-spatiales en favorisant les phénomènes de « favelisation » et de périphérisation, par l'exclusion des populations à bas revenus. La sous-section suivante analyse et interprète le résultat de ces politiques inégalitaires en termes de structure socio-spatiale et urbaine.

### 3) Un État des lieux de la structure des ségrégations socio-spatiales à Rio de Janeiro

Après avoir donné des éléments de compréhension du rôle des pouvoirs publics dans la formation de l'espace urbain carioca, de l'attitude des gouvernements face au phénomène de « favelisation » et de la priorisation du modèle routier de mobilité depuis les années 1950, cette sous-section – qui fait office de conclusion de chapitre – a pour but d'analyser la structure socio-spatiale et urbaine de Rio de Janeiro. Selon le modèle de « causalité circulaire » utilisé par Vetter et Masséna (1981), la structuration socio-spatiale de Rio de Janeiro, la ségrégation résidentielle et les inégalités de conditions de vie entre différents territoires de la métropole résultent de stratégies de groupes sociaux privilégiés qui s'organisent en vue d'une appropriation de la rente réelle, c'est-à-dire l'obtention d'une position privilégiée dans l'accès inégal à la consommation de biens et de services. Comme observé plus haut, la propriété de la terre permet aux catégories aisées d'occuper les aires les plus valorisées en termes d'infrastructures et de services urbains. Le pouvoir politique de ces groupes sociaux leur confère un avantage de la lutte pour la distribution spatiale de l'allocation publique d'infrastructures et de services collectifs. Ces processus d'accumulation urbaine sont une constante de l'histoire urbaine de Rio de Janeiro, mais ils se sont manifestés de différentes façons au cours du temps.

Abreu (1996) identifie trois phases principales concernant la structure de l'occupation socio-spatiale de Rio de Janeiro. La première, de 1880 à 1930, se caractérise par la concentration dans les aires centrales et par une relative proximité physique entre les différentes classes sociales. Dans cette première phase, le circuit de « causalité circulaire » se caractérise, comme nous l'avons vu, par la reconquête du centre de la ville par les classes dominantes. Une deuxième phase (1930-1980), serait celle de la formation du schéma classique centre-périphérie, concomitant avec le développement du modèle routier de mobilité (surtout à partir des années 1950). Durant cette période, l'accumulation urbaine se traduit spatialement par l'invention de la zone Sud et son appropriation par les classes supérieures, correspondant à un nouveau modèle : celui des immeubles et des appartements. Il convient de noter qu'aux élites urbaines du XIX<sup>e</sup> siècle et de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, se sont progressivement greffées les classes moyennes en tant que catégories ayant également acquis un certain pouvoir dans la ville dite post-industrielle. Selon Ribeiro (1999), l'« urbain » a représenté la création de l'espace de la classe moyenne, et, pour cette raison, la ville serait le terrain sur

lequel se seraient bâties les alliances qui soutiennent l'État du capitalisme monopoliste brésilien, excluant les classes populaires du pouvoir urbain.

Enfin, une troisième phase s'étendrait de 1980 à 2010. De fait, la crise des années 1980 (la « décennie perdue ») a eu un fort impact sur la ville de Rio de Janeiro et s'est traduite par une « *une crise sociale – chômage, informalisation des relations de travail et de l'économie, pauvreté, violence – et urbaine-métropolitaine – avec la crise du logement, la mobilité urbaine, la croissance des favelas, entre autres* » (Ribeiro, 2015a, p.22). Paradoxalement pendant cette période, la zone de Barra da Tijuca émerge en tant que nouvelle zone d'expansion de la ville, sous l'impulsion d'un mouvement de spéculation immobilière et diffusant le modèle du « *condominio fechado* » (« condominium fermé »). Selon Ribeiro (2002), le processus de « *causation circulaire* » se caractérise ici par un circuit d'accumulation urbaine formé notamment par les pouvoirs publics, le secteur du génie civil, les concessionnaires privés des services publics, les constructeurs immobiliers, etc.

Quelque soit la phase analysée dans l'histoire urbaine de Rio de Janeiro, le modèle de « *causalité* » circulaire semble être pertinent. Sur le temps long, les politiques publiques ont largement contribué à la séparation entre ville formelle et ville informelle (ou ville formelle vs favelas), qui est une caractéristique fondamentale de la structure socio-spatiale de Rio de Janeiro. Cette séparation se traduit par exemple par le terme de « *cidade partida* » (la ville divisée) issu du titre du livre de Zuenir Ventura (1968), qui oppose la « *favela* » à l'« *asfalto* » (asphalte). Le terme asphalte se réfère à des territoires bien équipés en services d'utilité publique comme des rues asphaltées et éclairées, un réseau d'eau potable et d'assainissement, des écoles, des postes de santé, au contraire de la favela, territoire qui souffre de l'absence de ces mêmes services (Cotelo et Rodrigues, 2013). L'absence ou la précarité de logements et l'offre limitée (et distribuée de façon stratifiée) d'équipements et de services urbains joue sur la ségrégation dans la mesure où les catégories sociales privilégiées ont la capacité d'accumuler les bénéfices en s'accaparant les investissements urbains<sup>80</sup>.

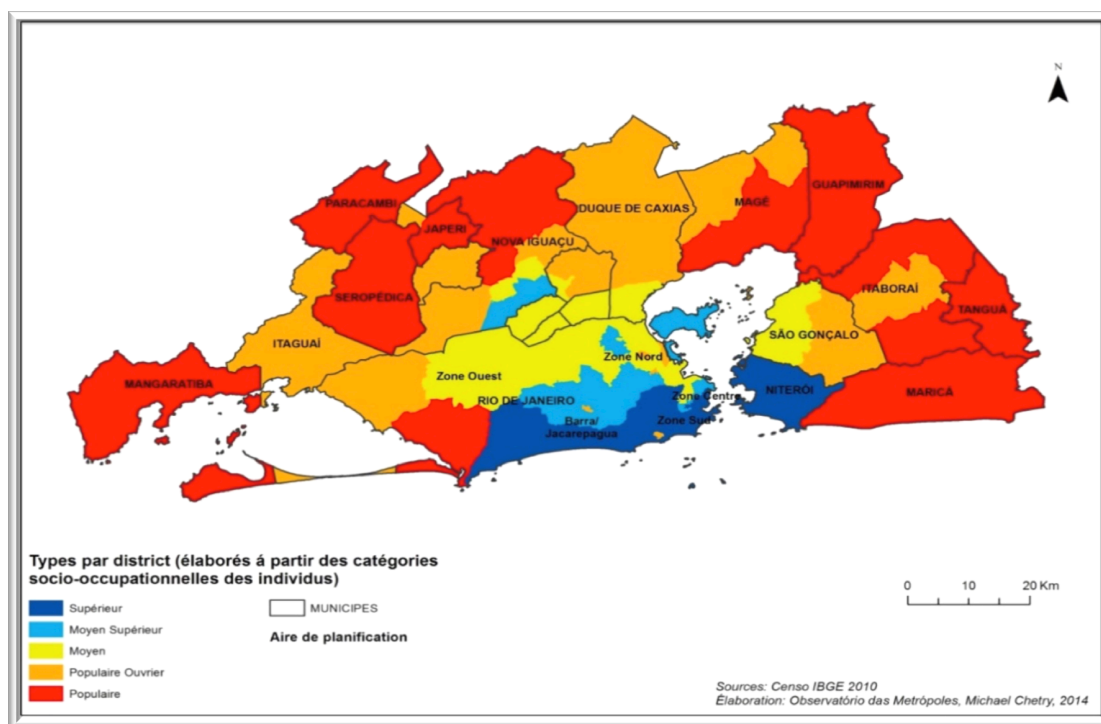
Globalement, à l'échelle métropolitaine, il est possible de parler d'une structure urbaine centre-périphérie car les classes aisées se concentrent dans la partie centrale de l'espace

---

<sup>80</sup> Lors de l'un de nos entretiens avec le directeur du Centre de Contrôle et d'Opération (CCO) du BRT Transoeste, celui-ci nous a admis que l'éventualité d'enlever une voie aux automobiles au long du couloir du BRT Transoeste (il y a 5 voies par sens pour les automobiles), pour installer une piste cyclable, par exemple, s'avérerait très compliqué d'un point de vue politique. Selon lui, l'électorat de la zone de Barra da Tijuca tient à conserver ses privilèges, notamment en ce qui concerne l'usage du véhicule privé.

métropolitain. Selon Davidovich (2001) la structure spatiale de Rio de Janeiro est divisée en trois secteurs principaux : la municipalité de Rio de Janeiro qui concentre une grande majorité d'activités financières, commerciales, industrielles et de services ; la municipalité de Niterói, grâce à son passé de capitale de l'ancien État de Rio de Janeiro et par ses actuels indicateurs de niveau de vie élevé ; la « baixada fluminense », qui correspond à un agrégat de municipalités et qui rassemble presque trois millions de personnes. La carte 2 montre la permanence d'un modèle centre-périphérie en termes de distribution socio-spatiale à l'échelle de la RMRJ, avec les catégories populaires et ouvrières qui occupent les quartiers distants de la zone Ouest de Rio de Janeiro et les municipalités de la périphérie distante, tandis que les couches supérieures se concentrent dans les municipalités de Rio de Janeiro et Niterói. À l'intérieur de la municipalité de Rio de Janeiro, on voit une concentration des couches supérieures dans les quartiers de la Zone Sud, certains quartiers de la Zone Nord (comme celui de Tijuca) et dans les aires d'expansion naturelle de la zone sud comme Barra da Tijuca et Jacarepagua.

**Carte 2 - Profil social de la Région Métropolitaine de Rio de Janeiro (2010)**



Source : Observatoire des métropoles.

Cependant, si le modèle de « causalité circulaire » est une constante de l'histoire carioca, ses effets en ce qui concerne la troisième phase (1980 à nos jours) remettent en cause le modèle centre-périphérie qui n'est plus appréhendé comme étant homogène, car on note une

diversification de l'occupation de l'espace sous l'effet de processus tels que l'auto-ségrégation des classes supérieures, et l'augmentation du processus de favelisation. Si l'on note la périphérisation des classes populaires, tant aux marges de la municipalité de Rio de Janeiro que dans l'espace métropolitain, on note aussi, à une échelle plus petite, une « *proximité territoriale et une distance sociale* » (Ribeiro, 2015b, p.28).

Aussi, les circuits de l'accumulation urbaine depuis les années 1980 ont des impacts plus complexes que la permanence d'un modèle centre-périphérie et la dualisation de la société : « *les macro-différences qui caractérisaient le territoire de la ville fordiste, centre vs périphérie, sont remplacés par des différences micros et contrastées, présentes à tous niveaux, et transformant [le territoire] en espace fractal, c'est-à-dire dans lequel les inégalités et les différences se reproduisent sur tout le territoire de la ville* » (Ribeiro, 1999, p.6). Donc, si le modèle centre-périphérie garde toujours un sens, la classification spatiale centre-périphérie est moins pertinente à des échelles intra-urbaines plus resserrées. Il s'agit d'un phénomène commun aux métropoles brésiliennes à partir des années 1980, où l'on assiste à une « *mutation des dynamiques sociales territoriales (auto-ségrégation des couches supérieures, expansion du marché immobilier sur le territoire de la ville, diversification sociale des espaces périphériques* », et, à une mutation politique qui se caractérise par « *la philanthropie privée et par la politique néo-corporative* » (Ribeiro et Dos Santos Junior, 2005, p.96). L'auto-ségrégation des couches supérieures (liée entre autres à l'échec d'une réelle distanciation physique de ces dernières par rapport aux couches populaires) et la diversification sociale des espaces périphériques sont autant de facteurs qui amènent à questionner la structure urbaine duale présentant une forte polarisation socio-spatiale (riches vs infortunés et inclus vs exclus). Quelle est la pertinence du concept de ville polarisée<sup>81</sup> pour décrire la structure de la ville de Rio de Janeiro ?

Les transformations économiques de la période 1981-1995 ont eu des impacts sur la division du travail social ; elles ont provoqué l'amélioration du niveau d'étude des actifs (aux deux extrêmes de la pyramide sociale<sup>82</sup>), la réduction de la participation féminine sur le marché du travail (de 64 à 58 %), le vieillissement de la population occupée, l'appauvrissement de l'ensemble des travailleurs<sup>83</sup>, la précarisation croissante des relations de travail, en raison

---

<sup>81</sup> La structure bimodale de l'espace urbain qui émergerait avec la ville globale, en termes de concentration de revenus et de structure socio-professionnelle, se caractériserait par l'opposition entre un segment d'employés hautement qualifiés et bien payés, et un autre d'emplois peu qualifiés et peu rémunérés.

<sup>82</sup> Les travailleurs avec plus de 9 ans d'étude sont passés de 31 à 42 %, tandis que ceux avec moins de 4 ans d'étude sont passés de 37 à 25 %.

<sup>83</sup> En raison d'une diminution de 18 % du revenu moyen des occupés.

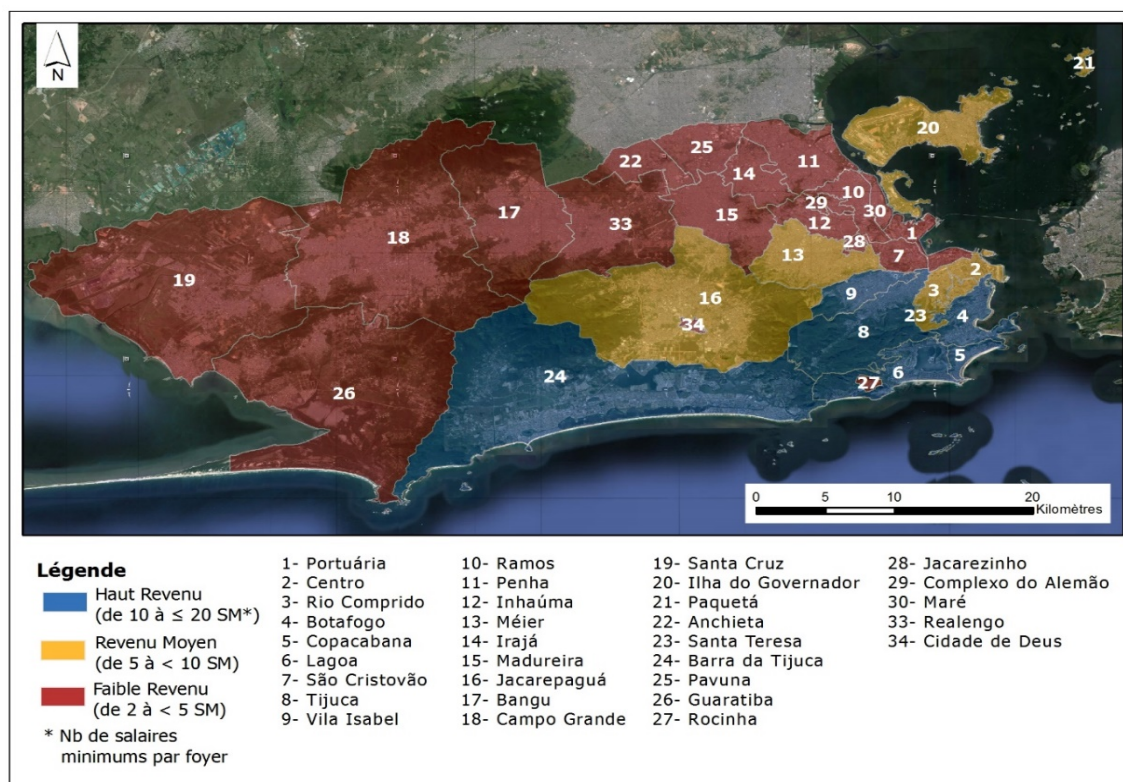
d'une forte augmentation de la proportion de la population occupée par des « sans carte de travail » (« carteira ») ou par les fonctionnaires publics. Enfin, le dernier effet aurait été la tertiarisation de la population occupée, car les ouvriers industriels sont passés de 18 à 13 %, tandis que les secteurs de distribution (de 21 à 24 %) et les autres services (de 51 à 56 %) occupent une place de plus en plus importante sur le total de la population active. Selon Ribeiro (1999), seuls les deux derniers mouvements, en raison d'une crise économique particulièrement déstabilisante pour Rio de Janeiro, sont spécifiques à l'espace urbain carioca (les autres sont identifiables dans les autres métropoles brésiliennes). L'augmentation d'emplois précaires et de basse qualité (commerce ambulants, services personnels, travaux publics), et la croissance d'un pôle qualifié de l'économie des services (constitué de professionnels qualifiés dans les domaines de la recherche, de la planification, du consulting, de la publicité, etc.) se traduit-il pour autant par une dualisation de la structure sociale ?

D'un côté, on observe la permanence d'un mouvement de périphérisation à l'échelle de la RMRJ, c'est-à-dire l'expansion et la consolidation des espaces populaires périphériques (Lago, 2001) même si l'on note une tendance à la diversification des espaces périphériques et de la relation centre-périphérie - qui font lentement diminuer le poids du centre. Selon Lago (2007a), en 2000 (IBGE, 2000), 63 % des personnes ayant un emploi travaillaient dans la municipalité dans laquelle ils vivaient, contre 48 % en 1980. Selon l'auteur, deux explications principales sont généralement retenues pour interpréter cette relative déconcentration de la RMRJ : l'augmentation de l'immobilité spatiale des travailleurs en raison de l'expansion du travail précaire et informel dans ces aires périphériques, et, un plus grand dynamisme économique de certains sous-centres périphériques. À l'échelle de la municipalité de Rio, la distribution socio-spatiale, analysée en termes de revenus<sup>84</sup>, par Régions Administratives (RA), montre également la permanence du modèle centre-périphérique (voir carte 3).

---

<sup>84</sup> Trois classifications : « haut revenu » (de 10 à 20 salaires minimums) ; « revenu moyen » (de 5 à 10 salaires minimums) ; « bas revenu » (de 2 à 5 salaires minimums).

**Carte 3 - Analyse de la distribution des revenus dans la municipalité de Rio de Janeiro (par Région Administrative – RA) (2004)**



Source : Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos/ IPP. Diretoria de informações geográficas – DIG, dans Lemos, Santos et Silva. 2004, p.48-49.

D'un autre côté, cette dualisation de la structure socio-spatiale peut être nuancée si l'on regarde les échelles intermédiaires et intra-métropolitaines. Lago (2001) décrit l'émergence d'un nouveau modèle fragmenté de micro-espaces privés, déconnectés de leur milieu et directement reliés aux centres de commerces et de services. Cette fragmentation (entendue comme isolement volontaire des catégories les plus aisées) permet cette proximité spatiale avec une forte distanciation et différenciation sociale. L'existence de ce phénomène permet de relativiser la structure centre-périphérie : à l'échelle intra-métropolitaine on découvre la formation d'un espace fortement polarisé en termes sociaux, bien qu'avec une forte proximité physique (Ribeiro, 1999). Cela s'observe aisément dans des quartiers comme Leblon, Ipanema et Lagoa, ce qui amène Lago (2001) à parler d'une « réduction de l'échelle de la segmentation ». Les tendances indiquent que la RMRJ n'est que partiellement marquée par la dualisation de sa structure sociale, notamment si l'on est attentif à l'importance de la classe moyenne et à la diminution relative (et absolue) du prolétariat industriel (Ribeiro, 1999).

Les catégories de l'élite dirigeante et intellectuelle et les catégories des employés domestiques et des travailleurs du secteur du bâtiment cohabitent sans communiquer dans un espace



relativement restreint. Cette proximité physique de groupes sociaux que tout oppose en termes socio-économiques nuance largement l'analyse de l'organisation de l'espace en termes de modèle centre-périphérie et constitue une singularité de l'espace urbain carioca. Celle-ci est concomitante des processus de distanciation sociale et d'iniquités en termes d'accès aux services et infrastructures urbaines. À ce sujet, Diaz da Silva (2012, p.109) nous rappelle que *« les asymétries profondes relatives à la « qualité » du travail et à la rémunération ont une expression, d'un point de vue spatial, dans une forme d'occupation et d'organisation de l'espace urbain des villes métropolitaines où la cohabitation de régions physiquement proches, mais toutefois fortement distantes en termes de qualité de vie et d'accès aux infrastructures et services urbains, est devenue une caractéristique majeure »*.

Selon Ribeiro (1999), l'exclusion urbaine à Rio de Janeiro n'est pas uniquement liée à un déclassement social des zones populaires, mais aussi à une stratégie d'auto-ségrégation des élites dirigeants et intellectuelles, dans leur exercice de pouvoir social. Le problème des favelas n'ayant jamais été résolu en termes d'urbanisation, de services urbains, de régularisation foncière, etc., celles-ci ont connu un fort phénomène de croissance à l'échelle métropolitaine et intra-métropolitaine. Dans la RMRJ, le taux d'habitants en favelas est passé de 12 % à 15 % entre 2000 et 2010 (de 1 235 796 à 1 711 172 habitants<sup>85</sup>). De fait, la population d'habitants en favelas a plus augmenté que celle des habitants « non-favelas » : entre 2000 et 2010<sup>86</sup>, la population de la RMRJ<sup>87</sup> a augmenté de 10 %, avec une augmentation de 28 % des habitants en favelas et une augmentation de 7 % des habitants « non-favelas » (Cotelo et Rodrigues, 2013).

Le phénomène de « favelisation » est également en forte croissance à l'échelle de la municipalité de Rio, qui rassemble la moitié des 12 millions d'habitants de la RMRJ. Selon le recensement de 2010 de l'IBGE, il y a 868 « lotissements subnormaux » sur le territoire de la municipalité de Rio, représentant un total de 1,4 million d'habitants en favelas (contre 1,3 millions à São Paulo), soit 23 % du total de sa population (Cavallieri et Vial, 2012). Pour l'analyse des favelas à l'échelle de la ville de Rio, nous nous basons sur la division de la

---

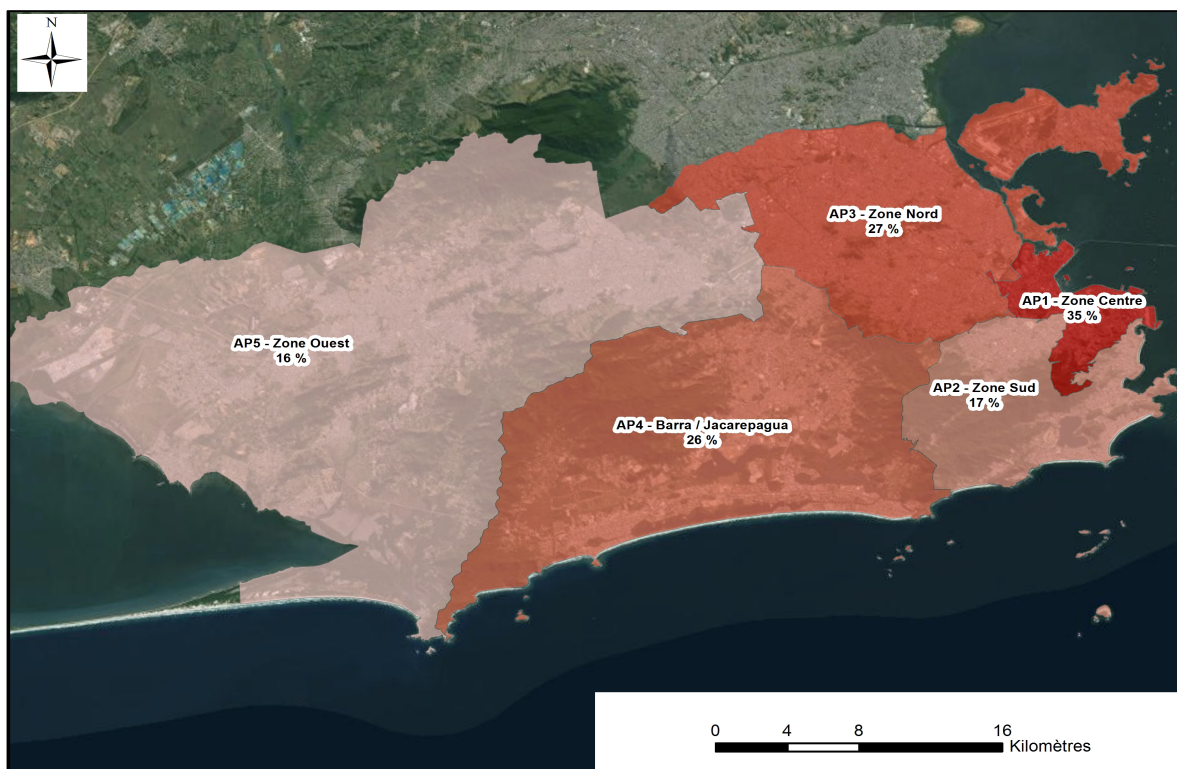
<sup>85</sup> Sur la même période, la population totale de la RMRJ est passée de 10 581 594 à 11 739 289 habitants.

<sup>86</sup> En raison de méthodologies et zonages différents pour les deux périodes (Cavallieri et Vial, 2012), il convient d'être prudent lorsque l'on compare les données des recensements de 2000 et de 2010.

<sup>87</sup> Durant la décennie précédente, si la croissance annuelle de la population métropolitaine, suite notamment à la crise des années 1980 n'a été que de 1 %, soulignons que les variations du rythme de croissance démographique à l'échelle métropolitaine ont, elles, été importantes. En effet, tandis que les aires centrales et suburbaines ont eu tendance à perdre des habitants, d'autres aires périphériques (liées notamment à l'expansion des frontières métropolitaines) se sont consolidées. Par exemple, entre 1991 et 2000, six municipalités frontalières de la RMRJ ont vu un accroissement annuel au-dessus de 3 % (Lago, 2009, p.16).

municipalité de Rio de Janeiro en 5 aires de planification<sup>88</sup> (AP). La carte 4 montre la proportion d'habitants en favelas dans chaque aire de planification en 2010. La Zone Centre possède la proportion d'habitants en favelas la plus élevée avec 35 % mais il s'agit de la zone la moins peuplée en termes absolus (296 976 habitants dont 103 296 en favelas). La Zone Sud possède 17 % d'habitants en favelas (174 149 sur 1 009 170). En termes absolus, le plus grand nombre d'habitants en favelas se trouve dans la zone Nord avec 654 000 personnes (sur 2 399 159) soit 27 % de sa population totale. Enfin la zone de Barra/Jacarepagua possède 26 % d'habitants en favelas.

**Carte 4 - Proportion d'habitants en favelas dans chaque Aire de Planification (2010)**



Source : Municipalité de Rio de Janeiro (2010). Estimations de l'IPP/prefeitura do Rio de Janeiro, Recensement IBGE-2010. Dans Cavallieri et Vial (2012, p.4). Élaboration de l'auteur.

Le tableau 7 montre le renforcement du processus de « favelisation » dans la municipalité de Rio, avec une croissance supérieure des habitants « en favelas » de 2000 à 2010. Sur cette période, la croissance du nombre d'habitants en favelas a été de 19 %. Cette augmentation a été particulièrement forte dans la zone Centre (28 %), exprimant la permanence d'une forte pression sur le centre où sont toujours concentrés les emplois et services urbains. De plus,

<sup>88</sup> Chaque AP représente une zone de la ville : AP1- zone Centre, AP2-zone Sud, AP3- zone Nord, AP4-Barra-Jacarepagua, AP5- zone Ouest. Au sein de chacune de ces aires de planification, on retrouve une division en aires administratives (au nombre de 34 au total), qui elles-mêmes se divisent en quartiers, au nombre de 160.

concernant la zone de Barra/Jacarepagua, les forts taux de croissance des populations « favelas » et « non favelas », respectivement de 53 % et de 28 %, traduisent l'expansion urbaine et démographique, en même temps que la lutte pour l'espace urbain qui s'opère dans cette région de la ville (tableau 7). Ces nouvelles aires en cours de valorisation immobilière (que sont *Barra da Tijuca*, *Jacarepagua* mais également *Recreio dos Bandeirantes*), sont considérées comme de nouvelles centralités. Ce sont des espaces disputés car objets de l'intérêt de populations à bas revenus (d'où la croissance de 53 % d'habitants en favelas de 2000 à 2010) et, simultanément, des couches aisées qui cherchent à s'appropriier ces espaces en cours de valorisation. Ces zones sont actuellement l'un des terrains où s'expriment les stratégies des élites urbaines, qui, avec le concours des secteurs intéressés par les bénéfices de la spéculation immobilière, cherchent à expulser les classes défavorisées de celles-ci.

**Tableau 7 - Population des favelas selon les Aires de Planification en 2010 et évolution du pourcentage d'habitants en favelas entre 2000 et 2010**

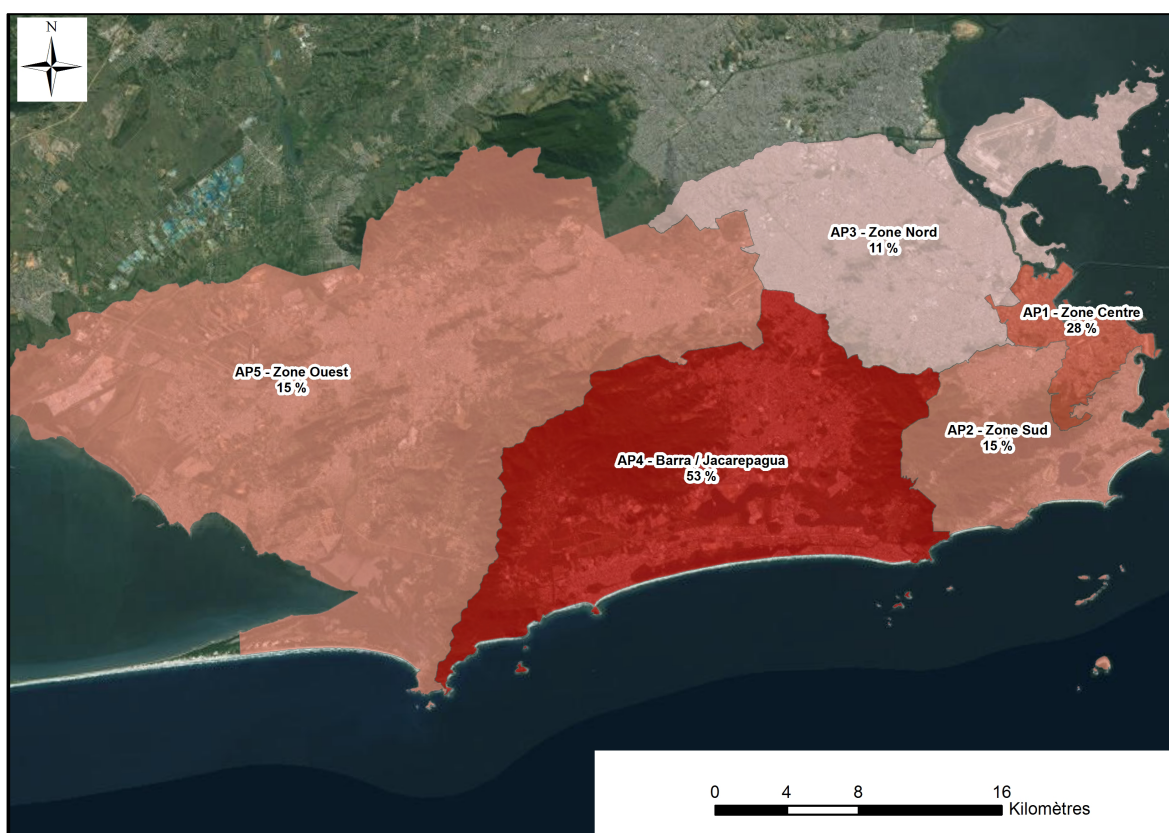
Aire de planification	Population en 2010			Evolution de la population entre 2000 et 2010 (%)	
	Total (favelas + non-favela)	Favelas	%	Favelas (%)	Non-favelas (%)
Zone Centre	297 976	103 296	35	28	4
Zone Sud	1 009 170	174 149	17	15	-1
Zone Nord	2 399 159	654 755	27	11	-1
Zone Barra/Jacarepagua	909 368	236 834	26	53	28
Zone Ouest	1 704 733	274 739	16	15	8
<b>Rio de Janeiro</b>	<b>6 320 446</b>	<b>1 443 773</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>5</b>

Source : Municipalité de Rio de Janeiro (2010). Estimations de l'IPP/prefeitura do Rio de Janeiro, Recensement IBGE-2010. Dans Cavallieri et Vial (2012, p.4).

Ces nouvelles aires en cours de valorisation immobilière attirent l'attention des pouvoirs publics qui veulent en faire une nouvelle centralité (que sont *Barra da Tijuca*, *Jacarepagua* mais également *Recreio dos Bandeirantes*), et ce sont des espaces disputés car objets de l'intérêt de populations à bas revenus (d'où la croissance de 53 % d'habitants en favelas de 2000 à 2010) et, simultanément, des couches aisées qui cherchent à s'appropriier ces espaces en cours de valorisation (voir carte 5). Ces zones sont l'un des terrains où s'expriment les stratégies des élites urbaines qui, avec le concours des secteurs intéressés par les bénéfices de la spéculation immobilière, cherchent à expulser les classes défavorisées de celles-ci. Les

zones de Barra da Tijuca et de Jacarepagua (AP4) semblent être particulièrement favorisées par les investissements issus du contexte des méga-événements (entre autres, 3 lignes de BRT, le village Olympique, un terrain de golf, une nouvelle ligne de métro, des extensions viaries et autres infrastructures routières telles que des tunnels). Ces investissements sont en lien direct avec une spéculation immobilière galopante et l'expulsion de certaines populations paupérisées en périphérie plus lointaine. La spéculation immobilière et l'expulsion des classes défavorisées en périphérie se renforcent par l'instauration d'un marché privé et libéral de l'habitat social, baptisé « habitation sociale de marché » (Mendonça et Costa (org.), 2011).

**Carte 5 – Évolution de la population habitant en favela entre 2000 et 2010, par AP.**



Source : Municipalité de Rio de Janeiro (2010). Estimations de l'IPP/prefeitura do Rio de Janeiro, Recensement IBGE-2010. In Cavallieri et Vial (2012, p.4). Élaboration de l'auteur.

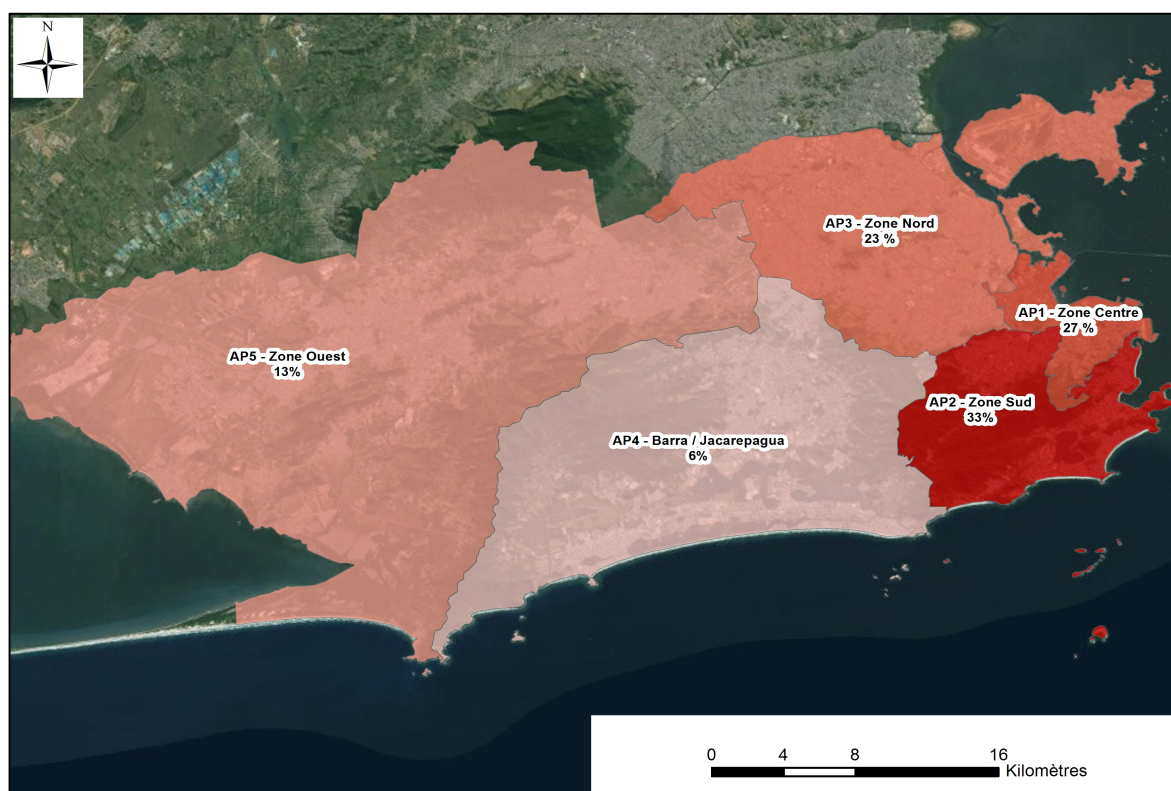
Les caractéristiques plus concrètes des conditions de logement des « favelados » donnent une idée plus précise des iniquités urbaines entre habitants en favelas et habitants « non-favelas ». En se penchant sur la proportion de « favelas urbanisées<sup>89</sup> » et de « favelas non-urbanisées »,

<sup>89</sup> La définition de l'urbanisation d'une favela est établie par le Secrétariat Municipal d'Habitation (SMH) par Cavallieri et Vial (2012). Une favela urbanisée doit avoir été l'objet d'un programme d'urbanisation intégrée, comme les programmes Favela-bairro (PROAP), Bairroinho, Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), et dont les projets ont garanti l'implantation d'infrastructures de base, d'équipements publics et de niveaux



la carte 6 reflète à quel point les politiques des pouvoirs publics à l'égard des favelas ont échoué à intégrer ces territoires en termes d'urbanisation. De fait, sur la totalité des favelas, seulement 20 % des habitants (283 058 sur un total de 1 443 773 habitants en favelas) sont dans un environnement urbanisé, ce qui réaffirme la séparation entre asphalte et favelas et les profondes iniquités en termes d'équipements et d'accès aux infrastructures et services urbains de base. Ces populations à bas revenus, notamment les favelas non-urbanisées, souffrent généralement de conditions de logement précaires qui rassemblent un ensemble de problèmes : manque d'approvisionnement en eau et en assainissement, manque de revêtement des rues, illégalité des titres de propriété, insalubrité des logements, etc. Aussi la question du logement est transversale et traverse toute l'histoire de l'urbanisation carioca, jusqu'à aujourd'hui. En effet, en 2000, il manquait près de 240 000 unités de logement dans la région métropolitaine, la majeure partie (136 000) dans le municiple de Rio de Janeiro (Lago, 2009).

**Carte 6 – Proportion d'habitants en communautés urbanisées sur le total d'habitants en favelas (par AP) (2010)**



Source : Municipalité de Rio de Janeiro (2010). Estimations de l'IPP/prefeitura do Rio de Janeiro, Recensement IBGE-2010. Dans Cavallieri et Vial (2012, p.4). Élaboration de l'auteur.

d'accessibilité satisfaisants. D'autres favelas qui possèderaient ces caractéristiques de par l'action des habitants et des pouvoirs publics établis au fil du temps, sont également considérées comme urbanisées.

Ce chapitre visait à comprendre le processus historique d'urbanisation inégalitaire à travers des mécanismes d'accumulation urbaine – entendus comme le résultat d'une alliance entre les catégories sociales privilégiées et les pouvoirs publics et d'autres secteurs (génie civile, concessionnaires des services publics, secteur immobilier, etc.) pour la distribution des infrastructures et services urbains. Les politiques de transport et d'aménagement urbains, d'abord ferroviaires, puis adoptant rapidement le paradigme routier de mobilité (croissance du transport par bus et véhicules individuels privés) – conjointement aux politiques de logement et de distribution de services urbains – ont fortement contribué à la formation de la structure socio-spatiale observable aujourd'hui à Rio. Comme nous l'avons observé, les phénomènes de « favelisation » et de périphérisation – bien complexifiés par l'existence d'une « proximité physique et une distance sociale » - sont toujours des caractéristiques de la structure socio-spatiale inégalitaire de l'espace urbain carioca. À ce sujet, on note une permanence des inégalités entre les aires périphériques et les aires centrales, et entre les quartiers urbanisés et les favelas, en dépit des services et équipements qui sont installés dans les zones populaires selon une certaine logique de décentralisation territoriale des investissements (Ribeiro, 2015b).

Le modèle routier de mobilité qui s'est progressivement installé depuis les années 1950 continue de bénéficier aux catégories les plus aisées. La phase débutant dans les années 1980 se caractérise également par l'explosion des flottes automobiles et de motocyclettes ainsi que par l'abandon progressif des systèmes de transport collectif de « haute capacité » tels que le train ou le métro, et ont amené à une crise de la mobilité. En cette période de construction de la ville attractive, les investissements en termes de transport collectif réalisés par (ou dans le contexte de) les méga-événements amènent les pouvoirs publics à parler d'une véritable « révolution des transports ». Le chapitre 4 explore ainsi la crise de la mobilité et la réponse apportée par les pouvoirs publics dans ce contexte particulier de construction de la ville attractive, en gardant en mémoire la structure socio-spatiale inégalitaire de Rio de Janeiro et de sa région métropolitaine.

## Chapitre 4 : La crise de la mobilité carioca et la « révolution des transports » dans le contexte de la stratégie de construction de la ville attractive à Rio de Janeiro.

Dans le chapitre précédent, nous avons retracé l'histoire de l'urbanisation de Rio de Janeiro en insistant sur le rôle des politiques et infrastructures de transport et sur le caractère inégalitaire de la formation de l'espace urbain. Les tendances constantes à la périphérisation et à la « favelisation » de l'espace urbain au cours du XX<sup>e</sup> siècle, concomitantes à l'avènement d'un modèle de mobilité urbaine basé sur la route, expliquent la structure actuelle des ségrégations socio-spatiales de la métropole de Rio de Janeiro. Dans ce chapitre, nous présenterons la crise de la mobilité carioca et la « révolution du transport » dans le contexte actuel de construction de la ville attractive.

Dans une première partie, nous analysons tout d'abord la perte d'importance relative de l'État et de la ville de Rio de Janeiro en termes économique et politique à l'échelle nationale. La crise des années 1980 a particulièrement marqué la ville de Rio de Janeiro dont les conditions urbaines se sont dégradées. Nous abordons par la suite le résultat de la suprématie du modèle routier de mobilité et le déclin des transports collectifs qui aboutissent à partir des années 1990 à parler d'une crise de la mobilité. Enfin, dans un troisième point, nous décrivons les principales iniquités de mobilité présentes au sein de ce contexte de crise généralisée de la mobilité. Ce sera l'occasion, après le chapitre 3, plus centré sur les infrastructures et sur l'offre, de nous focaliser sur les iniquités socio-spatiales à partir du concept de mobilité quotidienne.

Dans une deuxième partie, nous abordons le contexte actuel d'importants investissements en rénovation urbaine et en infrastructures de transport qui, selon les discours officiels, sont une véritable « révolution du transport » à même de résoudre cette crise de la mobilité, mais également de rétablir le statut de Rio de Janeiro au niveau national. Dans un premier point, nous présentons la stratégie de construction de ville attractive (très liée aux méga-événements) comme un moyen de redonner un dynamisme économique à Rio de Janeiro par l'adoption et l'affirmation, à partir des années 1990 et sous l'influence de Barcelone, d'un nouveau modèle de fabrique et de gouvernance néolibérale de l'espace urbain. Dans un deuxième point, l'objectif est la compréhension des principaux investissements en termes de transport collectif, d'évolution du régime organisationnel du secteur de transport par bus, et,

plus largement des actions en faveur de l'intégration du système (physique et tarifaire), qui est un préalable pour questionner la capacité de l'ensemble de ces éléments à résoudre effectivement la crise de la mobilité à Rio de Janeiro.

Il convient de souligner que l'analyse ne prend pas seulement en compte les projets de transport qui apparaissent officiellement comme des investissements liés à la coupe du Monde 2014 et aux JO 2016. Aussi, nous considérons, que, plus largement, le contexte de construction de la ville attractive (dont les deux événements cités représentent la consécration) couplé à une entente historique entre les trois niveaux de gouvernements<sup>90</sup> aboutissent à une série d'investissements, notamment en infrastructures de transport – qui, bien que ne figurant pas officiellement comme « héritage » des événements, participent fortement aux exigences de ville attractive, touristique et compétitive.

En ce qui concerne le contexte actuel de Rio de Janeiro, avec les découvertes pétrolières et l'accueil de méga-événements, nous partageons l'hypothèse de Ribeiro (2015a, p.2) selon laquelle le renouveau du dynamisme économique de la métropole ne s'accompagne pas d'une évolution de la structure et du mode de fonctionnement de l'accumulation urbaine, c'est-à-dire du « *modèle de développement qui oriente l'économie politique de la ville* ». Selon l'auteur, le circuit de l'accumulation urbaine se perpétue dans la mesure où la production de l'espace construit (le secteur immobilier, les travaux publics, les services collectifs, la propriété de la terre, etc.) est le propre objet de l'accumulation urbaine.

Quelques questions guident l'ensemble des développements de ce chapitre : les investissements actuels en infrastructures de transport et la réorganisation du système de transport collectif sont-ils à même de résoudre les principaux maux de la crise de la mobilité (prenant en compte la dimension métropolitaine du problème de la mobilité) ? Seront-ils capables de réduire les profondes inégalités de mobilité, réduisant ainsi les ségrégations socio-spatiales ? Enfin, un troisième questionnement cherche à savoir si la « révolution du transport » signifie ou non une rupture avec un modèle de mobilité basé sur la route qui montre ses limites aujourd'hui.

---

<sup>90</sup> Nous ajoutons le niveau de l'État fédéral.



## 1) De la crise économique et politique à la crise de la mobilité à Rio de Janeiro

### 1.1) La perte d'importance relative de l'État et de la ville de Rio de Janeiro en termes économique et politique au niveau national

Au cours du XX<sup>ème</sup> siècle, l'économie *fluminense*<sup>91</sup> a suivi une trajectoire diamétralement opposée à celle de la région de São Paulo. Tandis que cette dernière, en diversifiant sa structure productive et ses activités (dont certaines de pointe ou à forte valeur ajoutée), n'a eu de cesse d'augmenter sa participation à la production nationale, la région *fluminense* a subi une trajectoire inverse, c'est-à-dire la baisse relative de sa participation à la production brésilienne. Selon l'expression de Diaz da Silva (2012, p.41), le développement capitaliste *fluminense*, pour la période de 1930 à 1980, peut être ainsi qualifié : « *croissance et modernisation avec une perte d'importance relative* [dans l'économie nationale] ».

La croissance et la modernisation de l'économie *fluminense* pendant cette période expliquent en partie l'évolution démographique de la région, qui a été supérieure de 2,9 % à la moyenne nationale de 1940 à 1980, cette dernière étant de 2,7 % sur la période (Diaz da Silva, 2012). Bien que la crise économique commence à toucher l'État de Rio de Janeiro avant la « décennie perdue » des années 1980 (Lago, 2009), cette dernière s'est traduite par une vraie crise de l'État de Rio de Janeiro.

Quelques chiffres démontrent bien la relative décadence économique de Rio de Janeiro. Par exemple, entre 1989 et 1997, 22 % des entreprises industrielles ont été transférées dans d'autres régions. De même, si 50 banques brésiliennes avaient leur siège à Rio en 1970, celles-ci ne sont plus que 5 en 1991 (Ribeiro, 2015a). Il semblerait que la structure productive de l'État de Rio de Janeiro ne possédait pas d'atouts majeurs pour faire face à la crise économique des années 1980. En effet, la participation de l'industrie de la région *fluminense* au PIB national est passée de 27 % en 1939 à 11,9 % en 1980 (Diaz da Silva, 2012). Toutefois, il convient de distinguer deux processus contraires concernant l'industrie de transformation d'une part et l'industrie pétrolière et d'extraction minière d'autre part.

Tout d'abord, l'industrie *fluminense*, qui était majoritairement de transformation<sup>92</sup> entre les années 1930 et 1980, semblerait ne pas avoir réussi à intégrer des secteurs de pointe,

---

<sup>91</sup> « Fluminense » désigne ce qui est originaire de l'État de Rio de Janeiro.

<sup>92</sup> Entendue comme une industrie qui transforme des matières premières en matières secondaires ou en produits semi-finis.

contrairement à la région de São Paulo. Dans les années 1980, les impacts de ce moindre dynamisme de l'industrie de transformation se reflètent notamment par les taux de croissance de l'État de Rio de Janeiro qui deviennent inférieurs à la moyenne nationale (Diaz da Silva, 2012, p.35)<sup>93</sup>. Dans les années 1990, l'industrie de transformation de l'État de Rio de Janeiro continue de subir de nombreux revers. De fait, la participation de celle-ci au niveau national est passée de 11 % à 8 % entre 1980 et 2006, se traduisant, à l'échelle de l'État de Rio de Janeiro par une croissance négative (-7 %) entre 1991 et 2008 (Diaz da Silva, 2012, p.90).

Parallèlement, on voit une explosion du secteur industriel d'extraction : de 1991 à 2008, la croissance de ce secteur dans l'État de Rio a été de 291 %<sup>94</sup> (Diaz da Silva, 2012). Dès le milieu des années 1980, l'industrie d'extraction minière se développe avec l'implantation de *Petrobrás* dans le nord de l'État de Rio, à *Volta Redonda*. Aussi, à défaut du retard dans les secteurs de pointe et dans l'industrie de transformation par rapport à l'État de São Paulo, l'État de Rio de Janeiro a vu le poids de son industrie d'extraction occuper de plus en plus de place dans le paysage national. Si la participation de l'État de Rio à l'industrie extractive du Brésil était de 3 % en 1970, celle-ci s'élève à 62 % en 2006 (Diaz da Silva, 2012). Le secteur pétrolier, bien que n'étant pas le seul à présenter un fort dynamisme dans l'intérieur<sup>95</sup> *fluminense*, est certainement l'un des plus emblématiques de par les ressources financières mobilisées et par sa vitesse de croissance. De 1996 à 2003, le secteur de l'extraction de pétrole est passé de 3,5 à 16 % du PIB de l'État de Rio de Janeiro (Lago, 2009, p.5). Le faible taux de croissance démographique ainsi que la moindre attractivité de la ville de Rio de Janeiro dans les années 1980-1990 ne sont pas liés uniquement au faible dynamisme de la région, mais aussi à une nouvelle répartition de la population en raison de l'attractivité accrue de certaines aires de l'État de Rio de Janeiro, notamment motivée par la croissance exponentielle du secteur minier. La production de pétrole est un facteur de plus permettant d'expliquer les inégalités régionales de la région *fluminense*, car l'expansion de la production extractive ne se traduit pas nécessairement par le développement linéaire des régions ou zones qui accueillent ces activités.

---

<sup>93</sup> L'auteur souligne toutefois que, si l'importance relative de l'industrie de transformation fluminense au niveau national a diminué de 1980 à 1985 (en passant de 10,1 % à 9,5 %), le pourcentage de l'industrie d'extraction est passé de 1,4 % à 13,3 % sur la même période. La période des années 1980 peut donc aussi être vue comme une période de transition.

<sup>94</sup> Sur la même période, l'industrie automobile et de transport routier a augmenté de 945,7 %.

<sup>95</sup> L'« intérieur » régional se réfère aux municipalités autres que celles de la RMRJ.

La crise fluminense des années 1980 s'est traduite par une croissance démographique de l'État de Rio de Janeiro inférieure à la moyenne nationale<sup>96</sup>. Ce ralentissement du taux de croissance démographique n'a pas contribué à maintenir le revenu moyen par habitant au même niveau à l'échelle de l'État de Rio de Janeiro. En 1980, le revenu moyen par habitant de l'État de Rio était supérieur de 40 % à la moyenne nationale, mais après dix ans de crise, ce revenu moyen n'était plus que de 24 % supérieur à la moyenne nationale (Diaz da Silva, 2012, p.58). Aussi, la crise se caractérisait notamment par une spirale en termes de chômage, de croissance du travail informel, de la pauvreté et de la violence urbaine (Ribeiro, 2015a).

La « décennie perdue » dans l'État de Rio de Janeiro a fortement participé à miner les espoirs et à instaurer un véritable ressenti de crise réelle, profonde et durable. En outre, cette perte d'importance et de dynamisme économique au niveau national est aussi en partie le corollaire d'une question politico-administrative. En effet, en 1960, Rio de Janeiro perd son statut de capitale nationale au profit de Brasilia, ce qui se répercute par une diminution des dépenses publiques dans l'État et dans la ville de Rio de Janeiro qui n'est plus au centre des arrangements et décisions d'investissements fédéraux. L'échec économique (relatif) de l'État de Rio de Janeiro est parfois interprété comme étant le résultat d'une stratégie des élites politiques qui, - même disposant de ressources politiques et financières favorables quand Rio était encore capitale fédérale - se sont concentrées sur la région métropolitaine, voire sur le territoire de la ville de Rio de Janeiro, et n'ont pas intégré ni appréhendé la question à l'échelle de l'État de Rio de Janeiro. Cette perte de pouvoir au niveau national et par conséquent son moindre rayonnement économique et politique, ont pesé sur la fierté carioca, et, sur le manque d'attractivité de la ville (en termes économiques).

Mais, dans les années 1990, les autorités locales prennent des décisions qui influencent et configurent déjà fortement la trajectoire de Rio de Janeiro en termes de construction de sa destinée de ville attractive et touristique. La stratégie des méga-événements peut être envisagée comme étant un moyen de sortir la métropole de Rio de Janeiro de cette crise multiforme : une perte d'importance en termes économiques dans le paysage national, une crise politique et de prestige minant la fierté et le dynamisme carioca. Selon les superintendant de l'AMTU : « *La question des méga-événements est une très bonne nouvelle pour la fierté brésilienne, et notamment les JO pour Rio, parce que depuis les années 1960, quand la capitale a été transférée à Brasilia, puis par la suite avec la crise économique des*

---

<sup>96</sup> Si entre 1991 et 2000, la croissance de la population *fluminense* n'a augmenté que de 1,77 %. En revanche, il semblerait que la tendance s'améliore à partir des années 2000 : de 2000 à 2008, le taux de croissance de la population a été de 2,53 %.

*années 1980, Rio est entré dans un période de décadence » (Waldir Peres, Superintendant de l'AMTU – Agence Métropolitaine de Transports Urbains/ SETRANS – Secrétariat des Transports de l'État de Rio de Janeiro , État de Rio de Janeiro, entretien du 03/08/2012).*

L'histoire de Rio de Janeiro et cette période de morosité économique a conduit à une situation qualifiée de crise de la mobilité à Rio de Janeiro. Dans la sous-section suivante, nous décrivons cette crise de la mobilité en faisant l'état des lieux des iniquités de la mobilité urbaine carioca.

## **1.2) La crise de la mobilité carioca et les iniquités de mobilité à Rio de Janeiro**

Ces dernières années, les conditions générales de la mobilité urbaine à Rio de Janeiro ont amené un certain nombre d'études sur le transport et la mobilité à qualifier cette situation de crise de la mobilité. Cette dernière est souvent attribuée à la croissance spectaculaire des flottes d'automobiles et de motocyclettes durant la dernière décennie (Rodrigues et Ribeiro, 2013), combinée à l'insuffisance et à la précarité du transport collectif, notamment des modes ferroviaires (Beyer, 2011). L'objectif de cette sous-section est de faire l'état des lieux des iniquités de mobilité à Rio de Janeiro et exposer la crise de la mobilité comme le résultat de l'approfondissement du modèle routier de mobilité. La compréhension de la répartition modale et des taux de motorisation des classes moyennes est essentielle pour appréhender la crise de la mobilité. Les injustices de mobilité s'expriment socialement, spatialement et en termes de sécurité et de confort.

### *1.2.1) Des problèmes structurels de l'offre de transport à La croissance du transport individuel motorisé : une crise généralisée de la mobilité*

Précédemment, nous avons mené une réflexion transversale sur l'instauration du système routier de mobilité dans les métropoles brésiliennes et particulièrement à Rio de Janeiro, parallèlement au déclin du transport ferroviaire. Globalement, l'évolution du système de transport à Rio de Janeiro montre certaines corrélations entre les différentes phases économiques, les modes de transport, le système viaire et les formes urbaines qui en découlent. Aussi, dans sa phase préindustrielle, la marche à pied et les modes à traction animale prédominaient, tandis que dans la première phase d'industrialisation les systèmes ferroviaires (bondes et trains) se développèrent conjointement aux industries de l'électricité et du métal. Dans une seconde phase industrielle, les bus supplantèrent rapidement les modes ferroviaires tandis que l'automobile commença à se développer avec pour corollaire

l'extension du territoire urbain et la focalisation sur la croissance et l'amélioration du réseau viaire - bénéficiant donc aux couches les plus aisées de la population. Le système routier de mobilité (tant pour les bus que pour les véhicules individuels motorisés) est « pétro-dépendant » et largement dominant dans les espaces urbains brésiliens. L'évolution de l'offre de transport basée sur la route a abouti à donner la priorité à la voiture dans l'espace réservé aux déplacements. Aussi, en 2003, dans les municipes brésiliens de plus de 60 000 habitants, les cyclistes ne disposaient que de 0,15 % du système viaire, ce pourcentage étant de 0,02 % pour les piétons et de 0,11 % pour les bus (Vasconcellos, 2014).

À Rio de Janeiro l'offre de transport collectif (bus) et individuel (voitures, motocyclettes) est principalement routière. En effet, 71 % des voyages quotidiens réalisés en transport motorisé sont effectués en transport collectif (PDTU, 2014). Mais il convient de souligner qu'à l'intérieur du transport collectif, la tendance longue de déclin progressif du transport ferroviaire a amené à une suprématie des transports par bus. Cette dernière, combinée avec la croissance importante des véhicules individuels motorisés, a conduit à un renforcement des iniquités de mobilité et a produit une crise généralisée et systémique de la mobilité. En effet, si la géographie particulière de Rio de Janeiro a conditionné l'occupation de l'espace urbain et « *conditionne en partie la problématique des transports [...] (avec) une succession de reliefs longitudinaux* », le principal problème de l'offre de transport à Rio de Janeiro réside, selon Beyer, dans l'incapacité structurelle « *des politiques à modifier le cadre d'exercice du service public des transports, laissé au puissant cartel des sociétés d'autobus* » (Beyer, 2011, p.3).

De fait, le poids considérable du secteur de transport par bus à Rio de Janeiro par rapport aux autres modes principaux (train, métro et vans) reflète une situation de sous-capacité des systèmes ferroviaires qui est également nationale. À tel point qu'en 1994, la taille du réseau ferroviaire national est proche de celle de 1982, c'est-à-dire de 29 341 km. Cet abandon de l'expansion ferroviaire a une expression urbaine : en 2003, le transport métro-ferroviaire représentait en moyenne seulement 3 % de la répartition modale des municipalités brésiliennes de plus de 60 000 habitants. La même année, les bus (municipaux et inter-municipaux) représentaient 32 % de cette répartition modale – avec 28 % pour l'automobile et 35 % de voyages à pied (Vasconcellos, 2014).

Des données plus récentes montrent que les services ferroviaires (trains et métro) n'assurent que 11 % des voyages en transport collectif (Résultats préliminaires de l'enquête O.D de 2012, PDTU 2014). En revanche, les bus municipaux, inter-municipaux, d'entreprises ou

« illégaux » (voir tableau 8), assurent, ensemble, 77 % des voyages en transport collectif dans la RMRJ.

**Tableau 8 - Répartition modale des voyages quotidiens effectués en transports collectifs dans la RMRJ (2014)**

Mode de transport collectif	Voyages quotidiens (x 1000)	%
Bus exécutifs	70	0,63
Bus municipaux	6.672	60,5
Bus inter-municipaux	1.781	16,2
Bus « piratas » (illégaux)	16	0,14
Métro	665	6,04
Trains	568	5,16
Transports scolaires	428	3,88
Transports affrétés	55	0,50
Bateaux	105	0,95
Vans	658	5,97
<b>Total</b>	<b>11.016</b>	<b>100</b>

Source : Résultats préliminaires de l'enquête O.D de 2012, PDTU 2014.

Même si la population de la RMRJ n'a jamais eu l'expérience de conditions exceptionnelles ou satisfaisantes de déplacements urbains, cela nous autorise-t-il à employer le mot « crise » ? En fait, le terme crise de la mobilité ne sous-entend pas que la ville de Rio de Janeiro ait déjà connu un transport efficace et de qualité. D'une certaine façon, bien que la crise soit permanente, certains d'éléments permettent de postuler que ce que est appelé la crise de la mobilité carioca est un renforcement des externalités négatives du système de mobilité en vigueur (basé sur la route) qui vient dégrader les conditions de mobilité quotidienne.

En effet, avec la forte croissance du nombre de véhicules individuels dans la dernière décennie, les propriétaires d'automobiles qui étaient autrefois privilégiés (quand moins d'automobiles étaient en circulation) sont désormais confrontés à une dégradation de la qualité de leurs déplacements quotidiens. Autrement dit, outre son caractère systémique, la crise de la mobilité urbaine affecte tous les secteurs de la société, bien que de façon inégale. Concrètement, il s'agit principalement d'une augmentation des temps de trajets quotidiens, dans un contexte où les congestions de trafic de grande ampleur sont également quotidiennes. La précarité des conditions de mobilité en termes de confort et de sécurité est aujourd'hui un

volet primordial de l'étude de la mobilité à Rio de Janeiro et exprime les externalités négatives (directes et indirectes) qui montrent les limites du modèle routier de transport.

Surtout à partir des années 1990, le modèle routier de mobilité urbaine entre en crise. Pour les usagers du transport public, on note la dégradation de la qualité du service (en termes de temps de transport et de sécurité). Du côté du transport individuel, la croissance des congestions vient affecter la vitesse commerciale des automobilistes et augmenter les externalités négatives pour le transport public. La relative désaffection du transport public postule que l'insuffisance (structurelle) de ce dernier a généré deux types de fuites. D'une part, il existerait une fuite par le haut par l'acquisition de véhicules privés (d'ailleurs fortement encouragée par les pouvoirs publics) et qui aurait pour effet d'aggraver les problèmes de congestion, de pollution, d'augmentation du temps de transport. Plus qu'une fuite, l'acquisition d'un véhicule individuel motorisé constitue un idéal symbolique et sociétal, de prestige et de pouvoir. D'autre part, une fuite par le bas se caractériserait par l'exclusion et la paupérisation de certaines catégories sociales qui se retrouvent dans des situations de mobilité très limitées, amenant à un transfert du transport motorisé vers la marche à pied ou le vélo.

La crise de la mobilité se manifeste donc par une dégradation généralisée des conditions de transport en termes d'accessibilité, de coûts, d'augmentation du temps de déplacement et d'externalités négatives croissantes (pollution, accident, etc.). Aussi, dans les objectifs d'inclusion socio-spatiale, l'existence d'un service de transport collectif accessible, efficace et de qualité semble primordiale, car outre l'amélioration des revenus et du temps de transport des plus pauvres, ces derniers pourraient accéder à d'autres services de base (santé, éducation, loisirs) et à de plus grandes opportunités d'emploi.

#### *1.2.2) De l'offre de transport à la mobilité : répartition modale et motorisation individuelle privée*

L'offre de transport (les moyens techniques, les modes, les infrastructures et les réseaux de transport) n'est qu'un préalable à la mobilité quotidienne, c'est-à-dire la possibilité effective des habitants à se déplacer et à réaliser les trajets souhaités et imposés par leur quotidien. S'intéresser à la mobilité quotidienne revient à analyser la capacité des individus à satisfaire leurs besoins de mobilité avec les infrastructures de transport existantes et en fonction des modes qui leur sont accessibles (les contraintes modales).

La mobilité dépend de la capacité effective des individus à réaliser les déplacements souhaités avec l'offre de transport existante. Dans un rapport sur la mobilité et la vie quotidienne, Vincent Kaufmann (1999) prône une approche transversale de la mobilité, capable de prendre en compte la morphologie urbaine, la sociologie de la famille, les inégalités sociales et les rapports entre la science et la société. Selon l'auteur : « *La forte imbrication des formes de mobilité spatiale nécessite une vision globale qui mette l'accent autant sur les structures dans leurs interrelations que sur les mouvements eux-mêmes* » (1999, p.7).

Quatre types de mobilité sont ainsi définis : la mobilité quotidienne, les voyages, la mobilité résidentielle et la migration<sup>97</sup>. Nous nous concentrerons essentiellement sur les deux types de mobilité (quotidienne et résidentielle) qui se réfèrent spécifiquement à des mouvements ou déplacements au sein d'un même bassin de vie (la RMRJ et la municipalité de Rio de Janeiro dans notre cas). La mobilité quotidienne, c'est-à-dire l'ensemble des déplacements de la vie quotidienne (domicile, travail, loisirs et engagements, études, etc.) correspondants à un mouvement cyclique, est primordiale dans ce travail. Ce type de mobilité s'articule également avec la mobilité résidentielle qui correspond à un mouvement linéaire, soit les changements de localisation résidentielle internes à un bassin de vie sans intention d'un retour à court terme. Ce second type de mobilité doit également être pris en compte dans notre objet d'étude : par exemple, la croissance du phénomène de « favelisation » est en partie lié aux contraintes de mobilité et la centralité et concentration des aires d'emplois, d'activités, de commerces et de loisirs. Aussi, les stratégies résidentielles à Rio de Janeiro sont fortement liées aux insuffisances et carences en termes de transport collectif. En outre, la mobilité résidentielle est souvent forcée : par exemple, l'expropriation, par les pouvoirs publics ou par les prix, de populations à bas revenus dans les aires en cours de valorisation. Les liens entre la mobilité quotidienne et résidentielle sont très forts, notamment au sein d'espaces urbains qui affichent des tendances à l'étalement et où on observe une : « *disjonction de plus en plus forte entre lieux d'habitat et lieux d'emplois, de commerces, de soins* » (Diaz Olvera, Plat et Pochet. 2005, p.145).

La répartition modale et les taux de motorisation sont deux éléments pour comprendre la crise de la mobilité et les injustices qui en découlent. À ce sujet, Diaz Olvera, Plat et Pochet (1998, p.104), dans un contexte africain, parlent de « hiérarchie modale » pour rappeler que les choix modaux, « *s'il reposent sur la recherche d'une adéquation entre nécessités de déplacement et*

---

<sup>97</sup> Les voyages sont définis comme : « *l'ensemble des déplacements interrégionaux ou internationaux impliquant l'intention d'un retour à court terme* », tandis que la migration est : « *entendue comme l'installation dans une autre région ou un autre pays, sans intention de retour à court terme* » (Kaufmann, 1999, p.8).



*moyens disponibles, s'appuient également sur des processus de distinction sociale* ». Au Brésil, le véhicule individuel privé, en dépit d'une « démocratisation » de ce moyen de transport depuis les années 2000, continue d'être synonyme d'un statut social privilégié, dont l'usager est considéré comme supérieur à l'usager de transports publics, et plus encore à un piéton ou à un cycliste. Cette hiérarchie modale semble être en vigueur et intrinsèquement liée à la hiérarchie sociale (Diaz Olvera, Plat et Pochet, 1998). Cette distinction par le mode se retrouve généralement dans les villes latino-américaine où « *une partie de la population se déplace dans des voitures confortables et relativement vite, alors qu'une autre est contrainte, en raison de ses moyens financiers, à se déplacer à pied, en vélo ou en transport collectif, souvent dans de mauvaises conditions en termes de rapidité, de confort et de sécurité* » (Gouëset, coord. 2014). La distinction modale est donc une conséquence d'une iniquité économique, sociale et qui se traduit par une iniquité en termes de conditions de transport.

Dans la RMRJ, le transport collectif représente 71 % des voyages motorisés, contre 29 % pour le transport individuel (PDTU, 2014). La crise de la mobilité est donc en grande partie une crise du transport collectif dans la réalité carioca – reflétant une « suprématie des transports publics » que l'on retrouve dans les grandes villes latino-américaines, à l'instar de Bogotá ou de Santiago (Gouëset, coord. 2014). Cependant, concernant la RMRJ, la tendance a été à la baisse du pourcentage de voyages non-motorisés sur le total des voyages réalisés : de 37 % en 2003 à 32 % en 2012. Sur cette période, le pourcentage du nombre de voyages motorisés est passé de 63 % à 68 % du total des voyages réalisés dans la RMRJ (voir tableau 9). Par les voyages motorisés, confirmant les effets des politiques pro-automobile et pro-motocyclette, c'est le transport individuel qui a connu la croissance la plus importante au sein des modes motorisés et en termes de nombre de voyages (avec un taux de croissance annuel de 3,4 % contre 1,9 % pour le transport collectif). On note également, en ce qui concerne les déplacements non-motorisés, une réduction du pourcentage de voyages à pied sur le total des voyages effectués passant de 33,8 % en 2003 à 29,4 % en 2012.

**Tableau 9 – Nombre de voyages motorisés et non-motorisés en 2003 et en 2012.**

Modes de transport		Voyages réalisés		% du total		Taux de croissance annuelle (%)
		2003	2012	2003	2012	
Motorisé	Transport collectif	9 290 642	11 016 000	46,7	48,7	1,9
	Transport individuel	3 239 113	4 398 000	16,3	19,5	3,5
	Total	12 529 755	15 414 000	62,9	68,2	2,3
Non-motorisé	A pied	6 740 688	6 634 000	33,8	29,4	-0,2
	Bicyclette	645 510	546 000	3,2	2,4	-1,8
	Total	7 386 198	7 180 000	37	31,8	-0,3
Total général		19 915 953	22 594 000	100,00	100,00	1,4

Source : Résultats préliminaires de l'enquête O.D de 2012 (PDTU, 2014).

La part des voyages non-motorisés a diminué de 2003 à 2012 mais ces derniers représentent toujours 32% du total de voyages effectués à l'échelle de la RMRJ. Dans les municipalités périphériques et peuplées, cela peut traduire une mobilité restreinte. La résolution de la crise de la mobilité tient donc au transport collectif (entre 2003 et 2012, la part des voyages en transport collectif à l'échelle de la RMRJ a augmenté de presque 5 %) bien que la part du transport individuel ait augmenté de 20 % (PDTU, 2014).

De 2003 à 2012, le nombre de voyages par habitant et par jour au sein de la RMRJ a connu une croissance de 0,81 % par an. En termes absolus (voir le tableau 10), la moyenne du nombre de voyages réalisés par habitant et par jour (modes motorisés et non-motorisés) est passée de 1,77 à 1,90 sur cette période. Le taux de croissance annuelle de la quantité de voyages réalisés en transport individuel est supérieur à celui de la quantité de voyages réalisés en transport collectif, de 2003 à 2012.

**Tableau 10 - Quantité de voyages motorisés et non-motorisés par habitant (2003-2012)**

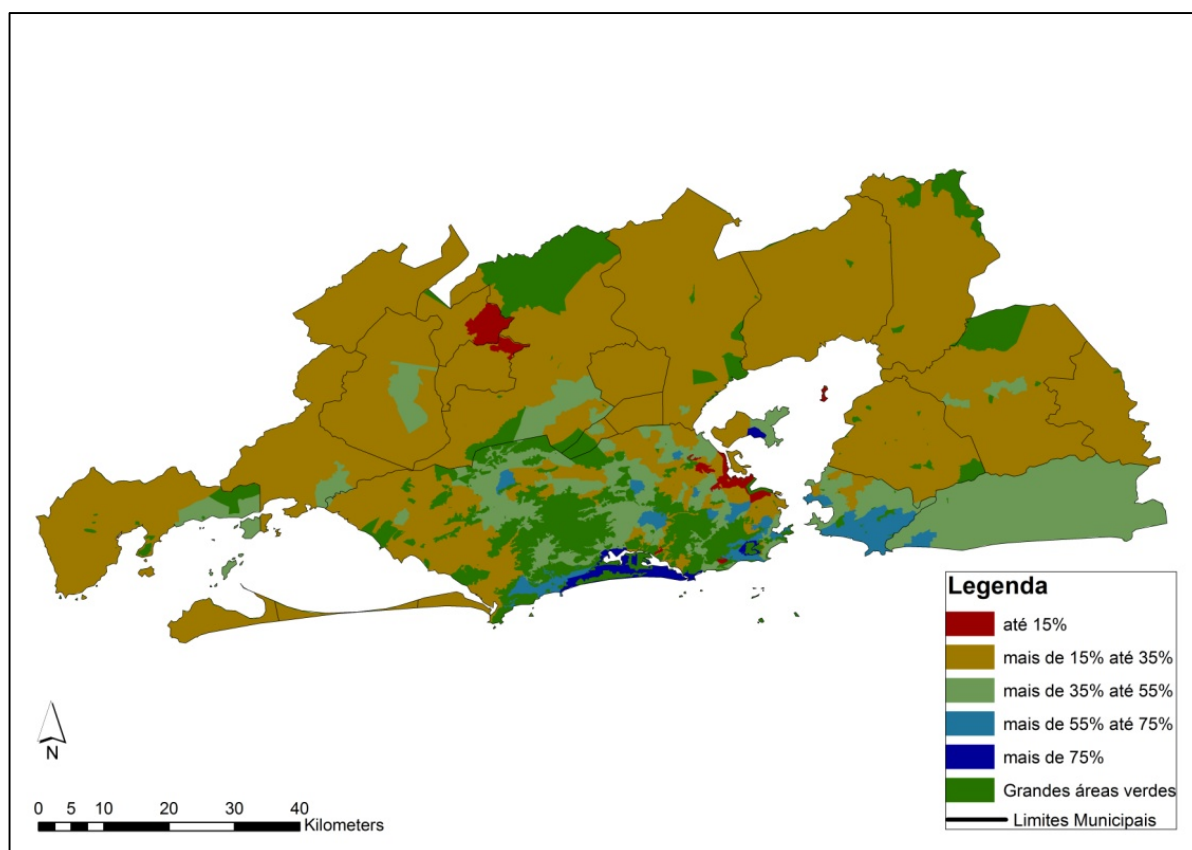
Modes de transport		Quant. Voyages/hab		Taux de croissance annuelle (%)
		2003	2012	
Motorisé	Transport coll.	0,82	0,93	1,38
	Transport Ind.	0,29	0,37	2,74
	Total	1,11	1,30	1,75
Non-motorisé	A pied	0,60	0,56	-0,78
	Bicyclette	0,06	0,05	-2,91
	Total	0,66	0,61	-0,96
Total général		1,77	1,90	0,81

Source : Résultats préliminaires de l'enquête O.D de 2012 (PDTU, 2014).

A l'échelle de la RMRJ, la carte 7 permet de voir les zones où le pourcentage de domiciles avec au moins un véhicule est plus ou moins important. On remarque que les deux tranches supérieures (« entre 55 et 75 % » et « plus de 75 % ») sont localisées dans les municipalités de Rio de Janeiro et de Niterói. Mais, dans l'immense majorité du territoire de la RMRJ, la proportion de la population qui possède au moins un véhicule par domicile se situe entre 15 % et 35 %.

Plus on s'éloigne de la municipalité de Rio de Janeiro et de ces centres internes (le centre-ville et la zone Sud, par exemple) et de la municipalité de Niterói, plus le pourcentage de domiciles avec au moins une automobile diminue. On peut donc supposer que les catégories sociales périphériques à l'échelle de la RMRJ mais également à l'échelle interne de la municipalité de Rio de Janeiro ont moins les moyens d'acquérir un véhicule individuel motorisé et que celles-ci sont donc soit dépendantes du transport motorisé collectif, soit privées de déplacements motorisés par manque de moyens.

**Carte 7 - Pourcentage de domiciles de la RMRJ avec un moins un véhicule (2010)**



Source : Observatório das Metrôpoles (2013).

Sur ces prémisses, la partie suivante présente les injustices sociales et spatiales de la mobilité urbaine carioca et donne des éléments pour appréhender l'insécurité du transport collectif et individuel dans ce contexte de la crise généralisée de la mobilité.

### *1.2.3) Les injustices socio-spatiales de la mobilité urbaine carioca et l'insécurité du transport collectif et individuel : conséquences de la crise généralisée de la mobilité carioca.*

La crise de la mobilité est le résultat de divers processus historiques de concentration des investissements au bénéfice des classes les plus aisées (voir chapitre 3). Selon Vasconcellos (2014), les politiques de mobilité ont été hautement sélectives et ont renforcé l'exclusion ces dernières décennies, avec très peu de mesures en faveur de l'équité. Les injustices de mobilité s'expriment de manière sociale et spatiale dans un contexte grandissant d'insécurité et de manque de confort. Dans cette sous-section nous aborderons d'abord les injustices sociales (ou par les prix), puis les injustices spatiales (localisation géographique). Enfin, nous abordons la question de l'insécurité des transports.

Au regard du phénomène de périphérisation dans la métropole de Rio de Janeiro, les catégories populaires cumulent plusieurs handicaps en termes de mobilité quotidienne de par les limites en termes d'accessibilité physique (qui dépend de l'effectivité d'un système de transport donné à connecter deux endroits spatialement distants) et d'accessibilité par les prix (qui dépend du revenu). D'autres considérations, comme le niveau d'éducation et d'alphabétisation (pouvant influencer par exemple sur la capacité à lire un plan et à utiliser correctement une offre de transport collectif) peuvent également être prises en compte et viennent renforcer les iniquités de mobilité et d'accessibilité. Nous empruntons à E.A. Vasconcellos (1998) certains questionnements qui guideront l'analyse de la crise de la mobilité : comment l'accessibilité est-elle distribuée dans l'espace ? Comment les différents groupes sociaux peuvent-ils utiliser et tirer profit des aménités urbaines ? Qui produit et qui souffre des externalités du transport ?

Dans les espaces périphériques de la RMRJ, les habitants subissent les effets de la ségrégation résidentielle – c'est-à-dire une différence de localisation impliquant un accès inégal aux biens matériels (équipements, services) et symboliques (statut, prestige). Pour la RMRJ, La relation entre le niveau d'étude (par foyer) et la ségrégation a été mise en évidence par Ribeiro, Rodrigues et Corrêa (2008) à partir de données du recensement de l'année 2000. Les zones de « faible environnement éducatif » (faible concentration de capital scolaire) sont toutes situées

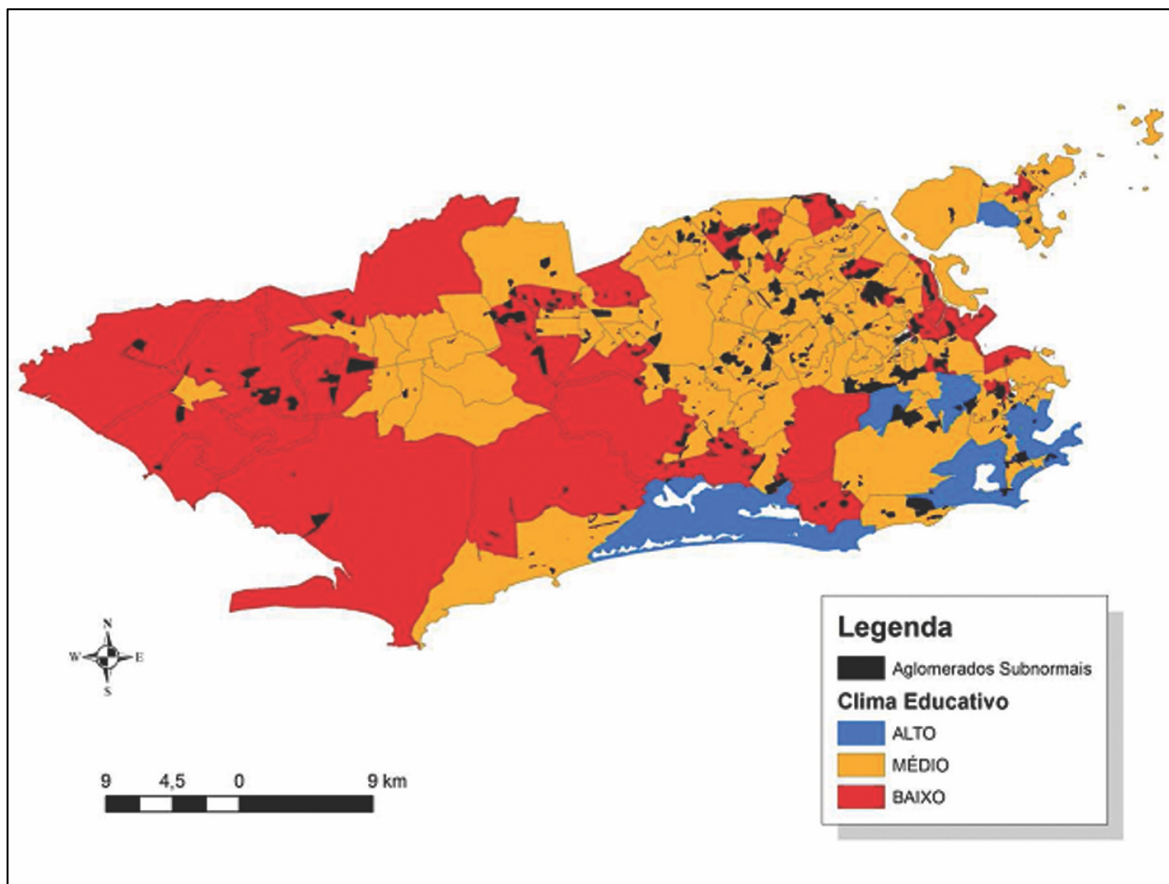
dans les municipalités périphériques de la RMRJ ou, dans la municipalité de Rio de Janeiro, dans la zone ouest et dans des morceaux de territoires éparpillés sur la municipalité (favelas). Les zones d' « environnement éducatif élevé » se situent dans les municipalités de Rio (zone Sud, zone de Barra da Tijuca et Centre) et Niterói, tandis que les zones d' « environnement éducatif moyen » se situent dans la municipalité de Rio (principalement), mais également sur des parties de la « baixada fluminense » ou encore de la municipalité de São Gonçalo. L'analyse montre également que la ségrégation implique une plus grand « fragilité occupationnelle<sup>98</sup> ». En effet, seulement 25 % de personnes de 25 à 59 ans sont concernées par cette situation dans les zones de « contexte social élevé », contre 46 % dans les zones de « contexte social faible ». La ségrégation résidentielle se recoupe donc avec le niveau social et d'éducation et sur la fragilité de l'emploi (Ribeiro, Rodrigues et Corrêa, 2008).

La mobilité est évidemment un facteur de poids dans les dynamiques de ségrégation socio-spatiale à l'échelle de la RMRJ, mais également à l'échelle de la municipalité de Rio de Janeiro où l'on note également que les foyers à « environnement éducatif élevé » sont situés dans les zones sud et centre ainsi que celle de Barra da Tijuca, tandis que plus on s'éloigne du centre, notamment en direction de la zone Ouest, plus l'environnement éducatif est faible (voir carte 8).

---

<sup>98</sup> Traduction de « fragilidade ocupacional » utilisée par Ribeiro, Rodrigues et al (2008). Pour cette indicateur, les auteurs ont utilisé les données du recensement de 2000 (pour les personnes entre 25 et 59 ans) se référant à « la position dans l'occupation principale », comme par exemple les employés domestiques avec une carte formelle de travail, les employés domestiques sans carte de travail officielle, ou de travailleurs non rattachés au système de sécurité sociale.

### Carte 8 – Ségrégation résidentielle et localisation des favelas dans la municipalité de Rio de Janeiro



Source : Observatório das metrópoles. À partir de données de recensement de l'IBGE (2000). Voir Ribeiro, Koslinski (org.) (2010, p.132).

Dans la RMRJ, la crise de la mobilité se caractérise par une intensification des ségrégations socio-spatiales et un accroissement des iniquités de mobilité (voire des situations d'immobilités). En effet, le fait que le transport non-motorisé représente en 2012 presque 32 % du total des voyages réalisés quotidiennement – en sachant que le poids de la marche à pied est écrasant par rapport à celui de la bicyclette dans la catégorie transport non-motorisé – montre aussi que les personnes qui n'ont pas les moyens de financer un mode de transport motorisé sont limitées dans leur accès à la ville. La marche à pied ou le vélo n'offrent pas les mêmes possibilités de déplacements, notamment de longue distance, pour jouir d'opportunités d'emplois, d'éducation, de santé etc. Cependant, un certain nombre de personnes habitants dans des favelas situées proches des zones d'emplois et de services ont peut-être plus d'accès à ces derniers que des personnes dans une condition économique similaire mais défavorisées d'un point de vue de la localisation urbaine.

Une partie du débat sur la mobilité urbaine au Brésil se situe souvent dans l'explication nécessaire des liens entre la pauvreté et l'exclusion sociale et spatiale (Gomide, 2003, 2006 ; Lemos, Santos et Silva, 2004 ; IPEA, 2011). Pour Orfeu (2004), les 4 piliers de l'exclusion urbaine sont le travail, le logement, la santé et la mobilité. Aussi, bien que les grandes villes africaines et les grandes villes brésiliennes ne soient pas comparables en termes de niveau d'équipements de modes motorisés (individuel ou collectif), ni en termes de niveau de vie, la réflexion menée par Diaz Olvera, Plat et Pochet. (2005, p.146) sur les premières vaut également pour le Brésil : « *une analyse de la mobilité quotidienne et des conditions d'accès aux principaux services permet d'apporter des éléments de connaissance sur les liens multiples existant entre pauvreté et difficultés de déplacements* ». Le concept d'exclusion sociale - bien qu'incluant ou étant corrélé à celui de la pauvreté (la capacité d'accéder à des biens et services) - va bien au-delà de cette dimension de revenus et permet d'analyser en même temps la discrimination sociale et la ségrégation spatiale (Gomide, 2003, 2006).

La dimension sociale des injustices de mobilité est fortement liée au le niveau de vie des différentes couches sociales. En effet, le nombre de déplacements varie fortement en fonction du revenu (voir tableau 11) : plus la tranche de revenus par famille est faible, plus le nombre de déplacements décroît. Ainsi, les deux tranches inférieures (de 0 jusqu'à 2 salaires minimums et de 2 à 5 salaires minimums) ont des moyennes de nombre de déplacements (respectivement de 1,46 et de 1,69), inférieures à la moyenne nationale de 1,77 voyages par habitant et par jour. Concernant la tranche de plus de 20 salaires minimums, la moyenne du nombre de déplacements s'élève à 4,08 (PDTU, 2003).

**Tableau 11 - Moyenne du nombre de déplacements selon la tranche de revenus mensuels par famille (2003)**

Tranche de revenu moyen (en salaires minimums)	Nombre de déplacements (moyenne)
Jusqu'à 2 salaires minimums	1,46
De 2 à 5 salaires minimums	1,69
De 5 à 10 salaires minimums	2,04
De 10 à 20 salaires minimums	2,40
Au-dessus de 20 salaires minimums	4,08
Total	1,77

Source : PDTU (2003)

Outre les iniquités en termes de nombre de voyages selon le revenu par famille, il existe également une iniquité en ce qui concerne la part du revenu dédiée au transport. Dans le tableau 12, on observe que pour les deux quintiles les plus riches de la RMRJ les dépenses pour le transport individuel sont plus importantes que les dépenses en transport collectif : en 2009, 78 % du total des dépenses en transport pour les 20 % les plus riches, et 48 % pour le 4<sup>ème</sup> quintile. La même année, les 20 % les plus pauvres dépensaient presque 70% du total de leurs dépenses en transport collectif. Le revenu a évidemment une forte influence sur le taux de motorisation individuel.

**Tableau 12 - Pourcentage dépensé selon le type de transport pour la RMRJ (2003-2009)**

Région Métropolitaine	20 % les plus pauvres		2 <sup>o</sup> quintile		3 <sup>o</sup> quintile		4 <sup>o</sup> quintile		20 % les plus riches	
	2003	2009	2003	2009	2003	2009	2003	2009	2003	2009
Transport Public	56	69	59,6	82,7	56,8	55,6	37,6	44,7	15,5	12,9
Transport Individuel	43	30,5	37,5	14,4	42,2	40,7	57,8	48,5	75,5	78,2
Autres	1	0,5	2,9	2,9	1,00	3,7	4,6	6,8	9	8,9

Source : Pero et Mihessen (2012, p.12)

Les iniquités de mobilité quotidienne à Rio de Janeiro sont aussi provoquées par un transport collectif largement basé sur l'autobus. La puissance du transport par bus et son système de gestion viennent renforcer et expliquer les inégalités de mobilité soit par la distribution et la desserte inéquitable des lignes, soit par des augmentations constantes du coût du transport. Depuis les années 1990, la qualité du transport public s'est fortement dégradée. Or, ce sont les catégories sociales les moins aisées qui dépendent du transport collectif. Depuis les années 1990, les coûts pour les usagers de transport collectif (notamment du transport par bus) ont constamment augmenté au-dessus de l'inflation, la mobilité devenant un facteur de poids dans les iniquités socio-spatiales (Vasconcellos, 2014). Au niveau national, les tarifs de bus urbains ont en effet augmenté de 60 % au-dessus de l'inflation (mesurées par l'INPC<sup>99</sup>) depuis 1995 (IPEA, 2011). L'augmentation des titres de transport<sup>100</sup> s'insère dans un cercle vicieux : elle

<sup>99</sup> L'Indice National des Prix du Consommateur est calculé tous les mois par l'IBGE. Il est représentatif d'un point de vue territorial pour les Régions Métropolitaines de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Brasília et Goiânia.

<sup>100</sup> Manifestement, malgré le changement réorganisationnel du secteur du transport par bus la tendance est toujours à la hausse du prix du titre de transport : de 2,10 R\$ en 2008, celui-ci passe à 2,20 en janvier 2009, puis à 2,35 en avril 2010. Il passera ensuite de 2,40 R\$ en janvier 2011, puis à 2,50 en octobre 2011, puis 2,75 en



aboutit à une perte de la demande d'usagers-payeurs du système de bus, provoquant ainsi de nouvelles augmentations.

L'augmentation du coût du transport peut devenir prohibitif ou limitant pour les catégories sociales les moins aisées qui n'ont pas forcément les moyens de fuir cette situation par l'acquisition d'un véhicule individuel et constitue un facteur d'inégalité en termes d'accès aux aménités urbaines. Selon Gomide (2003, p.10) : « *l'inexistence ou la précarité de l'offre de services et les tarifs élevés du transport public, par exemple, restreignent les opportunités de travail des plus pauvres (dans leur recherche d'emploi, ou dans leur déplacement au lieu de travail), conditionnent les choix de localisation d'habitation, et rendent difficile l'accès aux services de santé, éducation et loisirs* ». D'ailleurs, la RMRJ est celle où les familles dépensent le plus dans le transport urbain parmi les régions métropolitaines brésiliennes (Pero et Mihessen, 2012).

Les injustices de mobilité par les prix s'accroissent par le fait que le « Vale Transporte » (VT) – qui assure aux travailleurs de ne pas dépenser plus de 6 % de leur salaire dans leurs déplacements domicile-travail, les coûts excédants étant payés par l'employeur – exclut un fort pourcentage de la population. En effet, le VT<sup>101</sup>, institué en 1985 par une loi fédérale et devenant obligatoire à partir de 1987, a pour fonction de garantir le déplacement des travailleurs dans leurs trajets pendulaires. Cependant, seuls les travailleurs qui possèdent une « *carteira assinada* » (une carte légale de travail), c'est-à-dire ceux qui travaillent dans le secteur formel, bénéficient du VT. Aussi, au regard de la croissance des emplois informels dans les grands centres urbains brésiliens, notamment à partir de la crise des années 1980, il existe une forte inégalité entre les travailleurs formels et informels dans l'accès au transport collectif par bus. Une étude réalisée sur 6 métropoles brésiliennes, citée par Gomide (2003) révèle qu'en 2000, le pourcentage de travailleurs informels sur le marché métropolitain, dépassait les 50 % contre 37 % en 1986. Mais, la hausse du coût des titres de transport par bus affecte également les personnes qui, une fois effectué le trajet pendulaire domicile-travail financé avec le VT, n'ont pas les moyens de réaliser d'autres déplacements (loisirs, vie associative et familiale, etc.).

Globalement, l'aide au transport (qui ne comprend pas uniquement le VT) est structurellement inégalitaire. On observe par exemple de fortes iniquités entre les couches sociales (selon la

---

2012 (Pero et Mihessen, 2012). Les manifestations de juin 2013 s'étaient opposées à l'augmentation des titres de transport par bus, le ticket s'étant maintenu à 2,75 R\$. En 2014, le prix du ticket de bus coûte 3 R\$.

<sup>101</sup> Le VT représente environ la moitié des recettes des entreprises de bus dans les grands centres urbains brésiliens.

tranche de revenus par foyer) : les deux tranches inférieures (0 à 1 salaire minimum et de 1 à 2 salaires minimums) sont proportionnellement moins bénéficiaires que les couches se situant entre 2 et 12 salaires minimums (voir tableau 13). L'une des explications est certainement que ces niveaux de revenus ne sont généralement pas gagnés dans l'économie formelle. On observe que dans le cas de la RMRJ, presque 10 % des foyers qui gagnent entre 12 et 20 salaires minimums reçoivent une aide au transport, contre 8 % pour les foyers recevant entre 1 et 2 salaires minimums. Cela est certainement dû au fait que l'octroi du VT est lié au travail formel.

**Tableau 13 - Distribution du pourcentage de personnes qui reçoivent une aide au transport, par tranches de revenus par foyer (en salaires minimums) (2001)**

Niveau de revenu par foyer	Brésil Métropolitain	RMRJ
0 à 1 SM	1,28	0,88
1 à 2 SM	7,90	8,08
2 à 3 SM	11,08	11,88
3 à 5 SM	22,87	24,04
5 à 8 SM	20,39	20,74
8 à 12 SM	13,80	13,10
12 à 20 SM	11,11	9,96
>20 SM	5,14	6,10
Ignorée	4,24	5,22
Total	100,00	100,00

Source : Gomide (2003), à partir de micro-données du Pnad/IBGE (2001). Observations : Le Brésil Métropolitain représente les moyennes pour les régions métropolitaines de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Distrito Federal. \* L'« aide au transport », telle que définie par Gomide (2003) pour l'élaboration de ce tableau, comprend le paiement, total ou partiel, par l'employeur, du coût du VT ; le paiement ou le remboursement total ou partiel, par l'employeur, de la dépense avec n'importe quel type de transport (bus, trains, taxis, animal, etc.) ; le prêt, par l'employeur, d'un véhicule de fonction ; c) Personne ignorée : personnes qui reçoivent une aide au transport mais qui n'ont pas de revenus déclarés.

L'augmentation du coût du transport peut ainsi devenir prohibitif ou limitant dans les déplacements quotidiens pour les catégories sociales les moins aisées, constituant un facteur d'inégalité en termes d'accès aux aménités urbaines (Vasconcellos, 2014 ; Gomide, 2003, 2006. IPEA, 2011). Les iniquités de mobilité en rapport avec le coût du transport peuvent donc se traduire par des taux de mobilité très bas, s'approchant parfois de l'immobilité. En 2003 (PDTU, 2003), le niveau d'immobilité générale était de 46,6 % : sur 11 279 789 personnes, 5 256 007 ne réalisaient en moyenne aucun type de déplacement par jour. Mais le prix n'est pas le seul déterminant des injustices de mobilité ou des situations d'immobilités. La localisation spatiale est, elle aussi, primordiale dans l'analyse.

Certains auteurs établissent une réflexion autour de l'immobilité, explorant les liens entre localisation dans l'espace urbain et la possibilité physique de déplacement. Lago (2007b)

présente les trois hypothèses principales à propos de la croissance de l'immobilité. Selon la première, la croissance de l'immobilité serait liée à l'expansion de l'économie précaire dans les aires périphériques populaires : « *l'expansion de cette économie dans des aires distantes [du centre] pourrait s'expliquer, en partie, par la décroissance de la mobilité en direction du centre comme stratégie de trouver un emploi* » (2007b, p.276). Selon une seconde hypothèse, la croissante immobilité des travailleurs serait liée à l'expansion du capital sur le territoire urbain et par conséquent à la création d'un marché du travail pour les secteurs moyens, conjointement à l'émergence de pôles secondaires situés en périphérie. Enfin, selon une troisième hypothèse, l'augmentation de l'immobilité des travailleurs pourrait être liée à la croissance du nombre de chômeurs dans les aires périphériques : ces derniers n'auraient pas les conditions de se déplacer vers les centres pour rechercher du travail, s'installant ainsi dans un cercle vicieux.

Concernant la structure de l'emploi, des données du recensement de 2000<sup>102</sup> permettent d'identifier les inégalités intra-métropolitaines en la matière. En 2000, dans les 34 aires les plus élitistes de la RMRJ (sur 443 aires – appelées AED- Aires d'Expansion des données de l'échantillon de la RMRJ<sup>103</sup>), localisées dans la capitale métropolitaine ou à Niterói, le taux de chômage ne dépassait pas les 10 %. À l'autre extrême, comme dans le municiple périphérique de Nova Iguaçu, le taux de chômage atteignait les 32,5 % en 2000<sup>104</sup> (Lago, 2009). À l'échelle de la RMRJ, Lago (2007b) fait remarquer, qu'en 2000, le pourcentage de la Population Economiquement Active (PEA) de la municipalité de Japeri (la plus pauvre de la RMRJ) travaillant dans une autre municipalité était de 53 %. Ce même pourcentage était supérieur à 40 % pour les municipalités de Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo et Nilópolis. Nous sommes donc face à un paradoxe : les populations des zones périphériques sont dépendantes du transport (notamment collectif) pour assurer une activité économique. Or, ces zones sont les moins bien desservies en termes de transport collectif, rendant le facteur de la localisation résidentielle déterminant dans la possibilité de certains groupes sociaux à réaliser les voyages imposés et souhaités.

---

<sup>102</sup> La méthodologie de l'IBGE (Institut Brésilien de Géographie et de Statistiques) a identifié 443 aires en termes socio-économiques, de type d'habitat, niveau d'éducation, etc.

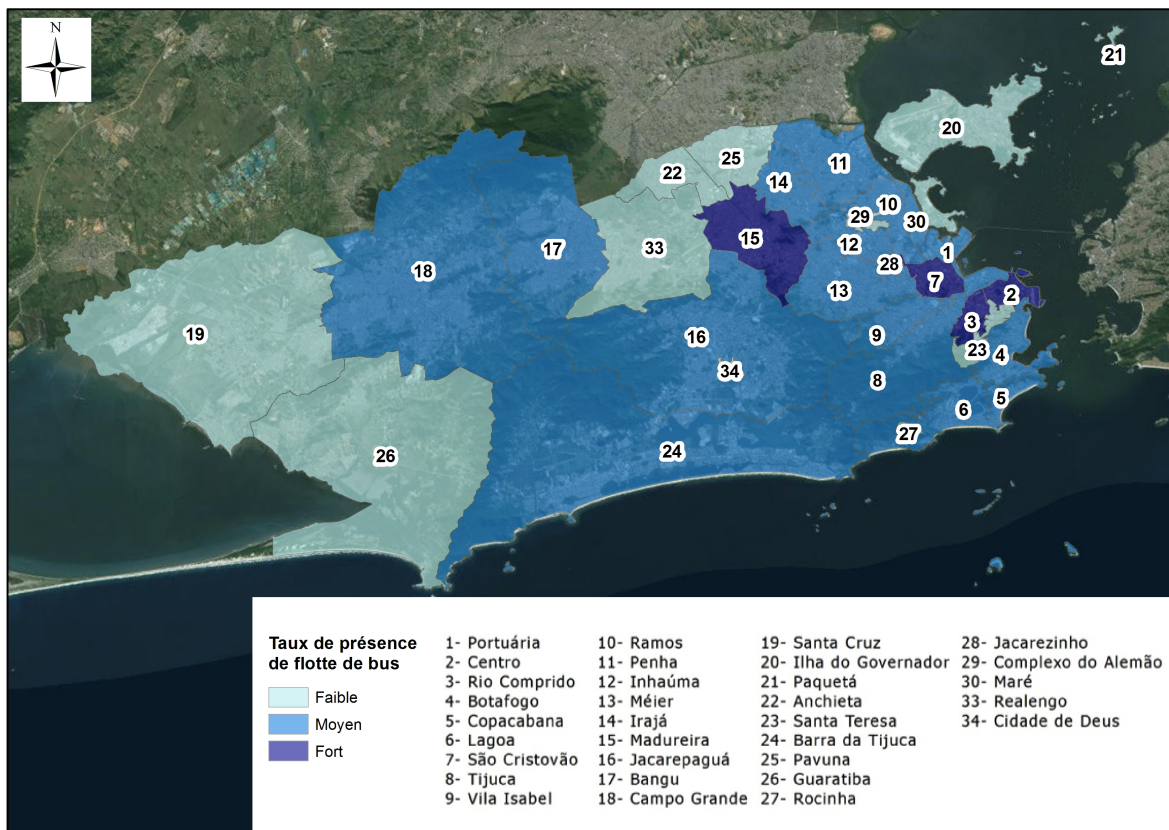
<sup>103</sup> La moyenne en termes de population pour chacune de ces aires est de 24 000 personnes, en sachant que la plus petite en compte 10 000 et la plus grande 96 000 (Lago, 2009).

<sup>104</sup> Amplifiant ces disparités, rappelons que, depuis les années 1980, la précarisation du travail s'est accompagnée d'une réduction des revenus du travail. Celle-ci s'est cependant amenuisée avec l'entrée croissante des femmes sur le marché du travail, ce qui a eu pour effet de relativiser l'effet de cette précarisation au niveau des ménages.

Selon Beyer (2011, p.8), la faible desserte des zones les moins bien dotées peut avoir des raisons objectives : « *elles sont souvent peu accessibles du fait de l'éloignement physique, d'absence de revêtement de la chaussée ou d'accidents topographiques [...] la carence d'offre contraste avec la saturation dans les zones centrales très rémunératrices et vers lesquelles convergent toutes les lignes. La crise du transport public conduit ainsi à l'accroissement de la fragmentation physique (par la saturation) et sociale (par la distribution inégalitaire d'accès)* ». En ce sens, la distribution inégalitaire de la flotte de bus dans la municipalité de Rio de Janeiro montre qu'outre les iniquités d'accès par les prix abordées plus haut, les catégories sociales les moins aisées et localisées en périphérie cumulent également des désavantages en termes de services et de dessertes de bus. La localisation dans l'espace urbain est donc déterminante dans les iniquités de mobilité et cela corrobore, au niveau du transport urbain, l'idée selon laquelle les pouvoirs publics distribuent de façon inégalitaire les services urbains à l'échelle de la ville de Rio de Janeiro.

La distribution de la flotte de bus dans le municipe de Rio de Janeiro montre que seules les zones de *Madureira* (fortement peuplée) et les zones centrales de Rio *Cumprido* et du centre, ainsi que celle de *São Cristovão*, sont dans la catégorie supérieure en termes d'accès à la flotte de bus (voir carte 9).

**Carte 9 – Analyse comparative de la distribution de la flotte de bus dans la municipalité de Rio de Janeiro, par RA (2002)**



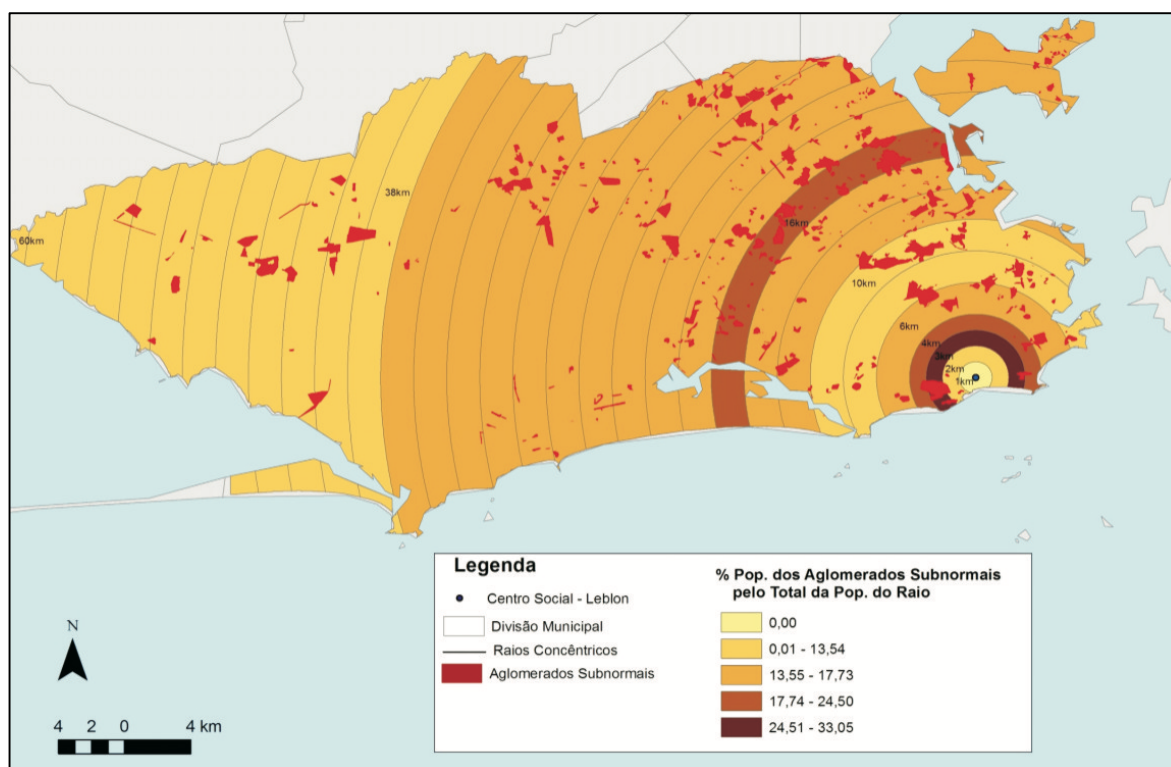
Reproduction à partir de Lemos, Santos et Silva (2004, p.45). Source des auteurs : Guia Brasil 2002 et Fetranpor.

Globalement, les zones les plus mal desservies sont situées aux extrémités du municiple de Rio de Janeiro, ce qui indique que la localisation en périphérie est défavorable en termes de desserte de transport par bus, outre les iniquités que subissent déjà ces populations en termes de temps de transport. La localisation géographique, notamment pour les habitants des périphéries de la RMRJ, représente également un facteur d'iniquité en termes de temps de transport. À partir de données du recensement de 2010 (IBGE), Pero et Mihessen (2012) montrent que les populations périphériques de la RMRJ possèdent un contingent de population plus important que les autres Régions Métropolitaines dans la tranche de personnes dont les déplacements quotidiens pendulaires sont supérieurs à 2 heures ou dans celle entre une heure et deux heures.

Il convient de souligner que, du point de vue de la localisation spatiale en termes d'accès aux aménités urbaines, le logement en favela peut présenter des avantages en termes de mobilité et de proximité aux aires d'emplois. Aussi, une étude révèle qu'à l'échelle de la RMRJ la

distance moyenne au centre de Rio, pour l'ensemble des habitants est de 23,4 km. La moyenne pour les secteurs favelas est de 18,8 km contre 24,2 km pour les secteurs formels de la ville (Cotelo et Rodrigues, 2013). Cela confirme également que les favelas sont présentes sur tout le territoire carioca et une relative proximité physique entre des habitants de catégories sociales différentes, dont le revers est une distanciation sociale (par la construction de barrières physiques et symboliques, et, par des mécanismes de stigmatisation et de contrôle). La carte 10 exprime bien la présence des favelas sur l'ensemble du territoire carioca à partir de rayons partant du centre de Rio de Janeiro en terme social (le quartier de Leblon dans la zone Sud) et proposant une classification par rapport au nombre d'habitants en favelas sur la population totale de chaque rayon. On se rend compte par exemple que les rayons situés à 16 kilomètres et à 4 kilomètres de Leblon possèdent la même proportion d'habitants en favelas. On observe aussi que le rayon situé à 3 kilomètres possède entre 24 et 33 % d'habitants en favelas.

**Carte 10 – Pourcentage des habitants en favelas sur le total de la population de chaque rayon**



Source : Observatório das metrópoles. À partir de données de recensement de l'IBGE (2000). Voir Ribeiro, Koslinski (org.) (2010, p.133).

Si le phénomène de périphérisation est toujours actif (dans toutes les métropoles brésiliennes à l'exception de Recife, la distance moyenne aux centres<sup>105</sup> a augmenté entre 2000 et 2010), la ségrégation socio-spatiale se réalise également par des mécanismes d'exclusion, de stigmatisation et de distanciation sociale<sup>106</sup>.

La crise de la mobilité à Rio de Janeiro constitue pour certains auteurs une véritable menace pour la santé publique urbaine (Costa, Silva et Cohen, 2013), dans un contexte où l'insécurité des transports touche tous les modes, collectifs et individuels. Selon Vasconcellos (2014), à propos de l'insécurité routière, il est possible d'affirmer qu'entre 1960 et 2010, l'usage de véhicules motorisés (tout spécialement l'automobile et la motocyclette) a provoqué la mort d'1,5 million de personnes au Brésil. La motocyclette aurait provoqué la mort de 73 000 personnes entre 1996 et 2010.

Globalement, l'insécurité du transport à Rio de Janeiro est importante et s'inscrit dans un contexte national où entre 35 000 et 40 000 personnes par an perdent la vie dans un accident de la route au Brésil (Vasconcellos, 2005). L'insécurité touche les modes doux, c'est-à-dire les cyclistes et les piétons, mais également les modes motorisés comme le bus, le tramway ou le train. Avec un suivi de long terme de la presse, sans prétendre à l'exhaustivité, il est possible d'identifier certaines tendances en matière d'insécurité.

Le nombre d'indemnités payées aux familles pour la mort de piétons tués par des véhicules individuels privés est resté à peu près stable (respectivement, de 1 480 et de 1 492), entre 2008 et 2012. En revanche, presque sur la même période, entre 2008 et 2013, les indemnités payées par les assurances aux familles de piétons tués par des bus, des vans ou des minibus dans l'État de Rio de Janeiro ont augmenté de 43 % (Vasconcellos, 2013). À cette occasion, le secrétaire municipal aux transports de Rio de Janeiro, Carlos Roberto Osório, à défaut d'aborder le fond du problème, déclarait que la municipalité de Rio de Janeiro n'était qu'en partie responsable car seulement 9 000 des 34 000 circulant dans l'État de Rio de Janeiro dépendent de la mairie de Rio. Il affirme à juste titre que les accidents « peuvent être liés au propre comportement des piétons ». Le discours du syndicat d'entreprises de bus Rio Ônibus semble aller dans le même sens que celui-ci du pouvoir

---

<sup>105</sup> Autant pour les habitants en favelas que les autres.

<sup>106</sup> Les mécanismes de distanciation sociale recouvrent plusieurs dimensions et s'expriment spatialement et racialement. En effet, dans la baixada fluminense (zone nord, peuplée et populaire), ainsi que dans les favelas de Rio de Janeiro, le pourcentage de « noirs » et de « pardos » (bruns) est au-dessus de 60 % selon le recensement de 2000. En revanche, dans des zones valorisées comme la zone Sud, Barra da Tijuca et Niterói, ce pourcentage est inférieur à 20 % (Lago 2009).

municipal : « *divers facteurs ont joué pour que les accidents aient lieu, comme les véhicules privés qui grillent les feux, des comportements imprudents des piétons et cyclistes et même le comportement agressif des passagers* » (Cité dans Vasconcellos, 2013). Notre entretien avec le directeur du CCO du BRT Transoeste (impliqué dans plusieurs accidents) confirme cette vision : « *100 % des accidents qui ont lieu sur le BRT ne relèvent pas de la faute des conducteurs mais de personnes qui commettent des irrégularités, enfreignant les lois brésiliennes du trafic* » (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24 octobre 2012).

En 2013, l'insécurité des cyclistes a également gagné l'attention de l'opinion publique à cause de plusieurs accidents mortels, en partie liés au manque d'infrastructures cyclo-routières. Le 30 avril 2013, le triathlète Pedro Nikolay a été tué par un bus sur l'avenue Vieira Souto, à Ipanema. Le 9 mai 2013, un cycliste renversé par un bus a également trouvé la mort dans la zone nord, le même jour où a lieu l'enterrement d'un adolescent renversé de son vélo la veille par un bus de la ligne 853 dans la zone de *Barra da Tijuca*. Une semaine plus tôt, Diego dos Santos, 26 ans, a également été renversé dans la rue Praia do Flamengo. Enfin, le 18 mai 2013, un camion de collecte des déchets provoquait la mort d'un cycliste dans la zone de *Jacarepagua*. Ces exemples tragiques concernant autant les piétons que les cyclistes montrent ensemble une tendance à la croissance de l'insécurité des modes motorisés.

Au sein des modes motorisés, le système de bus offre des exemples d'insécurité à l'instar d'un chauffeur de bus qui a perdu le contrôle de son véhicule qui a percuté un arrêt de bus faisant 5 morts et 21 blessés. Le 2 avril 2013, un bus de la ligne 328 a chuté de 10 mètres et a fait 8 morts et 11 blessés (G1.globo, 2013). Dans ce dernier cas, le conducteur cumulait également la fonction de *cobrador* (deuxième personne chargée de vendre les tickets à l'intérieur du bus). Le cumul des fonctions, vivement critiqué lors des manifestations pour un transport collectif de qualité depuis juin 2013, est fréquemment accusé d'être une technique utilisée par les compagnies de bus pour réduire les coûts d'exploitation. Les bus qui ont remplacé le système du *bonde* dans les quartiers de centre et de Santa Teresa font également régulièrement la Une des journaux car, mal-adaptés aux rues étroites et avec de nombreuses imprudences des conducteurs de bus, notamment en termes de vitesse, les accidents sont réguliers. Par exemple, le 24 octobre 2011, un minibus (Ligne 007) a fait six blessés en s'encastrant dans un poteau électrique (R7tv, 2011). Le 28 novembre 2012, en glissant sur les rails de l'ancien *bonde* et percutant un pylône, un autre accident de bus a fait 16 blessés (Lauriano, 2012). Plus récemment, le premier juin 2013, une personne est morte écrasée contre un mur par un bus qui tentait d'éviter une voiture mal garée dans une rue étroite du



quartier de Santa Teresa<sup>107</sup>. Deux jours plus tard, le 3 juin 2013, un autre bus (ligne 124) a dérapé et percuté un poteau. Le conseiller municipal Eliomar Coelho (sur son blog, le 4 juin 2013) relate que le conducteur du bus s'était déjà plaint à l'entreprise (Transurb) du mauvais état des pneus du véhicule.

La dernière ligne de tramway en service, reliant le centre de la ville au quartier de Santa Teresa, qui transportait à la fois des habitants du quartier et des touristes, a fermé suite à un accident qui a fait six morts et cinquante blessés le 27 août 2011. Dans le même sens, le système de trains de banlieues, géré par l'entreprise SuperVia, présente également des signes d'insécurité. Le 28 février 2013, 2 employés en sous-traitance pour SuperVia sont morts au passage d'un train alors qu'ils travaillaient sur les voies (Notícias Terra, 2013a). Le 12 avril 2013 et pour la troisième fois dans le mois, un train est sorti des rails, obligeant l'évacuation de tous les passagers (Cardoso, 2013). Le 18 avril 2013, un passager est mort en tombant dans l'interstice entre le train et la plateforme à la station Brás de Pina (Noticia terra, 2013b). En septembre 2012, un train allant de Japeri jusqu'à la Station Centrale a déraillé en arrivant à la station Madureira, faisant 16 blessés. En annexe 2, un tableau donne des exemples d'accidents et incidents de ces dix dernières années.

Face à cette crise de la mobilité, le contexte de construction de la ville attractive à Rio de Janeiro, notamment avec l'accueil de la coupe du Monde 2014 et les JO 2016, a engendré des investissements considérables en infrastructures de transport collectif. Les nombreux projets sont présentés par les pouvoirs publics comme une « révolution des transports ». Ancrée dans ce contexte de construction de la ville attractive, la sous-section suivante a pour objectif de présenter les différents projets de la « révolution des transports », leur localisation et les polémiques sur leur capacité à résoudre la crise de la mobilité urbaine.

---

<sup>107</sup> Cet accident a pratiquement été ignoré par la presse. Néanmoins, Eliomar Coelho, le conseiller municipal le plus engagé sur le thème des transports a publié la nouvelle sur son blog : <http://www.eliomar.com.br/morte-anunciada-mulher-morre-atropelada-por-onibus-em-santa-teresa/> Je me trouvais personnellement à l'endroit duquel venait de sortir la victime. Je n'ai pratiquement pas trouvé d'informations sur cet accident sur internet. Des témoins qui habitent le quartier ne semblaient pas tellement surpris et déclaraient : « *encore une personne écrasée par un bus* », « *Cela arrive tout le temps* ».

## 2) La stratégie de construction de la ville attractive et la « révolution des transports » à Rio de Janeiro

### 2.1) La stratégie des méga-événements ou la construction de la ville attractive : le renouveau du dynamisme économique carioca par l'affirmation d'un modèle de fabrique et de gouvernance néolibérale de l'espace urbain

La stratégie des méga-événements - en tant que catalyseurs de transformations urbaines, de regain de visibilité et d'impulsions économiques - peut être interprétée comme un moyen de sortir Rio de Janeiro de la morosité dans laquelle elle se trouvait. La métropole de Rio de Janeiro, durement touchée par la crise des années 1980, a accepté la stratégie des méga-événements comme issue ou quête d'un prestige renouvelé. Cette stratégie est envisagée dès les années 1990 et fortement influencée par le modèle barcelonais de « développement stratégique ». Afin de se rendre compétitive sur le marché international des villes, Rio de Janeiro construit son destin de ville attractive depuis deux décennies.

L'affirmation de Rio de Janeiro en tant que ville-hôte de méga-événements ne s'est effectivement réalisée qu'à partir de la fin des années 2000. Mais dans les années 1990, les gouvernements cherchaient déjà activement les moyens d'insérer Rio de Janeiro dans la compétition internationale des villes, afin de devenir une destination privilégiée d'investissements et de tourisme. Selon Gawryszewski (2013), cette réflexion sur les moyens de rendre la ville de Rio plus vendable - on peut penser également à « ville entrepreneuriale » au sens de Harvey (1989) - s'organise autour d'une alliance entre gestionnaires publics, corporations locales et grands médias. De fait, en 1993, le maire de la ville de Rio de Janeiro, César Maia, commençait déjà à favoriser des arrangements institutionnels et juridico-politiques afin de promouvoir l'initiative privée (Gawryszewski, 2013). Il convient de souligner que la candidature de la ville de Rio de Janeiro aux Jeux Olympiques de 2004 était déjà un pilier important du Plan Stratégique de la ville de 1995. Oliveira et Gaffney (2010) rappellent que Jordi Borja et Manoel de Forn, les principaux penseurs de la réforme de Barcelone pour les JO de 1992 ont été les consultants privilégiés de la ville de Rio de Janeiro dans cette période<sup>108</sup>, que l'on peut considérer comme étant le début du « rêve olympique carioca ».

---

<sup>108</sup> On entend par consultants privilégiés, le fait que les Catalans ont effectivement eu une prépondérance et ont largement influencé le développement urbain de Rio de Janeiro depuis les années 1990. Cependant, selon Arrante, Vainer et Maricato. (2002), la quantité de villes qui ont payé des consultations aux Catalans est impressionnante, tant au Brésil que dans le reste de l'Amérique latine.

La construction de la stratégie entrepreneuriale de la ville de Rio de Janeiro depuis les années 1990 s'est accompagnée de trois expériences en termes de planification (Ribeiro, 2015a). Le premier plan stratégique de la ville, *Rio Sempre* (1995) a commencé à être élaboré en 1993 sur la base d'un accord entre la mairie de Rio, l'Association Commerciale de Rio de Janeiro et la Fédération des Industries de Rio de Janeiro. Dans ce premier plan, il est intéressant de noter qu'il a été défini dès le départ que l'échelle pertinente était la ville de Rio de Janeiro, excluant la région métropolitaine. Clairement, le but était de donner à Rio de Janeiro un statut de *Global City*, de ville compétitive. Le deuxième plan stratégique, de 2004, approfondit dans le même sens celui de 1995 car l'échelle métropolitaine y est toujours ignorée et la ville y est toujours traitée de façon fragmentée. Enfin, un troisième plan, baptisé *Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro (2009-2012)* visait à renforcer la compétitivité de la ville. Dans ce plan, on note : « a) le programme *Rio Ambiente de Negócios*<sup>109</sup> - un ensemble d'actions et de projets pour que Rio devienne l'endroit le plus favorable au commerce du Brésil, mais aussi pour promouvoir la ville pour attirer de nouveaux investissements, b) l'augmentation de la capacité d'investissements de la mairie à travers un ample programme d'ajustements fiscaux, c) la transformation de l'infrastructure urbaine, notamment en ce qui concerne la revitalisation de la zone portuaire, d) la modernisation du système structurel de transport de haute capacité » (Ribeiro, 2015a, p.5).

Cette exportation du modèle de « planification stratégique » barcelonais se réalise par l'intermédiaire de promoteurs dont les discours se centrent sur trois arguments principaux : la ville est à la fois une marchandise, une entreprise, et une patrie (Arrante, Vainer et Maricato, 2002). La voie de la ville attractive, choisie par les gouvernements de la métropole de Rio de Janeiro depuis les années 1990, celle des méga-événements, semble avoir atteint ces objectifs puisque, depuis 2007, les méga-événements sont devenus monnaie courante dans l'agenda de la métropole carioca. La ville a en effet accueilli les Jeux Panaméricains de 2007<sup>110</sup>, la FanFest de la FIFA en 2010, le Rock in Rio de 2011 (le site de cet événement étant très proche du village Olympique), la conférence Rio+20 en 2012, les Journées Mondiales de la

---

<sup>109</sup> « Rio Ambiente d'Affaires ».

<sup>110</sup> Il convient de rappeler, à la lumière des très fortes pressions actuelles en termes de spéculation immobilière dans les zones de Barra da Tijuca et Recreio dos Bandeirantes, que les Jeux Panaméricains de 2007 ce sont réalisés dans cette zone, de même que le seront les Jeux Olympiques. Le village Olympique, à l'endroit du l'ancien autodrome, est situé dans cette zone. En revanche, le fait de se réaliser dans une même zone ne signifie pas forcément des économies d'échelle et n'empêche pas l'existence d'« éléphants blancs ». Par exemple, le vélodrome construit pour le Pan-2007, sera démolé car il n'est pas aux normes pour les Jeux Olympiques. Le coût du nouveau vélodrome est de 134 millions de R\$ (Gawryszewski, 2013, p. 23). De ce point de vue, les investissements pour les méga-événements peuvent-être vus comme un nouveau mécanisme de « destruction-création » ayant vocation à maintenir les forces vives du fonctionnement capitaliste urbain : la construction civile, les grands projets, le secteur immobilier.

Jeunesse (JMJ), la coupe des Confédérations en 2013 et la coupe du Monde en 2014. Selon Ribeiro, (2015a), pour les 5 prochaines années, ce sont environ 78 milliards de \$ qui seront investis dans la région. Selon l'auteur, outre la préparation des méga-événements, d'autres facteurs participent à ce dynamisme économique : la croissance nationale depuis 2013, ou encore l'exploitation de pétrole *offshore* (dans la *Bacia de Campos*). Les Jeux Olympiques de 2016 représenteront la consécration d'un modèle de ville attractive. En ce sens, quelques exemples concrets et actuels de l'instauration de ce nouveau mode de gestion urbaine, basé notamment sur l'accueil de méga-événements à Rio de Janeiro, peuvent se montrer éclairants.

Tout d'abord, l'exemple le plus emblématique de cette stratégie de ville est certainement la « revitalisation » de la zone portuaire avec le **projet *Porto Maravilha***, le plus important PPP (Partenariat Public Privé) du Brésil. La revitalisation de la zone portuaire trouve ses racines dans le « Programme Nouvelles Alternatives » (PNA) du milieu des années 1990 dont l'objectif était de construire de nouveaux édifices pour des familles à bas revenus. Entre 1998 et 2005, le programme a construit 199 unités de logements, dont 54 situées dans des quartiers de la zone portuaire (Monteiro et Andrade, 2012). Même si, en 2009, le PNA ressurgit et constitue le volet habitation du projet *Porto Maravilha* avec la prévision d'interventions dans environ 500 immeubles de la zone portuaire, les premiers éléments d'observation ne permettent pas d'être si optimiste en ce qui concerne l'installation de familles à bas revenus. La majeure partie du second volet du PNA sera financé par le programme fédéral *Minha Casa Minha Vida* (MCMV) (« Ma maison, ma vie »), programme fédéral d'habitation populaire qui est réapproprié par la mairie de Rio de Janeiro et réutilisé en partie pour reloger en périphérie les habitants expropriés par des projets actuels de transformation urbaine. Le projet *Porto Maravilha*, instauré par le décret municipal 101/2009, s'inscrit dans la lignée de la transformation classique des fronts de mer de métropoles et prend la forme d'une Opération Urbaine en Consortium (OUC). Il s'agit d'un type de gestion entrepreneuriale de par ces méthodes : la rupture et/ou la flexibilisation des instruments politico-juridico-institutionnels et l'adoption d'un mode de gestion basé sur le partenariat public-privé (PPP). La ville de Rio de Janeiro ne déroge pas à la règle puisque ce décret modifie le plan directeur de la ville et autorise l'instauration d'une Opération Urbaine dans la Région Portuaire de la ville. Cette rupture avec les lois ou les plans urbanistiques locaux permet, par exemple, dans cette zone portuaire, de construire des immeubles de 50 étages.

La réalisation complète du projet doit s'étendre sur 30 ans, concerne 6 quartiers de la zone centrale et coûtera environ 8,2 billions de R\$. Le projet prévoit l'implantation de 100 000

nouveaux résidents (actuellement, la zone compte 30 000 habitants), raison pour laquelle une exception à la loi est réalisée dans la zone afin de créer une ambiance favorable au secteur immobilier<sup>111</sup> (Monteiro et Andrade, 2012). La revitalisation de la zone portuaire prévoit notamment la reconstruction de 700 km de réseaux d'infrastructures urbaines (eau, assainissement, drainage), la rénovation de 70 km de voies et de 650 000 m<sup>2</sup> de trottoirs, la plantation de 15 000 arbres et l'implantation de 17 kilomètres de pistes cyclables. Le projet de tramway (ou VLT – *Veículo Leve sobre Trilhos*) viendra également participer de cette rénovation de la zone portuaire dont l'objectif est de rendre la zone plus attrayante pour les activités économiques mais également pour les nouveaux habitants qui ont vocation à peupler la zone. La dimension culturelle et touristique du projet Porto Maravilha est un point important avec la construction du *Museu do Amanhã* (« Musée de Demain ») et du *Museu de Arte do Rio* (MAR- Musée d'art de Rio). En outre, en 2010, certains équipements des JO de 2016 ont été transférés de la *Barra da Tijuca* à la zone portuaire, comme le « centre des médias et des arbitres » (Ribeiro, 2015a). On note également la rénovation d'anciens entrepôts à des fins culturelles et commerciales (Gawryszewski, 2013).

Les principales interventions urbaines du projet *Porto Maravilha* sont sous la responsabilité du groupe Porto Novo, une société anonyme composée des entreprises OAS, Oderbrecht Infraestrutura e Carioca Engenharia. Ce groupe est aussi responsable des services de maintenance et de conservation (propreté urbaine, collecte des déchets, illumination, goudronnage, etc.). Curieusement, Monteiro et Andrade (2012) rappellent qu'un an auparavant, ce groupe d'entreprises avait présenté à la mairie un « rapport urbanistique » qui a par la suite été reproduit quasiment intégralement pour la construction du schéma de PPP. Enfin, la municipalité a comme attribution la réouverture du front de mer nécessitant la démolition d'un des viaducs les plus importants à Rio de Janeiro (la « via perimetral ») et la création de nouvelles rues. On note encore la construction de garages souterrains, l'ouverture de 4 tunnels et la transformation de l'*Avenida Rodrigues Alves* en voie rapide.

Le complexe sportif du *Maracanã*, où se trouve le célèbre stade du même nom, est aussi passé par un processus d'appel d'offre pour sa gestion et administration privée et dont le consortium vainqueur est composé de l'entreprise Oderbrecht (90 % des actions), de l'AEG

---

<sup>111</sup> Le projet carioca de *Porto Maravilha*, a emprunté à la ville de São Paulo les « Certificats de Potentiel Additionnel de Construction » (CEPAC's). Cet instrument illustre bien la flexibilisation législative visant à favoriser le secteur immobilier et de la construction civile. En effet, ces certificats qui prennent la forme de titres qu'achètent les investisseurs immobiliers à la mairie, permettent de construire au-delà des limites imposées normalement par le pouvoir public (Monteiro et Andrade, 2012).

(5 %) et de l'IMX (5 %). Selon Ribeiro (2015a), la privatisation du stade *Maracanã* en 2012 est l'un des symboles de l'implantation du modèle entrepreneurial de fabrique urbaine entrepris dans les années 1990 et qui vise à la flexibilisation urbaine. De fait, la reconstruction du *Maracanã* pour la coupe du Monde 2014 - bien qu'ayant été annoncée comme opération financée par un PPP - a finalement dépendu d'un financement du gouvernement fédéral et est interprétée comme un transfert de fonds publics pour le secteur privé. Le cas du *Maracanã* illustre également la reconfiguration des coalitions d'acteurs et d'intérêts du circuit traditionnel de l'accumulation urbaine à Rio de Janeiro, avec par exemple la présence de l'entreprise nord-américaine AEG.

La flexibilisation se fait parfois sur le terrain juridique, à l'image d'un projet de loi municipale qui tente de transformer les normes environnementales de la région de *Barra da Tijuca* dans le but de construire un terrain de golf - également sur la base d'un PPP - dans une zone actuellement classée comme zone de protection environnementale. Cette flexibilisation nécessaire à une fabrique de l'espace urbain et à une stratégie de ville basée sur l'image est d'ailleurs encouragée au niveau national avec la *Lei Geral da Copa* (« Loi Générale de la Coupe », dite 12663/2012) provenant de la sphère fédérale. Celle-ci a provoqué de nombreux débats justement parce qu'elle officialise une soumission des lois fédérales et nationales (incluant y compris des violations de la constitution de 1988). Par exemple, les étrangers qui ont un ticket pour assister à un match de la coupe du Monde ont un visa qui est délivré automatiquement (Gawryszewski, 2013). En outre, durant la coupe des Confédérations de 2013 et la coupe du Monde 2014, la FIFA a bénéficié d'un périmètre d'exclusivité autour des stades. Sur ces périmètres, outre l'exclusivité des règles de la FIFA (en matière commerciale et d'alimentation, par exemple), la présence des forces militaires et policières des trois niveaux de gouvernement se sont montrées extrêmement répressives pour faire respecter cet « état d'exception ».

Il semblerait que la stratégie des méga-événements - qui représente, pour le territoire carioca, un contexte favorable à de lourds investissements (provenant de la propre municipalité de l'État de Rio de Janeiro et du gouvernement fédéral) - vienne redonner de l'importance à la métropole de Rio de Janeiro au sein de l'État de Rio depuis la fin des années 2000. En effet, la participation de la métropole carioca au PIB de l'État de Rio de Janeiro était de 76 % en 1999, puis était retombée à 65 % en 2008. En revanche de 2009 à nos jours la participation de la métropole serait revenue à 72 % (IBGE). Cela ne veut pas dire que les autres municipalités *fluminenses* ne reçoivent pas d'investissements. De fait, ces dernières années, tant dans l'État

de Rio que dans la métropole, on voit une recrudescence d'investissements dans certains secteurs : la sidérurgie, les industries portuaires, navales et pétrochimiques. La dimension métropolitaine, au sein de l'expansion d'un modèle de développement urbain entrepreneurial, est parfois prise en compte à l'instar du projet de l' « arco metropolitano » - une infrastructure viaire de grande envergure traversant 8 municipalités de l'État de Rio de Janeiro.

Cependant, d'une façon générale, la concentration des investissements liés à l'organisation des méga-événements (et de leurs bénéfiques potentiels) dans la ville de Rio de Janeiro, viendra certainement amplifier les disparités du développement régional de l'État de Rio de Janeiro. Cette disparité est néanmoins préexistante à l'implantation de projets post-2010, puisqu'en 2006, déjà, la municipalité de Rio de Janeiro représentait par exemple 62 % du PIB du total du secteur des services, 21 % de celui de l'industrie et 0,5 % du secteur de l'agriculture, de l'État de Rio de Janeiro (Diaz da Silva, 2012, p.106). Si le poids de l'industrie de la municipalité de Rio n'est pas significatif à l'échelle *fluminense*, on observe toutefois deux schémas différenciés de croissance industrielle à l'échelle de l'État de Rio de Janeiro. Le premier correspond à la RMRJ, qui dispose d'une plus grande diversification sectorielle et d'une meilleure articulation entre ces structures productives. Le deuxième schéma est celui de l'intérieur *fluminense*, où les structures industrielles sont plus spécialisées et dont le degré d'intégration est faible. Les industries de l'intérieur *fluminense* et de la RMRJ sont très peu articulées, en raison de profils sectoriels divergents mais aussi car le premier objectif de la production de l'intérieur de l'État est de répondre à des demandes nationales avant tout. Les investissements actuels en projets de mobilité urbaine à Rio de Janeiro ne semblent pas déroger à la règle de la concentration des investissements en infrastructures dans la municipalité de Rio de Janeiro.

## **2.2) Des investissements historiques de rénovation urbaine et d'infrastructures de mobilité : la « révolution des transports » au sein de l'accueil de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016.**

L'accueil de la coupe du Monde et des JO consolide durablement la « destinée touristique » de Rio de Janeiro et hisse la question de la mobilité au premier plan – qui dernière a été décisive dans la candidature de Rio de Janeiro aux JO, les autorités locales ayant fait la promesse d'une restructuration de l'offre locale de transport qui répond mal aux besoins de la métropole (Beyer, 2011). La ligne 4 du métro a été promise au CIO et fait partie de l'héritage olympique (Rebello et Konchinski, 2014). Grâce à l'alignement historique entre les trois niveaux de gouvernement, la ville de Rio reçoit des investissements en transport considérés

comme « sans précédents ». Les autorités publiques font la promesse d'une « révolution des transports » capable de résoudre à la fois la crise de la mobilité carioca et de répondre aux besoins logistiques des événements et de la ville touristique.

Concernant les investissements directement liés à la coupe du Monde 2014 et aux JO 2016, Rio de Janeiro suit la tendance observée en termes de « best-practices » pour la question de la mobilité urbaine en période d'événements. Kassens-Noor (2012, p.2) identifie six points communs entre 5 villes ayant accueilli les JO entre 1992 et 2012 : « *new or improved airport city center connection, airport improvement, new and revitalized parks, new-high capacity transport modes, additional Road capacity, advanced Intelligent Transport System* ». De la même façon que la rénovation des zones portuaires est devenue systématique pour les villes côtières accueillant des méga-événements, Kassens-Noor révèle que, depuis 1992, les infrastructures de transports exigées par les instances internationales du sport sont désormais standardisées. Rio de Janeiro n'échappe pas à la règle et développe chacun de ces points dans le contexte actuel. De plus, certains projets de transport qui ne font pas partie des « matrices de responsabilité<sup>112</sup> » des événements, tels que les téléphériques, vont dans le sens de la construction de la ville attractive et doivent être pris en compte dans notre analyse de la « révolution des transports ». Les données officielles (dites de « transparence ») concernant les investissements liés à la coupe du Monde 2014 et aux JO 2016 en termes de projets et de valeurs ont constamment évolué au cours de ce travail. Notre posture face à ces données fluctuantes (et qui évolueront encore après notre constat) est de tenter de dégager des tendances. Les valeurs officielles fluctuent en fonction de l'inflation et du fait que de nombreux projets inscrits sur les « matrices de responsabilité » n'acquièrent une valeur concrète seulement à mesure que les licitations relatives aux projets trouvent des vainqueurs ou sont exécutés<sup>113</sup>. Cela explique par exemple pourquoi le coût des JO de 2016 est passé d'une prévision initiale de 28 800 millions de R\$ à 36 700 millions de R\$ de 2008 à aujourd'hui (Rebello et Konchinski, 2014). Par exemple, au mois de janvier 2014, l'Autorité

---

<sup>112</sup> Les « matrices de responsabilité » (« matriz de responsabilidade ») sont des documents où figure l'ensemble des investissements dont chaque niveau de gouvernement est responsable. La « matrice de responsabilité » du gouvernement fédéral, par exemple, définit les investissements qui sont à sa charge dans chacune des villes-hôtes de la coupe du Monde.

<sup>113</sup> En outre, d'autres projets comme par exemple celui du BRT Transcarioca n'a été intégré à la matrice de responsabilité de la coupe du Monde 2014 que postérieurement. Voir : <http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/13/brt-transcarioca-corredor-de-onibus-com-pavimento-de-concreto-254421-1.aspx> (consulté le 31/10/2014). En revanche, d'autres travaux viaires, par exemple, comme l'arco rodoviario qui apparaissait avant dans la « matrice de responsabilité », tout comme la modernisation de la ligne 1 et 2 du métro, disparaissent au fil des actualisations. Voir le lien : <http://www.portaltransparencia.gov.br/rio2016/transporte/> (consulté le 31/10/2014).



Publique Olympique (APO) publiait une actualisation<sup>114</sup> de la « matrice de responsabilité » des JO 2016, dans laquelle tous les investissements prévus pour la région de Deodoro ou celle de Copacabana n'ont toujours pas de valeurs. Il est donc fort probable que les données exposées ici évoluent encore jusqu'au déroulement des JO 2016, voire après ceux-ci dans l'éventualité de retards. Dans le même sens, en ce qui concerne les investissements pour les JO, le même site du gouvernement fédéral<sup>115</sup> déjà consulté en 2012 et en 2013, n'affichait plus tous les investissements (incluant ceux de mobilité, par exemple) ensemble à la mi-octobre 2014, mais ne présentait que les investissements proprement olympiques (golf, parc aquatique, centres d'entraînement etc.). Nous nous sommes donc appuyés sur les actualisations de la « matrice de responsabilité » de l'APO mais également sur un rapport de situation du TCU (Tribunal des Comptes de l'Union Fédérale), ou encore sur le site « ville olympique » de la Mairie de Rio de Janeiro<sup>116</sup>.

**Les investissements de la coupe du Monde** sont répartis sur les 12 villes hôtes de la coupe du Monde 2014 : São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Ciabá, Brasilia, Fortaleza, Natal, Recife, Manaus, Curitiba, Salvador et Porto Alegre. Les attentes concernant les impacts de l'événement et les discours de ce dernier sont donc nationales. Selon les données officielles (voir tableau 14), le total des investissements s'élève à 25 649 880 R\$ répartis en 324 projets/actions eux-mêmes répartis dans les 12 villes-hôtes. La ville de Rio de Janeiro (avec 27 projets) reçoit 13 % du total des investissements publics de la coupe du Monde 2014 et se situe en deuxième position derrière São Paulo qui en reçoit 18 %, et devant Belo Horizonte (10 %).

---

<sup>114</sup> Le document « Matriz de Responsabilidades » publié par l'APO le 24 janvier 2014 a été téléchargé en PDF et consulté le 14/10/2014 sur : <http://www.apo.gov.br/downloads/matriz/201401/matriz.pdf>

<sup>115</sup> [www.portaldatransparencia.gov.br/rio2016](http://www.portaldatransparencia.gov.br/rio2016)

<sup>116</sup> [www.cidadeolimpica.com.br](http://www.cidadeolimpica.com.br)

**Tableau 14 - Prévion d'investissements de ressources publiques en mobilité urbaine dans les villes-hôtes de la coupe du Monde 2014**

Ville-Hôte	Nb. Actions/projet	Investissements (en millions de R\$)			% INV ville-hôte/ total Nat
		Prévus	Sous-contrat	exécuté	
Rio de Janeiro	3	1 866,6	1 702,7	1 070,3	23
Cuiabá	3	1 719,4	1 592,8	892	21,5
Belo Horizonte	7	1 405,6	1 136,5	662,7	17,5
Recife	7	890,7	860,6	512,8	11,2
Curitiba	10	466,2	344,2	213,6	5,8
Natal	3	472,2	324,5	194	5,9
Fortaleza	6	575,2	617,2	138,5	7,3
Porto Alegre	2	15,9	33,3	13,3	0,2
Brasília	1	44,2	43,4	1,4	0,5
Manaus	0	0	0	0	0
Salvador	2	20,6	0	0	0,3
São Paulo	1	548,5	0	0	6,8
National	0	0	0	0	0
International	0	0	0	0	0
Valeur totale	45	8 025,1	6 655,2	3 698,6	100,00

Source : GFB (2014), site « portal da transparencia ».

Au niveau national, avec un total de 45 actions prévues, le secteur de la mobilité urbaine est le premier secteur d'investissement avec 31,3 % du total investi dans les 12 villes-hôtes pour la coupe du Monde 2014 (voir tableau 15), à peine plus que le deuxième secteur d'investissement : les stades (31,2 %). Enfin, avec 24,5 % du total le secteur des aéroports se situe en troisième position au niveau national. Du total investi au niveau national dans le secteur de la mobilité, la ville de Rio de Janeiro, avec trois actions est celle qui reçoit le plus d'investissements dans ce secteur, 23 % du total - en deuxième et en troisième position nous trouvons Cuiaba et Belo Horizonte avec respectivement 21 % et 17 %.

**Tableau 15 – Prévision d'investissements de ressources publiques pour la coupe du Monde 2014 dans les villes-hôtes brésiliennes (septembre 2014)**

Ville-hôte	Nb. actions	Financements fédéraux en R\$ (A)	Fédérales (B)	Application directe de ressources (en R\$)					Investissements prévus = (A) + (B) + (C) + (D) + (E)	% inv. dans la ville-hôte sur total
				De l'État de Rio (C)	Municipales (D)	Du district (Brasilia) (D)	Autres (E)			
São Paulo	20	400 000 000	684 786 410	397 900 000	152 588 652	0	3 020 000 000	4 655 275 062	18,15	
<b>Rio de Janeiro</b>	<b>27</b>	<b>1 579 000 000</b>	<b>461 110 000</b>	<b>862 500 000</b>	<b>514 280 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 416 890 000</b>	<b>13,32</b>	
Belo Horizonte	24	1 332 000 000	437 711 228	372 243 967	183 160 356	0	254 500 000	2 579 615 552	10,06	
Cuiabá	16	848 700 000	104 976 154	1 440 800 000	283 072	0	0	2 394 759 226	9,34	
National (1)	54	0	2 334 700 760	0	0	0	0	2 334 700 760	9,10	
Brasília	12	42 000 000	12 013 480	0	0	1 433 796 422	642 400 000	2 130 209 901	8,30	
Fortaleza	25	761 345 150	412 545 897	312 528 812	59 518 975	0	0	1 545 938 834	6,03	
Natal	22	712 200 000	287 231 292	82 100 000	79 612 136	0	375 400 000	1 536 543 428	5,99	
Recife	35	1 078 000 000	44 144 359	278 126 316	102 402 974	0	0	1 502 673 648	5,86	
Manaus	12	400 000 000	541 658 287	270 278 731	0	0	0	1 211 937 018	4,72	
Curitiba	24	538 700 000	173 901 686	50 427 800	126 917 030	0	78 350 000	968 296 516	3,78	
Salvador	35	323 600 000	189 605 588	406 244 738	616 634	0	0	920 066 960	3,59	
Porto Alegre	17	275 100 000	106 103 462	872 537	9 397 309	0	54 900 000	446 373 308	1,74	
International (2)	1	0	6 600 000	0	0	0	0	6 600 000	0,03	
<b>Total</b>	<b>324</b>	<b>8 290 645 150</b>	<b>5 797 088 604</b>	<b>4 474 022 900</b>	<b>1 228 777 139</b>	<b>1 433 796 422</b>	<b>4 425 550 000</b>	<b>25 649 880 214</b>	<b>100</b>	

Source : Élaboration propre. Données du Portal da Transparência. Disponible sur : [www.portaltransparencia.gov.br](http://www.portaltransparencia.gov.br) (consulté le 16/10/2014)

- (1) National - Cette section du site réunit des informations relatives aux investissements sur tout le territoire national et ne se référant pas à une ville en particulier et concernant la « sécurité publique », les « télécommunications », les « centres d'entraînements », le « soutien à l'organisation et réalisation de la coupe du Monde », le « programme de volontariat public », etc. (2) International – Cette section concerne les actions de promotion du Brésil comme destination touristique hôte de la coupe du Monde (Foires internationales du tourisme, événements de promotion, workshops et roadshows. (3) Les données de ce tableau concernent les dépenses du Gouvernement Fédéral et les contreparties des États fédérés et des municipalités, d'accords ou d'opérations de crédit avec le gouvernement fédéral (le décret 7.034 de 2009 oblige l'envoi de ces informations au TCU). Pour le reste, l'envoi de données municipales ou des États fédérés n'est pas obligatoire et dépend des valeurs informées par les responsables de ces gouvernements.

Le secteur de la mobilité urbaine, réparti en 45 actions/projets, représente le premier secteur d'investissements avec 31,3 % du total des investissements prévus au niveau national, juste devant les stades (31,2 %) et les aéroports (24,5 %) <sup>117</sup>. Le détail des investissements par thèmes pour la ville de Rio de Janeiro est consultable à l'annexe 3. Les investissements en mobilité urbaine semblent encore plus importants à de Rio de Janeiro puisqu'ils représentent 55 % du total des investissements dont la ville bénéficie avec la coupe du Monde, loin devant le second type d'investissement, les stades avec 30,7 % (voir annexe 4).

Les investissements des JO 2016, contrairement à la coupe du Monde, sont entièrement réalisés dans la ville de Rio de Janeiro, lui conférant le titre de « ville olympique ». Ceux-ci représentent l'héritage le plus important pour la ville. En termes absolus, le coût total des JO de 2016 est de presque 38 milliards de R\$ contre les 3,5 milliards officiellement investis dans la ville de Rio de Janeiro pour la coupe du Monde 2014. Les investissements prévus pour les JO de 2016 à Rio de Janeiro sont aujourd'hui classés en trois catégories principales : 1) les dépenses du comité olympique local de Rio de Janeiro <sup>118</sup>; 2) la « matrice de responsabilité » des JO ; 3) l'« héritage olympique » (ou le « plan de politiques publiques ») (voir tableau 16).

**Tableau 16 - Investissements prévus pour les JO 2016**

Catégorie d'investissements des JO 2016	Investissement prévu (en milliards de R\$)
Investissements du comité olympique local organisateur	7,00
La matrice de responsabilité des JO	6,50
Le plan de politiques publiques municipales (« l'héritage »)	24,00
Total	37,50

Source : TCU (2014)

Nous ne relevons pas les investissements du comité olympique local organisateur car ils ne sont pas en lien avec des projets de mobilité ou de rénovation urbaine même si les coûts de logistique, en termes de transport de la « famille olympique », y sont inclus. La « matrice de responsabilités » <sup>119</sup> des JO, répartit les investissements selon 4 clusters

<sup>117</sup> Pour le détail des investissements prévus par thèmes (pour le Brésil et pour Rio de Janeiro), voir annexe 4.

<sup>118</sup> Il s'agit des dépenses d'alimentation, de transport, d'uniformes, et les structures complémentaires pour les athlètes

<sup>119</sup> Pour les données que nous exploitons ici, nous avons utilisé la deuxième version (version 2.0) de la matrice de responsabilité. La première a été divulguée par l'APO (Autorité Publique Olympique) le 28/01/2014 et la seconde est une version actualisée du 28/07/2014. Cette deuxième version prévoit 52

olympiques que sont Copacabana, Barra da Tijuca, Deodoro et Maracanã. Les investissements figurant ce second volet sont les plus directement liés à l'organisation propre aux JO, avec, notamment, le parc Olympique, le village olympique, le golf et le parc des athlètes (Barra da Tijuca), des installations de complexes sportifs et d'infrastructures urbaine (Deodoro), la rénovation du stade João Havelange et du sambodrome (Maracanã), et la construction d'un hôtel (Copacabana). Le troisième volet d'investissements, appelé l' « héritage des JO », représente 64 % du total des dépenses prévues pour les JO 2016 et mérite une attention particulière. En effet, le secteur de la mobilité bénéficie de plus de 55 % des investissements totaux de ce troisième volet soit 13,3 milliards sur un total de 24 milliards de R\$ à être investis (voir tableau 17). Contrairement aux investissements de la coupe du Monde 2014 presque entièrement financés par des ressources publiques, les investissements privés représentent 43 % du total des investissements de ce plan d'héritage des JO 2016, principalement avec le financement du projet Porto Maravilha et une participation à la construction de la ligne 4 du métro (respectivement 7,6 et 1,1 milliards de R\$). On y trouve également deux des 4 lignes formant le réseau structurant de BRT (Transolímpica et Transoeste).

Les investissements proviennent de 4 entités différentes : le secteur privé (à hauteur de 43 % du total), le gouvernement de l'État de Rio de Janeiro (35,5 %), le gouvernement municipal de la ville de Rio de Janeiro (16 %), et le gouvernement fédéral (5,5 %). Tous ces projets sont localisés sur le territoire de la municipalité de Rio, signifiant une non-prise en compte de l'échelle de la RMRJ dans l' « héritage » urbain des JO 2016. La ligne 4 du métro par exemple, dont la grande majorité est financée par le gouvernement de l'État de Rio, coûte à elle seule presque 9 milliards de R\$ et se situe plus précisément dans la zone Sud de la ville de Rio. Dans la section suivante, les différents projets de transport émergeant dans ce contexte d'accueil de méga-événements sont présentés plus en détails, et selon l'échelle qui leur correspond.

---

projets/actions, desquels 37 projets (71 %) ont des valeurs et des dates précises, pour un total de R\$ 6,5 milliards de R\$. Disponible sur : <http://www.apo.gov.br/index.php/matriz/atualizacao/> (consulté le 28/09/2014)

**Tableau 17 – Plan des Politiques Publiques – Héritage des Jeux Olympiques 2016.  
Investissements prévus à Rio de Janeiro (Valeurs d’avril 2014)**

Entité responsable	Thèmes	Programmes	Source d’investissement <sup>120</sup> (en millions de R\$)				
			Gouv. Fed	Gouv. État RJ	Gouv. Mun.	Secteur Privé	Total
GOUV. MUNICIPAL	Mobilité	VLT (zone portuaire)	532,0			656,8	1 188,8
		BRT Transolímpica			1 801,7	479,2	2 280,9
		BRT Transoeste			91,6		91,6
		"Viário da Barra"			514,4		514,4
		Duplication de la voie surélevée du Joa			459,9		459,9
	<b>TOTAL</b>	<b>532,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2 867,6</b>	<b>1 136</b>	<b>4 535,6</b>	
	Environnement	Rénovation environnementale Jacarepagua	322,3		46,9		369,2
		Assainissement Zone ouest				431,0	431,0
		<b>TOTAL</b>	<b>322,3</b>	<b>0,0</b>	<b>46,9</b>	<b>431,0</b>	<b>800,2</b>
	Rénovation urbaine	Porto Maravilha			592,0	7 608,0	8 200,0
		Contrôle de crues et inondations (grande Tijuca)	284,9		322,0		606,9
		Rénovation urbaine autour du stade Engenhão			87,7		87,7
		<b>TOTAL</b>	<b>284,9</b>	<b>0,0</b>	<b>1 001,7</b>	<b>7 608,00</b>	<b>8 894,6</b>
	Social	Construction de 4 écoles + arène de handball	31,2				31,2
		<b>TOTAL</b>	<b>31,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>31,2</b>
<b>TOTAL</b>			<b>1 170,4</b>	<b>0,0</b>	<b>3 916,2</b>	<b>9 175</b>	<b>14 261,6</b>
GOUV ÉTAT RJ	Mobilité	Système de métro – Linha 4	0,0	7 633,4	0,0	1 157,5	8 790,9
		Rénovation et accessibilité des stations ferroviaires.					0,00
		<b>TOTAL</b>	<b>0,0</b>	<b>7 633,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1 157,5</b>	<b>8 790,9</b>
	Environnement	Programme de dépollution de la baie de Guanabarra (PDBG)		96,0			96,0
		Programme Baie Sans Déchets		18,5			18,5
		Complexe Lagunaire Baixada Jacarepaguá		673,0			673,0
		Programme d’Assainissement Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes et Jacarepagua (PSBJ)		131,1			131,1
	<b>TOTAL</b>	<b>0,0</b>	<b>918,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,00</b>	<b>918,6</b>	
<b>TOTAL</b>			<b>0,0</b>	<b>8 552</b>	<b>0,0</b>	<b>1 157,5</b>	<b>9 709,5</b>
GOUV FEDERAL	EDUCATION SCIENCES TECHNOLOGIE	Construction et équipements du Laboratoire Brésilien de contrôle anti-dopage	110,5	0,00	0,0	0,00	110,5
		Construction et réforme des locaux officiels d’entraînements					
		<b>TOTAL</b>	<b>110,5</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>0,00</b>	<b>110,5</b>
<b>TOTAL</b>			<b>1 280,9</b>	<b>8 552</b>	<b>3 916,2</b>	<b>10 332,5</b>	<b>24 081,6</b>

Source : TCU (2014) ; APO (2014).

<sup>120</sup> Les valeurs indiquées évolueront avec les actualisations de ce plan de politiques publiques. Certains investissements n’ont en effet pas encore été définis, évalués ou en cours de sollicitation.

### 2.3) La diversité des échelles des projets de transport mis en oeuvre à Rio de Janeiro dans le contexte de la ville attractive

Le tableau 18 rassemble les principaux projets de transport collectif et viaires réalisés dans ce contexte de ville attractive à Rio, qu'ils soient ou non directement liés à l'accueil de méga-événements. Outre les projets d'investissements directement liés aux événements, d'autres projets (3 téléphériques ou encore le système de train de banlieue) participant à la construction de la ville attractive font partie de cette « révolution des transports ».

**Tableau 18 – Principaux projets de transport collectif mis en oeuvre à Rio de Janeiro dans le contexte de la stratégie de ville attractive**

PROJET(S)		ORIGINE (FINANCEMENT)	COÛT (en millions de R\$)	LOCALISATION/ TRAJETS
<b>PROJETS TRANSPORT COLLECTIF</b>				
BRT	Transcarioca	CDM 2014	1 866,6	Barra da Tijuca- aéroport internationale (Zone nord)
	Transolímpica	JO 2016	2 281,0	Deodoro – Recreio dos Bandeirantes
	Transoeste	JO 2016	992,0	Barra da Tijuca - Zone Ouest
	Transbrasil		1400,0	Deodoro –Centre-ville (aéroport Santos Dumond)
VLT (tramway léger)		JO 2016	1 188,8	Zone portuaire
Ligne 4 métro		JO 2016	8 790,9	
Système de trains de banlieues (Rénovation stations et système de signalisation et voies ferrées/ extension de lignes / acquisition de nouveaux trains.			2 400,0	Tout le réseau (RMRJ)
Téléphériques	Morro da Providência	Prog. « Morar carioca »	75,0	Zone portuaire (morro da Providência)
	Complexo do Alemão	GOUV.FED (PAC-1)	210,0	Zone nord (complexo do Alemão)
	Rocinha	GOUV. FED (PAC-2)	700,0	Zone Sud (favela Rocinha)
<b>PROJETS VIAIRES</b>				
Ré-urbanisation bords stade Maracanã. Liaison avec quinta da boa vista (1 <sup>ère</sup> Phase)		CDM 2014	NI	Maracanã
Abords stade Maracanã (modernisations de la station multimodale Maracanã)		CDM 2014	NI	Maracanã
Viário da Barra		JO 2016	514,4	Barra da Tijuca
Duplication de la voie surélevée du Joa		JO 2016	459,9	Zone Sud
Via binário et via expressa			NI	Centre et Zone Portuaire
<b>TOTAL</b>			<b>21 578,6</b>	

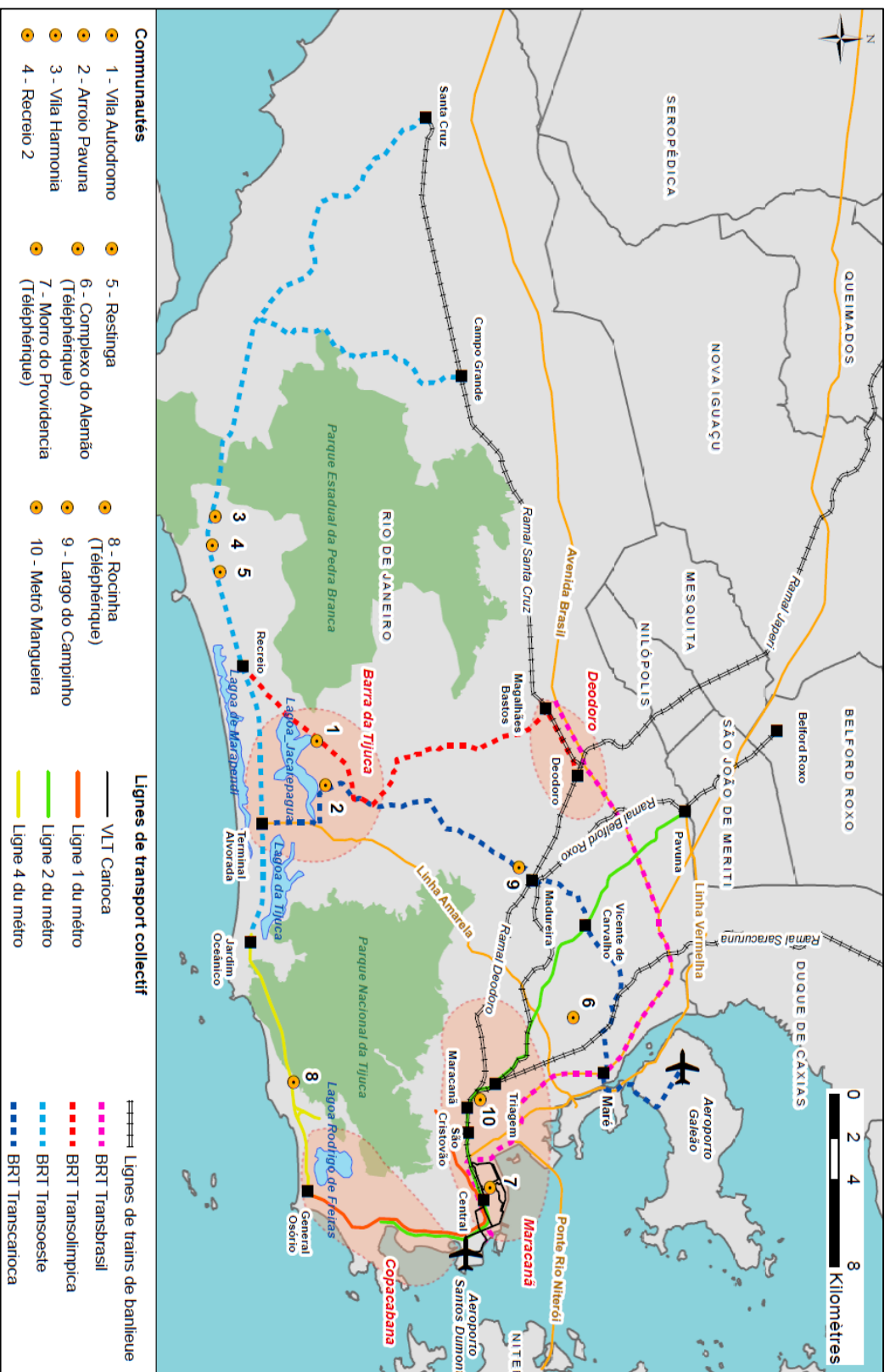
Source : TCU (2014) ; Louzas (2013) ; ROCINHA (2013) ; GFB (2014) ; SMTR (2013) ; SETRANS (2011).

La carte 11 est une carte générale montrant les projets de la « révolution des transports » (avec le réseau de BRT, le VLT de la zone portuaire, la ligne 4 du métro) et les infrastructures de transport collectif déjà existantes comme le réseau de trains de banlieue et les lignes 1 et 2 du métro. Les centaines de lignes de bus conventionnelles qui assurent une bonne partie du transport collectif de la municipalité de Rio de Janeiro auraient été impossibles à représenter, tant pour des raisons de lisibilité que par manque d'accès aux données - d'autant plus que les reconfigurations constantes de ce réseau durant la période étudiée auraient compliqué la tâche.

Outre les clusters olympiques (Barra da Tijuca, Deodoro, Copacabana et Maracanã), nous avons représenté les deux aéroports de Rio (le national, Santos Dumond, et l'international, Galeão). Les dix communautés étudiées dans le cadre de ce travail de recherche sont également situées sur la carte, ainsi que le nom de stations (Campo Grande, Santa Cruz, Recreio, Maracanã, General Osório, etc.) et de terminaux (Alvorada, Central, Deodoro, Belford Roxo) fréquemment cités. Enfin, les infrastructures viaires principales sont représentées : Linha Vermelha, Linha Amarela, Avenida Brasil, et le pont Rio-Niterói.



Carte II - Réseau de transport collectif de la municipalité de Rio de Janeiro, clusters olympiques et communautés étudiées



Elaboration de l'auteur (2015)

Nous détaillons les principaux projets en les classant selon leur emprise territoriale ou selon trois échelles différentes. Le VLT ainsi que les téléphériques sont des projets ponctuels qui concernent des zones spécifiques de la ville, des « morceaux » de ville tels que la zone portuaire (au sein du projet Porto Maravilha), le Complexo do Alemão et les favelas du Morro da Providência (dans la zone portuaire) et de Rocinha (dans la zone sud). À l'échelle de l'ensemble de la municipalité de Rio, les projets exposés sont ceux du réseau de BRT et de la ligne 4 du métro. Enfin, seul le système de train de banlieues reçoit des investissements à l'échelle métropolitaine et pourrait être une solution à l'amélioration du système de mobilité à cette échelle.

### *2.3.1) Les projets concernant des zones spécifiques : Le VLT du Porto Maravilha et Les téléphériques*

Le **tramway** (ou **VLT** « veículo leve sobre trilhos ») a une emprise territoriale relativement restreinte (la zone portuaire de Rio de Janeiro à travers le projet Porto Maravilha) et fait partie des investissements des JO 2016. Considéré comme un moyen de transport de moyenne capacité, silencieux, climatisé et très bien intégré avec les autres modes (BRT Transbrasil, métro, trains de banlieues et bateaux qui assurent la traversée Rio-Niterói), l'un des objectifs du VLT est de désencombrer cette zone des très nombreux bus qui y circulent, dans l'idée de créer un espace plus harmonieux, avec davantage d'espaces verts et piétons.

Le VLT connectera le centre à la région portuaire sur un trajet de 28 kilomètres avec six lignes et 42 arrêts et sa fréquentation est estimée à 300 000 passagers par jour (voir carte 12). La distance moyenne entre chaque arrêt de VLT est de 400 mètres avec un temps d'attente estimé entre 2,5 et 10 minutes selon les lignes. Le système ne fonctionne pas avec des câbles sur un réseau aérien mais à l'aide d'un troisième rail au sol qui fournit l'énergie nécessaire. Au départ, le projet prévoit une exploitation du système avec 32 trains (de 44 mètres de longueur sur 2,65 de largeur) qui ont chacun une capacité de 415 passagers.

## Carte 12 - Tramway reliant le centre à la région portuaire



Source : <http://portomaravilha.com.br/web/esq/vlt.jpg>

Certainement, le système de validation volontaire des usagers sur des bornes situées à l'intérieur du tramway sera une nouveauté pour une grande partie de la population carioca, en particulier les usagers du transport par bus, habitués à passer systématiquement par des « catracas » (tourniquets) en s'acquittant du prix du ticket ou en validant leur carte. En outre, l'intégration tarifaire avec les autres modes de transport, par l'intermédiaire du « bilhete único carioca » est également prévue par le décret municipal 37.181 du 20 mai 2013.

L'objectif officiel des trois projets de téléphérique (Complexo do Alemão, Providência et Rocinha) et d'améliorer la mobilité des habitants, c'est-à-dire sur des échelles restreintes. Le premier téléphérique conçu comme système de transport pour une favela à Rio a été inauguré le 7 juillet 2011 au Complexo do Alemão, vaste complexe de favelas situé dans la Zone Nord de Rio de Janeiro et qui recense entre 80 000 et 120 000 habitants selon les sources. Ce système a coûté 210 millions de R\$<sup>121</sup> et a été financé par la première phase du Programme fédéral d'Accélération du Développement (PAC-1) qui vise notamment au développement social et à la fourniture d'infrastructures de base dans les quartiers défavorisés (SETRANS, 2011). Le réseau téléphérique du Complexo do Alemão, d'une extension de 3,5 kilomètres, connecte la station de

<sup>121</sup> 65 millions d'Euros selon le taux de change au 30/11/2014.

Bonsucesso, dans la partie basse du Complexo et reliée au système de trains de banlieue, à 5 autres stations situées sur autant de sommets : Adeus, Baiana, Alemão, Itacaré et Palmeiras.

Le second téléphérique implanté dans une favela est celui du Morro da Providência, favela située dans la zone portuaire de Rio de Janeiro, au cœur de la zone du projet *Porto Maravilha*. Cette ligne de 721 mètres a été financée avec les fonds du programme d'habitation populaire *Morar Carioca*<sup>122</sup> et a coûté 75 millions de R\$<sup>123</sup> sur un total de 163 millions de R\$ investis à Providência dans le cadre de ce programme (Louzas, 2013 ; Lisboa, 2014). Le choix de Providência pour l'implantation de ce second téléphérique s'explique par l'importance symbolique et visuelle de cette favela qui surplombe le vieux port de Rio de Janeiro. Il permet de relier la place Américo Brum, dans les hauteurs du Morro da Providência, à *Gamboa* d'un côté et à *Central do Brasil* (où il réalise l'intégration physique avec les systèmes de train, de métro et de bus) de l'autre, offrant plus d'accessibilité aux 5 000 habitants de Providência. Sa capacité maximale annoncée est de 1 000 personnes par heure.

Etablie en 1897, Providência serait la première favela de Rio de Janeiro et du Brésil et bénéficierait aujourd'hui, outre le programme *Morar Carioca*, de la revitalisation de la zone portuaire. Selon Jorge Bittar, le secrétaire d'habitation de la mairie de Rio de Janeiro en 2011, le *Porto Maravilha* et le programme *Morar Carioca* sont des programmes différents à la base mais qui s'intègrent finalement (Magalhães, 2011).

Pourtant terminé au début de 2013, le téléphérique ne sera inauguré que le 2 juillet 2014, pendant la coupe du Monde et n'est toujours pas en fonctionnement en juin 2015 (Barbosa, 2015). L'inauguration a été retardée par une action de la Defensoria Pública<sup>124</sup> de l'État de Rio de Janeiro (organe de défense publique des droits des citoyens) qui est entrée en justice avec une action civile contre le projet *Morar Carioca* qui prévoyait l'expropriation de 832 familles sans aucun dialogue avec les habitants concernées. Une autre raison affichée était la difficulté à trouver une entreprise désirant

---

<sup>122</sup> Le programme *Morar Carioca* a été lancé en juillet 2010 avec l'intention ambitieuse d'urbaniser toutes les favelas de Rio de Janeiro à l'horizon 2020. Le partenariat entre le niveau municipal, l'État de Rio et le fédéral prévoit un investissement total de 8 millions de R\$ (Monteiro et Andrade, 2012).

<sup>123</sup> 23 millions d'euros selon le taux de change au 30/11/2014.

<sup>124</sup> La Defensoria Pública est un organe de l'État de Rio de Janeiro dont la mission est "d'accomplir le devoir constitutionnel de l'État à prêter une assistance juridique intégrale et gratuite aux populations qui n'ont pas les conditions financières de payer les dépenses de ce service". Voir le site officiel, disponible sur: [http://www.portaldpge.rj.gov.br/Portal/conteudo.php?id\\_conteudo=18](http://www.portaldpge.rj.gov.br/Portal/conteudo.php?id_conteudo=18), consulte le 04/12/2014.

opérer le système. La solution trouvée a été de désigner la Cdurp (Compagnie de Développement Urbain de la Région du Port de Rio de Janeiro), entreprise publique liée à la mairie (Constancio, 2014).

Selon la Cdurp (Compagnie de Développement Urbain du Port de Rio de Janeiro) qui doit administrer le système, ce dernier fonctionnera du lundi au vendredi de 07h00 à 19h00, et de 07h00 à 13h00 le samedi, avec une prévision de 8 000 passagers par jour. Concernant ce retard de mise en service du téléphérique, le maire de Rio de Janeiro aurait déclaré : « *la mairie a commis certaines erreurs, en ne dialoguant pas et en n'informant pas comme il se doit les habitants sur le programme de réurbanisation* ». Plus concrètement, la « Defensoria Pública » de l'État de Rio de Janeiro a lancé une poursuite sous la forme d'une « action civile publique » pour suspendre le projet *Morar carioca*. Finalement, seulement 60 familles, situées en zone à risque, sur les 832 prévues, seront expropriées selon les discours officiels (Constancio, 2014). Cependant, selon la branche brésilienne d'Amnesty International, 196 familles ont déjà été expropriées, dont 136 qui reçoivent un « loyer social » (aluguel social) tandis que le reste attend le relogement dans de nouvelles unités d'habitation qui n'ont pas été encore construites bien qu'annoncées pour début 2012 (Anistia Internacional Brasil, 2014).

Le troisième projet de téléphérique amorcé est situé à Rocinha, longtemps réputée être la plus grande favela du Brésil et d'Amérique latine. Il sera financé par le second volet du Programme fédéral d'Accélération de la Croissance (PAC-2), coûtera 700 millions des 1600 millions de RS prévus par le PAC-2 à Rocinha et permettrait, avec 12 stations, de transporter 3 000 passagers par heure. L'installation du téléphérique pourrait provoquer l'expropriation de 1 800 familles (Rocinha, 2013). Pas encore réalisé, ce téléphérique soulève de nombreuses polémiques et mouvements de résistance dont les arguments s'appuient sur le succès très mitigé du téléphérique du Complexo do Alemão.

### 2.3.2) *Les projets à l'échelle de la ville*

L'« *anel rodoviário* », appelé « réseau structurant de BRT », est un réseau de 4 lignes de BRT d'une extension totale de 150 kilomètres et concernant l'échelle de la municipalité de Rio. Ce rôle structurant donné au réseau de BRT suit la même logique que d'autres villes d'Amérique latine à l'instar de Bogotá avec le *Transmilenio* à partir de l'année 2000, puis de *Santiago du Chili*, avec l'instauration du *Transantiago* à partir de 2007. Selon Gouëset (coord.) (2014, p. 271) : « *le succès des BRT en Amérique*

*latine s'explique par le compromis favorable entre coût d'investissement et rendement (en capacité et en vitesse) que représente cette infrastructure de transport ».*

À Rio de Janeiro, le réseau de BRT connecte les zones de Barra da Tijuca, Deodoro, Maracanã et la Zone Sud, c'est-à-dire les 4 centralités ou « clusters olympiques » priorités par les pouvoirs publics pour le développement urbain de Rio de Janeiro. La zone de Barra da Tijuca semble largement favorisée : outre la connexion réalisée par la ligne 4 du métro avec la zone sud, trois couloirs de BRT sur 4 ont pour destination la zone de Barra da Tijuca (voir carte 9).

Le BRT Transoeste, qui connecte Barra da Tijuca à la zone Ouest de la ville (Campo Grande et Santa Cruz) a été inauguré le 6 juin 2012, et illustre l'union entre les trois niveaux de gouvernement avec la présence d'Eduardo Paes (maire de Rio de Janeiro), Sérgio Cabral (gouverneur de l'État de Rio de Janeiro), et l'ex-président Lula représentant symboliquement le gouvernement fédéral (Junior, 2012). Avec 56 kilomètres, le système transporte par jour (en novembre 2014) 150 000 personnes (des 220 000 prévues), qui économisent selon la mairie de Rio de Janeiro 40 % sur leur temps de déplacement, notamment les populations à bas revenus provenant de Campo Grande et Santa Cruz (Mairie de Rio de Janeiro<sup>125</sup>, 2014). À ces 56 kilomètres, ayant déjà coûté 900 millions de R\$ à la mairie de Rio (SMTR, 2013), il faut rajouter une extension de 6 kilomètres du BRT Transoeste (92 millions de R\$) entre le terminal Alvorada et la station de métro Jardim Oceânico qui a été intégrée par la suite aux investissements de l'« héritage olympique ». Le BRT Transoeste est intégré physiquement avec le BRT Transcarioca au terminal Alvorada mais également avec trois stations du réseau de trains de banlieues au terminal de Santa Cruz, au terminal de Campo Grande et à la station Santa Eugênia. Le BRT Transoeste reçoit des passagers du système classique de bus en diverses stations, notamment sur le tronçon d'Alvorada au terminal de Santa Cruz.

Le Transcarioca est un couloir de BRT de 39 kilomètres reliant le Terminal Alvorada (Barra da Tijuca) à l'aéroport international du Galeão. Le projet original prévoyait la connexion entre Barra da Tijuca et Penha, mais la *Casa Civil* de la Présidence de la République a par la suite conditionné son prêt fédéral (effectué à travers le BNDES, à

---

<sup>125</sup> Sur le site de la Mairie de Rio de Janeiro concernant les investissements olympiques, « Cidade Olímpica ». Disponible sur : <http://www.cidadeolimpica.com.br/projetos/transoeste/>, consulté le 25/11/2014.



hauteur de 1 800 millions de R\$) à l'extension de la ligne, comme contrepartie de la mairie de Rio de Janeiro, jusqu'à l'aéroport international. Ce couloir de BRT dispose d'un total de 47 stations (soit en moyenne une tous les 800 mètres), traverse de nombreux quartiers de Rio de Janeiro et a été inauguré le 2 juin 2014, quelques jours avant le début de la coupe du Monde<sup>126</sup>. Comme le rappelle le site de la Mairie de Rio de Janeiro, les travaux nécessaires à la construction de ce couloir de BRT incluent d'importantes infrastructures telles que : le pont *Prefeito Pereira Passos* (dans l'Ilha do Governador), et le viaduc *Renatinho Partideiro* (à Ramos), l'*Arco Prefeito Pedro Ernesto* traversant l'*Avenida Brasil*.

Le Transcarioca est intégré physiquement avec le BRT Transoeste, au terminal Alvorada, et avec le Transolímpica à la station de Curicica et sera également connecté aux stations de trains de banlieues de Madureira et d'Olaria. Le Transcarioca dessert aussi de nombreux terminaux de bus urbains - comme celui du Fundão (Université Fédérale de Rio de Janeiro), de Madureira, de Tanque, de Taquara et d'Alvorada - qui font office de plate-forme d'alimentation du système de BRT par les lignes courantes de bus urbains. La prévision de fréquentation du BRT Transcarioca est de 320 000 passagers/jour.

Le Transolímpica aura une extension de 26 kilomètres (18 stations) entre Deodoro et la zone de Recreio dos Bandeirantes pour un investissement total de presque 2,3 milliards de R\$<sup>127</sup>. La ligne connectera le parc olympique au complexe sportif de Deodoro et c'est pour cette raison qu'il concerne plus directement la logique propre des JO 2016 que les autres lignes de BRT. Le Transolímpica, un des engagements majeur auprès du CIO (avec la ligne 4 du métro) devrait transporter 70 000 personnes par jour selon les estimations. Selon les informations officielles, ce BRT permettra de réduire de 54 % le temps de voyage entre Barra da Tijuca et Deodoro (Mairie de Rio de Janeiro, 2014). Conjointement aux travaux du Transolímpica, entre l'« estrada dos Bandeirantes » (Jacarepagua) et l'avenue Brasil (Magalhães Bastos) une voie express (à péage) de 13

---

<sup>126</sup> Voir le site de Rio Ônibus, consulté le 16/10/2014 : <http://www.rioonibus.com/2014/06/02/brt-transcarioca-e-inaugurado-nesta-segunda-feira-02-de-junho/>

<sup>127</sup> Les investissements sont séparés en trois rubriques principales : la « Via expressa » (1806,79 millions de R\$), la « connexion Magalhães Bastos –Deodoro » (106,50 millions de R\$) et les « expropriations du BRT Transolímpico » (367,70 millions de R\$) (Mairie de Rio de Janeiro, 2014. Disponible sur : [http://www.cidadeolimpica.com.br/wp-content/themes/cidadeolimpica\\_v3/assets/pdf/orcamento-legado/legado\\_completo.pdf](http://www.cidadeolimpica.com.br/wp-content/themes/cidadeolimpica_v3/assets/pdf/orcamento-legado/legado_completo.pdf), consulté le 27/11/2014.

kilomètres sera érigée. Il y aura une voie par sens pour les BRT et deux voies par sens pour le trafic normal.

Déjà estimée à presque un million de passagers par jour, les prévisions récentes affirment que le Transbrasil transportera 820 000 passagers par jour. Cette ligne de 30 kilomètres relie la zone de Deodoro au centre-ville (au niveau de l'aéroport Santos Dumont) avec 28 stations et 4 terminaux (Deodoro, Trevo das Margaridas, Trevo das Missões et le Centre). Ce couloir de BRT passe sur les pistes centrales de plusieurs avenues importantes (Av. Brasil, Av. Fransisco Bicalho et Av. Presidente Vargas), puis, dans la zone plus centrale, le trajet continue sur la rue Primeira de Março et l'avenue Antônio Carlos en arrivant à l'aéroport Santos Dumont.

La mairie de Rio de Janeiro a annoncé que les travaux du premier tronçon du BRT Transbrasil, de 23 kilomètres entre Deodoro et Caju, commenceraient en novembre 2014 et coûteraient 1,4 milliard de R\$ aux coffres publics, au travers du PAC-mobilité du gouvernement fédéral. La construction de ce tronçon a été retardée à 4 reprises pour des problèmes durant le processus d'appel d'offre, dont les vainqueurs, en octobre 2014, sont les entreprises OAS, Oderbrecht et Queiroz Galvão (Cappelli, 2014). Les 7 kilomètres restants, reliant Caju au Centre sont à la charge de la Compagnie Urbaine de Développement Urbain de la Région Portuaire (Cdurp). Le projet du BRT Transbrasil, qui compte des travaux importants tels que les 8 nouveaux viaducs qui seront construits et l'élargissement de 11 ponts, a été intégré au projet olympique de 2016 (Bastos, 2014).

Sur le trajet entre Deodoro et Coelho Neto, il y aura trois voies centrales par sens (dont une par sens pour le BRT) au lieu des quatre actuelles. Cela ne signifie pas pour autant une réduction d'espace viaire pour le trafic routier courant puisque les voies latérales passent de deux à trois par sens. Entre Coelho Neto et Caju, le BRT aura deux pistes par sens, ce qui explique peut-être pourquoi les prévisions concernant le nombre de personnes transportées par la Transbrasil soit si élevées. Cependant, sur ce dernier trajet l'espace pour les voitures va diminuer mais sera compensé selon la secrétaire municipale aux transports par la diminution drastique du nombre de bus.

En termes d'intégration, le Transbrasil dispose d'une connexion aux routes fédérales BR-116 (Rio-São Paulo) et BR-040 (Rio-Belo Horizonte) au niveau des deux terminaux intermédiaires (Margaridas et Missões). À Deodoro, l'un des deux terminaux principaux, le Transbrasil est connecté avec le BRT Transolímpico (Deodoro-Barra) et



avec la station de trains des lignes de Japeri et de Santa Cruz. Le Transbrasil sera également connecté avec le Transcarioca (Barra-Galeão) au niveau de l'Ilha do Governador.

Le projet de la **ligne 4 du métro** (voir carte 11) concerne également l'échelle de la municipalité de Rio de Janeiro en permettant, avec une extension de 16 kilomètres, de relier la zone Sud (Ipanema) à celle de Barra da Tijuca. Pour mieux comprendre les objectifs et polémiques autour de la ligne 4 du métro, il importe d'établir un bref rappel de l'histoire du métro carioca. La première ligne de métro de Rio de Janeiro a été inaugurée en 1979 avec 4,3 kilomètres d'extension et 5 stations. Le projet des années 1970 prévoyait un réseau de 133 km en 2000 et le franchissement de la baie de Guanabarra<sup>128</sup>, mais le réseau ne compte aujourd'hui que 42 km (35 stations). Avec plus de 6 millions d'habitants, Rio de Janeiro est l'une des villes de cette taille les plus mal desservies au monde par son métro, qui est d'ailleurs le plus cher des métropoles brésiliennes. À l'échelle de la RMRJ, la participation du métro sur le nombre total de voyages réalisés par jour représentait 1,8% en 2003. Ce pourcentage est passé à 3 % en 2012, soit, une augmentation, en termes absolus de 355 404 à 665 000 voyages par jour (PDTU, 2003 ; PDTU, 2014).

Le 19 décembre 1997, à la bourse des valeurs de Rio de Janeiro, le consortium *Opportrans* a acquis le droit d'opérer le service de métro durant 20 ans. Cependant, l'expansion du réseau métro-viaire dépend de *Rio Trilhos* (entreprise publique affiliée au gouvernement de l'état de Rio de Janeiro). Au sein du groupe *Opportrans*, c'est l'entreprise *MetrôRio* qui assume la concession du métro carioca en termes d'exploitation, d'administration et de contrôle des lignes 1 et 2. À partir des années 2000, l'entreprise *MetrôRio* a multiplié les accords pour améliorer la qualité du service avec, entre autres, l'intégration entre les systèmes de trains et de métro. En 2007, on voit l'ouverture de la station de Cantagalo (zone Sud) ainsi que deux nouvelles extensions de lignes de « métro en superficie » : l'une connecte les stations de Botafogo et de Gávea en passant par Humaitá et Jardim Botânico, tandis que l'autre connecte la station de Siqueira Campos à Barra da Tijuca, en passant par Ipanema, Leblon et São Conrado (*MetrôRio*, 2014).

---

<sup>128</sup> BEYER (2011) cite RODRIGUEZ H. S., « O Metrô do Rio de Janeiro », in *A formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro. O Resgate da sua Memória*, Memória do Trem, Rio de Janeiro, 2004, pp. 158 – 165.

L'objectif de la ligne 4 est de désengorger le trafic routier entre la zone de Barra da Tijuca et la zone Sud, l'une des plus critiques en la matière à Rio. Le projet dépend du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro qui a présenté les plans de la ligne le 15 décembre 2011. La ligne 4 ne faisait pas partie du projet olympique à l'origine et a été l'une des promesses faites au CIO pour remporter la candidature des JO 2016. Avec 6 stations (Jardim Oceânico, São Conrado, Gávea, Anterro de Quental, Jardim de Alah et Nossa senhora da Paz) sur 16 kilomètres, cette ligne devrait transporter, à partir de 2016, plus de 300 000 personnes par jour et retirer de la circulation 2000 véhicules en heure de pointe sur cet axe. Néanmoins, on peut souligner que le coût prévisionnel, qui était de 5 milliards de R\$ avoisine les 9 milliards de R\$ en 2015. Pour les opposants au projet du gouvernement, le nouveau trajet de la ligne 4 n'est qu'une extension de la ligne 1, qui est déjà saturée. Selon eux, la ligne 4 naîtrait donc extrêmement saturée en termes de fréquentation, ce qui pourrait être évité en dirigeant les investissements vers la construction d'un véritable réseau de métro.

Mais, les divergences techniques entre les partisans du projet gouvernemental et ses opposants révèlent également un conflit politique plus profond. En effet, en 2007, le gouverneur de l'État de Rio de Janeiro, Sérgio Cabral a approuvé une modification de contrat entre le gouvernement et la société Oportans, donnant le droit à cette dernière de réaliser une extension de la ligne 1 sans devoir passer par un appel d'offre. Les opposants affirment alors que le tracé de la ligne 4 (qui constitue de fait une extension de la ligne 1) a été conçu en fonction de cette modification de contrat pour ne pas avoir à réaliser un appel d'offre public et au sein d'un climat d'échanges de faveurs. Il convient de souligner qu'en décembre 2008, le groupe Invepar<sup>129</sup>, un fond d'investissements composé du groupe de construction OAS et des fonds de pension des fonctionnaires de la Banque du Brésil (Previ), de la Caixa Econômica Federal (Funcef) et de Petrobrás (Petros), a pris le contrôle de Metrô Rio pour un milliard de R\$ (Komatsu, 2008).

Sur la base de ces conflits, la ligne 4 du métro est également devenue un thème de campagne électorale, à partir de mars 2012, dans le cadre des municipales à Rio de Janeiro. En effet, deux candidats (Marcelo Freixo – PSOL et Otávio Leite – PSDB) ont appuyé le mouvement « *o metrô que o Rio precisa* » qui conteste le projet actuel du

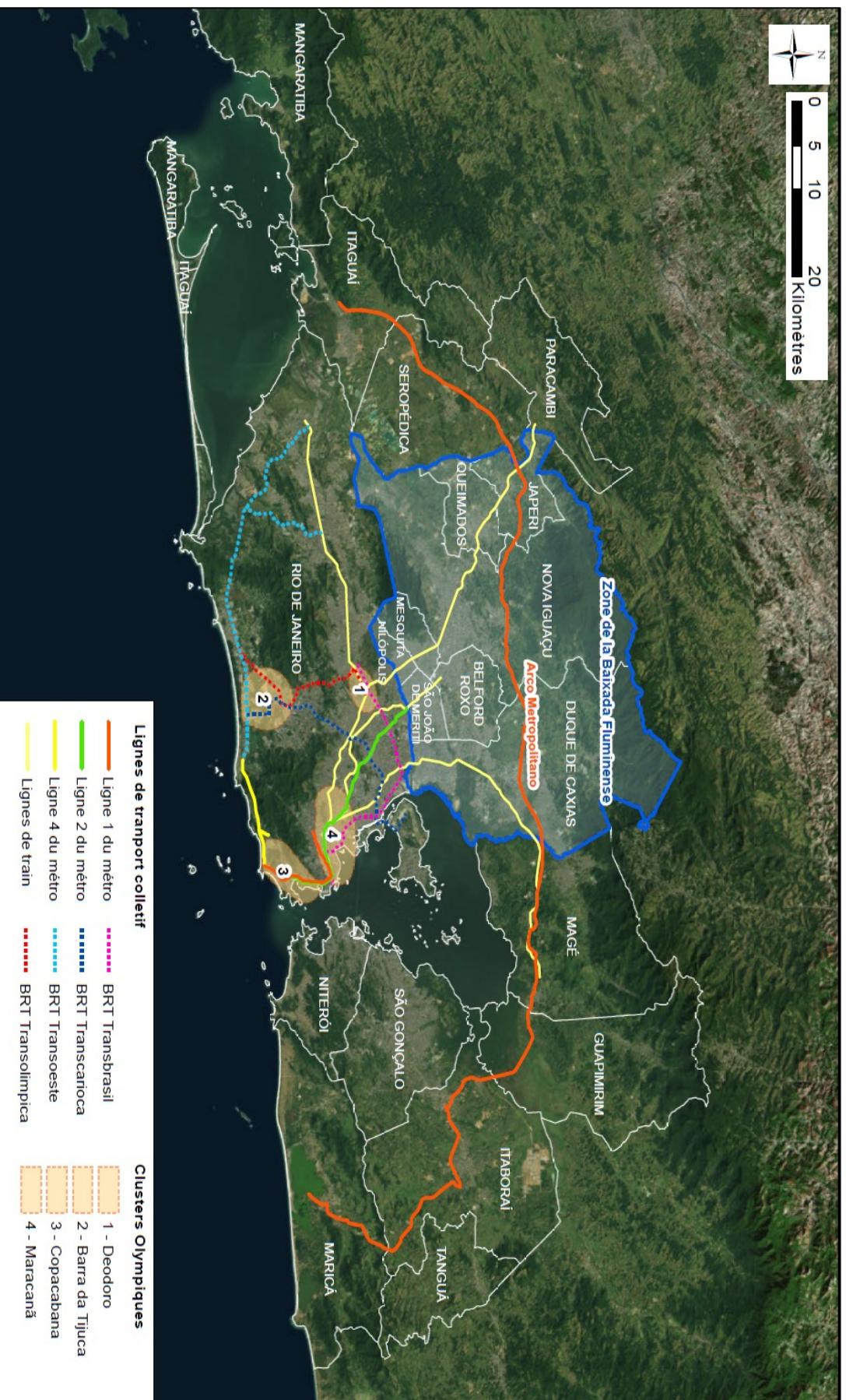
---

<sup>129</sup> Invepar contrôle également la Linha Amarela, la voie rapide qui relie l'île du Fundão avec Barra da Tijuca.

gouvernement. Le Ministère Public de l'État de Rio a même demandé pendant un certain temps l'arrêt de la construction du métro par absence d'études d'impacts socio-environnementaux. Elle est à ce jour (fin 2015) en cours de construction.

La modernisation actuelle du **système de trains de banlieues** est la seule transformation qui affecte directement l'échelle métropolitaine dans la « révolution des transports (voir carte 13 pour le réseau de transport à l'échelle métropolitaine).

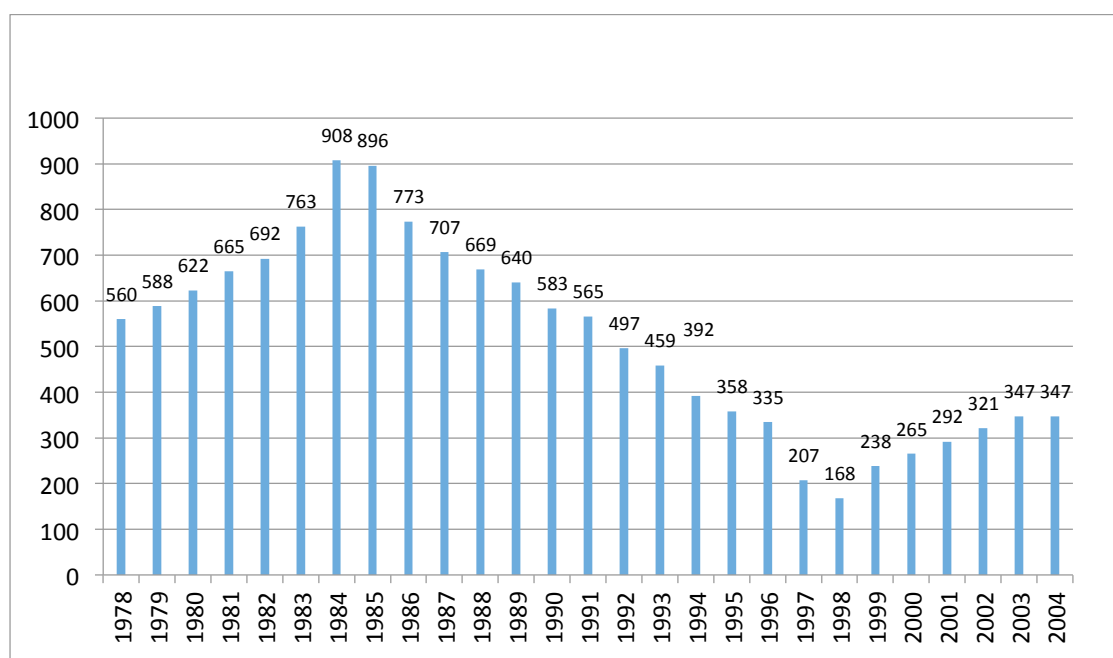
Carte 13 - Les transports à l'échelle de la RMRJ, le réseau de trains de banlieue, l'« arc métropolitain » et la zone de la Baixada Fluminense



Elaboration de l'auteur.

La sous-exploitation du système ferroviaire pendant de longues décennies serait en passe d'être inversée grâce aux investissements de la « révolution des transports ». En 1984, la CBTU (Compagnie Brésilienne de Trains Urbains) a été créée avec pour mission de moderniser et d'étendre le réseau de transport de passagers sur rails. A Rio de Janeiro, le système de trains transportait en moyenne, en 1984, environ 900 000 passagers par jour<sup>130</sup>. Mais depuis 1984, la dégradation du système et le manque d'investissements ont amené à la baisse constante de sa fréquentation atteignant un minimum de 168 000 passagers par jour en 1998 (voir la figure 7), année de la privatisation du réseau métropolitain de trains. Historiquement, le système ferroviaire de Rio de Janeiro a suivi la même trajectoire que les autres métropoles brésiliennes, c'est-à-dire un relatif abandon des systèmes en termes d'investissements et de rénovation.

**Figure 7 - Évolution du nombre de passagers transportés par jour par le système de trains de banlieue (en milliers, moyenne des jours ouvrés) dans la RMRJ**



Source : Gouvernement de l'État de Rio de Janeiro (à partir de données de la FLUMITRENS et de la SUPERVIA). Disponible sur : <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeConteudo?article-id=220557> (consulté le 28/10/2014).

En 1998, le consortium Bolsa 2000, qui deviendra par la suite l'entreprise SuperVia *Concessionária de Transporte Ferroviário S.A.*, remporte l'appel d'offre pour l'exploitation du réseau de trains lancé par le gouvernement de l'État de Rio de Janeiro.

<sup>130</sup> Un record de 1 100 000 passagers transportés en une journée étant enregistré la même année.

En 2010, *Odebrecht TransPort*, une filiale d'Odebrecht spécialisée dans la mobilité urbaine, prend le contrôle actionnaire de SuperVia. Entre 1998 et 2010, 600 millions de R\$ ont été investis dans la rénovation des stations et le système de billetterie électronique, ce qui explique le regain de fréquentation durant cette période. Au cours de l'année 2010, 51 millions de R\$ ont été investis pour la rénovation de trains et de stations, l'amélioration de l'infrastructure (sous-stations, télécommunications, signalisation etc.). L'objectif de l'entreprise SuperVia, qui transporte aujourd'hui environ 600 000 passagers par jour est d'atteindre 1 million de passagers par jour en 2016<sup>131</sup>.

De fait, le système de trains prétend également participer à la révolution du transport avec des investissements à hauteur de 2400 millions de R\$ provenant du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro et de la SuperVia sont à l'œuvre depuis 2009 et devraient s'étendre jusqu'en 2020. Notamment, l'achat de 120 nouveaux trains sont prévus (30 nouveaux trains achetés à la Chine par l'État de Rio de Janeiro sont entrés en service en 2010, créant 290 000 places supplémentaires par jour pour les passagers). Outre les 60 autres trains en cours d'acquisition par le gouvernement de l'État de Rio, l'entreprise SuperVia doit également assurer, en contrepartie, l'acquisition de 30 nouveaux trains et la rénovation de 73 trains de la flotte actuelle.

Ces investissements sont, dans les discours, largement connectés à l'organisation de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016, à l'instar du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro qui affirme sur son site que les 60 nouveaux trains arriveront « *pour la coupe du Monde 2014* » (Gouvernement de l'État de Rio de Janeiro, 2014). Ou encore, lorsque SuperVia affirme que : « *pour les JO 2016, dix stations serviront l'événement et seront conformes aux normes internationales du secteur. Il s'agit de Deodoro, São Cristovão, Maracanã, Engenho de Dentro, Madureira, Vila Militar Magalhaes Bastos, Mercado de Madureira, Penha et Olaria* » (SUPERVIA, 2011a). En octobre 2014, le site officiel de SuperVia affirme avoir 197 trains en circulation (dont 126 climatisés)<sup>132</sup> sur un réseau de 270 kilomètres avec 102 stations sur 12 municipalités<sup>133</sup>.

---

<sup>131</sup> Un record étant atteint le 10/10/2014 avec 618 948 passagers transportés, selon les informations du site de Supervia en 2014.

<sup>132</sup> Voir : <http://www.supervia.com.br/quemsomos.php> (consulté le 28/10/2014)

<sup>133</sup> Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Paracambi, Magé et Guapirim.



Certains éléments permettent de relativiser le succès de cette modernisation de la flotte de trains de SuperVia. Par exemple, en mars 2012, par exemple, certains trains sont arrivés de Chine avec des signes visibles de rouille, ce qui indique une qualité faible en ce qui concerne la finition (Jornal O Dia, 2012). Malgré les améliorations en termes de nombre de passagers par jour, les améliorations en termes de confort ne semblent pas satisfaisantes et pas assez rapides. Les exemples de problèmes dans le système de trains de SuperVia sont de notoriété publique et font fréquemment l'objet d'articles de presse (voir Annexe 2). Par exemple, l'Agetransp (Agence de Régulation des Services Publics de Transports) a enregistré un déraillement tous les 15 jours dans les 4 premiers mois de l'année 2013, contre une moyenne de moins d'un par mois en 2012 (ANTP, 2013).

Des détails sur les projets d'infrastructures viaires à l'échelle de la municipalité de Rio de Janeiro sont donnés au chapitre 6. À l'échelle métropolitaine, il convient de souligner que le grand projet d'infrastructure à l'oeuvre dans ce contexte de « révolution des transports » est un projet viaire appelé « arco metropolitano<sup>134</sup> » (« arc métropolitain ») (carte 13). Celui-ci n'a pas été conçu pour améliorer la mobilité des habitants dépendant du transport collectif : « *Cet axe de l'arco rodoviário relie les routes de la pétrochimie au complexe portuaire. C'est un héritage importante pour le futur* » (Waldir Peres, Superintendant de l'AMTU/SETRANS, État de Rio de Janeiro, entretien du 03/08/2012). D'une extension de 146 kilomètres, l'arc métropolitain traverse 8 municipalités<sup>135</sup> de l'État de Rio de Janeiro et traduit une volonté de l'État de Rio de Janeiro de valoriser économiquement son territoire en l'intégrant un peu plus. Il répond certainement plus à une logique économique dans un contexte de revitalisation de l'industrie extractive dans l'État de Rio de Janeiro qu'à une prise en compte des besoins en mobilité des habitants de la RMRJ. Du point de vue économique, l'arc métropolitain permettrait de diminuer le poids et la centralité de Rio de Janeiro dans les échanges régionaux et nationaux. Au lieu de passer par Rio, un certain nombre de marchandises passeront désormais par ce nouvel axe, financé majoritairement par le vaste programme fédéral PAC (Programme d'Accélération de Croissance), l'État de Rio de Janeiro étant responsable de la construction de 71 kilomètres (Gouvernement de l'État de Rio de Janeiro, 2014<sup>136</sup>). A titre anecdotique, le grand projet viaire d' « arco rodoviário » : « *est aussi un projet des années 1960-1970, qui se concrétise maintenant avec l'État de Rio*

---

<sup>134</sup> Également appelé « arco rodoviário metropolitano »

<sup>135</sup> Itaboraí, Guapirim, Magé, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica et Itaguaí.

<sup>136</sup> <http://www.rj.gov.br/web/seobras/exibeconteudo?article-id=214848>

*de Janeiro* » (Waldir Peres, Superintendant de l'AMTU/SETRANS, État de Rio de Janeiro, entretien du 03/08/2012). Cela veut dire que ce ne sont pas seulement les projets de transport collectif qui semblent se concrétiser grâce au contexte des méga-événements sur fond d'entente entre les trois niveaux de gouvernement.

Ce chapitre a permis de donner du sens à la trajectoire de construction de ville attractive à Rio, c'est-à-dire une stratégie – largement basée sur les méga-événements – visant à sortir Rio de Janeiro de la crise (et de ses conséquences sociales et spatiales) dans laquelle elle entre dans les années 1980, afin de se repositionner au niveau national et international. Nous avons fait le lien entre cette crise économique, sociale et politique de la métropole carioca et l'instauration de la « crise de la mobilité ». La crise de la mobilité, et celle du logement, ont eu pour effet la croissance des iniquités de mobilité et des processus d'exclusion socio-spatiale. Le contexte de ville attractive, bénéficiant d'une entente historique entre les trois niveaux de gouvernements, de l'accueil des méga-événements et d'indicateurs économiques positifs, serait censé régler un certain nombre de problèmes de la ville de Rio de Janeiro. Ainsi, la « révolution des transports » devrait, selon les pouvoirs publics, venir à bout de la crise de la mobilité.

La « révolution des transports » désigne un ensemble d'investissements en transport collectif censé apporter des améliorations considérables en termes de qualité et de capacité de service. Les nombreux projets de transport collectif entrepris en même temps dans ce contexte constituent une révolution en ce sens que jamais pareil investissement avait été réalisé depuis des décennies. Cependant, la « révolution des transports » peut-elle représenter une réelle rupture avec les logiques de ségrégation et d'exclusion urbaine, conséquence du modèle de « causalité circulaire » observé au long de l'histoire carioca ?

Pour cela, il faudrait peut-être que le modèle de fabrique et de gestion urbaine basé sur la construction d'une ville attractive implique un changement dans le modèle d'économie politique qui oriente les politiques urbaines à Rio de Janeiro. Or, les processus d'accumulation urbaine demeurent, et ce n'est pas un hasard si la zone la plus privilégiée par les investissements officiels des méga-événements est celle de Barra da Tijuca, zone d'expansion de la ville de Rio de Janeiro depuis les années 1980. Toutefois, le modèle de « causalité circulaire », toujours en vigueur, semble se modifier car il se produit des changements dans la structure des coalitions urbaines (en termes de protagonistes et en termes de stratégie). Par exemple, dans un contexte de méga-



événements, les petites entreprises immobilières sont remplacées par de très puissantes compagnies immobilières qui entrent avec force dans le circuit de l'accumulation urbaine. D'un autre côté, d'anciennes forces restent présentes malgré une modification du rapport entre celles-ci et les pouvoirs publics : c'est le cas du secteur du transport par bus qui continue d'occuper un rôle important au sein de cette reconfiguration des coalitions d'intérêts et d'acteurs.

Dans le chapitre suivant, il s'agit de garder à l'esprit que les thèmes du transport et de la mobilité sont une entrée privilégiée pour l'analyse des contradictions d'un modèle de gestion et de fabrique néolibéral de l'espace urbain. Nous cherchons à comprendre si les investissements actuels en mobilité arrivent à la fois à répondre aux exigences de court terme (répondre aux besoins logistiques propres aux événements, accueillir la « visitor class », répondre aux exigences des instances telles que la FIFA ou le CIO) et aux attentes des populations de la RMRJ sur le long terme (meilleure mobilité et accessibilité, prise en compte des besoins à l'échelle de la métropole, réduire les disparités de mobilité et les situations d'immobilité, résoudre les principaux maux de la crise de la mobilité etc.) ?

## Chapitre 5 : Enjeux et contradictions des projets de mobilité de la « révolution des transports » : polémiques sur les évolutions du secteur de transport par bus et l'implantation du réseau de BRT et de trois téléphériques

Selon le directeur de l'entreprise MetrôRio, interrogé en 2012, l'accueil de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016 s'inscrit dans un contexte économique déjà favorable au développement des transports urbains en général : *« Ces deux événements ont eu l'avantage de pointer du doigt certaines choses très précaires dans les infrastructures de transport de Rio de Janeiro. Dans le cas du métro, outre ces méga-événements, nous bénéficions aussi d'un moment de croissance économique au Brésil et particulièrement à Rio de Janeiro »* (Flávio de Almeida, directeur de l'entreprise MetrôRio, entretien du 27/08/2012). Plusieurs de nos interlocuteurs, à l'instar du secrétaire adjoint au Secrétariat Municipal des Transports (SMTR) de la ville de Rio de Janeiro, attribuent volontiers aux méga-événements un effet catalyseur d'investissements en la matière : *« Tout est en train d'être fait pour que les investissements laissent un héritage pour la ville. Mais, c'est sûr que certains investissements ne seraient pas réalisés en ce moment [...] Le fait d'avoir en ce moment la coupe du Monde 2014 et les JO 2016 a eu un effet catalyseur où tous les investissements sont faits en même temps »* (Carlos Maiolino, secrétaire adjoint au SMTR de la ville de Rio, entretien du 26/07/2012).

Incontestablement, les volumes d'investissements dédiés aux infrastructures de transport depuis la fin des années 2000 et les projets en cours d'implantation, au moins jusqu'aux JO 2016, sont sans précédent et peuvent être légitimement considérés comme historiques. De fait, les projets de transport modifient l'organisation de l'espace urbain carioca en redéfinissant et/ou en consolidant la centralité de certaines zones de la ville, et les connexions entre celles-ci. Ces transformations urbaines ont un impact sur la distribution des inégalités de mobilité et de localisation résidentielle. Selon les discours officiels, la « révolution des transports » répondrait à la fois aux exigences logistiques des méga-événements et à la construction de l'avenir du développement urbain carioca tout en répondant aux nécessités des habitants de la RMRJ qui souffrent de la crise de la mobilité. Comme vu antérieurement, la « révolution des transports » est présentée officiellement comme étant la construction d'un réseau de transport collectif, efficace et

intégré qui connecterait les nouvelles centralités (ou d'anciennes rénovées comme dans le cas de la zone portuaire et du centre historique) de Rio de Janeiro.

Dans un contexte politique et économique favorable, les méga-événements permettent l'implantation de transformations urbaines importantes, dont les nombreux projets de transport collectif présentés dans le chapitre précédent. Nonobstant, les choix spécifiques opérés par les pouvoirs publics sont toujours sujets à de nombreuses controverses. Bien que les projets de transports à l'œuvre à Rio de Janeiro puissent être interprétés comme constituant une « révolution des transports » à de nombreux égards, cette dernière fait aussi partie d'un discours qui s'inscrit dans la stratégie de ville attractive et de marketing urbain adoptée par les trois niveaux de gouvernements, conjointement à des alliances et coalitions d'intérêts qui se redéfinissent dans ce contexte spécifique.

Sous cet angle, le marketing urbain a pour fonction de créer un consensus autour des projets choisis en s'efforçant d'éviter les controverses et de donner le moins de voix possible aux éventuelles critiques. Derrière le marketing urbain développé par les gouvernements locaux dans le but de légitimer leurs choix en termes d'infrastructures auprès de la population, les décisions prises, à l'instar de la formation d'un « anneau viaire », composé de 4 lignes de BRT, ne vont pas de soi. Elles sont le fruit d'une conjonction de décisions prises par les pouvoirs publics - bien que certaines d'entre elles aient été dépendantes des attentes de la FIFA ou du CIO - qui ont pris le parti de valoriser les « clusters olympiques » que sont Barra da Tijuca (zone desservie par 3 lignes de BRT sur 4 et par la nouvelle ligne de métro), Deodoro (zone desservie par les BRT Transbrasil et Transcarioca), Maracanã et Copacabana ou de façon plus large la Zone Sud qui bénéficie de la nouvelle ligne de métro.

L'objectif de ce chapitre est de fournir des éléments de remise en cause de la « révolution des transports » à Rio de Janeiro et de prouver que la question de la mobilité urbaine permet de révéler les contradictions de la ville attractive. Ce chapitre se divise en deux études de cas qui s'opposent en termes d'ampleur, de localisation et d'échelle, de mode (l'un est fondamentalement routier, l'autre non), de coût d'investissements, et de capacité (l'un se veut « réseau structurant » de transport collectif et les autres sont des projets de courte amplitude), d'acteurs impliqués et de populations bénéficiaires. La première étude de cas concerne le réseau de BRT, le projet le plus important de cette « révolution des transports » de par son extension

territoriale, son emprise au sol et sa capacité en termes de transport de passagers. La deuxième étude de cas porte sur l'analyse de trois téléphériques, qui sont des projets plus ponctuels, c'est-à-dire à destination des habitants des favelas concernées et des touristes.

Dans une première section, la question de la mobilité urbaine et de la « révolution des transports » est abordée à travers une réflexion autour des impacts de l'implantation du « réseau structurant » de BRT. Les changements politico-institutionnels du secteur du transport par bus ou la « réforme de 2010 » se caractérise par le passage d'un système permissionnaire à un système concessionnaire (avec un appel d'offre pour la concession du système de transport par bus municipal à plusieurs consortiums et la régionalisation du territoire carioca pour l'exploitation du système de transport par bus par ces consortiums) et par des efforts d'intégration tarifaire (la création du Billet Unique Carioca). Ce sera l'occasion d'analyser les distorsions entre les textes de lois et contrats de concessions et les pratiques pour faire ressortir l'existence d'alliances et de coalitions d'intérêts entrant en jeu. L'attitude des pouvoirs publics envers les entreprises de transport est-elle toujours « bienveillante » ou affiche-t-elle un contrôle plus important dans le but de favoriser d'abord les habitants avant les intérêts du secteur de transport par bus ? En outre, les impacts et les polémiques du réseau de BRT en termes de capacité et de qualité de service du réseau de transport par bus seront analysés, présentant les résultats de nos recherches, tout particulièrement à travers l'exemple du BRT Transoeste<sup>137</sup>.

Une deuxième section de ce chapitre consiste à analyser trois téléphériques comme nouveau moyen de transport pour les favelas afin d'illustrer et d'analyser le véritable conflit existant entre la construction de la ville attractive et les besoins des habitants. Les téléphériques qui émergent officiellement à Rio de Janeiro comme nouvelle solution de transport pour les habitants des favelas ont également une forte vocation touristique qui ne semble pas en phase avec les attentes ou besoins d'une grande partie des habitants concernés. Il s'agit donc de montrer, qu'au-delà de la question de la pertinence technique de ce moyen de transport, ce dernier entre en contradiction avec

---

<sup>137</sup> De 2011 à 2014, plusieurs visites ont été effectuées afin de suivre l'évolution de la construction des 4 lignes de BRT. Nonobstant, pour des raisons temporelles, seul le BRT Transoeste, inauguré début juin 2012, a fait l'objet d'une étude plus approfondie en termes de visites de terrain (du trajet, des infrastructures mais également de plusieurs communautés situées au long de ce couloir de BRT) et d'entretiens. Le BRT Transcarioca n'a été inauguré qu'en 2014.

d'autres nécessités exprimées par les habitants bénéficiaires, comme la construction de réseaux d'égoûts et d'assainissement ou d'infrastructures de santé et d'éducation.

Réunir dans un même chapitre des analyses portant sur deux études de cas qui semblent aux antipodes en termes d'ampleur (le réseau « structurant » de BRT et trois projets de téléphériques isolés ou ponctuels) est un parti-pris. Ce choix a l'avantage de mettre en évidence, à travers l'analyse de projets différents en termes de taille, de mode, de localisation et de bénéficiaires, les logiques propres à la construction d'une ville attractive basée sur la stratégie des méga-événements. Aussi, si les BRT sont officiellement liés à la coupe du Monde 2014 et aux JO, ce n'est pas le cas des téléphériques. Les téléphériques émergent dans un contexte économique favorable, d'accueil de méga-événements et de bonne entente entre les trois niveaux de gouvernement et ont un potentiel hautement symbolique en termes de construction d'image et d'attractivité touristique. Les téléphériques ne sont pas un transport de « haute capacité » alors que le système de BRT en est plus ou moins un (selon les points de vue). Outre la vocation des téléphériques à assurer la mobilité des habitants des favelas concernées, ils ont également un objectif touristique que n'ont pas les BRT. Ces derniers ne représentent pas d'intérêt touristique et sont destinés à tout le monde (bien que les couches sociales les plus aisées ne l'utilisent pas). Tandis que les BRT ont une emprise au sol importante (plus encore si l'on compte l'élargissement et la création de voies pour les automobiles construites au long des couloirs de BRT), les téléphériques n'ont un impact au sol qu'au niveau des stations. Cependant, ces deux types de projet, analysés conjointement, ont l'intérêt de montrer les processus et logiques de la construction de la ville attractive : implantation de projets de transport collectif à destination de populations à bas revenus (dans le discours) qui permettent dans la pratique de bénéficier à d'autres segments de la société. En analysant les polémiques quant à la capacité et à la qualité de certains projets (pertinence des modes choisis et des tracés de lignes, coûts d'investissements), nous aurons déjà des éléments de réponse en ce qui concerne la capacité de la « révolution des transports » à résoudre la crise de la mobilité carioca.

1) Le réseau structurant de BRT et la réforme du système de transport de 2010 représentent-ils une révolution pour la mobilité des habitants de Rio de Janeiro ?

**1.1) Le contexte de l'implantation du réseau de BRT : changements politico-institutionnels et efforts d'intégration tarifaire**

Dans un « justificatif d'Audience Publique », publié le 03/05/2010 dans le journal officiel de la municipalité de Rio de Janeiro, la mairie expliquait et annonçait deux changements fondamentaux du système de transport collectif par bus : la modification du schéma de régulation de ce système et la politique d'intégration physique et tarifaire. La modification du schéma de régulation, inaugurant le passage d'un système permissionnaire à un système concessionnaire, est justifié de la façon suivante : « [...] à Rio de Janeiro, le modèle de permission [permissionnaire] du service de transport, en vigueur depuis des décennies, qui permet aux entreprises de transport d'opérer des lignes de bus, a porté préjudice à l'organisation et à la rationalisation du système et stimulé la concurrence prédatrice entre les divers modes de transport opérant dans la ville, au détriment de l'intégration » (DOM-RJ, « Justificativa da Audiência Pública », 2010a). Dans le discours officiel, la rationalisation et l'intégration du système de transport par bus sont directement liées à l'instauration d'un modèle basé sur la concession privée.

Un premier point concerne l'analyse de la réforme du schéma de régulation du transport par bus. À partir de textes de lois et de décrets municipaux, une réflexion est menée sur les implications principales de ce changement de système de régulation et sur la volonté affichée des pouvoirs publics de récupérer le pouvoir et le contrôle sur le secteur du transport par bus. Les avancées réalisées en termes d'intégration physique et tarifaire méritent également une attention spéciale, notamment l'instauration du « Billet Unique Municipal » et la réorganisation physique du réseau selon des objectifs de rationalisation (redéfinition de trajets, éliminations de certaines lignes de bus, implantation de réseau de BRT et de BRS- Bus Rapid System).

Un deuxième point a pour objectif de dépasser les textes de lois et les discours du pouvoir municipal et des entreprises de transport par bus, pour analyser des éléments qui permettent de nuancer les effets de la réforme de 2010. Malgré une volonté des pouvoirs publics de contrôler plus fermement le secteur du transport par bus, nous

notons un certain maintien du rapport de force entre les deux. L'alliance traditionnelle entre le secteur privé du transport par bus et les gouvernements municipaux semble être pérenne malgré le passage d'un système permissionnaire à un système concessionnaire. En outre, en dépit des efforts de rationalisation du système qui devaient aboutir à une baisse des tarifs des titres de transport par bus (ce raisonnement est également valable pour les titres des autres modes de transport), ceux-ci n'ont cessé d'augmenter depuis 2010.

1.1.1) *La réforme du schéma de régulation du transport par bus et Les efforts d'intégration physique et tarifaire : révélateurs des relations entre les pouvoirs publics et le secteur du transport par bus*

**La modification du schéma de régulation pour l'intégration, la réorganisation et l'efficience du système de transport par bus**

En 2010, une modification importante du schéma de régulation est venue transformer la relation du secteur de transport par bus, principalement aux mains de la FETRANSPOR (*Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro*), avec les pouvoirs publics de Rio de Janeiro. La FETRANSPOR réunit dix syndicats d'entreprises de bus de transport urbain, interurbain, de tourisme et de fret qui représentent, au total, 192 entreprises de transport collectif et 19 de fret et de tourisme qui assurent 81 % du transport public de l'État de Rio de Janeiro<sup>138</sup>.

Avec le décret municipal n°32841 du premier octobre 2010, la municipalité de Rio de Janeiro introduit une rupture importante dans la régulation et l'organisation du secteur de transport par bus - également appelé « Service Public de Transport Collectif de Passagers –RJ (SPPO-RJ) » - et tout particulièrement une transformation dans la relation entre le pouvoir municipal (pouvoir concédant) et les entreprises de bus : « *qui ne sont plus permissionnaires et deviennent concessionnaires* » (Matela, 2014, p.5). Le texte de ce décret stipule au début de son article 2 que : « *Le SPPO-RJ [Service Public de Transport Collectif de Passagers par Bus] [...] sera opéré par concession* ». Il semble traduire également une certaine volonté de la part du pouvoir municipal d'établir clairement ses compétences et prérogatives : « *La création et l'organisation de Réseaux de Transports Régionaux- RTRs, [...] la délimitation territoriale, ainsi que la définition des services, lignes et itinéraires qui les composent, constituent des actes de la*

---

<sup>138</sup> Voir le site : [www.fetranspor.com.br](http://www.fetranspor.com.br)

*compétence du Secrétaire Municipal des Transports* » (Décret municipal n°32841 du 01/10/2010, Mairie de Rio de Janeiro, 2010).

Avant de se pencher sur certains paragraphes du décret municipal n°32841 du premier octobre 2010, il convient d'éclairer ce qu'implique ce passage d'un système permissionnaire à un système concessionnaire. Au sein du système permissionnaire, instauré en 1958, chaque entreprise pouvait définir les lignes et trajets de bus selon ses propres intérêts pour ensuite présenter ses propositions au Secrétariat Municipal des Transports (SMTR) en charge de donner (ou pas) l'autorisation pour l'exploitation de ces lignes. Les délais de validité ou de réévaluation n'étaient pas définis, et il existait peu de dialogue entre le pouvoir municipal et les entreprises, mais également entre les entreprises entre elles.

Selon Matela (2014), le passage d'un système permissionnaire à un système concessionnaire dans l'organisation contractuelle entre le pouvoir municipal et le secteur du transport par bus est le corollaire de la néolibéralisation croissante de la gestion des espaces urbains brésiliens. L'appel d'offre de 2010, correspondrait à une application de la logique de marché « à la régulation étatique des services publics » (Matela, 2014, p.18). Cependant, selon le MPL-Rio (MPL-RIO, 2015), la réforme de 2010, au lieu d'en finir avec la « concurrence prédatrice » qui caractérisait le modèle permissionnaire, a favorisé le monopole et garanti les bénéfices des entreprises de transport les plus puissantes tout en liquidant les entreprises les plus fragiles.

Les objectifs annoncés du passage à un système basé sur la concession sont : donner au pouvoir public une capacité de régulation plus importante avec la signature de contrats formels à échéance définie (20 ans) ; rationaliser et organiser le secteur de transport par bus (par exemple, par la réorganisation des lignes et itinéraires) ; avancer dans l'intégration (physique et tarifaire) du système. Tandis qu'au sein du système permissionnaire, les tarifs des titres de transport étaient négociés politiquement à chaque réajustement, il existe au sein du système concessionnaire une formule de réajustement pré-définie (voir Annexe 5).

Dans cet extrait de l'article 2 du décret municipal n°32841 du premier octobre 2010, nous pouvons observer de façon plus détaillée les principaux objectifs visés par l'instauration d'un système concessionnaire :



« Le SPPO-RJ, qui sera opéré **par concession**<sup>139</sup>, a pour finalités essentielles :

*I-Promouvoir l'organisation et la rationalisation du service public de transport de passagers par bus, de façon à répondre aux aspirations de déplacement de la population en conformité avec les principes de licitation, de transparence, de régularité, de continuité, d'efficience, de sécurité, de confort [etc.] ;*

*II-Promouvoir le perfectionnement technique et opérationnel constant du service public de transport de passagers par bus [...] ;*

*III-Promouvoir l'intégration entre les différents opérateurs, permissionnaires et concessionnaires du système municipal de transport collectif, aussi bien qu'avec les autres moyens de transport comme le métro et les lignes ferroviaires métropolitaines » ;*

*VI-Favoriser l'implantation du Billet Unique Municipal selon la Loi ;*

*V- Perfectionner la régulation du Service Public de Transport par Bus. » (Décret municipal n°32841 du 01/10/2010, Mairie de Rio de Janeiro, 2010).*

Instaurant un système concessionnaire de transport par bus, ce décret a pour but l'organisation et la rationalisation du système. Il a été à la base de l'appel d'offre pour la concession privée du système de transport par bus à l'issue duquel 40 entreprises de Rio de Janeiro ont obtenu des concessions d'exploitation pour une durée de 20 ans. Ces entreprises s'organisent désormais en consortiums, chacun opérant sur une aire de planification spécifique, appelées Réseaux de Transports Régionaux (RTR) (voir figure 8). Le consortium Santa Cruz opère dans la Zone Ouest, le Transcarioca dans la zone de Barra da Tijuca et de Jacarepagua, l'Internorte dans la Zone Nord et l'Intersul dans la Zone Sud<sup>140</sup>. Comme nous le rappelle le directeur de FETRANSPOR : « tous les

---

<sup>139</sup> Les mots ont été surlignés en gras par l'auteur.

<sup>140</sup> **Le consortium Santa Cruz** regroupe les entreprises suivante : Auto Viação Bangu Ltda., Auto Viação Jabour Ltda., Empresa de Viação Algarve Ltda., Expresso Pégaso Ltda., Rio Rotas transporte e Turismo Ltda., Transportes Barra Ltda., Transporte Campo Grande Ltda., Viação Andorinha Ltda. **Le consortium Transcarioca regroupe** : Auto Viação Tijuca S/A, Auto Viação Três amigos S/A, Caprichosa Auto ônibus Ltda., City Rio Rotas Turísticas Ltda, Expresso Pégaso Ltda., Litoral Rio Transportes Ltda., Real Auto ônibus Ltda., Transportes Estrela Ltda., Translitorânea Turística Ltda., Transportes Barra Ltda., Transportes Futuro Ltda., Transportes Santa Maria Ltda., Transurb S/A, Viação Madureira Candelária, Viação Normandy do Triangulo Ltda., Viação Novacap S/A, Viação Redentor Ltda. **Le consortium**

*consortiums sont responsables de l'exploitation au centre de la ville* » (Lelis Teixeira, directeur de FETRANSPOR et de Rioônibus, entretien du 17/10/2012).

La meilleure organisation et la rationalisation sont deux mots-clés que les dirigeants du système de transport par bus, à l'instar du directeur de la FETRANSPOR, utilisent de concert avec le pouvoir municipal pour parler de la réforme de 2010 : « *Maintenant la mairie arrive et dit 'je veux implanter un BRT ici', elle n'a plus besoin de discuter avec 20 entreprises. Elle appelle par exemple le représentant du consortium et dit : 'je veux que vous achetiez 91 véhicules ici, que vous opériez à chaque minute pendant les heures de pointe', elle n'a plus besoin de dialoguer avec 40 entreprises mais seulement avec l'un des consortiums* » (Lelis Teixeira, directeur de FETRANSPOR et de Rioônibus, entretien du 17/10/2012)

**Figure 8 - Régionalisation du territoire carioca pour l'exploitation du transport par bus par les consortiums vainqueurs de l'appel d'offre de 2010**



Source : <http://www.rioonibus.com/rio-onibus/consorcios-e-empresas/>

---

**Internorte regroupe** : Auto Viação Bandu Ltda; Auto Viação Três Amigos Ltda; Caprichosa Auto ônibus Ltda., City Rio Rotas Turísticas Ltda., Empresa Viação Ideal Ltda., Gire Transportes Ltda., Rodoviária A Matias S/A, Transportes Estrela S/A., Transporte Estrela Azul S/A, Transportes América Ltda., Transportes Parapuan S/A, Viação Acari S/A, Viação Madureira Candelária Ltda., Viação Nossa Senhora de Lourdes S/A, Viação Novacap S/A, Viação Pavunense S/A, Viação Penha Rio Ltda., Viação Rubanil Ltda., Viação Verdun S/A., Viação Vila Real S/A. **Le consortium Intersul regroupe** : Auto Viação Alpha S.A, Auto Viação Tijuca S.A, Empresa de Transportes Braso Lisboa Ltda., Gire Transportes Ltda., Real Auto Ônibus Ltda., Translitorânea Turística Ltda., Transporte Estrela Azul S/A., Transportes São Silvestre S/A., Transportes Vila Isabel S/A, Transurb S/A, Viação Saens Pena S/A. (Matela, 2014, p. 100, à partir des contrats de concessions).

Certains éléments permettent de postuler que le pouvoir des entreprises est encore bien présent dans les prises de décisions concernant la rationalisation. Le directeur du CCO, semblait dire que, les « coupes » de certaines lignes sont des décisions conjointes du pouvoir public et des entreprises de bus, voir que ces dernières ont un fort pouvoir de suggestion : « *Institutionnellement, nous faisons des réunions périodiques avec le secrétariat (municipal) des transports, et conjointement, nous décidons la réduction de la flotte, ils approuvent et nous exécutons. Nous sommes toujours en train de suggérer comment faire* » (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24/10/2012).

Selon Matela (2014, p.68), l'adoption d'un système de concessions privées pour l'exploitation du SPPO trouve son origine dans la croyance selon laquelle le maintien des stratégies défensives de « *protection et de fermeture du marché [...] pourrait accélérer la fragilisation des entreprises de bus face à d'autres agents opérateurs [de transport]* » et n'était pas souhaitable. Il s'agit, pour les pouvoirs publics, de restaurer un certain degré de compétitivité interne dans le secteur du transport par bus, pour que les entreprises de transport atteignent un meilleur niveau d'efficacité et de compétitivité. En rompant avec un système de régulation protectionniste, l'objectif est d'abolir certains privilèges avec l'espoir que l'appel d'offre de 2010 « *impulse un cycle de revitalisation des entreprises, car celles-ci ne seraient plus protégées [...] pour une durée indéterminée* » (Matela, 2014, p.69). L'auteur explique la logique qui sous-tend l'idéal de la compétitivité dans l'instauration du nouveau modèle de régulation du secteur : « *En étant forcées à se disputer un marché qui leur a toujours été garanti, les entreprises seraient incitées à agir de façon efficiente et passeraient par un processus de sélection dans lequel seules les plus productives seraient capables d'offrir des propositions compétitives dans les licitations* » (Matela, 2014, p.69).

L'effort de rationalisation et de recherche d'efficacité du système de transport par bus comprend aussi l'instauration d'un système de BRS qui prend la forme de pistes exclusives (partagées uniquement avec les taxis), marquées au sol avec de la peinture pour la circulation des bus, dans certains axes importants de la ville. Selon les informations officielles : « *Le BRS est un service rapide de bus qui sera implanté dans 21 rues de la ville de Rio de Janeiro* »<sup>141</sup> et permettrait de réduire de 25 % les temps de transport sur ces axes. En mai 2015, on compte 11 couloirs de BRS, dont 4 dans la zone sud (Copacabana, Ipanema-Leblon, Botafogo-Voluntários da Pátria et Botafogo-São

---

<sup>141</sup> Voir : <http://www.brsrio.com.br/o-brs/> (consulté le 11/05/2015)

Clemente), 4 dans la région centre (sur l'avenue Presidente Antônio Carlos, l'avenue Primeiro de Março, l'avenue Rio Branco et Presidente Vargas (piste centrale et piste latérale), et 3 dans la zone nord (sur l'avenue 24 de Maio, sur les voies principales du quartier de Tijuca, sur l'avenue Marechal Rondon). À partir d'informations de la municipalité de Rio, nous avons repris les principales caractéristiques des couloirs de BRS (voir tableau 19).

**Tableau 19 - Couloirs de BRS (Bus Rapid Service) et leurs principales caractéristiques**

	Nom du BRS	Trajets (en m)	Nb de passagers concernés (par jour)	Nb de lignes et/ou flotte de bus sur l'axe concerné
<b>Z O N E  S U D</b>	Ipanema-Leblon	3 960	235 000	1263 (bus)
	Copacabana	N/I	240 000	90 (lignes)
	Botafogo-Voluntários	3 300	60 000	73 (lignes)
	Botafogo-São Clemente	3 500	54 000	66 (lignes)
<b>Z O N E  C E N T R E</b>	Rio Branco / Pres. Antônio Carlos	N/I	215 000 <sup>142</sup>	93 lignes
		N/I*	N/I	N/I
	Presidente Vargas	3 000	550 000	2500 (bus)
	Estácio	3 000	45 000	79 (lignes)
	Carioca	N/I	450 000	79 (lignes)/ 966 bus
<b>Z O N E  N O R D</b>	24 de Maio	2 700	160 000	15 lignes
	Tijuca	3 000	30 000	33 lignes / 800 bus
	Marechal Rondon	4 000	290 000	21 lignes / 550 bus

Source : Données de la mairie de Rio de Janeiro de mai 2015, disponibles sur le site : <http://www.brsrio.com.br/> (consulté le 11/05/2015). \*Observations : Le site de la municipalité de Rio de Janeiro ne donne pas d'informations sur le BRS Antônio Carlos (correspondant à la deuxième ligne du BRS « Rio Branco/ pres. Antônio Carlos »).

<sup>142</sup> Nous avons obtenu ce chiffre en divisant celui de 1,5 million par semaine par 7. Ici encore, les données présentes sur le site de la mairie ne sont pas toujours harmonisées. De la même façon que l'on retrouve soit le nombre de bus (voir le BRS Ipanema-Leblon) soit le nombre de lignes circulant sur les différents couloirs de BRS), l'information sur la longueur des différents couloirs fait également défaut (voir BRS Copacabana et Rio Branco)

Le système de BRS s'inscrit dans la recherche d'efficacité du réseau de transport par bus, dont la logique est de diminuer et de réorganiser la flotte, notamment pour combler les coûts de l'implantation de l'intégration tarifaire sous la forme du BUC (Billet Unique Carioca) : « *Si tu avais 420 bus par heures à Copacabana, qui travaillaient sans efficacité parce qu'il y avait un excès de véhicules sur ce couloir, et étaient mélangés avec les voitures. A partir du moment où tu sépare les deux voies, tu peux réduire la flotte de 20 %, parce que les 80 % restants peuvent réaliser plus de voyages* » (Romulo Orrico Filho, professeur au PET- Programme d'Ingénierie des Transports, COPPE/UFRJ, entretien du 19/09/2012). Selon le secrétariat municipal des transports, le BRS Copacabana, par exemple, aurait permis une réduction de 50 % du temps de trajet et de 20 % de la flotte en service, tandis que celui de l'avenue Presidente Vargas aurait permis de diminuer de 20 % le temps de trajet (sur l'avenue centrale et sur les latérales) et de réduire la flotte en service de 10 % (SETRANS, 2014a).

### **Vers une intégration physique et tarifaire du système de transport collectif par bus**

La nouvelle organisation du territoire municipal avec la création de 4 régions (RTR) sous la responsabilité de 4 consortiums constitue un premier pas vers l'intégration physique et tarifaire du Service Public de Transport Collectif de Passagers (SPPO). Un peu à la façon du *Transantiago* au Chili, le réseau de BRT de Rio de Janeiro possède une fonction de réforme du système de transport qui s'accompagne d'une intégration physique et tarifaire. À ce titre, il convient de souligner que le Transantiago opère « *de façon monopolistique dans la gestion des bus urbains, et se caractérise par un système d'intégration tarifaire (le paiement électronique d'un trajet autorise des correspondances libres avec le bus ou le métro pendant deux heures)* » (Gouëset, coord. 2014, p.271).

Aussi, à Rio de Janeiro, il était prévu dans l'appel d'offre et les contrats de concessions de 2010 que l'exploitation des couloirs de BRT mis en place relèverait de la responsabilité des consortiums vainqueurs dans chaque RTR - la concession étant partagée entre plusieurs consortiums dans le cas où le trajet d'un couloir de BRT traverse plus d'une région.

Dans un document de la municipalité de Rio de Janeiro relatif au projet de régionalisation du système de transport par bus<sup>143</sup> les prérogatives du pouvoir concédant et des concessionnaires sont établies de la façon suivante : *«Il revient au POUVOIR CONCÉDANT la responsabilité du détail de tout le schéma opérationnel nécessaire à l'implantation de ce système 'alimenté par tronçons'<sup>144</sup>, qui, obligatoirement, devra être mis en place par le CONCESSIONNAIRE ».*

Le système de BRT ayant été défini comme l'élément « structurant » de la « révolution du transport collectif » par les pouvoirs publics de Rio de Janeiro, les lignes conventionnelles subissent des restructurations importantes, c'est-à-dire la modification de leur itinéraire, leur disparition ou leur raccourcissement. Par exemple, le directeur du CCO nous dit que le BRT Transoeste a permis la disparition de certaines lignes dont les passagers ont opéré un transfert vers le BRT : *« la première ligne à mourir, la 882, était une ligne qui effectuait exactement le même trajet que le BRT. Cette ligne à elle seule a amené 25 000 passagers dans le système (de BRT) »* (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24 octobre 2012). A la date de l'entretien, notre interlocuteur nous disait que 10 lignes étaient déjà passées par une modification (suppression, changement d'itinéraire, raccourcissement).

À titre d'exemple de l'ampleur de ces modifications concernant les lignes conventionnelles, en novembre 2014, la mairie de Rio de Janeiro a mis en place des changements concernant 89 lignes de bus passant dans la zone centre de la ville, dont 27 lignes municipales et 62 intermunicipales. Une grande partie de ces changements concerne la réorganisation des stations de départ et d'arrivée des lignes ainsi qu'une modification des itinéraires, en accord avec la réorganisation des terminaux de bus. Plus significatif encore, la mairie de Rio de Janeiro a annoncé au début de l'année 2015 qu'elle supprimerait, en juillet 2015, 78 lignes circulant actuellement dans la zone sud de la ville (de 123 à 45 lignes) et le raccourcissement de 24 autres lignes. En outre, 20 nouvelles lignes seront créées ainsi qu'un ligne circulaire dite « ligne circulaire touristique » (Mendonça, 2015). Ces « coupes » représentent le retrait de 35 % des bus qui circulaient dans la zone sud, soit la suppression de 700 bus (de 2000 à 1300 bus). Les passagers souhaitant aller dans les zones nord, ouest et autres périphéries ne

---

<sup>143</sup> Ce document s'intitule « Annexe 1 : Projet de Base. Description des réseaux de transports régionaux - RTR et des informations pertinentes sur le système actuel de transport de la municipalité ». Disponible sur : <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4800832/4128532/ANEXO1.pdf> (Consulté le 12/05/2015)

<sup>144</sup> Traduction par l'auteur du terme « tronco-alimentado ».

pourront plus prendre un seul bus pour s'y rendre et devront désormais effectuer un changement de bus.

L'argument de la mairie concernant cette politique de rationalisation est une réduction du temps de trajet. Il est vrai que la superposition de lignes dans la zone sud est une critique de longue date faite au réseau de transport par bus de Rio de Janeiro, notamment car elle contraste avec l'absence de lignes dans d'autres zones de la ville telles que la *Baixada Fluminense* au nord de la métropole (Mendonça, 2015). Aussi, la nouvelle organisation du transport par bus dans la zone sud de Rio se base sur 8 lignes principales circulant sur deux couloirs principaux, l'une reliant Leblon au Centre (*via Aterro do Flamengo*) en passant par Ipanema et Copacabana et l'autre reliant São Conrado à la plage de Flamengo en passant par Gávea, Botafogo et le Centre. En outre, 7 lignes dites « d'intégration » seront responsables de la liaison entre la zone sud et les zones du Maracana et du terminal routier Novo Rio, en passant par les tunnels de Santa Barbara et Rebouças.

Dans l'objectif de rationalisation, les coupes de lignes sont l'occasion de désengorger les zones concernées pour améliorer le trafic des lignes de BRS, par exemple. À ce sujet, peut-être que le système de BRS gagnerait à être implanté à plus large échelle, notamment car le réseau de bus conventionnels a vocation à être restructuré pour devenir en partie un service d'alimentation du système de BRT. Or, en anticipant un peu sur les développements à venir sur le réseau de BRT, on note que l'intégration physique entre le réseau d'alimentation (conventionnel) et le système de BRT peut poser certains problèmes, notamment parce que de nombreuses lignes de bus doivent transiter sur des voies sans avoir d'exclusivité : « *Ici, sur la piste du BRT (Transoeste), je contrôle tout parce qu'il est sur une piste exclusive, mais pas sur la ligne d'alimentation qui est dépendante du trafic normal, qui reste prisonnière des embouteillages, cela nuit à notre exploitation* » (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24 octobre 2012).

Selon un autre point de vue, à l'instar du MPL-Rio (24/03/2015), les coupes réalisées dans la zone sud ont été faites au détriment des populations à bas revenus : « *Ce n'est pas un hasard si la majorité des lignes coupées de la zone sud [...] reliait les quartiers de Meier, Olaria, São Cristovão et la favela do Jacaré* ». Sous cet angle, dans la mesure où les lignes les plus touchées sont celles qui relient la zone sud à des quartiers de populations à bas revenus, les objectifs de rationalisation, parce qu'ils comportent également des objectifs économiques et commerciaux de la part des entreprises de bus,

obéissent plutôt à un principe utilitariste de la justice. Un principe de réparation, inspiré par exemple d'une vision Rawlsienne de la justice aurait plutôt abouti à privilégier ceux qui ont le moins, suivant le principe du « maximin ». Ces populations à bas revenus, bien que bénéficiant des efforts d'intégration tarifaire réalisés ces dernières années, cumulent peut-être les désavantages. Tout d'abord, dans la mesure où elles sont plus dépendantes du VT que des populations plus aisées, le fait de devoir désormais prendre deux (ou plus) bus au lieu d'un vient limiter leur possibilité de déplacements. Aussi, leur temps de transport total, sur un trajet pendulaire, risque d'augmenter avec l'attente que suppose le fait de devoir changer de véhicule. La rationalisation doit faire des choix et il semblerait que les populations à bas revenus fassent fréquemment l'objet des sacrifices. Pourtant, ces efforts de rationalisation et d'intégration physique sont en lien direct avec les avancées en termes d'intégration tarifaire, qui représente tout de même un progrès non négligeable, notamment pour les populations à bas revenus pour qui le budget transport pèse plus lourd dans les revenus des foyers. Allant plus loin, notre interlocuteur représentant la FETRANSPOR et Rioônibus nous a exposé les 4 types d'intégration qui, selon lui, sont effectives ou en cours d'implantation dans le système de transport collectif de Rio de Janeiro :

*« L'intégration tarifaire existe déjà avec les billets électroniques dont l'administration revient à une entreprise que nous avons monté et qui s'appelle RioCard T.I ; l'intégration physique va se faire avec la construction de terminaux et de plus grandes stations pour qu'une personne puisse passer d'un système à l'autre. L'intégration opérationnelle est en train d'être réalisée afin que quand un bus arrive à un point, l'autre bus y soit à la même heure. L'intégration temporelle s'effectue aussi par le billet unique qui permet de voyager deux heures dans la municipalité » (Lelis Teixeira, directeur de FETRANSPOR et de Rioônibus, entretien du 17/10/2012).*

De fait, le mouvement de réforme du système de transport de 2010 a permis une réelle avancée en termes d'intégration tarifaire avec la mise en place du « Billet Unique Carioca » (« Bilhete Único Carioca » - BUC), aussi appelé « billet unique municipal ». D'ailleurs, le BUC a été réglementé par le décret municipal n°32.842 datant du premier octobre 2010, c'est-à-dire à la même date que le décret n°32.841 définissant le passage à un système concessionnaire. Il y a donc de une certaine cohérence interne à la politique



de transport. Par exemple, la rationalisation et la suppression de lignes sont en quelque sorte possibles grâce à l'implantation du BUC, qui permet aux usagers de prendre deux bus avec un seul et même ticket. La rationalisation et l'implantation du BUC sont directement liées à l'implantation d'un système concessionnaire : *« Le réseau de transport était très inefficace, et le moyen de le réformer a été l'implantation du BUC [...] La simple implantation du BUC (deuxième bus gratuit) implique une diminution de 20 % des recettes. Le pouvoir public avait plusieurs options : payer des subventions, augmenter les prix des titres de transport, un mélange des deux, ou modifier le réseau et la structure de l'offre, ce qui a été décidé »* (Romulo Orrico Filho, professeur au PET-Programme d'Ingénierie des Transports, COPPE/UFRJ, entretien du 19/09/2012)

En outre, il semble refléter une prise en compte des difficultés de mobilité des habitants de Rio de Janeiro en termes d'allongement des temps de trajets, car il permet de prendre ces deux bus dans un intervalle de deux heures. Le décret municipal n°32.842, outre l'implantation du BUC, statue également sur le rôle du système de billetterie électronique qui fait partie des prérogatives des entreprises concessionnaires. Dans le texte, on note une volonté du pouvoir municipal d'avoir le contrôle des données en termes d'exploitation des lignes, et par conséquent un contrôle des entreprises sous contrats de concession pour l'exploitation du réseau. À l'article 7, on lit par exemple :

*« Avec l'implantation du billet unique, en adéquation avec le système de billetterie électronique, les opérateurs de transport collectif [...] devront remettre au Secrétariat Municipal des Transports des rapports avec les informations triées en base de données, contenant, au minimum, les données Énumérées ci-dessous :*

*I. Quotidiennement, le nombre de passagers transportés le jour antérieur, par type de validation dans la billetterie électronique dans chacune des lignes intégrant le système de transport collectif municipal [...]*

*II. Le rapport mensuel des coûts d'exploitation des services de transport collectif de passagers par bus, pour la définition des valeurs tarifaires [...] »* (DOM-RJ, 2010b).

Sous cet angle, le pouvoir municipal a, sur le papier, les moyens juridiques d'exécuter un contrôle de l'activité des entreprises de bus. Conjointement à l'instauration du BUC,

la rationalisation du SPPO était entendue, dans le discours des pouvoirs publics, comme « *l'adéquation entre la demande de passagers et l'offre de bus [qui] contribuerait à la diminution du coût des entreprises et par conséquent à celle de la valeur du tarif* » (Matela, 2014, p.13).

La confrontation de l'effectivité des textes de lois et déclarations officielles avec la réalité est l'objet du prochain développement. Pourquoi, alors que de nombreuses coupes de lignes sont réalisées pour l'adéquation entre la demande de passagers et l'offre de bus, le prix des titres de transport ne diminue-t-il pas en vertu de ce qui a été annoncé officiellement ? En effet, l'adéquation entre la demande de passagers et l'offre de bus [était censée contribuer] à la diminution du coût des entreprises et par conséquent à celle du prix du tarif. Derrière les textes de lois qui permettent en théorie une rupture dans la relation entre les pouvoirs publics et le secteur du transport par bus, la bienveillance des pouvoirs publics à l'égard du secteur de transport pèse sur les transformations attendues. « Tout changer pour que rien ne change », le maintien des privilèges des entreprises de bus a des impacts sur les conditions de mobilité de la population.

#### 1.1.2) *L'effectivité des réformes de 2010 : « Tout changer pour que rien ne change » ?*

Formellement, le système a changé mais la structure des acteurs et les impacts pour la mobilité des populations qui se déplacent en transport collectif n'ont pas tant changé que ça : « tout changer pour que rien ne change » ? Tout amène à penser que la réorganisation du SPPO à Rio n'a que très peu modifié les coalitions d'acteurs au sein de ce secteur et a eu un impact timide sur la relation entre ceux-ci et les pouvoirs publics de la ville. Une première sous-section apporte des éléments de réflexions en à partir des forts soupçons de fraude et de formation de cartels qui pèsent sur l'appel d'offre de 2010. Une autre sous-section aborde l'évolution des prix des titres de transport pour illustrer le fait que les entreprises de transport semblent continuer à bénéficier d'une attitude bienveillante des pouvoirs publics, au détriment de la population.

## **Alliances renforcées sous forme de cartels vs modicité tarifaire et renforcement de la qualité**

Comme observé dans les différents textes de lois et discours officiels liés à la réforme de 2010, il semblerait que le gouvernement municipal de Rio de Janeiro soit décidé à instaurer un contrôle effectif sur les entreprises concessionnaires de transport par bus, notamment pour améliorer l'efficacité et la qualité du service et atteindre les objectifs de modicité tarifaire pour les passagers. Or, depuis l'appel d'offre de 2010, de nombreux éléments remettent en cause ces discours, tant dans les résultats de l'appel d'offre qui indiquent une formation de cartels et des pratiques frauduleuses, que dans les nombreuses exemptions d'impôts et augmentations de tarifs.

Toutes les entreprises qui ont remporté l'appel d'offre de 2010 obtenant des concessions d'exploitation pour une durée de 20 ans, faisaient déjà partie du système avant 2010. L'une des critiques, à l'instar de la *RATP Development* (qui était initialement intéressée par l'appel d'offre), porte sur le fait que le délai pour réaliser l'appel d'offre était trop court et que, en partie pour cette raison, les entreprises cariocas ont remporté l'appel d'offre. Le Tribunal des Comptes Municipaux (TCM) a dénoncé une formation de cartel qui serait notamment basée sur le non-respect des règles de l'appel d'offre. De fait, 16 des 47 entreprises inscrites étaient parties prenantes de plusieurs consortiums (tableau 20) alors que l'appel d'offre interdisait qu'une même entreprise participe à plus d'un consortium vainqueur. Au total, seulement 8 des entreprises candidates auraient respecté les règles de l'appel d'offre (Magalhães, 2012). Selon le MPL-Rio<sup>145</sup> (2015, p.1) : « *au lieu d'en finir avec la concurrence 'prédatrice' [les pouvoirs publics] ont garanti le monopole et le profit à certaines entreprises, les plus grandes ex-permissionnaires, en même temps qu'ils agissent pour liquider les plus petites entreprises* ».

---

<sup>145</sup> Le « Movimento Passe Livre » - MPL de Rio de Janeiro se définit de la façon suivante : « le MPL est un mouvement social anticapitaliste, autonome, non-partisan, horizontal et indépendant, qui lutte pour un transport public en dehors de l'initiative privée » (voir : <https://mplrio.wordpress.com/about/>). Le MPL est cependant un mouvement national, qui possède des comités locaux. Le MPL de São Paulo est d'ailleurs celui qui a été à l'origine des manifestations de juin 2013, qui ont secoué le Brésil tout entier et qui ont abouti au blocage de la hausse des titres de transport dans plus de 60 villes brésiliennes.

**Tableau 20 - Entreprises impliquées dans plus d'un consortium et leurs respectives participations**

Entreprise	% de participation dans les consortiums			
	Intersul	Transcarioca	Internorte	Santa Cruz
Auto Viação Tijuca S/A	5,65	4,67		
Gire Transporte Ltda	1,92		4,34	
Real Auto Ônibus Ltda	21,28	4,91		
Translitorânea Turística Ltda	8,27	2,64		
Transporte Estrela Azul S/A	5,12		2,16	
Transurb S/A	8,85	0,66		
Auto Viação Três Amigos S/A		3,26	2,70	
Caprichosa Auto Ônibus Ltda		2,60	3,01	
City Rio Rotas Turísticas Ltda		0,47	14,08	
Expresso Pégaso Ltda		4,15		23,24
TEL –Transporte Estrela S/A		4,96	1,57	
Transporte Barra Ltda		10,19		0,95
Viação Acari S/A		3,73	4,26	
Viação Madureira Candelária		2,50	3,76	
Viação Novacap S/A		2,27	3,82	
Auto Viação Bangu Ltda			0,03	11,01

Source : TCM-RJ – Tribunal des Comptes de la Mairie de Rio de Janeiro, cité par Matela, 2014).

D'autres éléments viennent également amplifier ces suspicions d'irrégularités et de fraude. Dans un rapport de 2012, le TCM-RJ affirme également que les consortiums ont déposé les garanties financières (exigées dans l'appel d'offre) dans la même institution bancaire et le même jour. De même, l'adresse officielle des 4 consortiums était la même (Rua da Assembleia, 10, 39° andar, centro), celle du siège de l'entreprise Rioônibus (Magalhães, 2012). Il convient également de souligner que la FETRANSPOR et l'entreprise Rioônibus n'ont qu'un seul et même directeur.

La concentration du secteur de transport par bus est fréquemment critiquée car 4 hommes d'affaires concentreraient près d'un tiers des participations dans les 4 consortiums qui se partagent désormais le territoire de la ville de Rio de Janeiro. Par exemple, Jacob Barata Filho, dont la proximité avec le maire Eduardo Paes est parfois montrée du doigt<sup>146</sup>, est surnommé le « Rei do ônibus » (« le roi du bus ») et possède la

<sup>146</sup> La bonne entente de Jacob Barata Filho avec la Mairie de Rio de Janeiro peut être illustrée par exemple par le fait que la messe finale des Journées Mondiales de la Jeunesse (qui ont eu lieu du 23 au 28 juillet 2013 à Rio) devait initialement être réalisée sur un immense terrain de Guaratiba de la propriété de Jacob Barata et qu'il prête gratuitement à la mairie. Sur la photo d'un article de journal on aperçoit un

plus grande participation dans la zone sud (32 %) avec les entreprises Tijuca, Alpha, Transurb et Saens Pena. Dans la zone nord, son groupe possède 21 % de participation avec les entreprises Ideal, Estrela, Verdun et Vila Real. Début 2015, Jacob Barata apparaissait sur la liste de Swissleaks lors du scandale international d'évasion fiscale par le biais de sommes d'argent détenues sur des comptes dans la banque Suisse HSBC. On lui reprochait la possession de 270 millions de R\$ sur un compte en Suisse (Magalhães, 2015a). Au total, 31 directeurs d'entreprises de bus de Rio de Janeiro auraient un compte à la banque HSBC (MPL-RJ, 2015).

Alvaro Rodrigues Lopes, le représentant le plus puissant du *consórcio Santa Cruz*, concentrerait 35,5 % de participation dans la zone ouest avec trois entreprises (Rio Rotas, Algarve et Andorinha). Il possède en outre des participations dans deux autres compagnies des zones sud et nord : Translitorânea et City Rio. Avelino Antunes, devenu un nom puissant du groupe Redentor, possède 41 % de l'entreprise Transcarioca et est également très présent dans les entreprises Transportes Futuro et Transporte Barra Ltda. Outre ceux cités, 7 autres personnes sont directeurs d'au moins deux entreprises (Magalhães et Berta, 2013).

D'autres éléments étayaient l'argument selon lequel le pouvoir municipal, en dépit des textes de lois de 2010, n'a pas encore les moyens (ou la volonté) de contrôler le secteur du transport par bus. D'une part, les consortiums de bus continuent d'agir dans une logique d'augmentation des recettes se répercutant sur la hausse du prix du ticket. D'autre part, le gouvernement de la ville de Rio de Janeiro semble appuyer les objectifs de rentabilité du secteur. Par exemple, à l'époque de l'appel d'offre de 2010, l'ISS (Impôt Sur Services) relatif au transport par bus était de 2 %. Étonnamment, le 23 septembre 2010, 5 jours après la signature des nouveaux contrats de concessions, une loi municipale a baissé cet impôt à 0,01 %<sup>147</sup>.

### **Le principe de modicité tarifaire dans la pratique : les pouvoirs publics en faveur des entreprises de transport par bus**

Le principe de modicité tarifaire qui a, entre autres, justifié le passage d'un système permissionnaire à un système concessionnaire ne semble pas s'être concrétisé en

---

camion de la mairie effectuant des travaux sur ce terrain. Pourtant, Eduardo Paes avait annoncé que les travaux seraient effectués en sous-traitance. Voir : <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2013-07-03/informe-do-dia-o-socio-do-terreno-do-papa.html>

<sup>147</sup> Voir : <http://www.rio.rj.gov.br/web/smf/exibeconteudo?id=141571> (consulté le 14/05/2015)

pratique au regard des tarifs des titres de transport qui n'ont eu de cesse d'augmenter depuis 2010. Pourtant, les entreprises diminuent leur coût par l'élimination et le raccourcissement de nombreuses lignes du réseau conventionnel de transport par bus, soit pour opérer un transfert de passagers vers le système de BRT, soit pour réorganiser la distribution des lignes sur les différents territoires de la ville.

Selon le MPL-Rio, la mairie de Rio de Janeiro défend les intérêts des entreprises de bus au détriment de la population, car les nombreuses suppressions de lignes, comme celles de la zone sud, ne sont pas relocalisées dans d'autres zones mal desservies. Contre l'argument du gouvernement de la ville de Rio selon lequel ces « coupes » vont permettre de réduire les temps de trajets, le MPL-RJ répond qu'elles amènent aussi plus de connexions et changements à réaliser pour arriver à sa destination finale, réduisant également les avantages du BUC qui ne permet de prendre que deux bus dans un intervalle de deux heures.

Il importe de comprendre une contradiction dans cette logique de « coupes » de lignes au sein du modèle de concession auquel nous avons à faire. En effet, l'équilibre économique-financier dans le système actuel de concession à Rio fonctionne selon la logique suivante : le risque opérationnel (celui de devoir augmenter les tarifs au-dessus de l'inflation) est supporté par les entreprises, qui, en contre-partie, disposent d'une certaine liberté pour réajuster le système (coupes de lignes, modification des fréquences de passages, etc.). Dans cette logique, les coupes de lignes sont réalisées (entre autres raisons) pour contenir l'augmentation des titres de transport trop au-dessus de l'inflation. Mais les entreprises ne peuvent réaliser ces coupes de lignes que sous certains critères. Par exemple, cela doit concerner les lignes dont la baisse de la demande est manifeste. Dans la pratique, ces « coupes » de lignes opérées par les consortiums n'ont pas pour effet de freiner les augmentations des titres de transport (voir tableau 21).

**Tableau 21 – Tarif Unique Modal du Service Public de Transport de Passagers par Bus – SPPO (1)**

	Date de publication	Entrée en vigueur	Tarif (R\$)	Evolution (en %)	Inflation (%) IPCA**
Décret n°32.842	01/10/10	01/10/10	2,40		--
Résolution SMTR n° 2.105	04/05/11	07/05/11	2,50	4,17	5,23
Résolution SMTR n° 2.169	29/12/11	02/01/12	2,75	10,	3,26
Décret n° 36.616 (2)	18/12/12	02/01/13	2,90*	5,45	--
Décret n° 36.656	01/01/13	01/01/13	2,75*	-5,17	--
Décret n° 37.214 (3)	28/05/13	01/06/13	2,95*	7,27	--
Décret n° 37.299	19/06/2013	19/06/13	2,75*	-6,78	--
Décret n° 38.279	29/01/14	08/02/14	3,00	9,09	12,86
Décret n° 39.707	02/01/15	03/01/15	3,40	13,33	6,4
Total				41,67	30,49

Source : Gouvernement Municipal de Rio de Janeiro (2015). Disponible sur : <http://www.rio.rj.gov.br/web/transparenciamobilidade/exibeconteudo?id=5017063> (consulté le 15/06/2015) ; IBGE (IPCA). \* Les tarifs indiqués par une étoile sont entrés en vigueur sans pour autant avoir été appliqués. Il s'agit dans les faits, non pas d'une diminution, mais d'une annulation d'augmentation. \*\* IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo). Cet indice se base sur des indices de prix d'établissements commerciaux et de prestations de service, de concessions de services publics et de logements. Les données sont en général collectées entre le premier et le trente de chaque mois. Les populations prises en compte par l'IPCA sont les foyers avec un revenu mensuel compris entre 1 et 40 salaires minimums et résidant dans les aires urbaines des régions brésiliennes (c'est-à-dire les régions métropolitaines de Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Vitória et Porto Alegre, Brasília et les municipalités de Goiânia et Campo Grande).

- (1) Le tarif unique modal du SPPO sert de base au réajustement aux autres tarifs et intégrations qui relèvent d'autres technologies
- (2) Révoqué par le décret n°36.656 du 01/01/2013
- (3) Le décret n°37.299 du 19/06/2013 a fixé le tarif à 2.75.

Les passages de 2,50 à 2,75 R\$ (janvier 2012) et de 3 à 3,40 R\$ (janvier 2015), correspondent à des augmentations supérieures de 7 % à l'inflation. En revanche, les augmentations de 2,40 à 2,50 R\$ (en mai 2011) et de 2,75 à 3 R\$ sont inférieures à l'inflation. Sur cette période, au final, le prix du titre de transport par bus a augmenté de plus de 11 % au-dessus de l'inflation.

En ce qui concerne les augmentations successives des tarifs des titres de transport, celles-ci sont, entre autres, justifiées par des arguments se rapportant à l'amélioration des services. Par exemple, le décret municipal n°32.279 du 29 janvier 2014 stipule dans son article 6 : « *Le SMTR [...] devra élaborer, dans un délai de 30 jours, un plan*

déterminant pour qu'au 31 décembre 2016, tous les véhicules rattachés au SPPO soient dotés de climatisation » (DOM-RJ, 2014a). Ceci a donné lieu à un autre décret (n°39707, du 30 décembre 2014) définissant l'objectif de 50 % des bus climatisés qui justifie une partie du réajustement de la valeur du BUC : « *Le tarif du BUC est établi à 3,40 R\$ pour l'utilisation du Service Public de Transport de Passagers par bus de la municipalité de Rio de Janeiro, calculée à travers l'application de la formule constante [...] des contrats de concessions en vigueur [...] aussi bien que [prenant également en compte] les impacts provenant du paiement des gratuités et de l'augmentation de la flotte de telle façon que, jusqu'en décembre 2015, 50 % des voyages soient réalisés dans des bus climatisés* » (DOM-RJ, 2014b).

Pourtant, la formule de réajustement, prévue dans les contrats de concessions, définit clairement les indices à prendre en compte dans le calcul (la variation du diesel, par exemple), et dont les valeurs sont réactualisées selon les bases de données d'instituts de statistiques et de production de données officiels et réputés (FGV<sup>148</sup> et IBGE). Cette formule de réajustement ne prévoit pas d'augmentations des titres de transport en raison de l'amélioration de la qualité de la flotte de bus ou encore les gratuités. À ce titre, les gratuités et les impacts de l'objectif de 50 % des voyages réalisés en bus climatisés à l'horizon décembre 2015 semblent, selon l'article 1 cité plus haut, justifier une augmentation supérieure à celle qui aurait été calculée avec la formule de base (dite formule contractuelle). L'annexe 5, reproduisant le décret n°39.707 du 30 décembre 2014, qui a justifié une augmentation de 13,33% du BUC, est une illustration du flou qui règne sur les augmentations successives des tarifs des titres de transport. En outre, l'observation du décret 39.707 ne nous donne aucune information sur les valeurs attribuées pour le réajustement du prix du ticket, soit 0,131 R\$ pour les gratuités et 0,058 R\$ pour les objectifs de climatisation.

Normalement, trois mécanismes permettent de protéger les intérêts des entreprises : le réajustement (qui répond à la logique de risque contractuel), la révision (qui peut-être réalisée tous les 4 ans et qui doit se baser sur une étude commanditée), l'équilibre économique. Le réajustement a des règles précises (voir la formule à l'annexe 5) et ne prend pas en comptes des éléments tels que la gratuité ou l'amélioration de la qualité du service (Marcelo Cintra, entretien du 05/06/2015). Le décret n°39707 du 30 décembre 2014 inclut donc dans la formule de réajustement des éléments qui devraient faire

---

<sup>148</sup> FGV : Fundação Getúlio Vargas; IBGE: *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas*.



l'objet d'une révision. Le TCM a d'ailleurs demandé à la mairie de Rio de Janeiro (qui a refusé) de baisser le tarif de 0,13 reais argumentant qu'il était injuste que les usagers payeurs supportent les coûts de gratuité des élèves du réseau public d'enseignement (Magalhães, 2015b). Outre cette irrégularité au regard des contrats de concessions et des procédures légales concernant les variations de la valeur des titres de transport, on retient le fait de faire peser sur les passagers une amélioration future de la qualité de la flotte de bus.

Selon Marcelo Cintra (entretien du 05/06/2015), le fait de faire peser le prix d'un investissement en cours de réalisation ou non réalisé est pour le moins étrange car, normalement, l'investissement devrait être réalisé par l'entreprise pour ensuite faire l'objet d'une éventuelle révision, et non l'inverse. Concernant la gratuité, la loi 3.167 de 2000 a déterminé la gratuité pour les étudiants, mais en 2006 le tribunal de justice a déclaré cette loi inconstitutionnelle, action lancée, détail important, par la FETRANSPOR. La mairie a donc commencé à indemniser les entreprises pour couvrir la gratuité pour les étudiants. À ce titre, en 2012 et 2013, 110 millions de R\$ ont été versés par la mairie aux entreprises. Il semblerait que le réajustement de 2015, de 3 à 3,40 R\$ signifie donc un abandon de compensation de service public de la part du gouvernement municipal. Toutefois, le gouvernement municipal a répercuté ce coût de la gratuité sur les usagers du système de transport par bus.

L'augmentation du BUC de 3,00 à 3,40 R\$ au début de l'année 2015, représente une augmentation de 13,3 %, la plus élevée depuis les contrats de concession de 2010 et ne respecte pas le principe de modicité tarifaire. Elle semble démontrer un certain laxisme des pouvoirs publics quant au respect des règles prévues dans les contrats, au bénéfice des consortiums. Les doutes émis quand au sérieux des calculs de réajustement ne sont pas nouveaux, à l'instar des observations d'un rapport du TCM datant de 2012 et portant sur les réajustements des tarifs des titres de transport par bus. Le TCM avait en effet identifié : « *diverses irrégularités dans la forme selon laquelle les réajustements des prix des titres [de transport] ont été réalisés, tant par l'usage incorrect et les erreurs dans les formules [de calculs], que dans les indices et valeurs fournies ou créés par les intéressés dans l'augmentation des tarifs* » (TCM, 2012, cité par le SENJE-RJ, 2014).

Force est de constater que, même prenant en considération les éléments cités plus hauts concernant les exemptions d'impôts concédées par les pouvoirs publics au secteur (tel

que l'ISS) et les nombreuses coupes et disparitions de lignes dans un objectif de rationalisation des lignes, le principe de modicité tarifaire n'est pas respecté. De plus on peut également considérer qu'il a existé un trop grand laxisme, voire que les pouvoirs publics ont été « bienveillants » à l'égard des accusations de fraudes et de formation de cartels des entreprises et consortiums responsables du SPPO. En tout cas, ils peinent à garantir la rentabilité de l'activité des consortiums sans peser en contrepartie sur les conditions de mobilité des habitants de Rio de Janeiro, et *a fortiori* sur celles des moins bien lotis puisque les prix ne cessent d'augmenter et que les coupes de lignes font souvent plus de tort à ceux qui habitent en périphérie.

Les arguments soutenant la hausse des titres de transport se basent sur les coûts d'implantation du BRS ou sur ceux de l'implantation du BRT Transoeste. Le Tribunal des Comptes Municipaux (TCM) de Rio de Janeiro a pourtant récemment affirmé que ces éléments n'étaient pas prévus par les contrats de concessions entre la mairie de Rio de Janeiro et les consortiums. Dans le même sens, la formule de réajustement (hausse) du prix du ticket n'a pas pris en compte l'Indice de Passagers par Kilomètres (IPK), qui a pourtant augmenté depuis la signature des contrats de concessions et qui signifie plus de rentabilité (Matela, 2014). Les clauses des contrats de concessions sont constamment violées démontrant ainsi la faiblesse des pouvoirs publics dans leur capacité à contrôler la domination du secteur de transport par bus. Cette domination du secteur passe par exemple par le contrôle et la rétention d'informations et de données sur le transport par bus, auxquelles ni la SMTR, ni le TCMRJ et la chambre municipale n'ont accès. La SMTR a même été jusqu'à déclarer son incapacité à réaliser un contrôle fiscal des consortiums.

Il existe une assymétrie de possession de l'information et de pouvoir décisionnel entre le secteur du transport par bus et les pouvoirs publics. Lors d'un séminaire sur le BRT Transbrasil réunissant le secteur du transport par bus ainsi que des membres du gouvernement municipal, Lelis Teixeira, président de FETRANSPOR avait présenté des résultats de l'enquête OD de 2012, juste après que le vice-secrétaire au SMTR avait déclaré ne pas encore avoir ces données<sup>149</sup>. Cette relative soumission des gouvernements municipaux au secteur du transport par bus a certainement une dimension historique : « *Fréquemment, les chefs d'entreprises de bus financent des campagnes électorales, et fréquemment ils financent tous les candidats. Actuellement, il*

---

<sup>149</sup> Séminaire « as cidades somos nós : Transbrasil », le 18 septembre 2013 à Rio de Janeiro.

*y a un candidat qui affirme ne rien recevoir, c'est Marcelo Freixo [...] Ses chances de gagner sont minimes, mais si il gagnait, il serait dans une position inédite, car jusqu'à maintenant, quand quelqu'un gagne une élection à la mairie de Rio de Janeiro, il gagne toujours avec une dette (envers les financeurs du secteur du transport par bus) » (Raul Cahet Lisboa, fonctionnaire de la CBTU, entretien du 06/09/2012).*

Pour cette raison, en dépit de certains mécanismes qui devraient pourtant faire baisser les coûts d'exploitation des entreprises, les pouvoirs publics de Rio de Janeiro semblent continuer à faire le maximum pour préserver les intérêts des entreprises de bus. Selon le directeur du SENGE-RJ (2014), pour qui la mairie de Rio de Janeiro a une attitude « bienveillante » avec les entreprises de bus, les variations prévues (prix du diesel, pneus etc.) dans les contrats de concession pour le réajustement ne prennent pas en compte les mesures de restructuration du système (BRT et BRS) dans le calcul, alors même que l'on observe une grande diminution du nombre de lignes de bus. Il ajoute : « *D'un point de vue économique, les travaux de restructuration ont un impact seulement sur l'augmentation de la marge de profit des entreprises, mais n'arrivent pas à représenter un bénéfice pour les usagers du transport public* » (SENGE-RJ, 2014). En effet, si les coupes de lignes peuvent être normalement justifiées par une faible demande, ce que semble dire le directeur du SENGE-RJ, c'est, qu'au contraire, les titres de transport ne devraient pas augmenter s'il y a une forte demande (ce qui semble être le cas pour le BRT, par exemple). Comme il n'existe pas de subventions croisées et que la responsabilité ou le risque financier et économique de l'exploitation du système est supporté par les entreprises et consortiums de bus, ces dernières réalisent des coupes et réajustements de lignes pour maintenir l'équilibre économique en maîtrisant leurs coûts. La rationalisation du système pourrait avoir un impact positif pour les usagers si par exemple ils permettaient que les titres de transport n'augmentent pas au-dessus de l'inflation. La maîtrise des coûts est justifiée par l'annonce d'une diminution du coût du transport. Dans la pratique, elle sert aussi à faire de l'offre là où c'est le plus rentable.

La loi municipale n°5211 décrit les principes sur lesquels se base l'implantation du BUC : « *modicité tarifaire, accessibilité des services publics, universalité des services publics [...], transparence, interopérabilité, préservation de l'équilibre économique-financier, efficacité, contrôle public* ». Dans la pratique, la garantie de tous ces principes en même temps semble difficile. De la même façon qu'un investissement public ne peut pas être complètement égalitaire et universel et qu'il faut donc plutôt

penser à la question suivante : pour qui et de quelle façon est-ce injuste ? Aussi, les principes de transparence et de modicité tarifaire semblent être à destination des usagers des transports publics (ou plus largement des citoyens en ce qui concerne la transparence). Au regard des augmentations de tarifs (dont certains exemples cités plus haut affichent des irrégularités) manifestant une bienveillance des pouvoirs publics à l'égard des intérêts des entreprises de transport par bus, le principe de modicité tarifaire n'est pas respecté. En revanche, le principe de préservation de l'équilibre économique-financier, qui se réfère aux intérêts des entreprises de bus, semble être respecté ; il permet même de justifier des investissements, avant qu'ils ne soient réalisés, ces derniers étant supportés par les usagers à travers une augmentation de tarif largement au-dessus de l'inflation.

Cela veut dire que les pouvoirs publics, qui ont en théorie, si l'on s'en tient aux textes de lois, un pouvoir de contrôle des entreprises, réalisent un arbitrage (entre les différents principes) qui est plutôt favorable aux entreprises et plutôt défavorable aux populations. Fonctionnant comme des vases communicants, le respect de la préservation de l'équilibre économique-financier pour les entreprises peut aboutir à des hausses de tarifs et à des coupes de lignes qui peuvent venir contrarier, de façon défavorable aux populations dépendantes du système de transport par bus, les principes de modicité tarifaire et d'accessibilité des services publics.

## **1.2) Polémiques sur la capacité et la qualité de service du réseau de BRT**

Le système de BRT est un pilier de la rationalisation du système de transport par bus et il était prévu, dans la réforme de 2010, que les BRT qui entreraient en service intégreraient les consortiums vainqueurs de la concession des 4 aires de planification. De fait, le nouveau réseau de BRT constitue, dans le discours des pouvoirs publics, à l'unisson avec les représentants des entreprises de transport par bus. L'implantation du réseau de BRT a un impact à l'échelle de la municipalité de Rio et son implantation a un impact sur tout le système de bus de la ville de Rio de Janeiro (disparitions et réorganisations de lignes conventionnelles, par exemple).

Une première sous-section aborde les conflits et polémiques concernant la capacité du réseau de BRT, ce qui revient à évaluer la capacité de ce réseau - considéré comme

l'élément principal de la « révolution des transports collectifs » - à résoudre, du moins en partie, la crise de la mobilité carioca. La critique sur la capacité du BRT se focalise souvent sur son infériorité par rapport aux modes ferroviaires en tant que transport de « haute capacité ». En revanche, le coût d'implantation, beaucoup moins élevé que celui d'un métro, est souvent un argument majeur des défenseurs du BRT.

Une deuxième sous-section s'attache à évaluer les différents impacts du réseau de BRT, notamment à travers l'étude du BRT Transoeste, sur la qualité de service du transport collectif par bus à Rio de Janeiro. Le système de BRT implanté à Rio de Janeiro représente-il une réelle amélioration en termes de qualité de service pour les usagers du transport collectif ? Nous prendrons principalement en compte des considérations ayant trait d'une part à la vitesse commerciale des lignes de BRT, c'est-à-dire, leur capacité à réduire le temps de transport des habitants dépendants du système de transport collectif et, d'autre part, liées à la sécurité et au confort de ce mode de transport.

Les différents conflits existants dans l'évaluation des impacts du réseau de BRT peuvent à certains égards être interprétés comme l'une des manifestations des conflits existants en termes de production de l'espace urbain. Par exemple, en recoupant nos entretiens avec des discours officiels et déclarations publiques, il est possible de voir qu'il existe un consensus entre les pouvoirs publics et le secteur du transport par bus. En revanche, l'opinion d'autres interlocuteurs et groupes de personnes (dirigeants d'associations, leaders communautaires, personnes touchées et/ou expropriées par les projets de BRT, usagers du BRT, chercheurs, etc.), bien que s'unissant souvent dans la critique du réseau de BRT, semble moins uniforme.

En ce sens, la diversité des opinions sur les impacts du BRT reflète les conflits existants derrière le discours consensuel adopté par les pouvoirs publics, en tant que stratégie de marketing urbain. Les diverses perceptions des différents acteurs ou groupes d'acteurs (qui peuvent ou pas former une coalition d'intérêts plus ou moins soudée) sur les impacts du réseau de BRT sont étroitement liées aux différentes perceptions et idées que chaque acteur se fait du développement du système de transport de la ville. Ces perceptions dépendent également de la position des individus dans l'espace carioca, et ce en termes économiques, sociaux, de pouvoir social et de localisation géographique.

### 1.2.1) Polémiques sur La capacité du réseau de BRT

Le terme « révolution » - attaché aux transformations en cours à Rio de Janeiro dans le domaine de la mobilité urbaine – apparaît sur la page officielle de présentation du maire Eduardo Paes et semble fortement lié à ce réseau de BRT : *« Il a (le maire) initié la révolution de la mobilité urbaine avec l'implantation du billet unique carioca - le moins cher du Brésil - et 4 couloirs rapides de bus articulés - les BRT Transoeste, Transcarioca, Transolímpica et Transbrasil - qui connecteront les principales zones de la ville d'ici aux JO »*<sup>150</sup>. Depuis l'ouverture du premier couloir de BRT, le Transoeste, les pouvoirs publics n'ont pas tari d'éloges sur le système, vantant notamment sa capacité à répondre aux besoins de mobilité des habitants<sup>151</sup>. Par exemple, quelques jours après l'inauguration du BRT Transoeste, on pouvait lire le titre suivant sur le site « Rio 2016<sup>152</sup> » de la mairie de Rio de Janeiro : *« Le BRT Transoeste marque le début de la révolution du système de transport à Rio »*. Un an et demi plus tard, début 2014, interrogé par le journal *O Dia*, le secrétaire municipal aux transport, Carlos Osório, déclarait : *« Le BRT Transcarioca sera une révolution dans le système de transports, avec la réorganisation de toutes les lignes de bus dans cette zone »* (Souza, 2014).

Il semblerait que le directeur de FETRANSPOR et de Rioônibus soit en accord avec les pouvoirs publics de Rio de Janeiro sur le fait de considérer que le réseau de BRT soit le projet structurant et le plus grand héritage de cette révolution des transports collectifs à Rio de Janeiro :

*« Le gouvernement a fait une proposition au CIO avec l'extension du métro et la rénovation des trains mais le fait nouveau est le réseau intégré de 160 kilomètres de BRT, avec des lignes radiales et transversales et, le plus important, qui va transporter 2 millions de personnes, qui vont passer d'un système ancien de transport par bus, à un système intégré »*

*« Si vous me demandez quel est le grand héritage que vont laisser la coupe du Monde et les Jeux Olympiques, je vous réponds que c'est le*

---

<sup>150</sup> Voir le site du gouvernement de la ville de Rio de Janeiro (page non datée). Disponible sur : <http://www.rio.rj.gov.br/web/gbp/exibeconteudo?id=4215447> (consulté le 29/01/2015).

<sup>151</sup> Cette question a été abordée dans l'article « from discourse to reality : impacts of Rio's « transportation revolution » on socio-spatial justice » (Legroux, 2014).

<sup>152</sup> Voir le site : <http://www.rio2016.com/>

*réseau de BRT, plus l'investissement du métro et la modernisation du système de train. Dans notre système de transport collectif, le pourcentage de personnes transportées en transport de masse passera de 18 à 64 % ».* (Lelis Teixeira, président de FETRANSPOR et de Rioônibus, entretien d'octobre 2012).

Le réseau de BRT une fois terminé permettra donc, selon ses défenseurs, de transporter 2 millions de personnes par jour. Selon Lelis Teixeira, le système de BRT est un transport de masse, au même titre que les modes ferroviaires. Il affirme également la supériorité du transport par bus en termes de financement et de volume de passagers transportés : « *Le métro pour Barra (da Tijuca) va coûter les mêmes 6 millions que le système de BRT et va transporter 200 000 passagers (par jour)* » (Lelis Teixeira, président de FETRANSPOR et de Rioônibus, entretien d'octobre 2012). L'argument financier est d'ailleurs l'un des piliers de l'argumentation des défenseurs du BRT car le même budget n'aurait certainement pas permis de créer un « réseau structurant » avec des lignes de métro, encore moins dans le climat d'urgence créé par le contexte d'accueil d'événements.

Cependant, la primauté du système de BRT au sein de tous ces investissements en mobilité urbaine n'a pas manqué de générer un débat local passionné entre les partisans et opposants à ce mode de transport. Ces derniers, tout en affirmant la supériorité des systèmes ferroviaires, axent leurs critiques notamment sur la capacité prétendue des 4 BRT en termes de nombre de passagers transportés. Les prévisions annoncées par les pouvoirs publics, soutenues par les responsables du secteur par bus, à l'instar de Lelis Teixeira qui déclare par exemple que : « *Le Transbrasil, avec 960 000 passagers par jour, sera le BRT de plus grande capacité au monde* » (Lelis Teixeira, président de FETRANSPOR et de Rioônibus, entretien d'octobre 2012), paraissent invraisemblables aux yeux des opposants au système de BRT : « *On a vendu à la presse et à la population une chose (BRT) qui allait presque retirer le métro de la circulation (rires) en termes de demande* » (Mac Dowell, Professeur d'Ingénierie Urbaine et Environnementale à la PUC-Rio, spécialiste en transport, entretien du 21/06/2015).

En ce sens, le débat s'est souvent focalisé sur la question suivante : le BRT est-il ou non un transport de masse ou de « haute capacité » ? À cette question, le directeur de FETRANSPOR et Rioônibus, bien que reconnaissant les transformations majeures des systèmes sur rail, répond que oui : « *Le métro et le train sont en train de recevoir des*

*investissements qui vont doubler leur capacité, de 500 000 à 1 million pour le train et de 600 000 à 1,1 million de personnes transportées (par jour) environ, et notre système de BRT va desservir 2 millions de personnes, avec une exigence de qualité élevée, en transformant notre système de bus en un système de grande capacité, en un système de transport de masse » (Lelis Teixeira, président de FETRANSPOR et de Rioônibus, entretien d'octobre 2012).*

Pour d'autres, le BRT n'est pas un transport de haute capacité, à l'instar de Marcio d'Agosto : *« En vérité, les BRT peuvent continuer à être construits de cette façon... mais s'ils sont intégrés à un système de transport de masse... parce qu'en réalité, je ne vois pas les BRT comme un transport de masse mais plutôt comme un système de transport avec une capacité un peu plus élevée que les bus qui circulent en voies propres »* (Marcio d'Agosto, chercheur au PET-COPPE/UFRJ et directeur de l'ANPET<sup>153</sup>, entretien de février 2012). Le BRT Transbrasil, avec une prévision de 900 000 personnes passagers, est tout particulièrement sujet à controverse : *« pour moi, que le BRT puisse transporter 900 000 personnes c'est impossible, de même que les 500 000 prévues sur le Transcarioca »* (Raul Cahet Lisboa, représentant de la CBTU<sup>154</sup>, entretien du 06/09/2012).

Selon Eduardo Vasconcellos, une ligne de métro peut arriver à transporter entre 60 000 et 65 000 personnes par heure (*« au-delà cela devient insupportable »*) et par sens alors qu'un BRT peut en transporter environ 40 000 par heure et par sens dans des conditions de confort très limitées. Selon lui : *« un couloir de bus fonctionne bien pour 20 à 30 000 personnes par heure et par sens, ce qui donne environ 300 000 passagers par jour »* (Eduardo A. Vasconcellos, entretien du 25/09/2012).

Au-delà de la bataille des chiffres sur la capacité des BRT à transporter le nombre de personnes qui a été officiellement annoncé, ceux qui critiquent ou se montrent sceptiques quant au système de BRT remettent majoritairement en cause la capacité de ce dernier à être l'élément capable d'instaurer un véritable réseau de transport collectif efficace et intégré. C'est le cas du créateur et directeur du site Mobilize.org, Ricky, qui nous a dit : *« J'observe qu'au Brésil et au sein de certains organes internationaux comme l'ONU, il existe une survalorisation de la qualité du BRT et les points négatifs ne sont pas tellement abordés. Je ne crois pas que le transport collectif d'une ville de la*

---

<sup>153</sup> Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes.

<sup>154</sup> Compagnie Brésilienne de Trains Urbains.



*taille et avec les caractéristiques de Rio de Janeiro doit se structurer sur la base d'un système de moyenne capacité comme le BRT* » (Ricky, mobilize.org, entretien du 25 septembre 2012). Dans le même sens, selon Christopher Gaffney : « aucune ville du monde n'a réussi à améliorer son transport métropolitain sans investir dans le ferroviaire, que ce soit dans le métro ou dans le train » (Christopher Gaffney, Professeur à l'Université Fédérale Fluminense, entretien du 05/06/2012). Selon ce dernier, les BRT sont des « produits de marketing en-soi » qui se basent sur le succès des systèmes de Curitiba et de Bogotá (et son fameux Transmilenio).

Certains sont cependant un peu plus optimistes à l'instar de notre interlocuteur ayant une longue expérience à la CBTU :

*« La solution BRT est mieux que rien car [...] quand on installe un BRT, on obtient un gain en termes d'organisation [...] Cela supprime des lignes et certaines entreprises sont obligées à fusionner, les chauffeurs de bus sont obligés d'avoir une formation professionnelle, il y a un gain opérationnel évident »* (Raul Cahet Lisboa, représentant de la CBTU, entretien du 06/09/2012).

Selon Raul Cahet Lisboa, il est évident que le système de BRT est toujours mieux que ce qui existe en termes de service de transport par bus ailleurs à Rio de Janeiro. Mais cela ne veut pas dire, selon lui, qu'il s'agisse d'une solution absolue pour résoudre les problèmes de mobilité de Rio, mais simplement que le BRT peut se justifier dans certains cas. Selon Mac Dowell, le BRT ne se justifie pas partout et le couloir T5 devrait plutôt recevoir un métro, plutôt que le BRT Transcarioca. En revanche selon lui, le BRT transolímpica peut se justifier car il « a une demande bien inférieure aux autres couloirs » (Mac Dowell, Professeur d'Ingénierie Urbaine et Environnementale à la PUC-Rio, spécialiste en transport, entretien du 21/06/2015). Concernant le BRT Transoeste, nous avons retracé l'évolution du nombre de passagers depuis son inauguration jusqu'en avril 2015 (tableau 22).

**Tableau 22 – Évolution du nombre de passagers durant la phase d’implantation progressive du BRT Transoeste**

Date	Nombre de passagers transportés (par jour)
Août 2012	40 000
Octobre 2012	80 000
Mars 2013	107 000
Août 2013	*125 000
Avril 2015	**180 000

Source : Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24/10/2012.

\*Disponible sur le site de Rio ônibus au 20/06/2015 : <http://www.rioonibusinforma.com/sistema-brt-supera-expectativas-durante-implantacao/>

\*\* Voir (Victor et Ribeiro, 2015)

L'exemple du BRT Transoeste, presque à sa limite en termes de capacité (avant d'avoir atteint l'objectif initialement annoncé de 220 000 passagers par jour), traduit peut-être le fait que les pouvoirs publics et les consortiums ont réalisé un dimensionnement qui ne laisse pas de grande marge de manoeuvre pour étendre la capacité. Le BRT Transcarioca (selon les dernières actualisations disponibles au mois de juin 2015) transportait plus de 210 000 passagers par jour, c'est-à-dire une capacité supérieure à celle du Transoeste moins d'un an après son inauguration. L'objectif initial du BRT Transcarioca est de 320 000 passagers par jour<sup>155</sup>. Pour cette raison, certains pensent que le métro aurait été plus approprié pour le Transcarioca et le Transoeste, par rapport à la demande existante, d'autant plus que certains arguments démontraient que le système de BRT, tel qu'il est conçu pour le Transoeste (une voie par sens seulement) ne pouvait pas augmenter la fréquence sans provoquer des embouteillages de bus aux stations : *« pour arriver à un intervalle autour d'une minute, je vais créer un embouteillage de bus aux stations, comme à Bogotá, avec 3 ou 4 bus à l'arrêt »* (Mac Dowell, Professeur d'Ingénierie Urbaine et Environnementale à la PUC-Rio, spécialiste en transport, entretien du 21/06/2015).

Quoiqu'il en soit, le système de BRT a été choisi comme système structurant de la révolution des transports pour une conjonction de raisons : outre le fait que l'implantation d'un BRT soit moins coûteuse qu'une solution sur rails, le lobby des transporteurs de bus, puissant et proche des pouvoirs publics, a su proposer une solution

<sup>155</sup> Notons que le BRT Transcarioca (faisant partie officiellement des investissements de la coupe du Monde 2014), a du être inauguré à la hâte peu de temps avant le début de la coupe du Monde 2014 : *« A moins de trois mois de l'ouverture de la coupe du Monde, le 12 juin, la mairie de Rio doit courir contre la montre pour inaugurer le BRT transcarioca (Barra-Aeroporto Tom Jobim) avant l'événement »* (Magalhães, 2014a)

viaible en accord avec l'urgence provoquée par l'accueil des méga-événements. Pour cette raison il importe de donner des éléments de diagnostic de la qualité de service du réseau de BRT. À ce titre, la question de la capacité (qui semble atteindre ses limites dans le cas du BRT Transoeste) a des conséquences sur la qualité de service (surcharge des terminaux, stations et bus).

*1.2.2) La qualité de service du réseau de BRT (réduction du temps de trajet, confort et sécurité) : Le cas du BRT Transoeste.*

Le directeur du CCO affirme que : « *la population pauvre effectuait le trajet d'Alvorada à Santa Cruz en deux heures et demi dans des bus normaux, sans climatisation, super bondés, vieux et mal conservés. Maintenant, ils font ce trajet en 50 minutes, dans un grand bus, climatisé, équipé de télévisions digitales* » (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24 octobre 2012). Ce discours, qui est également celui de la mairie de Rio de Janeiro laisse entendre que le BRT offre une réduction considérable du temps de trajet, en même temps qu'un grand niveau de confort et de sécurité. Cette réduction du temps de trajet est également attendue sur les autres BRT. Par exemple, Alexandre Sansão, secrétaire municipal aux transports, a déclaré à propos de la ligne « semi-express Alvorada – Vicente de Carvalho- Aeroporto » du BRT Transcarioca : « *Le voyage en BRT devra être fait en 70 minutes. Aujourd'hui, il n'existe aucune ligne qui fasse le même trajet. S'il suivait ce trajet, le passager devrait faire plusieurs connexions. Il mettrait environ trois heures* » (Magalhães, 2014b). De même, le BRT Transolímpica (prévision de 70 000 passagers par jour), dont l'inauguration est prévue pour l'année 2015, devrait, sur ses 23 kilomètres d'extension entre Barra da Tijuca et Deodoro provoquer une amélioration du temps de trajet qui passerait de deux heures actuellement à 30 minutes. Enfin, le BRT Transbrasil (qui annonce 820 000 passagers par jour) promet une réduction de 40 % du temps de trajet<sup>156</sup>. Concernant le BRT Transoeste, le temps de trajet, plus court, oscillant entre 50 minutes et 01h10, implique une certaine amélioration de la mobilité pour les habitants à bas revenus de la zone ouest de Rio de Janeiro (Santa Cruz et Campo Grande). Nonobstant, cela n'enlève pas les problèmes détectés en ce qui concerne les temps d'attentes dans les terminaux et

---

<sup>156</sup> Selon les informations de la mairie de Rio (du 12/11/2014), la première phase des travaux du BRT Transbrasil a commencé en novembre 2014. Cette première phase a une extension de 23 kilomètres (avec 16 stations: Guadalupe, Barros Filho, Coelho Neto, Irajá, Isidro Rocha, Ponto Chique, Brás de Pina, Marinha do Brasil, Marinha Mercante, Ramos, Rubem Vaz, Nova Holanda, Joana Nascimento, Fiocruz, Parque Vitória e São Fransisco) et 17 passerelles. Les travaux comprennent la construction de 8 viaducs et de deux ponts (pour traverser les fleuves Acari et Rio das Pedras).

stations, et les files qui se forment, contrastant avec l'idée d'un embarquement rapide et d'une fréquence de passage satisfaisante. La question de la formation des files est parfois comprise comme relevant d'une question culturelle :

*« [...] les passagers de ce couloir (transoeste), durant les 40 dernières années utilisaient des bus anciens et avec une forte culture de faire la queue. Donc quand nous avons essayé d'appliquer l'embarquement libre sur la plateforme, comme pour les trains, ce fut un chaos, parce que le passager était habitué à l'organisation en file d'attente et ne s'est pas adapté » (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24 octobre 2012).*

Il ajoute : *« c'est-à-dire que quand nous ouvrons la porte du bus, les personnes se disputaient pour avoir une place assise. Donc, nous avons dû implanter ces organisateurs de files et un phénomène intéressant a surgi [...] avec le temps, comme les gens ont vu que le bus était très rapide, une file s'est créée pour ceux qui ne voient pas d'inconvénients à voyager debout »*. Pour d'autres, à l'instar de Mac Dowell : *« Qu'ont fait les personnes avec le Transoeste ? Elles font la queue pendant un moment pour rentrer dans un BRT. Quand il n'y avait plus de places assises, les gens ne voulaient pas rentrer et disaient 'Non, je veux y aller assis, je vais attendre le prochain [...] ' C'est un droit du citoyen de ne pas être transporté comme du bétail » (Mac Dowell, Professeur d'Ingénierie Urbaine et Environnementale à la PUC-Rio, spécialiste en transport, entretien du 21/06/2015).*

Que la question de la formation d'une file d'attente soit culturelle ou pas, il n'en demeure pas moins que les temps d'attentes semblent effectivement être assez longs. La presse locale publie de nombreux articles aux intitulés relatant de longues périodes d'attentes : *« La flotte de bus du BRT Transoeste dans la zone ouest a diminué » (Leal, le 09/08/2013)*. Dans la même veine, presque deux ans plus tard, un article datant du 17/03/2015, du journal en ligne G1 Rio, titrait : *« Les passagers souffrent pour voyager dans les bus du BRT Transoeste »* pour faire état des difficultés de surcharge du BRT Transoeste entre le terminal Alvorada à Barra da Tijuca et la zone de Santa Cruz à l'ouest. Il relate notamment des bus bondés, dans lesquels la climatisation ne fonctionne pas bien et un trajet d'une 1h10 en moyenne contre les 50 minutes selon les informations du CCO de l'entreprise Rio ônibus.

L'un des grands problèmes du BRT Transoeste est lié à la structure de la demande entre Campo Grande et Santa Cruz, composée majoritairement de trajets pendulaires. Selon une information fournie par le consortium responsable du Transoeste au journal *O Dia*, sur les 180 000 passagers transportés en avril 2015, 80 % des voyages sont réalisés en horaires de pointe (Victor et Ribeiro, 2015). Cette logique était déjà à l'oeuvre en octobre 2012 : « l'exploitation (du BRT Transoeste) est pendulaire. Le matin, tous les bus sont concentrés ici, les personnes partent de Santa Cruz et vont à Barra da Tijuca. L'après-midi c'est l'inverse, les personnes se concentrent à Alvorada pour rentrer chez elles » (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24 octobre 2012). Une telle concentration de la demande du BRT Transoeste dans les horaires pendulaires provoque une surcharge des stations (voir figure 9), mais également des véhicules.

**Figure 9 - « Aux première heures de la matinée, la foule remplit une station de Recreio dos Bandeirantes, attendant l'embarquement dans le BRT. Surcharge et attente sont les plaintes principales »**



Source : Victor et Ribeiro (2015). © Osvaldo Prado / agência *O Dia*

Comme observé antérieurement, la rationalisation du système de transport par bus (« coupes » de lignes et modifications d'itinéraires) représente une diminution des coûts d'exploitation des consortiums. Le BRT Transoeste, de par la structure pendulaire de la demande permet également une diminution des coûts : « entre les horaires de pointe c'est très vide. Le matin et le soir, nous opérons avec 100 % de la flotte. En milieu d'après-midi, nous opérons avec 20 % de la flotte. Le reste reste ici à Alvorada attendant l'heure de revenir sur la piste, avec ça nous économisons du diesel »

(Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24 octobre 2012). Pour Mac Dowell, la surcharge des bus du BRT Transoeste n'est pas uniquement responsable de la mauvaise qualité du service et signifie effectivement un gain pour les entreprises exploitantes : *« J'ai fait un calcul. Si tu mets 7 ou 8 personnes par m<sup>2</sup>, les entreprises de bus ont un taux interne de retour sur investissement énorme ... mais ce n'est pas la population qui gagne, c'est l'initiative privée qui y gagne »* (Mac Dowell, Professeur d'Ingénierie Urbaine et Environnementale à la PUC-Rio, spécialiste en transport, entretien du 21/06/2015). Le jour de l'entretien avec Alexandre Castro (24/10/2012), le BRT Transoeste transportait en moyenne 80 000 passagers par jour dont 5 000 sous un régime de gratuité. On peut également imaginer que cela soit rentable pour l'entreprise étant donné que la part des gratuits n'est pas exceptionnellement élevée.

La question de la rentabilité des consortiums exploitant le réseau de BRT est donc également liée à celle de la capacité limitée de l'offre de transport. Or, lorsque l'offre de transport est insuffisante pour satisfaire la demande, cela provoque des niveaux de saturation élevés dans les stations et les véhicules et a pour corollaire une mauvaise qualité des déplacements pour les personnes qui en dépendent. En quelque sorte, le gain de temps effectué sur le temps de trajet est presque annulé par le temps d'embarquement : *« Ce jeudi, la domestique Renata Rodrigues, 41 ans, est arrivée à 06h40 à la station Santa Cruz pour embarquer dans un bus à destination du terminal Alvorada. Juste pour rentrer dans le bus ce furent 28 minutes d'attente. Le premier véhicule est parti tellement plein qu'elle n'a pas réussi à embarquer. Dans le second, elle s'est comprimée et a réussi à entrer pour un voyage de 50 minutes, debout »* (Victor et Ribeiro, 2015). L'article relate par ailleurs un cas d'évanouissement dans la même semaine. Cela rejoint les commentaires de certains interlocuteurs sur le surchargement du BRT Transoeste : *« Qu'est-ce qui produit des coûts sociaux ? C'est de mettre 8 personnes par m<sup>2</sup>, et qu'elles restent durant un temps qui va au-delà de leurs limites physiologiques. Plusieurs personnes de ce groupe vont avoir des problèmes de santé, vont s'évanouir, avoir des problèmes cardiaques, enfin il va y avoir des gens qui vont augmenter les dépenses en termes de santé publique »* (Mac Dowell, Professeur d'Ingénierie Urbaine et Environnementale à la PUC-Rio, spécialiste en transport, entretien du 21/06/2015)

En termes d'image quant à la qualité globale du service, le BRT Transoeste a subi de nombreux revers, contrastant avec les promesses faites par les pouvoirs publics et les

dirigeants du système de transport par bus. De nombreux secteurs de la société, des propres usagers du système jusqu'aux analyses universitaires en passant par une panoplie copieuse d'articles de presse, se sont attachés à affirmer et à tenter de démontrer que le BRT Transoeste ne reflète pas, dans la réalité, l'idéal d'un transport de « haute capacité », sûr, efficace et confortable. Depuis son inauguration, le BRT Transoeste a fait l'objet de nombreux articles de presse<sup>157</sup> dont les titres sont révélateurs. Pêle-mêle nous trouvons des articles abordant la mauvaise planification entre la mairie et le consortium responsable du Transoeste avec des titres tels que : « *Inauguré il y a six mois, le couloir du Transoeste souffre des trous* » (O Globo, 2013), « *L'entreprise et le maire se disputent sur les trous du Transoeste* » (Oliveira Castro, 2013).

Le problème de nids-de-poule sur la piste exclusive du BRT (figure 10) seulement six mois après l'inauguration du Transoeste est parfois interprété comme le corollaire d'une planification d'urgence et d'un manque de dialogue entre la mairie et le consortium. Il convient de souligner à cet égard qu'Alexandre Castro, directeur du CCO, avait (lors de notre entretien) légitimement rejeté la faute sur la municipalité de Rio de Janeiro à qui incombait la responsabilité du revêtement des pistes de BRT.

Dans un texte officiel du gouvernement de la mairie de Rio définissant la nouvelle organisation du SPPO par région (RTR), intitulé : « *Projet de base : description des réseaux de transport régionaux – RTR et des informations pertinentes sur l'actuel système de transport de la municipalité*<sup>158</sup> » on trouve l'information suivante : « *Les BRT à être implantés auront le POUVOIR CONCÉDANT comme responsable de l'exécution de toute l'infrastructure viaire nécessaire à son parfait fonctionnement, tandis que le futur concessionnaire restera responsable de l'achat du matériel roulant, ainsi que de l'implantation des systèmes nécessaires au bon fonctionnement du couloir* » (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24 octobre 2012).

---

<sup>157</sup> Comme nous pouvons le voir dans les références citées ici, de très nombreux articles appartiennent au journal *O Globo*, ouvertement en faveur de certaines forces politiques très hostiles au PT (parti des travailleurs) et à la présidence de Dilma Rousseff, dont les gouvernements de l'État de Rio de Janeiro et de la mairie de Rio sur les périodes étudiées ici.

<sup>158</sup> <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4800832/4128532/ANEXO1.pdf>



**Figure 10 - Des problèmes d'infrastructures viaires sur la piste exclusive du BRT : des trous dans la chaussée six mois après l'inauguration, le bus sortir de sa piste exclusive**



Source : Photo publié le 06/01/2013 par le journal *O Globo* (O Globo, 2013).

Ce problème est abordé par Alexandre Castro, de l'entreprise Rio ônibus : « *Le ciment n'a pas été utilisé sur les pistes et le goudron est en train de céder trop rapidement. Les nids-de-poule se forment à très grande vitesse. Les pistes devraient toutes être en ciment, parce que le poids des bus articulés est élevé. Vide, il pèse 28 tonnes, avec les passagers ils arrivent à 30 et quelques tonnes* ». Son discours traduisait clairement le fait que la mairie est responsable de ces erreurs, que beaucoup attribuent à un « manque de planification » et à un manque de dialogue : « *Pour parler d'abord des problèmes de construction, le secrétariat des travaux publics a touché au projet sans interroger avec les opérateurs [...] Le problème du goudron, c'est qu'il ne supporte pas le poids du véhicule [...] Cela vient d'une décision du secrétariat des travaux publics, de leur projet. Nous, nous sommes opérateurs. La maintenance des voies, c'est la mairie. Le reste de l'exploitation est à nous (Rio ônibus), l'exploitation et la maintenance des terminaux* » (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24 octobre 2012). Autre exemple de manque de dialogue entre les pouvoirs publics et les consortiums : « *pour parler des problèmes de construction, la mairie a touché au projet sans beaucoup interagir avec les opérateurs [...] par exemple, les stations ont été créées avec un angle*



*d'attaque trop étroite de la courbe d'arrivée dans les stations qui n'est pas assez progressive [...] la conséquence est que tous les bus ont les parties avant et arrière gauche complètement abîmées »* (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24 octobre 2012).

Certains éléments peuvent également nous amener à postuler que le climat d'urgence lié à l'accueil des méga-événements et les pressions de la FIFA et de la presse internationale, constantes depuis 2010, quant à l'avancement des infrastructures, ont pesé sur l'agenda des travaux publics et n'ont pas permis le dialogue nécessaire à une meilleure planification. Le directeur du CCO, dans son discours, nous confirme la rapidité avec laquelle les travaux du BRT Transoeste, inauguré début juin 2012, ont été achevés : *« Quand je suis arrivé ici en février, tout était encore à faire, nous étions en train de recevoir les stations prêtes du secrétariat des travaux publics (secretaria de obras). Nous n'avions pas encore reçu les premiers véhicules, qui sont arrivés au cours du mois d'avril »* (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24 octobre 2012).

Toutefois, il semble justifier cette inauguration rapide par une stratégie d'implantation progressive : *« Nous avons toujours eu la stratégie de commencer petit et d'étendre peu à peu l'exploitation. Nous avons inauguré le système avec 9 stations en fonctionnement à peine, de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi »*. Il souligne également la rapidité de l'augmentation de la capacité du Transoeste : *« A la fin août, nous avons déjà 28 stations inaugurées, avec une flotte de 50 bus articulés et de 25 bus de lignes d'alimentation, et nous transportions à l'époque 40 000 passagers par jour »* (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24 octobre 2012).

Selon le MPL (2015), le BRT Transoeste aurait provoqué entre juin 2012 et mars 2015, 20 accidents dont 7 mortels. Peu de mois après l'inauguration du Transoeste on lisait déjà dans le journal : *« Une femme meurt renversée par le BRT Transoeste, à Barra da Tijuca »* (Costa et Mendes, 2012). D'un point de vue plus global, l'ensemble des BRT déjà implantés (en juin 2015) - c'est-à-dire le Transoeste (180 000 passagers par jour) et le Trancarioca (déjà plus de 210 000 personnes par jour en novembre 2014) - ont déjà provoqué plus de 40 accidents (G1-Globo, 2015a). Ce problème de sécurité du BRT est notamment lié à l'accessibilité des passagers aux stations, ce qui est notoire sur le couloir Transoeste : *« Le BRT qui a été implanté récemment (le Transoeste) a déjà eu des périodes de demande excessive et il y a constamment un problème d'accidents sur la ligne, parce qu'il aurait dû être mis en place de façon plus ségréguée ou alors il y*

*aurait dû y avoir toute une étude d'accessibilité des passagers* » (Marcio d'Agosto, chercheur au PET-COPPE/UFRJ et directeur de l'ANPET, entretien du 24/08/2012).

Outre les accidents mortels, d'autres incidents concernant la sécurité sont fréquemment évoqués tel que des stations avec les portes ouvertes avant l'arrivée du BRT. Les titres d'articles de presse sont également révélateurs : « *un passager filme un bus du BRT qui circule avec les portes ouvertes, attachées seulement avec une corde* » (Extra O Globo, 2013 ou encore : « *Sans surveillance fixe, des stations du BRT attirent les bandits et les usagers de drogues* » (Ribeiro, 2015b).

Cette première section a permis d'appréhender un décalage entre les textes de lois et objectifs officiels et les pratiques des politiques de transport. La rationalisation et la réorganisation du système de transport par bus, la régionalisation du territoire carioca pour l'exploitation des consortiums exploitant le réseau, l'implantation du réseau « structurant » de BRT et la politique d'intégration tarifaire (avec l'implantation du BUC) représentent des avancées importantes dans le système de transport carioca. Mais ces avancées permettent-elles de parler de « révolution des transports » ? Par exemple, comme nous l'avons montré, le principe de modicité tarifaire n'est pas respecté dans la pratique et l'augmentation des prix des titres de transport, constante depuis 2010, peut être interprétée comme la permanence, dans la pratique, d'un pouvoir public bienveillant avec les intérêts des entreprises de transport, au détriment des populations. La rationalisation du système par l'instauration d'un système concessionnaire a abouti au renforcement de la concentration du secteur, sur fond de diverses accusations de fraude. Le « réseau structurant » de BRT – argument principal du gouvernement municipal de Rio de Janeiro et des représentants du secteur du transport par bus pour parler de « révolution des transports » – ne ne semble pas représenter d'améliorations significatives en termes de qualité de service. La structure pendulaire des déplacements et la saturation en termes de capacité sont en partie responsables de la médiocre qualité de service (longs temps d'attente dans les stations et terminaux ainsi que bus surchargés) du BRT Transoeste. Bien que le temps de trajet entre le terminal Alvorada et les terminaux de Santa Cruz et Campo Grande ait diminué, le BRT Transoeste est déjà saturé (en 2015), ce qui révèle, plus qu'une révolution, une légère amélioration de la mobilité des populations à bas revenus. En outre, les nombreux problèmes techniques comme celui des nids-de-poule sur la piste exclusive du BRT, relèvent d'une planification et d'un dialogue fragiles entre le gouvernement de Rio et les consortiums.

D'une façon générale, la réforme de 2010 et l'implantation du réseau de BRT permettent de penser que les pouvoirs publics de Rio de Janeiro n'ont pas encore les moyens et/ou la volonté politique de déstabiliser la stratégie financière liée aux intérêts des entreprises et consortiums qui se partagent le territoire carioca. De fait, la « révolution des transports » masque mal le conflit entre les objectifs de la ville attractive et les besoins des habitants en termes de mobilité. L'implantation des téléphériques dans des favelas de Rio de Janeiro en est, à une échelle plus réduite et localisée, une excellente illustration.

## 2) L'implantation des téléphériques dans les favelas : un symbole du conflit urbain entre la ville attractive et les besoins des habitants

La deuxième étude de cas de ce chapitre porte sur l'analyse de trois téléphériques implantés, ou en voie de l'être (en 2015), dont la vocation officielle est d'améliorer le transport des habitants de certaines favelas : Complexo do Alemão, Morro da Providência (zone portuaire) et Rocinha (zone sud)<sup>159</sup>. Les pouvoirs publics présentent le téléphérique comme un « transport de masse par câble » apportant une option de mobilité de qualité à des habitants à bas revenus et intégrée avec le réseau de transport collectif de la ville. En ce qui concerne le Complexo do Alemão, premier téléphérique implanté sur les trois que nous étudions ici, ce mode de transport permet une intégration avec les quartiers alentours tels que Bonsucesso, Ramos et Penha. Les trois téléphériques sont appréhendés en tant que projets ponctuels, contrairement au réseau de BRT qui se veut un élément fondamental de la « révolution des transports ». Une autre différence tient au fait que les projets de téléphériques ne sont pas directement liés à l'organisation de méga-événements, et dépendent tous d'un financement fédéral (entièrement ou partiellement) à vocation sociale.

Les projets de téléphériques illustrent une rupture entre les objectifs d'un groupe affinitaire réunissant les élites (forces économiques et politiques locales et nationales, classes aisées) et la world-class (touristes, investisseurs, etc.) et les nécessités d'un autre

---

<sup>159</sup> Notre étude de cas sur les trois téléphériques se base en partie sur un article co-écrit avec Anne-Marie Broudehoux, publié dans la revue *Teoros*, qui s'intitule : « l'option téléphérique dans les favelas de Rio de Janeiro : conflits d'intérêts entre méga-événements, tourisme et besoins locaux » (Broudehoux, Legroux, 2013). Il convient de souligner, qu'en juin 2015, le téléphérique de Rocinha n'est encore qu'un projet.

groupe, les « habitants-citadins-usagers », particulièrement les couches à bas revenus. Cette dichotomie – qui recoupe également une dimension contradictoire entre la planification urbaine de long terme et l’urgence des méga-événements - est directement liée aux objectifs de la ville attractive, qui n’est qu’une modalité de l’implantation d’un modèle néo-libéral de gestion et de fabrication de l’espace urbain.

La distance entre les câbles des téléphériques et le sol de la favela est hautement symbolique, et assimilable à la distance entre les objectifs des pouvoirs publics et les nécessités des populations en termes d’infrastructures et de services urbains. Au-delà de la pertinence du téléphérique en tant que moyen de transport et d’amélioration de la mobilité des habitants à bas revenus des favelas, ce dernier entre en conflit avec d’autres revendications en termes d’infrastructures publiques. Avec autant de force symbolique, ce qui semble le plus revendiqué avant le téléphérique, c’est justement ce qui est le moins visible : l’implantation d’un réseau d’assainissement.

Si les téléphériques n’ont pas l’ambition d’être un transport collectif répondant aux besoins de mobilité des habitants à l’échelle de la ville, cette étude de cas prend tout son sens car elle nous permet d’appréhender les contradictions inhérentes au type de gestion et de fabrication de l’espace urbain adopté à Rio de Janeiro - en même temps qu’elle nous permet une première incursion dans des territoires de populations à bas revenus. L’analyse des téléphériques nous oblige à percevoir d’autres éléments de la ville attractive, mais qui ont des impacts sur la justice socio-spatiale : les programmes de pacification des favelas, l’exploitation touristique des favelas, les expropriations d’habitants des favelas (par la force ou par le marché, ce que les Brésiliens appellent les « expropriations blanches »).

### **2.1) L’implantation des téléphériques sur fond de programme de « pacification » ou le retour de l’État dans les favelas**

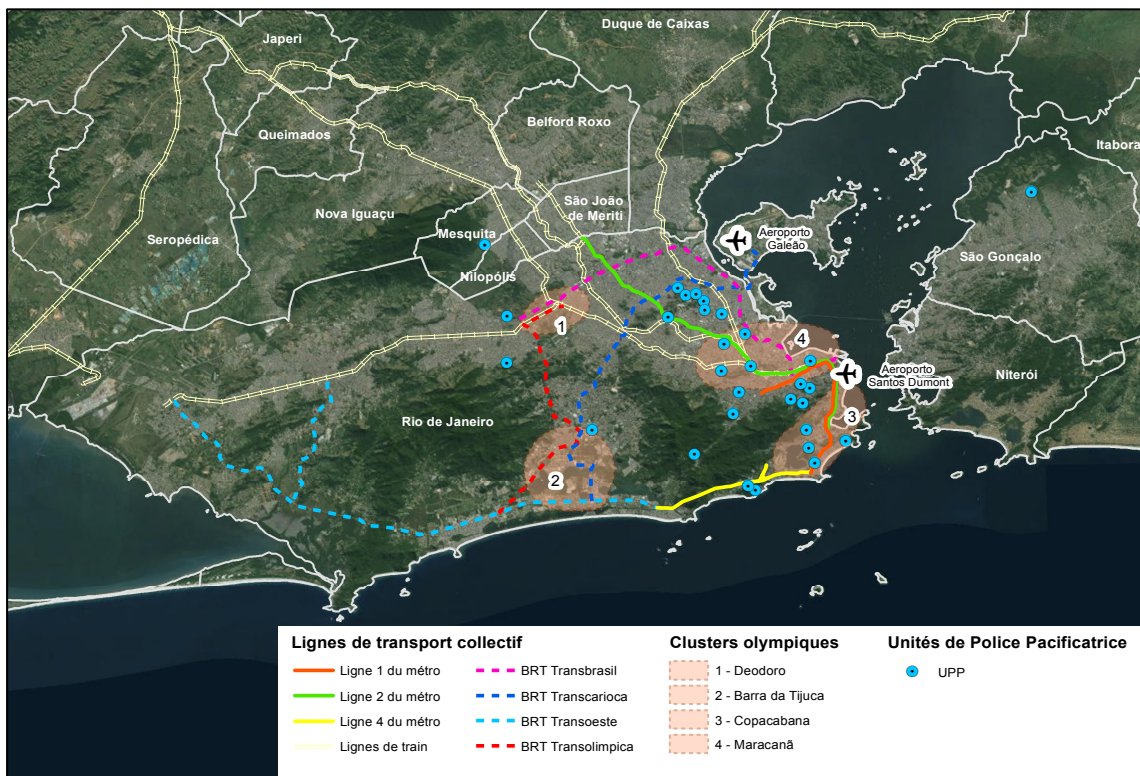
Depuis l’instauration de la première UPP en 2008, dans la favela de Santa Marta (zone Sud), la ville de Rio de Janeiro compte, fin 2014, 36 favelas « pacifiées », soit au total un effectif de 9 543 policiers répartis dans 36 UPP<sup>160</sup>. Il s’agit d’un retour des pouvoirs publics dans des territoires abandonnés par les gouvernements antérieurs, et dans lesquels ces derniers n’avaient plus le contrôle. Les UPP surgissent en pleine période de

---

<sup>160</sup> Voir le site du gouvernement de l’État de Rio de Janeiro : [http://www.upprj.com/index.php/o\\_que\\_e\\_upp](http://www.upprj.com/index.php/o_que_e_upp), consulté le 30/11/2014.

construction de la ville attractive et d'accueil de méga-événements et cela se voit spatialement. En effet, les favelas « pacifiées » sont majoritairement localisées dans le Centre, la Zone Sud et autour des « clusters olympiques » et zones en cours de valorisation (voir carte 14).

**Carte 14 - Localisation des UPP et clusters olympiques dans la municipalité de Rio de Janeiro**



Source : Élaboration propre

Cela fait sens puisque la question de la sécurité est un thème important pour la FIFA et le CIO qui ont montré à plusieurs reprises de vives inquiétudes à ce sujet. Pour certains auteurs, le programme de « pacification » répond aux besoins spécifiques de la ville entrepreneuriale. Selon Sanchez et Broudehoux (2013), citant le cas de Providência, le « retour de l'État » à travers les UPP s'expliquerait car le trafic de drogue et les violences représentaient un risque pour la transformation de la zone en pôle récréotouristique et pour la valorisation immobilière en cours.

Selon Freeman (2012), le gouvernement de l'État de Rio avait promis 40 UPP pour la coupe du Monde 2014 et 100 pour les JO 2016. Selon l'auteur, derrière le discours de la lutte contre le trafic de drogue, la pacification sélective des favelas est une composante nécessaire des stratégies d'accumulation du capital en permettant de dynamiser la

spéculation immobilière et de faire entrer des zones entières de la ville dans le commerce formel. Il conclut : « *The state is finally asserting its monopoly of legitimate violence in territories that have been largely ignored by public power from their first inhabitation [...] Instead of being a strategy for the whole city, the UPP initiative is a security strategy dictated by the needs of the games, construction companies, real estate interests and those who see favelas as potential markets* » (Freeman, 2012, p.121). En ce sens, il convient d'être particulièrement attentif au fait que les UPP répondent également à un besoin du marché immobilier et de la spéculation immobilière, non seulement dans les favelas mais dans les territoires alentours qui prennent de la valeur grâce au sentiment de sécurité, liés aux UPP. De plus, l'UPP peut être assimilée à la concrétisation de la domination culturelle et économique des pouvoirs publics sur des territoires marginalisés<sup>161</sup> et représente à de nombreux égards une oppression violente des habitants des favelas. Notre interlocuteur de l'Institut Raízes em Movimento nous dit : « *Une chose intéressante à remarquer c'est que toutes les stations de téléphériques situées sur des sommets ont une UPP à côté. Chaque station a une UPP, sauf celle de Baiana. La station de téléphérique a été faite dans une logique de sécurité publique et de symbole pour la ville, pas dans une logique de transport public de masse* » (Alan Brum Pinheiro, Institut Raízes em Movimento, entretien du 15/10/2013). L'importance symbolique de l'UPP comme un retour des pouvoirs publics sur ces territoires est partagée par un interlocuteur de l'AMTU : « *Je ne sais pas si tu as suivi l'occupation militaire du Alemão. C'est une scène de combat, de l'armée, des bandits qui fuient la police, des centaines d'hommes qui fuient... A Rio de Janeiro, le téléphérique va bien au-delà de la question du transport. C'est quelque chose de symbolique, la même chose que l'ascenseur de Cantagalo, à Ipanema, qui a la même fonction, celle d'occuper, socialement parlant, ces aires de populations à bas revenus* » (Waldir Peres, Superintendant de l'AMTU/SETRANS, État de Rio de Janeiro, entretien du 03/08/2012).

Les trois projets de téléphériques de notre étude de cas se situent dans des favelas occupées par des UPP. Providência a été occupée par la police en mars 2010 durant le

---

<sup>161</sup> L'argument principal de l'instauration des UPPs est évidemment la lutte contre le trafic de drogue. Cependant, l'observation des faits de 2010 à 2015, ne permet pas de conclure à un succès des UPPs en ce sens. Au mieux, les mouvements et la violence du trafic de drogue se sont déplacés sur le territoire municipal ou sur celui de la RMRJ. Au pire, et c'est souvent le cas, le trafic perdure sauf que les habitants doivent désormais faire face à deux violences : celle des trafiquants et celle de la police. Les UPPs sont responsables de nombreux assassinats d'habitants, souvent arbitraires et toujours impunis.

*World Urban Forum* des Nations Unies pour permettre l'installation d'une UPP un mois plus tard. La favela de Rocinha a été occupée par les forces armées le 13 novembre 2011 et l'UPP ne s'est installée qu'en septembre 2012. Cette présence prolongée du BOPE (Bataillon d'Opérations Policières Spéciales), forces spéciales de la police militaire, avant l'installation de l'UPP, reflète le fait que la « pacification » est plus ou moins aisée selon la favela. L'implantation d'UPP dans le complexo do Alemão semble avoir été plus complexe. Le 28 novembre 2010, le BOPE et les forces armées brésiliennes ont réalisé une opération visant à prendre le contrôle du complexo do Alemão. Une fois les trafiquants chassés ou emprisonnés, 8 UPPs ont été installées<sup>162</sup>, bien que l'armée ait dû rester en renfort pendant de longs mois et demeure toujours fréquemment envoyée sur ces territoires. Au total, 1 350 policiers du programme de pacification sont mobilisés pour le complexo do Alemão. La « solution téléphérique » a émergé dans ce contexte de stratégie de ville attractive, d'accueil de méga-événements et d'implantation d'un programme de pacification des favelas. Le Metrocable mis en place à Medellin en Colombie en 2004 pour faciliter la connexion de zones difficiles d'accès avec la ville, a largement servi de référence aux pouvoirs publics cariocas. Le tableau 23 reprend les éléments principaux des trois téléphériques étudiés.

**Tableau 23 - Présentation comparative des projets de téléphériques à Rio de Janeiro**

Téléphérique	Localisation	Coût	Extension/ Stations	Implantation
Complexo do Alemão	Zone nord de Rio de Janeiro (relativement proche du centre)	R\$ 210 millions	3,5 km (5 stations)	Inauguré le 7 juillet 2011
Morro da Providência	Zone portuaire de Rio de Janeiro (proche du centre-ville et au cœur du projet Porto Maravilha)	R\$ 75 millions	0,721 km (3 stations)	Inauguré le 2 juillet 2014
Rocinha	Zone sud de Rio (proche des plages d'Ipanema et de Leblon)	R\$ 700 millions	2,5 km (N/I)	Phase de projet

Source : Rocinha.org (2013); SETRANS, 2011; Louzas, 2013; Lisboa, 2014.

<sup>162</sup> Voici le détail des UPPs installées: 20<sup>ème</sup> UPP Fazendinha, 21<sup>ème</sup> UPP Nova Brasília, 22<sup>ème</sup> UPP Morro do Adeus/ Morro da Baiana, 23<sup>ème</sup> UPP Morro do Alemão/Pedra do Sapo, 24<sup>ème</sup> UPP Morro do Sereno/ Morro da Fé, 25<sup>ème</sup> UPP Morro da Chatuba /Morro da Caixa D'Água, 26<sup>ème</sup> UPP Parque Proletário et 27<sup>ème</sup> UPP Vila Cruzeiro.

## **2.2) Le tourisme des favelas**

L'objectif principal des programmes de pacification n'est pas le tourisme, mais dans les territoires où il y a des UPP, ces dernières favorisent le tourisme. En 1992, une délégation internationale du Sommet des Nations Unies sur l'environnement aurait visité la favela de Rocinha, à l'époque réputée pour être le plus grand bidonville du continent latino-américain. Depuis la naissance de ce nouveau genre de tourisme, notamment par le biais de visites guidées, le tourisme des favelas s'est fortement développé et de façon beaucoup plus intense depuis le programme de « pacification » des favelas.

L'industrie touristique locale, qui l'a bien compris, exploite l'attrait que les touristes nourrissent pour ces expériences jugées exotiques. Avec une connotation plus négative, cette quête d'une expérience authentique de la pauvreté urbaine est souvent assimilée à un voyeurisme malsain. Les visites de favelas seraient devenues en 2013 l'une des attractions touristiques les plus en vogue à Rio de Janeiro avec 40 000 visiteurs chaque année (Rodrigues 2014). Nos recherches de terrain, conduites de 2011 à 2014, montrent que les résidents des favelas ressentent des sentiments partagés entre la conscience d'un certain potentiel économique offert par le développement touristique et la méfiance envers les formes de tourisme qui se développent. Plusieurs se sentent offusqués par l'attitude des visiteurs qui entrent dans les favelas et photographient les habitants sans leur demander leur avis ou encore restent à l'intérieur des bus climatisés (et désormais dans des téléphériques parfois) renforçant cette dimension « zoologique » de la façon de visiter. Dans la sous-section suivante, nous explorons les impacts du téléphérique en termes de mobilité pour les habitants concernés.

## **2.3) La pertinence du téléphérique comme option de mobilité pour les favelas : fréquentation, accessibilité et conformité avec le système de mobilité des favelas**

### *2.3.1) Le téléphérique, un moyen de transport adapté aux favelas ?*

Le téléphérique du Complexo do Alemão fonctionne depuis 2011 et nous apporte quelques éléments de réponse quant à la pertinence de ce mode de transport pour les habitants de favelas – tout du moins avec une structure physique et géographique similaire à celle du Complexo. En termes de fréquentation, il n'a jamais atteint l'objectif de 30 000 passagers par jour, qui semble avoir été fixé en se basant sur les données du



métrocable de Medellín qui transporte effectivement ce nombre de personnes/jour (Leibler et Brand, 2012). Aucune étude en termes de fréquentation n'est disponible auprès des pouvoirs publics de Rio de Janeiro concernant le téléphérique du Complexo do Alemão, incitant à penser que l'objectif affiché s'est basé arbitrairement sur le cas de Medellín.

Nos calculs, se basant sur les dates de commémorations officielles des 2 et 6 millions de passagers transportés (Gouvernement de l'État de Rio de Janeiro, 2012 ; 2013), montrent une fréquentation largement inférieure à ce qui avait été annoncé. De fait, entre la date d'inauguration du téléphérique (07/09/2011) et la date de commémoration des 2 millions de passagers (19/04/2012), soit 249<sup>163</sup> jours, le téléphérique du Complexo do Alemão a transporté en moyenne 8000 passagers par jour. Le même calcul entre la date d'inauguration et la célébration des 6 millions de passagers (07/06/2013), soit 615<sup>164</sup> jours, donne une moyenne de 9 700 passagers par jour. Il convient de souligner que le téléphérique fonctionnait au départ de 08h00 à 21h00 du lundi au vendredi et de 10h00 à 18h00 les samedis. Par la suite, à partir de fin 2011, les horaires de fonctionnement ont été étendus : de 05h00 à 21h00. En termes absolus, le nombre de passagers est loin de l'objectif initial de 30 000 passagers par jour.

L'un de nos deux informateurs du téléphérique de l'entreprise SuperVia au Complexo do Alemão affirme : « *Sur internet [sur le site de SuperVia] le nombre de passagers quotidiens est à 12 000, mais nous avons perdu beaucoup de clients quand le tarif différencié pour les touristes est passé à 5 RS. Nous sommes alors retombés à une fréquentation se situant autour de 9000 personnes par jour* » (Entretien avec deux membres de SuperVia travaillant pour le système de téléphérique au Alemão, le 15/08/2013). Si nous prenons en compte le fait qu'une forte proportion d'utilisateurs sont des touristes, nous pouvons affirmer que le téléphérique du Alemão bénéficie à environ 10 % de la population du Complexo do Alemão. Les touristes représenteraient entre 20 et 30 % de la fréquentation en semaine et autour de 60 % le week-end (TV Folha, 2013 ; Entretien avec deux membres de SuperVia travaillant pour le système de téléphérique au Alemão, le 15/08/2013).

---

<sup>163</sup> Entre ces deux dates, il y a 287 jours, auxquels nous avons retiré les dimanches, jour où le téléphérique ne fonctionne pas.

<sup>164</sup> Entre ces deux dates, il y a 707 jours, auxquels nous avons soustrait les dimanches.

Tout d'abord, comme nous pouvons le voir sur la figure 11, le problème de fréquentation du téléphérique du Alemão est avant tout structurel car les stations, outre celle de Bonsucesso, sont toutes situées sur les sommets des mornes, ce qui rend le système moins pertinent, moins attrayant et surtout moins accessible pour les populations qui habitent au milieu des morros : « *toutes les stations sont situées en haut du morro, donc les personnes qui habitent ici où je suis, d'ici jusqu'en bas, personne ne monte pour prendre le téléphérique, et si tu regardes la population du Alemão dans son ensemble, la grande majorité des habitants se situent à un niveau bien inférieur à celui des stations* » (Alan Brum Pinheiro, Instituto Raízes em Movimento, entretien du 15/10/2013). Sur la prise de vue du trajet entre un sommet et un autre (figure 11), on s'aperçoit qu'un grand nombre de résidents situés dans les vallons du Complexo do Alemão, n'ont pas un accès facile aux stations du système. Il s'agit d'une différence fondamentale avec le Metrocable de Medellín qui, au contraire, dispose de plusieurs stations au long d'un trajet s'étendant sur le flan d'une même colline, de façon plus linéaire.

Le téléphérique est également jugé peu pratique et accessible pour les personnes à mobilité réduite comme les handicapés physiques et les personnes âgées, tant par le fait de devoir monter plusieurs centaines de marches d'escaliers pour atteindre une station que par le propre fonctionnement du système (le téléphérique ne marque pas d'arrêts aux stations, mais ralentit seulement, ce qui rend difficile l'embarquement de personnes à mobilité réduite). D'autres sont réticents à l'idée de voyager « suspendus à des fils », d'autant que le système ne fonctionne pas quand il vente trop fort.

**Figure 11 - Le téléphérique surplombant le Complexo do Alemão d'une station à l'autre. Au loin la prochaine station. En bas, une grande majorité des habitants sont localisés à un niveau inférieur aux stations**



Source : Daniel Marengo (15/02/2012- Folha Express. Disponible sur: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/04/1269183-tarifa-do-teleferico-do-complexo-do-alemao-sobe-de-r-1-para-r-5.shtml>) (consulté le 29/06/2015).

L'un de nos interlocuteurs responsable de l'exploitation du téléphérique (SuperVia), nous a affirmé, que selon une enquête interne, seulement 5 % des personnes interrogées nourrissent une inquiétude ou une peur du système en soi, mais qu'en revanche, environ 80 % des personnes qui sont apeurées par le téléphérique le sont en raison de la hauteur (Deux membres de SuperVia travaillant pour le système de téléphérique au Alemão, entretien du 15/08/2013).

La pertinence du projet de téléphérique est également remise en cause en tant que solution de transport à Rocinha, déjà doté de plusieurs routes asphaltées, et on explique encore moins bien qu'au Complexo do Alemão la nécessité du téléphérique, généralement utilisé pour les sites difficiles d'accès. À Rocinha et au Complexo do Alemão, une grande majorité des habitants dépendent des mototaxis et/ou des vans, solutions alternatives se développant notamment depuis les années 2000 – qui apparaissent plus adaptées au transport de course, de poussettes ou d'autres objets plus encombrants (matériaux, déchets, etc...). Le projet de Rocinha, se basant sur le succès plus que relatif

du téléphérique du Complexo, est souvent jugé trop coûteux, cher à entretenir, non adapté aux besoins de la favela.

Carlos Toledo insiste sur l'importance de bien comprendre le système de mobilité propre à la favela (qui se base amplement sur la marche à pied) et les particularités de son réseau urbain avec ses « becos » (impasses ou ruelles étroites) et sa trame viaire resserée (Carlos Toledo, architecte responsable de l'élaboration du « plan Directeur Socio-Spatial de Rocinha », entretien du 17/10/2013). Selon lui, le téléphérique présente généralement une distance trop grande entre les différentes stations pour qu'il soit adapté aux réalités du système de mobilité des favelas.

Certains résidents et urbanistes pensent que le plano inclinado (ou funiculaire) est une alternative souhaitable et avantageuse. De fait, le « plan incliné » remporte un certain succès dans les communautés où il a été implanté, comme à Pavão-Pavãozinho et Santa Marta. Manoel Ribeiro, de l'Institut des Architectes du Brésil (IAB) dit à ce propos : *« Tandis que le téléphérique conduit les passagers directement aux points d'accès au transport de masse (comme au Alemão), il retire les gens des rues et perturbe l'importance des points commerciaux traditionnels, localisés le long des anciens flux. Le plan incliné contourne toutes ces limites »* (Ribeiro, 2013). Le système de funiculaire est moins coûteux et permettrait le transport de charges moyennes (matériaux de construction, déchets domestiques, urgence médicale) que le téléphérique exclut. Selon Carlos Toledo, même sous forme de tronçons dispersés stratégiquement à travers la favela, le funiculaire demeure une option plus adaptée au système de mobilité de la favela.

Cependant, la question des expropriations est présente tant dans le cas des téléphériques que dans l'implantation d'un funiculaire (qui provoquerait également des expropriations de par son empreinte au sol). L'enjeu n'est pas d'être contre tel ou tel projet par le simple fait qu'il puisse provoquer des expropriations. Dans une structure urbaine de favela, cela reviendrait à s'opposer à n'importe quelle infrastructure urbaine qui viendrait améliorer la vie des habitants. Selon notre interlocuteur du mouvement *Raízes em Movimento*, tout dépend de la façon dont est réalisée l'expropriation. Selon lui, les personnes expropriées pourraient être relogées dans la favela si l'on prenait en compte

les relations familiales et les terrains disponibles<sup>165</sup>. L'expropriation en soi ne serait pas forcément un problème si toutes les formes d'indemnisation ou de relogement étaient justes. Reste à savoir ce qui est juste.

D'autres modes de transport, comme les mototaxis ou les vans privés sont encore largement privilégiés pour les déplacements car ils apparaissent également mieux adaptés au transport de charges moyennes. Ces modes de transport ont conquis une grande popularité auprès des populations locales au fil du temps (l'habitude expliquant également leur attachement) car ils permettent certainement de couvrir plus minutieusement le maillage viaire existant et constituent aussi une source de revenus pour les habitants à l'instar du trafic incessant des « motoqueiros ». Il ne faut également pas oublier que, dans le cas de Rocinha par exemple, les voies principales, asphaltées, permettent également à plusieurs lignes de bus, ou de vans, d'atteindre des populations, y compris dans des zones déjà élevées.

À l'instar de la commission des habitants de Rocinha, Vidigal e Chácara do Ceú, le choix d'implanter un téléphérique est remis en question car il est généralement utilisé pour les sites difficiles d'accès. Deux membres de la commission, Denis Neves et Davison Coutinho, respectivement, donnent leur avis : « *Pourquoi mettre un téléphérique là où il y a accès avec d'autres moyens de transport ?* » et « *Rocinha demande de l'assainissement, l'ouverture (élargissement) de rues et des logements dignes* » (Rodrigues, 2014).

Dans le morro da Providência, malgré l'implantation du téléphérique, une voie pour des véhicules de petite taille, a également vu le jour et permet d'accéder presque jusqu'au sommet de la favela. Outre les motos, qui peuvent l'emprunter, « la motovia » permet le passage de tricycles motorisés de la COMLURB<sup>166</sup> et permet ainsi le ramassage des déchets (voir figure 12).

---

<sup>165</sup> Sans forcément avoir des terrains disponibles, l'une des caractéristiques des habitations de favelas est de laisser le toit de forme plate avec l'infrastructure nécessaire pour éventuellement construire un étage de plus (quand la famille s'agrandit). C'est ce que l'on appelle le « puxadinho ».

<sup>166</sup> *Companhia Municipal de Limpeza Urbana* (« Compagnie Municipale de Propreté Urbaine »).

**Figure 12 - Infrastructures de mobilité au morro da Providência. "Motovia" en construction (à gauche) et escaliers en construction (à droite) (août 2012)**



Source : Photos réalisées par l'auteur lors d'une visite de terrain le 24/08/2012

Le téléphérique de Providência, s'inscrivant au sein d'une série d'autres investissements d'urbanisation (du programme « morar carioca »), s'accompagne donc d'investissements jugés utiles par la population. Outre la motovia, on observe à Providência la construction d'escaliers, qui relèvent d'une certaine prise en compte du mode de mobilité des habitants des favelas, où la marche à pied est importante (voir figure 12). Tout en reconnaissant que le téléphérique servira à une partie de la favela, une interlocutrice du Morro da Providência nous a confié : « *si déjà ils amélioreraient nos montées de la favela... du goudron sur les versants. La piste c'est le plus important* » (Leader communautaire et habitante de Providência, ex-chef de file du mouvement d'opposition au téléphérique, entretien du 01/11/2012).

### 2.3.2) *Le téléphérique : solution de mobilité locale ou projet touristique ?*

L'exemple du téléphérique du Complexo do Alemão qui ne semble pas répondre aux besoins de mobilité d'une grande partie de la population de celui-ci, nous incite à revenir sur la dimension touristique du téléphérique. Certains pensent que la localisation du système, la qualité de son design et la présence d'une signalétique trilingue



(portugais, anglais et espagnol) ne laisse pas de doute sur les objectifs touristiques du téléphérique. La hausse du prix du ticket pour les non-résidents quelques mois après l'inauguration du téléphérique au Alemão, passant de 1 à 5 R\$, bien au-delà des tarifs de transport en commun en vigueur est une preuve que SuperVia cible une clientèle plus aisée. Selon le député Gilberto Palmares, cette politique pénaliserait les gens qui travaillent au Complexo do Alemão sans y résider et limite également l'accès des proches des résidents locaux, pour qui le coût de transport pour une simple visite est prohibitif (DOERJ, 2013). Au Complexo do Alemão, d'autres travaux ont été menés à bien dans un souci d'attractivité touristique : le réaménagement de la Praça do Terço et la construction d'une bibliothèque et d'un cinéma sont perçus comme une intervention de marketing, vitrine des investissements publics dans les quartiers pauvres de la ville. En ce qui concerne le téléphérique du morro da Providência, l'intérêt touristique est majeur, le sommet de la favela ayant vocation à devenir un « musée à ciel ouvert ». Pour Rosiette (Leader communautaire et habitante de Providência, ex-chef de file du mouvement d'opposition au téléphérique, entretien du 01/11/2012), cela est clair : « *Le téléphérique, c'est pour les touristes* ». Elle nous relate, qu'après 20 ans d'occupation du territoire par les trafiquants puis après sa reconquête par l'UPP, les habitants sont désormais soumis à l'invasion des touristes.

Aux yeux des gouvernements locaux, les objectifs d'attractivité urbaine et touristique ne sont pas incompatibles avec le développement local et l'amélioration des conditions de vie. Le gouvernement de l'État de Rio de Janeiro persiste ainsi à voir le téléphérique du Alemão comme une : « *référence touristique et logistique de la ville, contribuant à l'insertion et à la transformation sociale*<sup>167</sup> ».

Pourtant, certaines critiques faites aux téléphériques tendent à dire que le type de tourisme qui se développe avec le transport par câble n'est pas favorable à la favela, à l'instar de Carlos Toledo (architecte, entretien du 17/10/2013), pour qui le tourisme des favelas ne se justifie que s'il existe une véritable interaction entre le touriste et l'habitant. En effet, cette infrastructure, en permettant aux touristes de visiter la favela du haut des airs, et donc potentiellement de ne jamais y poser les pieds, limite le développement du commerce local et le contact avec la population locale. Le téléphérique renforcerait en outre la dimension voyeuriste de ce type de tourisme en

---

<sup>167</sup> Traduction propre. Page officielle du téléphérique du Complexo do Alemão sur le site du Gouvernement de l'État de Rio de Janeiro. Consulté le 07/07/2014 sur : <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=1400242>.

forçant les habitants à une exposition non consentie sur le mode du jardin zoologique : par exemple, lorsqu'un résident qui fait un barbecue sur son toit, étend son linge ou fait voler un cerf-volant et que des touristes immortalisent ces scènes depuis la cabine de téléphérique.

Le téléphérique du Morro da Providência n'étant toujours pas en fonctionnement (il a pourtant été inauguré en juin 2014) en juin 2015, les résultats quant à ce mode de transport pour la mobilité des habitants de Rocinha sont limités. En revanche, dans les trois cas étudiés, le téléphérique est critiqué car il serait responsable, en partie, de la non-concrétisation d'autres investissements qui apparaissent prioritaires aux yeux des populations.

#### **2.4) Les téléphériques : au service des populations à bas revenus ou de la ville attractive ?**

*« Rocinha ne veut pas que les personnes voyagent au-dessus de la favela, tant que les habitants continuent à vivre et à marcher dans la boue et partageant les impasses et ruelles avec l'obscurité, les déchets et les rats » (Davison Coutinho, cité par Rodrigues, 2014)*

Il convient de revenir sur le contexte dans lequel s'insèrent ces téléphériques. Les trois systèmes sont issus de programmes d'investissements plus vastes, dont certains volets semblent avoir été oubliés. Aussi, bien plus que le téléphérique en-soi, le problème ce sont d'autres revendications d'habitants qui critiquent le fait que les pouvoirs publics ont terminé le téléphérique en laissant de côté d'autres investissements qui leur paraissent prioritaires (assainissement, améliorations viaires).

Le téléphérique du Alemão ne représente que 210 millions de R\$ du total du PAC-1 (900 millions de R\$) qui prévoyait par exemple l'élargissement d'une voie principale sur ces 2,5 km. Selon Alan Brum Pinheiro, seulement 300 mètres de cette voie ont été urbanisés et d'autres projets du PAC-1 tels que l'assainissement n'ont pas été conformes à ce qui avait été annoncé : *« même pas la moitié du Alemão est dotée d'assainissement »* (Alan Brum Pinheiro, Instituto Raízes em Movimento, entretien du 15/10/2013). D'une façon générale, la distance entre les téléphériques et l'espace terrestre où se trouvent les habitants des trois territoires analysés ici est autant symbolique que matérielle, car les systèmes de transport par câble semblent aller de pair



avec une négligence de solutions qui pourraient se développer au sol. On pense par exemple à la question des infrastructures viaires dont la grande majorité des habitants dépendent pour se déplacer et maintenir le lien social. L'expérience du Alemão démontre que le téléphérique a été priorisé au détriment d'autres travaux d'urbanisme et de services essentiels prévus dans le PAC-1 tels que l'ouverture de nouvelles voies carrossables ou l'élargissement de voies existantes, la construction d'une structure viaire intégrée et d'un réseau d'escaliers bétonnés avec impasses pavées qui n'ont pas vu le jour.

Cette négligence à réaliser de nombreuses infrastructures prévues dans les projets dans lesquels s'insèrent les téléphériques vient renforcer la suspicion des habitants : « les investissements nous sont-ils vraiment destinés ? ». De fait, la rapidité de la construction du téléphérique contraste avec l'abandon d'autres objectifs. Le manque de planification peut être volontaire et/ou peut traduire l'urgence des processus de la ville attractive, contrastant, semble-t-il avec d'autres expériences : « *La proposition à Medellín, c'est un plan de développement durable réel. C'est un plan de dix ans dans lequel le téléphérique est seulement un élément. Il y a toute une planification d'arrivée des équipements, et ce n'est pas une façon électoraliste du type 'on va tout faire maintenant n'importe comment, sans discuter', parce que il y a des élections en 2010...* » (Alan Brum Pinheiro, Instituto Raízes em movimento, entretien du 15/10/2013).

Le PAC-1 dans la favela de Rocinha a également laissé de nombreux travaux inachevés, et d'autres complètement laissés sur le papier. À l'heure où le gouvernement veut lancer le PAC-2 à Rocinha, un certain nombre de représentants d'associations et comités locaux s'inquiètent : « *Le PAC-1 prévoyait beaucoup de choses, et peut être 65 % de ce qui était prévu a été réalisé, mais en termes d'assainissement, ils n'ont rien fait* » (José Martins de Oliveira, entretien du 12/09/2013). Il ajoute : « *Même si il y a de l'assainissement dans le PAC-2, nous ne pouvons pas y croire parce que le PAC-1 a laissé derrière lui tout l'assainissement qu'il fallait faire, une crèche inachevée (travaux à l'arrêt depuis 2010), un marché populaire pour lequel ils ont détruit une église... aujourd'hui, il n'y a pas de marché, et pas d'église* » (José Martins de Oliveira, entretien du 12/09/2013).

Il semble pertinent de relever le fait qu'il se produit une véritable rupture entre la planification pré-événement et la planification post-événement. Luiz Carlos Toledo

avait réalisé le plan d'urbanisation de Rocinha (sur dix ans) sur lequel le PAC-1 s'est basé au départ et qui ne prévoyait pas de téléphérique. La priorité donnée au téléphérique au sein du PAC-2, alors que des travaux essentiels du PAC-1 n'ont toujours pas été réalisés plus de 5 ans après le début des travaux, montre bien une rupture entre les processus de planification de moyen et long terme, et la planification rapide liée aux exigences de la ville attractive. C'est pour cette raison que les habitants s'opposent au téléphérique, qu'ils ont rebaptisé « telefante » à Rocinha (figure 13), pour dénoncer ce futur « éléphant blanc » - d'autant plus que le téléphérique devra consommer la moitié des investissements prévus dans la phase du PAC-2.

**Figure 13 - Un militant et leader communautaire affiche les raisons de refuser le "telefante" lors de la campagne hebdomadaire de tractage contre le téléphérique**



Source : © Guilherme Chalita

En arrière-plan de la figure 13, on observe une passerelle signée Oscar Niemeyer qui est souvent critiquée en tant que projet cosmétique cachant le manque d'investissement en assainissement. Cette passerelle remplace une ancienne passerelle qui était vétuste.

Bien que l'accès à l'eau potable et à un service d'assainissement aient été identifiés comme des besoins prioritaires par de nombreux représentants communautaires et ONG locales (dont *SOS Rocinha* ou *Rocinha Sem Fronteiras*), seule une infime partie de

l'enveloppe dépensée pour le PAC-1 y aurait été consacrée. Le PAC-1 aurait non seulement omis d'assainir le canal du Vallon, un égout à ciel ouvert qui chemine au cœur de la communauté, mais il aurait aussi laissé de nombreux projets inachevés (comme un marché populaire qui est devenu un stationnement), les rendant tout à fait inutilisables et représentant, selon les habitants, un gaspillage de fonds précieux. Un projet de funiculaire demeure lui aussi inachevé, alors qu'un marché populaire n'a jamais vu le jour. En période de fortes pluies, le fiasco du PAC-1 devient flagrant, alors que plus de 6000 familles sont soumises à des conditions sanitaires déplorables. Plusieurs résidents interviewés accusent le PAC-1 d'avoir donné jour à des projets « photogéniques » servant à embellir l'interface entre le quartier défavorisé et la ville formelle, dont le complexe sportif et la nouvelle passerelle, dessinés par l'architecte de renommée internationale Oscar Niemeyer, érigés à l'entrée de la favela.

L'analyse de la « réforme de 2010 » ainsi que des questions de capacité et de qualité de service du réseau de BRT ou du système de transport par bus dans son ensemble, nous a permis d'identifier, de façon transversale dans ce chapitre, la bienveillance des pouvoirs publics envers les intérêts des consortiums exploitant le système. Cette première étude de cas a montré que la préservation des intérêts des entreprises peut avoir des conséquences négatives sur la mobilité des habitants à bas revenus. Les résultats présentés sur l'efficacité du système de BRT sont plus mitigés que le laisse entendre l'expression « révolution des transports ». La deuxième étude de cas a illustré clairement la tension voire la dichotomie entre la construction de la ville attractive (et de ces objectifs touristiques, immobiliers, etc.) et les besoins des habitants des favelas pour qui il semblerait que l'assainissement représente la priorité. L'exemple du téléphérique du Complexo do Alemão, qui transporte moins de 10 % de la population concernée, est la preuve qu'il s'agit, pas forcément d'un point de vue symbolique, mais du moins en termes de transport, d'un projet de faible ampleur à l'échelle du Complexo et plus encore à l'échelle de la ville.

Que ce soit à travers l'exemple des téléphériques (qui ont un impact moindre en termes de passagers transportés par rapport aux BRT) ou à travers l'exemple de l'implantation du réseau de BRT dans un contexte de changements politico-institutionnels, les améliorations promises par la « révolution des transports » ne semblent pas se confirmer. Les téléphériques ne transportent pas un nombre significatif d'habitants et viennent éclipser d'autres revendications pressantes tandis que le réseau de BRT, à

l'instar du BRT Transoeste, est saturé à sa naissance, présente des problèmes d'exploitation et de dégradation rapide de ces infrastructures.

Ce chapitre visait à illustrer les contradictions des méga-événements avec des éléments de remise en cause, ou tout du moins polémiques, des impacts de la « révolution des transports » sur la réduction des injustices socio-spatiales. Certains faits, comme la hausse des titres de transport au-dessus de l'inflation, les coupes de lignes dans une logique de rationalisation du système, traduisent le fait que le poids des alliances et des intérêts en jeu dans la « révolution des transports », reproduit *in fine* un schéma historiquement injuste de répartition des bénéfices en termes de mobilité. Dans le chapitre suivant, nous creusons cette idée au-delà du réseau de BRT et des trois téléphériques, pour fournir une remise en cause de la « révolution des transports » en diverses échelles et en mobilisant les différents critères de la grille de lecture de la justice présentée au chapitre 2. Les discours sur les améliorations du transport collectif cachent à la fois le maintien d'un modèle de mobilité basé sur la route et la permanence de coalitions d'intérêts qui appliquent une logique libérale à la gestion des transports. La « révolution des transports » comporte des injustices socio-spatiales car elle répond en partie à la logique de la ville attractive.

## Chapitre 6 : La « révolution des transports » et le maintien d'un modèle de transport basé sur la route : impacts différenciés à travers différents critères de justice

Ce chapitre conclusif a pour but de poursuivre la réflexion sur la « révolution des transports » pour, d'une part, fournir une synthèse des impacts différenciés des projets de transports en termes de justice socio-spatiale à l'échelle de la RMRJ et de la municipalité de Rio de Janeiro, et, d'autre part, d'analyser les conséquences de cette « révolution des transports » sur les populations à bas revenus dans ce contexte néolibéral de fabrique et gestion de l'espace urbain.

Étant donné la position socio-spatiale des individus est déterminante dans la perception des impacts, un dirigeant d'entreprise de transport ne fera sans doute pas, dans son discours, référence (implicitement) au même critère de justice qu'un habitant exproprié par un projet de transport. Il est fort probable également que les deux ne parlent pas de la même échelle. Nous avons identifié une première coalition d'intérêts entre le pouvoir municipal et les entreprises de bus. En revanche, un habitant exproprié de force, qui n'a pas coopéré et qui n'a reçu aucune indemnisation n'aura pas forcément les mêmes intérêts ni les mêmes revendications que celui d'une autre favela qui souhaitait partir et pour qui l'expropriation n'a pas été si mauvaise (et par voie de fait l'indemnisation non plus). Les différentes trajectoires nous permettent toutefois d'identifier une certaine homogénéité nous permettant de monter en généralité. Par exemple, une bonne partie des habitants expropriés par des projets de transport sont relogés en périphérie lointaine.

Dans un premier point, l'objectif est de fournir des résultats généraux sur les impacts de la « révolution des transports » à l'échelle métropolitaine et de la ville de Rio de Janeiro en termes de justice socio-spatiale et de mobilité urbaine. Une première sous-section s'attache à décrire l'absence de prise en compte de la dimension métropolitaine dans la « révolution des transports », dont les projets et ressources, comme les compétitions sportives des grands-événements, se concentrent au sein du territoire de la municipalité de Rio. La faiblesse des actions pour remédier à la sous-exploitation et à la mauvaise qualité du système de trains de banlieue vient amplifier cette lacune du transport collectif métropolitain. Dans une deuxième sous-section, le diagnostic concerne l'échelle de la municipalité de Rio de Janeiro à travers la question de savoir si la

« révolution des transports » possède une vision de long terme accompagnant le développement de la ville ou si elle est plutôt un moyen de combler le déficit d'investissements des dernières décennies. Dans une troisième sous-section, nous présentons de nouvelles infrastructures viaires qui sont toujours situées dans les zones valorisées. Dans une quatrième sous-section, nous argumentons que la permanence du modèle routier de mobilité se fait au profit des classes moyennes et aisées et produit des injustices à partir de mécanismes de différenciations de classe par le mode de transport et la localisation géographique.

Un deuxième point - après ce diagnostic général des projets de transport et de leurs effets sur la crise de la mobilité et sur les iniquités de mobilité à l'échelle de la RMRJ et à l'échelle de la municipalité de Rio - vise à analyser la « révolution des transports » dans un spectre dépassant celui des impacts des projets de transport sur la mobilité. Il s'agit d'analyser quels sont les impacts et l'implication de celle-ci dans la reconfiguration urbaine néolibérale de Rio de Janeiro, qui instaure, entre autres processus, une spéculation immobilière effrénée, des expropriations de populations à bas revenus et des violations de droits fondamentaux. Parmi les investissements officiellement liés aux méga-événements, les projets de transport ont provoqué la majeure partie des expropriations violentes de populations à bas revenus. Si le but de la « révolution des transports » est de bénéficier à la plus grande partie possible de la population carioca, pourquoi l'implantation des projets a-t-elle permis de nombreuses expropriations – très souvent avec une réparation considérée injuste d'un point de vue socio-spatial (soit car l'indemnisation est dérisoire voire nulle par rapport à la valeur du bien immobilier, soit parce qu'elle offre une relocalisation en périphérie lointaine) ? Cet élargissement du spectre de l'analyse exige paradoxalement un recentrage sur des « morceaux » de territoires, en l'occurrence des favelas où les habitants sont directement ou indirectement touchés par les projets de transport.

## 1) L'adéquation de la « révolution des transports » aux besoins de la RMRJ et de la ville de Rio en termes de mobilité urbaine

### 1.1) L'échelle métropolitaine : laissée-pour-compte de la « révolution des transports »

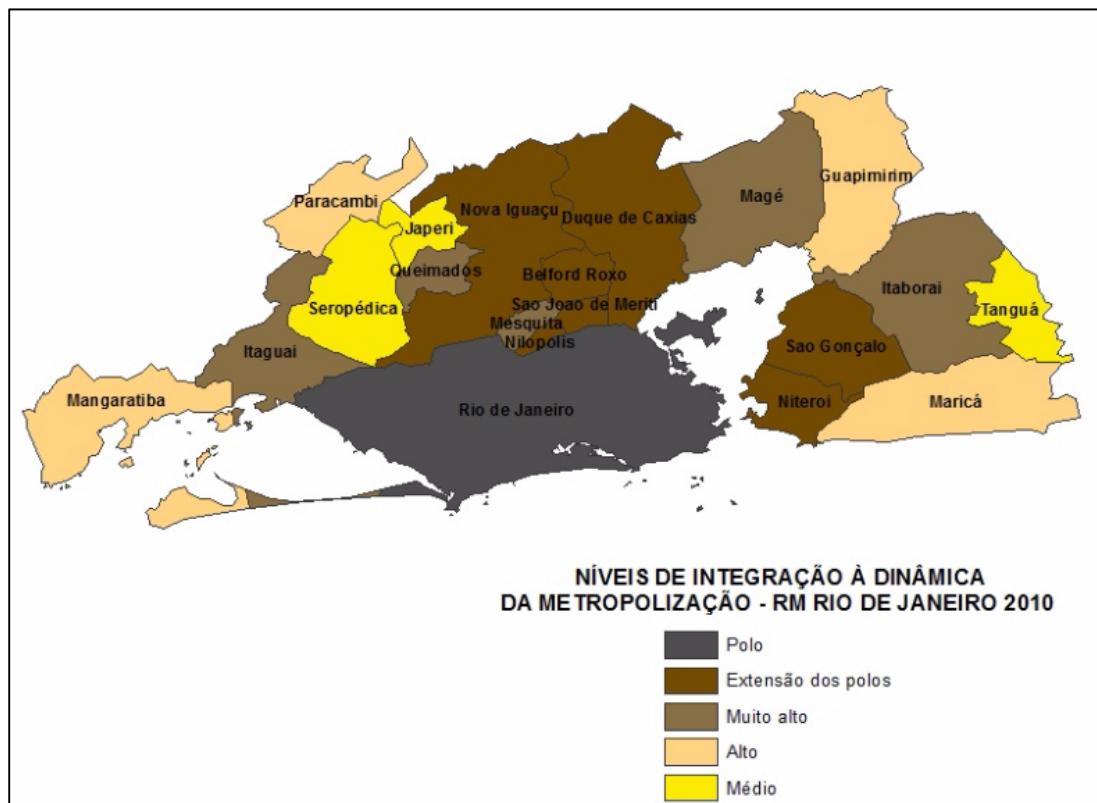
La concentration des ressources liées à la « révolution des transports » dans la municipalité de Rio de Janeiro (voir carte 9) n'est pas un phénomène nouveau. La ville de Rio de Janeiro a toujours eu un plus grand pouvoir de captation de ressources (auprès de l'État fédéral) que les autres municipalités de la RMRJ. Les compétitions sportives se déroulent exclusivement sur le territoire de la municipalité de Rio de Janeiro, et d'une certaine façon, la planification d'urgence engendrée par le contexte d'accueil des méga-événements ne laissait aucune chance à une réflexion de long terme à l'échelle métropolitaine. L'échec de la « révolution des transports » à l'échelle de la RMRJ tient aussi à l'absence d'une structure politico-administrative à l'échelle métropolitaine et à la sous-exploitation du réseau de trains de banlieue.

#### 1.1.1) *Les disparités entre municipalités de la RMRJ et l'absence d'une structure politico-administrative à l'échelle métropolitaine*

Un rapide constat des disparités entre les différentes municipalités de la RMRJ est un préalable à l'analyse de l'échelle métropolitaine sous l'angle de la justice socio-spatiale. Ces disparités – corollaire également de l'inadéquation entre le territoire fonctionnel de la métropole et son organisation politico-administrative – sont liées aux fortes différences d'intégration entre les différentes municipalités formant la RMRJ par rapport au centre (la municipalité de Rio de Janeiro). À partir des données de recensement de 2010, une étude récente a montré les différents niveaux d'intégration des différentes municipalités à la RMRJ avec des variables, pour chaque municipalité, telles que le poids démographique, le degré d'urbanisation (proportion d'habitants dans des aires urbaines), la densité démographique, le PIB, le taux mouvements pendulaires (entrées et sorties de la municipalité pour l'emploi et les études, par exemple) (Ribeiro, Moura et al. 2012). Sur la carte 15, nous pouvons voir que certaines municipalités, notamment au nord de Rio de Janeiro sont des extensions du centre métropolitain tandis

que les autres municipalités entre « intégration très élevée », « intégration élevée » et « intégration moyenne ».

**Carte 15 - Niveaux d'intégration de la RMRJ (2010)**



Source : Base cartographique de l'IBGE (2010). Carte élaborée par IPARDES et Observatório das metrópoles. Dans Ribeiro, Moura et.al (2012).

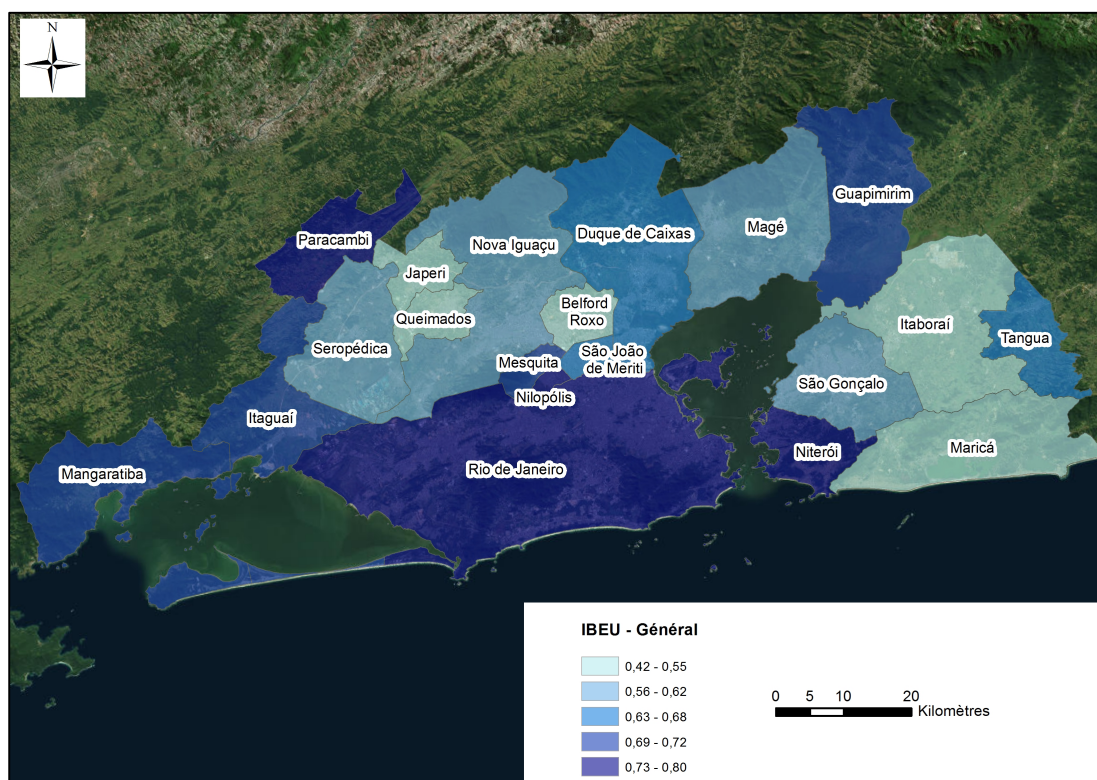
Il existe de fortes disparités en termes de qualité de vie (ou de bien-être urbain) entre les municipalités. Une étude récente élaborée par l'Observatoire des Métropoles a calculé l'IBEU<sup>168</sup> (Indice de Bien-Etre Urbain) de plusieurs métropoles brésiliennes à partir des données de recensement de 2010 (IBGE). L'indice a pour objectif de mesurer le bien-être des citoyens (promu par le marché et par les services sociaux) et varie de 0 à 1 (plus il est proche de 1, plus le niveau de bien-être est élevé). L'indice se base sur des données de mobilité urbaine, de conditions environnementales urbaines et d'habitat, d'accès aux services collectifs urbains et aux infrastructures urbaines. L'IBEU a été

<sup>168</sup> Toutes les données de l'IBEU sont accessibles sur le site de l'Observatório das Metrópoles. Voir : <http://ibeu.observatoriodasmetrolopes.net/>



calculé pour 15 régions métropolitaines<sup>169</sup>. L'analyse des 289 municipalités composant les 15 régions métropolitaines prises en compte dans l'étude, montre qu'aucune municipalité de la RMRJ apparaît dans le classement des 40 municipalités à l'IBEU général le plus élevé, mais 5 font partie des 40 municipalités à l'IBEU le plus faible (Ribeiro, Gomes Ribeiro, (org.), 2013, p.36-37). Dans la RMRJ, on observe qu'un certain nombre de municipalités situées au nord (et notamment celles de la baixada Fluminense) de celle de Rio de Janeiro, ont un IBEU général plus faible que les municipalités centrales : Rio de Janeiro et Niterói (Carte 16).

**Carte 16 - Disparités de l'IBEU (Indice de Bien-ÊTRE Urbain) entre les municipalités de la RMRJ (2010)**



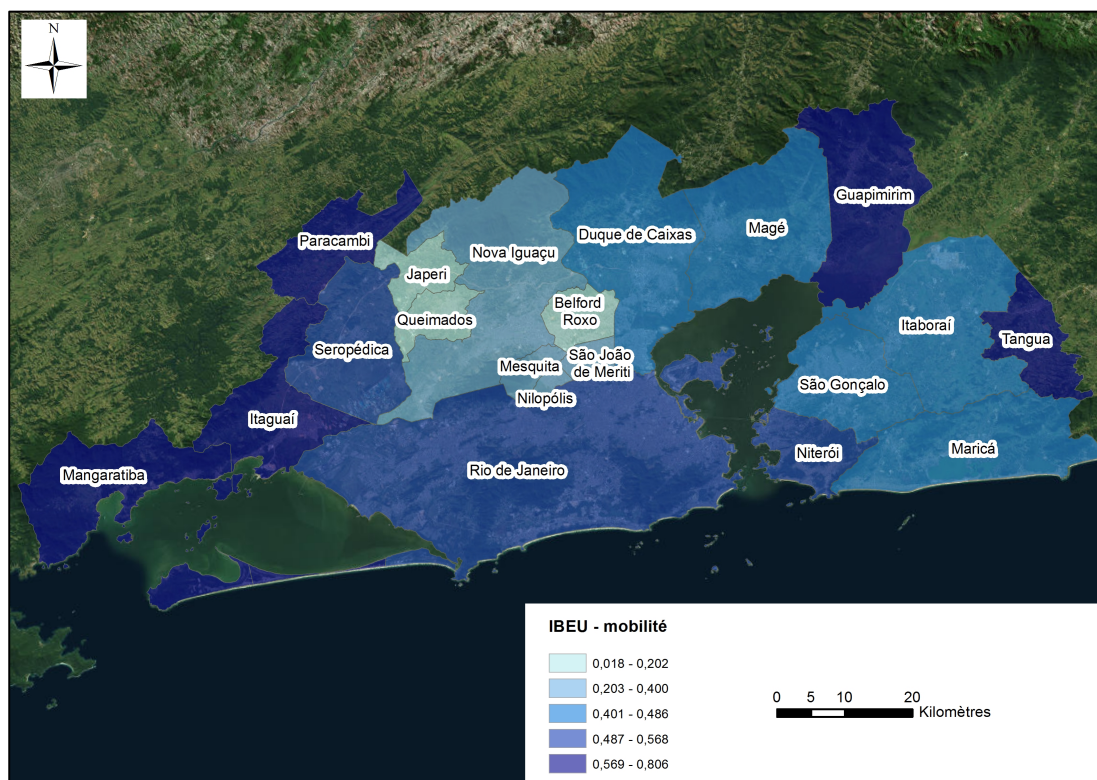
Source : IBEU. Ribeiro, Gomes Ribeiro, (org.) (2013). Élaboration de l'auteur.

L'indicateur spécifique à la mobilité, dans l'étude citée, s'intitule IBEU-mobilité (2013) et montre une facette intéressante, bien que limitée, des disparités de mobilité. Il est calculé à partir d'un unique indicateur de « temps de déplacements domicile-travail », c'est-à-dire le temps que les personnes occupées, qui travaillent en dehors de leur

<sup>169</sup> Belém, Manaus, Recife, Rio de Janeiro, Fortaleza, Salvador, RIDE-DF, São Paulo, Belo Horizonte, Grande Vitória, Porto Alegre, Goiânia, Curitiba, Florianópolis, Campinas (citées volontairement dans le sens de leur classement, la première ville ayant l'IBEU général le plus faible).

domicile, et y reviennent chaque jour, mettent dans ce trajet aller-retour. Les résidents des municipalités périphériques de Mangaratiba, Itaguaí, Paracambi, Guapimirim, Tanguá, sont ceux qui dépensent le moins de temps dans leurs trajets pendulaires (voir Carte 17). Cela peut exprimer une faible dépendance des ces régions à d'autres municipalités en termes d'emploi – qui peut être le corollaire d'une exclusion de ces municipalités ou d'un développement interne en termes économiques. La relation entre ces disparités de temps de transport et la localisation des activités d'emploi semble assez forte. En effet, les municipalités qui ont un IBEU-mobilité très faible, c'est-à-dire des temps de déplacements pendulaires de longue durée, sont également celles qui dépendent fortement d'une autre municipalité (notamment celle de Rio de Janeiro) en termes d'emploi. Les données du PDTU (2012) montrent que 6 municipalités de la RMRJ ont entre 61 % et 70 % de leurs habitants travaillant (emploi formel) dans une autre municipalité que la leur (Japeri, Queimados, Belford Roxo, São João de Meriti, Mesquita et Nilópolis), et que 6 autres (Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Magé, Itaboraí, São Gonçalo et Tanguá) ont entre 51 et 60 % d'habitants qui travaillent également dans une autre municipalité. En revanche, la municipalité de Rio de Janeiro n'a que 3 % de ces habitants travaillant dans une autre municipalité (PDTU, 2012). De fait, la centralité de Rio de Janeiro, qui concentre 74 % des postes de travail formel de la RMRJ (largement devant Niterói, en deuxième position avec 6 %) fait de la localisation résidentielle un facteur d'injustices.

**Carte 17 - IBEU-mobilité, RMRJ (2013)**

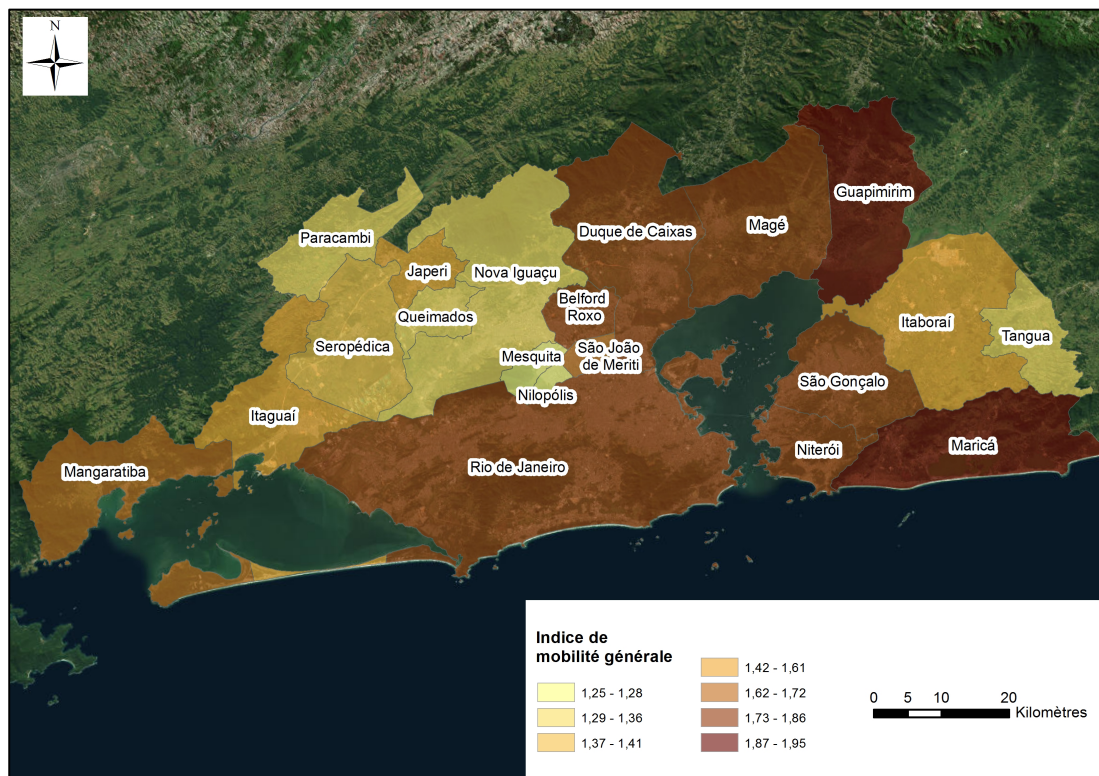


Source : IBEU. Ribeiro, Gomes Ribeiro, (org.) (2013). Élaboration de l'auteur.

Outre le temps de transport selon les municipalités, les données du nombre de déplacements (PDTU, 2003) montrent également de fortes disparités. Une bonne partie des municipalités de la baixada fluminense (comme Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, Japeri), ainsi que d'autres municipalités de la zone nord et nord-ouest de la RMRJ (Paracambi, Seropédica et Itaguaí) et de la zone est (de l'autre côté de la baie de Guanabara) comme Itaboraí et Tanguá, possèdent un nombre moyen de déplacements relativement faible par rapport au reste (voir carte 18). La comparaison des cartes 18 et 19 permet de constater que la moyenne du nombre total de déplacements, assez élevée dans les municipalités de Guapimirim et de Maricá, occulte un faible taux de déplacements motorisés dans ces deux municipalités. Ce faible taux peut autant être l'expression d'une mobilité limitée que d'une proximité domicile-travail telle qu'elle permet des déplacements pendulaires à pied. Les municipalités de Rio de Janeiro et de Niterói sont celles qui jouissent d'un nombre moyen de déplacements le plus élevé, au moins deux fois supérieur aux autres municipalités (sauf Duque de Caxias et Maricá).

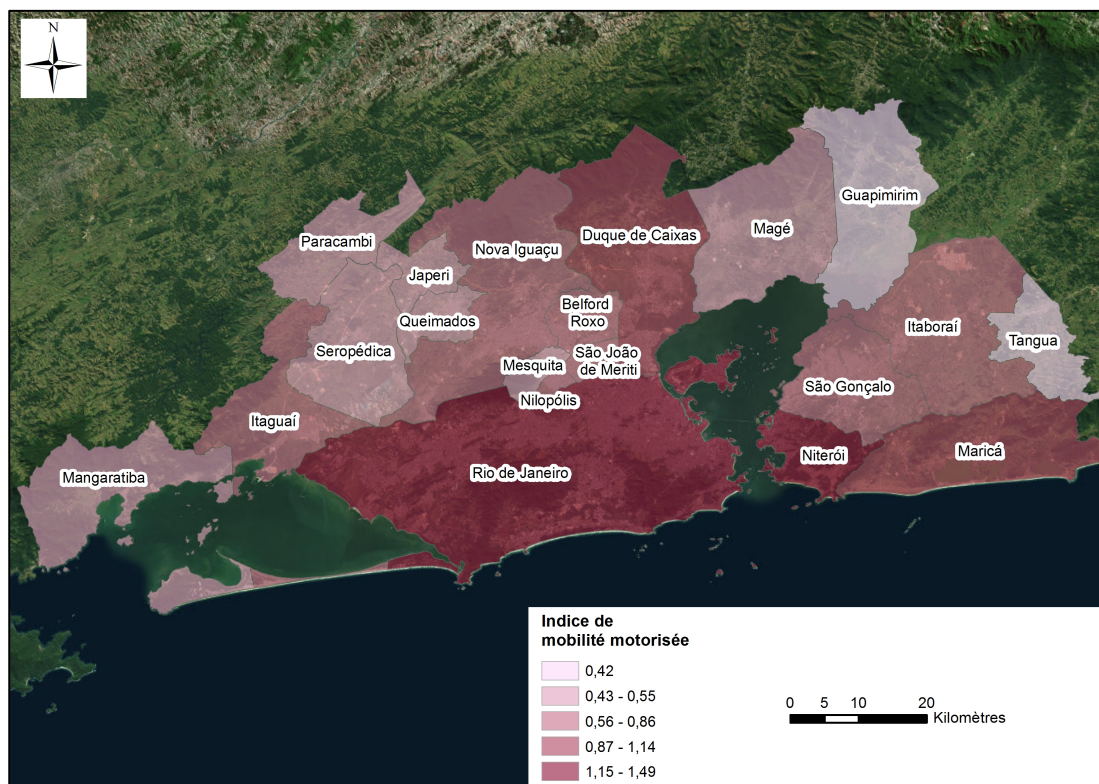


**Carte 18 - Nombre de déplacements (nb d'hab/nb de voyages), RMRJ (2003)**



Source : PDTU (2003). Élaboration de l'auteur.

**Carte 19 - Moyennes du nombre de déplacements motorisés, RMRJ (2003)**



Source : PDTU (2003). Élaboration de l'auteur.

Les habitants des municipalités voisines et périphériques de la RMRJ, telles que celles formant la « baixada fluminense », sont dans une situation inégale par rapport aux habitants de Rio de Janeiro (et de Niterói) en termes de temps de transport. Ils sont également défavorisés par leur localisation géographique, la ville de Rio concentrant une grande partie des emplois formels. Du point de vue de l'équité verticale pour l'analyse des différentes municipalités de la RMRJ, le principe du « maximin » rawlsien exigerait que des investissements en transport soient plus bénéfiques pour ceux qui ont le moins, c'est-à-dire pour les municipalités dont les habitants disposent des pires conditions de mobilité. La concentration des investissements dans la municipalité de Rio perpétue des inégalités historiques entre cette dernière et les municipalités périphériques de la RMRJ.

Toutefois, il semble difficile de parler d'une politique injuste de la mairie de Rio de Janeiro qui a pour compétences et attributions de faire face aux défis de sa propre ville. Le problème est que la RMRJ ne possède pas d'organe de gouvernement et de gestion de son territoire. Aussi, la question de la mobilité des habitants à l'échelle de la RMRJ revient en pratique, à défaut d'une instance de gestion métropolitaine, à l'État de Rio de Janeiro. L'absence d'une entité métropolitaine de gestion des transports est donc une cause importante des injustices de mobilité à l'échelle de la RMRJ.

La principale difficulté de l'intégration métropolitaine du transport collectif tient à l'inexistence d'une instance de gouvernement ou de gestion de cette unité territoriale métropolitaine. Notre interlocuteur de l'AMTU<sup>170</sup> évoque la difficile gestion métropolitaine des transports qui est partagée entre la municipalité de Rio de Janeiro, les différentes municipalités de la RMRJ et l'État de Rio de Janeiro :

---

<sup>170</sup> L'AMTU (Agence Métropolitaine de Transports Urbains), créée en 2007, est un organe collégial rattaché au SETRANS (Secrétariat des Transports) de l'État de Rio de Janeiro. L'objectif de l'AMTU est d'établir un agenda de discussion autour des transports et de la mobilité à l'échelle de la RMRJ. En ce sens, elle a vocation à réunir l'État de Rio de Janeiro, les différentes municipalités formant la RMRJ mais aussi les institutions publiques ou privées responsables de la gestion et de l'exploitation des transports publics dans la région. Les objectifs officiels sont : « *Accompagner les projets de transport, et promouvoir des réunions et des rencontres techniques, avec la participation de spécialistes nationaux et internationaux, autour de thèmes tels que : le billet unique, les couloirs de transport de moyenne et haute capacité, comme le BRT, des projets de mobilité durable, avec la promotion du transport non-motorisé (la marche à pied et la bicyclette) [...] ainsi que des projets stratégiques comme l' « arc métropolitain », l'expansion de la Via Light, Transbaixada, le BRT de l'avenue Brasil, l'Alameda São Boaventura, la ligne 3 du métro, entre autres* » (SETRANS, 2015).

*« Au Brésil, nous n'avons pas d'autorité métropolitaine [...] Dans des régions très co-urbanisées comme Rio ou São Paulo, la municipalité n'arrive même pas à résoudre ses propres problèmes toute seule ; c'est comme si la municipalité de Rio de Janeiro essayait de résoudre ses problèmes en regardant son propre nombril, mais en oubliant qu'il y a Niterói, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, des municipalités immenses et peuplées. Donc, comment faire cette gestion ? Très certainement, le Brésil a besoin de construire une gestion métropolitaine, parce qu'il n'existe pas non plus de ressources suffisantes de l'État de Rio de Janeiro pour résoudre tous les problèmes » (Waldir Peres, Superintendant de l'AMTU/ SETRANS, État de Rio de Janeiro, entretien du 03/08/2012).*

Tout en affirmant la supériorité de la municipalité de Rio de Janeiro dans son pouvoir décisionnel, un interlocuteur donne un exemple des problèmes que peuvent poser le manque d'intégration politico-institutionnelle à l'échelle de la RMRJ :

*« La flotte de bus de Rio de Janeiro est d'environ 7 000 bus, celle de la RMRJ autour de 14 000, donc la moitié de la flotte appartient à la municipalité de Rio. L'État de Rio de Janeiro, théoriquement n'a un pouvoir que sur la moitié de la flotte, pas sur les 7000 bus de la municipalité [...] C'est le pouvoir municipal qui décide au final. Donc, bien que le gouvernement fédéral décide d'une directive, ou que le gouvernement de l'État de Rio émette une directive, au final, d'un point de vue opérationnel c'est la mairie de Rio qui implante les choses » (Marcio d'Agosto, chercheur au PET-COPPE/UFRJ et directeur de l'ANPET<sup>171</sup>, entretien de février 2012).*

Cependant, les interlocuteurs des pouvoirs publics et des représentants du secteur de transport par bus évoquent un dialogue renouvelé entre les différents niveaux de gouvernement et les acteurs publics et privés du transport grâce à ce contexte particulier. L'AMTU, créée en 2007, traduit une volonté d'appréhender le territoire dans sa dimension métropolitaine mais n'est pas une véritable instance de gestion

---

<sup>171</sup> De 2005 à 2006, Marcio d'Agosto était également le directeur de la planification du transport à la superintendance municipale. A ce titre, comme d'autres interviewés, il possède une bonne connaissance de l'aspect institutionnel car ayant été acteur au sein des pouvoirs publics.

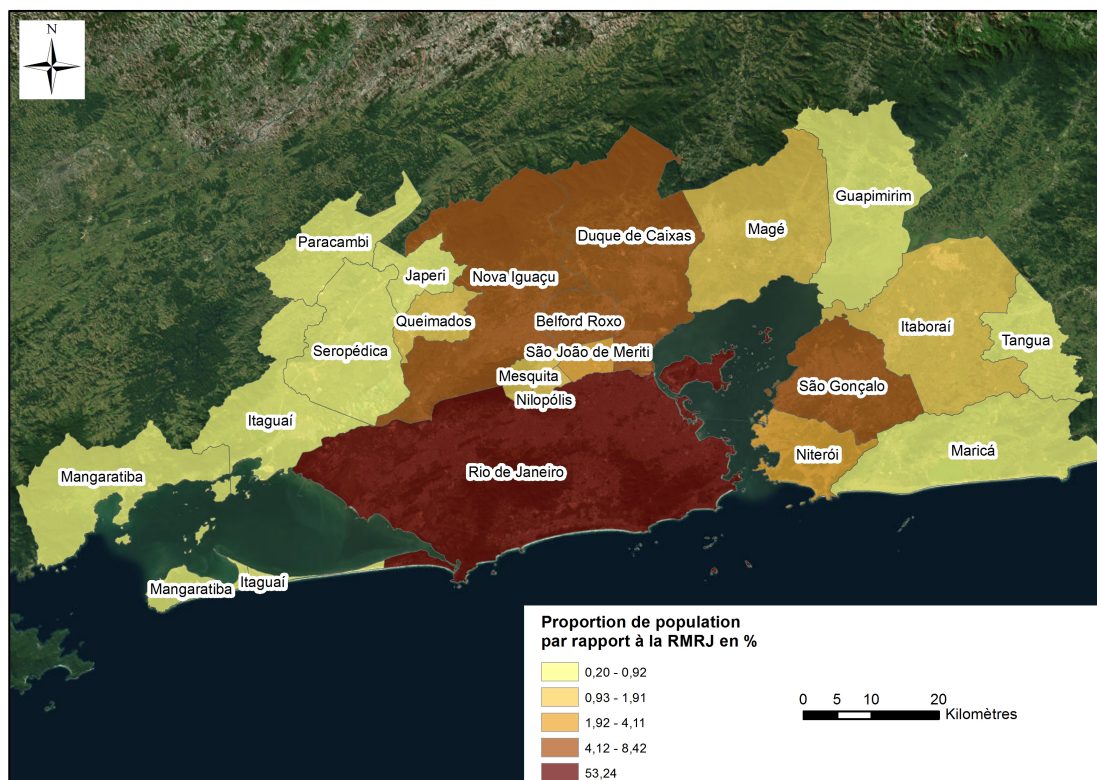
métropolitaine. Elle oeuvre plus comme une agence de réflexion rattachée au SETRANS de l'État de Rio de Janeiro. Cet extrait d'un échange lors d'un entretien avec l'un des membres de l'AMTU montre la faiblesse de cette dernière en termes de capacité d'action : « – *Nous sommes en train de faire une étude pour la création d'une entité métropolitaine, à la façon des grands consortiums métropolitains qui existent probablement à Paris, à Madrid. – Spécifiquement, c'est le rôle de l'AMTU de créer cela ? – Non, l'AMTU est devenue... l'AMTU est déficiente dans sa création. Il existe des limites, c'est pour ça que nous réalisons une étude pour proposer au gouvernement de l'État de Rio de Janeiro, la création d'une entité capable de réaliser la gestion intégrée du transport* » (Henrique Futuro, membre de l'AMTU, entretien du 22/08/2012).

On peut considérer que la « révolution des transports » est injuste car elle ne répare pas les injustices socio-spatiales à l'échelle de la RMRJ et, qu'au contraire, les perpétuent puisque les projets de la « révolution des transports » sont concentrés dans la municipalité de Rio. Mais, les concepts de justice basés sur une vision utilitariste, notamment sur l'efficience et « le plus grand nombre » peuvent justifier une telle concentration par la répartition démographique à l'échelle de la RMRJ. En effet, les municipalités présentent des caractéristiques très différentes en termes démographiques. En 2010, la municipalité de Rio de Janeiro concentre 53,2 % (6 320 446) des habitants de la RMRJ (11 872 164), contrastant fortement avec les 7 municipalités de la RMRJ dont la population représente (pour chacune) moins de 1 % des habitants de la RMRJ : Tanguá, Paracambi, Guapimirim, Japeri, Seropédica, Mangaratiba, Itaguaí. Parmi ces 7 municipalités, la plus peuplée est celle d'Itaguaí, avec 109 000 habitants en 2010 – c'est-à-dire le même ordre de grandeur qu'une grande favela de Rio de Janeiro, comme celle de Rocinha. Selon une vision utilitariste, il semblerait peu efficace et pertinent d'apporter le même avantage à une municipalité de moins de 100 000 habitants qu'à la ville de Rio de Janeiro avec plus de 6 millions d'habitants. Cette concentration d'habitants à Rio de Janeiro et dans quelques municipalités peuplées peut être un argument en faveur de la concentration des investissements sur la municipalité de Rio, d'autant plus s'agissant de projets de transport – qui exigent une certaine logique de réseau et d'économies d'échelles. Par conséquent, l'aspect démographique pourrait justifier, en quelque sorte, la concentration des ressources sur le territoire carioca. Mais



cet argument est mis à mal par l'existence de deux foyers principaux où la population est plus importante à l'échelle de la RMRJ (voir carte 20).

**Carte 20 - Participation de chaque municipalité de la RMRJ en termes d'habitants (en %) (2010)**



Source : IBGE (2010). Élaboration de l'auteur.

D'une part, outre Rio de Janeiro, les municipalités de Niterói et de São Gonçalo, situées de l'autre côté de la baie de Guanabarra comptent respectivement 487 562 et 999 728 habitants. D'autre part, dans la « baixada fluminense », les municipalités les plus peuplées sont celles de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Belford Roxo et São João de Meriti qui concentrent à elles seules 2 579 310 habitants (soit presque 22 % du total de la RMRJ).

Les municipalités les plus peuplées à l'échelle métropolitaine sont globalement situées au long du réseau de trains de banlieue (celles de la « baixada fluminense » au nord de la municipalité de Rio de Janeiro, et celles de Niterói et São Gonçalo de l'autre côté de la baie de Guanaraba). Outre la création d'une instance de gestion métropolitaine en charge de la question des infrastructures de transport et des politiques de mobilité, la rénovation du système de trains de banlieue possède un grand potentiel pour améliorer



la mobilité et diminuer les disparités de mobilité à l'échelle métropolitaine. Le réseau de trains de banlieue traverse des zones fortement peuplées, notamment de la *baixada fluminense* et serait un atout fondamental pour résoudre la crise de la mobilité à cette échelle. La sous-section suivante se penche sur les résultats partiels de la rénovation du système de trains.

#### 1.1.2) *La sous-exploitation du système de trains de banlieue*

Le transport collectif est prédominant dans la RMRJ. Il représente 71 % des voyages motorisés. Les habitants des municipalités périphériques travaillant dans une autre municipalité sont dépendants du transport collectif. Une bonne partie d'entre eux, du point de vue de leur localisation résidentielle, sont situés au long du réseau de trains de banlieue. Cependant, le système de train assure à peine 2,5 % du total des voyages réalisés dans la RMRJ en 2012 (PDTU, 2012) alors même que la part des voyages en train a augmenté de 65,1 % entre 2003 et 2012. Les investissements annoncés jusqu'en 2020 se traduiront-ils par des impacts réels et positifs sur la qualité des déplacements des habitants et par une réduction des inégalités de mobilité ? Bien que le système de train possède un fort potentiel d'amélioration des conditions de mobilité dans la RMRJ de par l'extension de son réseau, il représente un faible pourcentage dans le total des déplacements quotidiens, largement assurés par le système de bus : « *Dans la RMRJ, ce sont les bus qui transportent le plus grand volume de passagers* » (Waldir Peres, Superintendant de l'AMTU/SETRANS, État de Rio de Janeiro, entretien du 03/08/2012). En effet, la part de voyages réalisés en bus municipaux et intermunicipaux continue de représenter respectivement 30 % et 9 % du total des voyages réalisés.

Le choix du BRT (un mode routier) comme système structurant de la « révolution des transports » a peut-être pour effet de ralentir l'amélioration du système de trains. D'une certaine façon, le choix (aux niveaux fédéral et municipal) de privilégier le transport par bus comme élément principal de la « révolution des transports » va à l'encontre de la logique métropolitaine et a pour effet d'éclipser le système de train et le potentiel du réseau<sup>172</sup>. De fait, la promesse de rénovation du système de trains de banlieue semble avoir des effets plus lents que l'implantation des BRT<sup>173</sup>. Pour rappel, le système de trains devrait bénéficier d'un investissement de 2,4 milliards de R\$ (jusqu'en 2020)

---

<sup>172</sup> Le schéma du réseau de Supervia, avec tous les tronçons en service, est disponible à l'annexe 6.

<sup>173</sup> Dans la limite du temps imparti pour cette thèse, nous n'avons pas eu l'occasion de voir la concrétisation des objectifs annoncés, ce qui ne veut pas dire qu'ils ne se réaliseront pas un jour.

pour la rénovation des stations, du système de signalisation et des voies ferrées et l'acquisition de nouveaux trains. En 2012, l'un de nos interlocuteurs de l'AMTU nous a expliqué les prévisions en termes d'investissements : SuperVia doit rénover 73 trains et en a déjà acquis 30 tandis que l'État de Rio de Janeiro devrait acheter 60 nouveaux trains.

Ces efforts ont engendré une dynamique positive en termes d'augmentation de la capacité : de 350 000 passagers par jour en 2004, l'entreprise SuperVia en transporte, en juillet 2015, 620 000, se rapprochant de l'objectif d'un million de passagers par jour en 2016. À cette date, l'entreprise affirme opérer le réseau avec 201 trains (dont 145 équipés de climatisation), avoir 78 nouveaux trains en service et 52 nouveaux trains en cours de fabrication. Selon SuperVia, les 30 nouveaux trains (achetés à la Chine) sont entrés en service en 2012 et ont permis d'augmenter la capacité de 290 000 passagers supplémentaires par jour<sup>174</sup>.

Par exemple, l'augmentation de la flotte de trains sur le Ramal Saracuruna (qui relie la station Saracuruna à celle de Central do Brasil), d'environ 36 kilomètres, aurait permis d'augmenter le nombre de passagers par jour de 60 000 à 90 000 par jour de 2013 à 2015, notamment grâce à une réduction des fréquences de passage (de 30 à 20 minutes au départ de Saracuruna et de 15 à 10 au départ de Gramacho, dans la direction de Central do Brasil). Sur ce tronçon, les passagers allant de Saracuruna à Central do Brasil doivent désormais changer de train à la station Gramacho) tandis qu'une nouvelle station, *Corte 8*, a été inaugurée en 2013 (SUPERVIA, 2015). Une autre amélioration a été réalisée sur le ramal Guapimirim, de 41 kilomètres, (qui relie Guapimirim à Saracuruna) avec la rénovation des rails, des locomotives. Sur ce tronçon, on note également la rénovation des stations Iriri et Parada Bananal, qui a coûté 240 000 R\$ (SUPERVIA, 2013).

La ligne Santa Cruz – Itaguaí, de 11 km, fonctionnait de 1986 à 1990, et sa réactivation par l'entreprise SuperVia était prévue dans le contrat de concession privée, ce qui n'a jamais été fait depuis les années 1990. En 2011, le président de SuperVia annonce la réouverture de cette ligne en 2015 (SUPERVIA, 2011b), ce qui n'a toujours pas eu lieu (en janvier 2016). L'un des obstacles majeur est que les abords de la ligne ont été occupés par des installations d'habitants depuis les années 1990. L'entreprise SuperVia

---

<sup>174</sup> Voir : <http://www.supervia.com.br/quemsomos.php> (consulté le 03/07/2015).

semble attendre une position de l'État de Rio de Janeiro quant aux expropriations nécessaires à la rénovation et réouverture de la ligne.

Nonobstant, l'amélioration de l'offre ne sera pas suffisante pour atteindre le chiffre d'un million de passagers par jour, car il faudrait pour cela stimuler le développement de centralités en termes d'activités et d'emplois au long de ce réseau :

*« Pourquoi le train est passé de 1 million à 450 000 passagers par jour ? Ce n'est pas qu'une question technologique, c'est aussi lié à la géographie des déplacements. Une partie de la demande avait une origine ou une destination au long de l'axe ferroviaire [...] Mais aujourd'hui, qu'est ce que l'on trouve au long de Leopoldina, par exemple ? D'énormes espaces vides, des hangars vides, des usines fermées, cela ne génère pas de demande [...] Donc, ce qui peut générer de la demande pour atteindre un million, un million et demi de passagers, c'est sans aucun doute l'amélioration de la technologie, de la qualité, de la fréquence ; mais cela demande aussi des actions publiques qui orientent la concentration de pôles au long des lignes de trains » (Romulo Orrico Filho, professeur au PET- Programme d'Ingénierie des Transports, COPPE/UFRJ, entretien du 19/09/2012).*

Dans le même sens, un interlocuteur nous dit : *« la zone desservie par le train a perdu son importance économique. Le train tout seul n'est pas capable de renverser ce processus de décadence. Si ces aires urbaines ne sont pas revitalisées, s'il n'y a pas d'améliorations pour les personnes qui habitent là, des parcs, des hôpitaux de qualité, des écoles [...] Il faut des investissements en infrastructures et services » (Waldir Peres, Superintendant de l'AMTU/ SETRANS, État de Rio de Janeiro, entretien du 03/08/2012).*

Au-delà de la capacité du système ferroviaire et de l'absence d'une réflexion intégrée en termes d'urbanisme pour développer les zones concernées, il semblerait que les améliorations de la qualité de service du réseau de SuperVia soient peu visibles, en dépit des investissements déjà réalisés : *« Tu as plusieurs tronçons de la SuperVia qui partent de la Central do Brasil et vont vers la zone Nord. Mais les trains sont mauvais, lents, peu nombreux. La qualité est mauvaise. Si nous prenions l'argent dépensé pour le BRT Transbrasil et l'investissions dans la SuperVia pour obtenir un meilleur service*

*(en termes de rapidité et de qualité) ? Ce calcul n'a jamais été pensé »* (Jan Krugger, créateur du blog caoscarioca.com.br, entretien du 05/07/2012).

De 2009 à 2014, l'Agetransp (Agence Régulatrice des Services Publics de Transport en Concession) a appliqué 5 millions de R\$ d'amendes à la SuperVia à cause de la mauvaise qualité du service, allant du manque d'informations aux usagers à toute une gamme d'incidents plus ou moins graves<sup>175</sup>. Par exemple, en janvier 2014, un train a déraillé et a interrompu le réseau pendant 11 heures (Vergara, 2014). Les récits des habitants sont unanimes sur les conditions de transport de la SuperVia : stations d'embarquements et trains bondés, existence de nombreux trains sans climatisation, accidents, retards, non-information aux usagers.

Depuis 2012, les résultats de SuperVia sont déficitaires, à hauteur de 61,3 millions de R\$ en 2012 et de 36,5 millions en 2013 (Pereira, 2015). L'équilibre semble fragile et les multiples pressions de l'entreprise pour augmenter les tarifs sont récurrentes. En juin 2015, l'Agetransp refusait une augmentation du ticket de train de 30 centimes de R\$, que SuperVia réclamait en raison d'une augmentation de 68 % de la facture d'électricité les mois précédents (Fernandes, 2015a). Entre février 2012 et février 2015<sup>176</sup>, le prix du ticket de train est passé de 2,90 à 3,30 R\$ soit une augmentation de 13,7 %, inférieure à la variation de l'inflation sur la même période.

La réelle amélioration du système de trains de SuperVia pourrait pourtant être un bénéfice pour la mobilité des habitants à l'échelle de la métropolitaine, puisque le système possède un réseau de 270 kilomètres traversant 12 municipalités de la RMRJ. La relative lenteur des améliorations du système de trains traduit ici encore la faiblesse de la gouvernance et de l'intégration métropolitaine de la question de la mobilité urbaine. La permanence d'une mauvaise qualité de service se traduit par le maintien d'une mauvaise qualité de mobilité pour les 600 000 passagers qui dépendent quotidiennement du système de train, c'est-à-dire des populations à bas revenus, dont une bonne partie provient de la baixada fluminense.

---

<sup>175</sup> Il est à noter que certains accidents sont liés à l'insuffisance de protection du réseau ferré, comme l'existence de « passages à niveau pirate » ou encore au non-respect de la signalisation de la part des conducteurs de bus et de voitures. Le gouvernement fédéral devrait financer en partie le programme Segurança na Via, visant à sécuriser le réseau (Frederico, 2014).

<sup>176</sup> Pour le détail le titre de transport de SuperVia a subi les évolutions suivantes : de 2,90 à 3,10 R\$ en février 2013, de 3,10 à 3,20 en mai 2014, et de 3,20 à 3,30 en février 2015.

La mauvaise santé de l'entreprise (déclarée par elle-même) et l'incapacité de l'État de Rio de Janeiro à améliorer de fait la qualité du service – malgré les investissements dans le système de signalisation et les acquisitions de nouveaux trains et les amendes répétées appliquées à la SuperVia – ne représentent pas vraiment une sortie définitive de la longue histoire de décadence du système, bien que la capacité se soit fortement améliorée. En ce sens, on retrouve dans le système de trains la même logique que dans le BRT Transoeste, c'est-à-dire une capacité du mode poussée à ses limites au détriment du confort des usagers, ces derniers ayant un profil similaire : citoyens modestes dépendant du transport collectif pour réaliser leurs déplacements pendulaires.

Cette relative lenteur des améliorations du système de trains, notamment en termes de qualité, traduit en partie un rapport de force inéquitable entre d'une part, la municipalité et le secteur du transport par bus, et, d'autre part, le système de trains, qui dépend du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro, et de l'entreprise SuperVia, qui peine à sortir d'une longue histoire de décadence. Nous l'avons observé au chapitre 5, certains représentants du secteur de transport par bus semblaient dénigrer les systèmes sur rails au profit d'un portrait plus qu'élogieux du système de BRT. Qu'en est-il de ce rapport de force ? Si l'on prête attention à la permanence d'une forte alliance entre le pouvoir municipal et le secteur du transport par bus – aujourd'hui renforcé par l'existence des BRT et par la concentration du secteur, corollaire du passage d'un système permissionnaire à un système concessionnaire – nous pouvons soutenir que cette alliance représente des entraves au développement du secteur ferroviaire et une cause des injustices socio-spatiales au niveau métropolitain.

Il semblerait que l'extension du réseau ferroviaire soit incertaine à moyen terme. En effet, le gouverneur de l'État de Rio de Janeiro, Luiz Fernando Pezão<sup>177</sup>, déclarait après avoir été élu que les travaux du projet de la ligne 3 du métro commenceraient avant la fin de l'année 2014 (G1-Globo.com, 2014). Cette ligne de 22 kilomètres, estimée à 3,9 milliards de R\$ permettrait de relier les municipalités de Niterói et de São Gonçalo et de transporter 250 000 passagers par jour. Le 10/06/2015, le gouverneur déclarait que l'État n'avait pas les moyens de financer la construction de cette ligne : « *Nous serions en condition de faire la ligne 3 du métro uniquement avec un financement du*

---

<sup>177</sup> Gouverneur de l'État de Rio de Janeiro depuis 2014, Pezão était vice-gouverneur de l'État de Rio de Janeiro de 2007 à 2010 et de 2011 à 2014. Il ne représente pas de rupture, en termes politiques, avec le gouverneur précédent, Sérgio Cabral Filho, qui était gouverneur de l'État de Rio depuis 2006, et que nous avons mentionné par ailleurs.

*gouvernement fédéral [...] Je sais que nous allons mettre un BRT là-bas, mais d'ici deux ou trois ans ils seront saturés. S'il y avait l'argent, je voudrais faire le métro »* (G1-Globo.com, 2015b). Ceci avait été interprété par le MPL-Rio (2015b) comme un moyen de favoriser les consortiums du transport par bus.

On retrouve deux éléments intéressants : l'argument financier (le BRT coûterait 1,7 milliard soit 40 % de moins que le métro) et l'aveu de l'infériorité du BRT par rapport au métro en termes de capacité – qui n'est pas aussi évident dans les discours du pouvoir municipal. Cela traduit aussi un certain flou en termes de planification puisqu'à peine deux semaines après avoir annoncé que la ligne 3 du métro ne verrait pas le jour, le gouvernement de l'État de Rio de Janeiro est revenu sur sa décision en disant que le projet pourrait être réalisé par le biais d'un financement en PPP (Ouchana, 2015).

La sous-exploitation du système de trains de banlieue est avant tout liée à un manque d'investissements publics et privés durant les dernières décennies. Les investissements dans la rénovation du système au sein de la « révolution des transports » apportent une croissance significative du nombre de passagers transportés par jour, sans que l'on note d'améliorations de la qualité. Le réseau ferroviaire, malgré son potentiel, reste toujours marginal dans la mobilité à l'échelle de la RMRJ. Dans la sous-section suivante, nous observons que l'intégration tarifaire du système intermunicipal de transport par bus, peut représenter une amélioration du service de transport par bus dans la RMRJ même si la responsabilité incombe également, comme le train, à l'État de Rio de Janeiro.

### *1.1.3) L'intégration tarifaire du système inter-municipal de transport par bus, une légère amélioration*

L'implantation du BU (Billet Unique Intermunicipal<sup>178</sup>) est une politique d'intégration tarifaire, sous la responsabilité de l'État de Rio de Janeiro à travers le SETRANS. Il suit la logique de rationalisation du système de transport par bus observée au niveau municipal. Le BU, en vigueur depuis le 30 janvier 2010 (avant l'entrée en vigueur du BUC, au niveau municipal), a d'abord permis une restructuration et une harmonisation tarifaire pour laquelle la RMRJ a été divisée en 28 zones<sup>179</sup>. Ceci a débouché sur la définition de 12 tarifs, contre plus de 40 auparavant (SETRANS, 2014b). Le tableau 24

---

<sup>178</sup> Parfois appelé Billet Unique Métropolitain

<sup>179</sup> Ce zonage s'est construit sur la base de similitudes identifiées entre différentes caractéristiques en terme de localisation, de kilométrages (le nombre de kilomètres effectués par les bus de telle ou telle zone) et de tarifs.

montre les 12 tarifications différentes des lignes intermunicipales métropolitaines (de 2010 à 2012).

**Tableau 24 - Niveaux tarifaires des lignes intermunicipales métropolitaines (2010-2012)**

Niveaux tarifaires	Tarif de 2010 (R\$)	Tarif de 2011(R\$)	Tarif de 2012 (R\$)
1	2,35	2,50	2,65
2	2,50	2,65	2,80
3	2,70	2,85	3,05
4	3,20	3,40	3,60
5	3,65	3,85	4,10
6	4,10	4,35	4,60
7	4,40	4,65	4,95
8	5,00	5,30	5,65
9	5,30	5,60	5,95
10	5,60	5,90	6,30
11	6,00	6,35	6,75
12	7,10	7,50	8,00

Source : SETRANS (2014), selon informations de la Fetraspor.

Cette politique tarifaire représente un bénéfice pour les populations des municipalités de la RMRJ, voisines de Rio de Janeiro : « *La question du transport ici à Rio de Janeiro était très perverse. La personne qui habite en périphérie et qui va travailler au centre de Rio, dépensait beaucoup. Un pas important en termes d'intégration du transport est l'institution du Billet Unique Intermunicipal, la principale subvention pour prestation de service, en termes de transport, de l'État de Rio de Janeiro* » (Waldir Peres, Superintendant de l'AMTU/SETRANS, État de Rio de Janeiro, entretien du 03/08/2012). L'intégration tarifaire du BU semble favoriser l'intégration intermodale car il permet d'utiliser le bus, le train, le métro et les vans légalisés, et de réaliser deux déplacements dans un intervalle de 2h30<sup>180</sup>. En octobre 2013, le réseau intermunicipal de transport par bus disposait de 604 lignes avec une flotte d'environ 5 700 bus.

Il est intéressant de voir, que contrairement au BUC, l'État de Rio de Janeiro subventionne les entreprises de transport pour que l'utilisateur ne débourse pas plus que ce qui a été fixé, c'est-à-dire qu'il n'oblige pas les entreprises à fixer leurs tarifs en

<sup>180</sup> Il est intéressant de noter qu'un intervalle d'une heure est nécessaire pour utiliser à nouveau le BU, mesure prise afin de lutter contre la fraude.

fonction de la valeur fixée pour le BU mais subventionne la différence si l'entreprise pratique des tarifs plus élevés. Ce sont 500 millions de R\$ de subventions par an de l'État de Rio de Janeiro pour le BU (SETRANS, 2014b). Ce type de subventions permet de protéger un peu plus l'usager que dans le système municipal au sein duquel les entreprises peuvent constamment augmenter leurs tarifs pour couvrir leurs risques et leurs investissements. Officiellement, cela serait un moyen de préserver à la fois les intérêts des usagers et l'équilibre économique-financier des entreprises, ce qui n'est pas le cas dans le système de la municipalité de Rio (voir chapitre 5) : « *De cette façon, les principes légaux de modicité tarifaire et d'équilibre économique-financier des contrats sont pleinement respectés* » (SETRANS, 2014b, p.32).

Les subventions de l'État pour le BU permettent peut-être de ne pas avoir des augmentations systématiquement au-dessus de l'inflation comme c'est le cas pour le BUC au niveau de la municipalité. De fait, le BU était au départ (le 30 janvier 2010) de 4,40 R\$ avant de passer à 4,95 R\$ en janvier 2012 (soit une augmentation de 12,5 % sur la période, avec une inflation de 12,6 % sur la même période), puis à 5,25 R\$ en janvier 2014 (soit une augmentation de 6 %, pour une inflation de 12 %), et enfin à 5,90 R\$ en janvier 2015 (soit une augmentation de 12,46 % pour une inflation qui a augmenté de 7,1 %). Sur l'ensemble de la période (janvier 2010 à janvier 2015), l'augmentation de la valeur du BU (34,1 %) est à peu près équivalente à celle de l'inflation (35,2 %).

La création d'une intégration tarifaire à l'échelle métropolitaine représente déjà une avancée pour les habitants de la RMRJ. Une autre étape dans la politique métropolitaine sera l'instauration d'un système concessionnaire remplaçant l'actuel modèle permissionnaire toujours en vigueur en juin 2015. L'État de Rio de Janeiro devrait donc faire un appel d'offre sur l'exemple de celui de 2010 dans la municipalité de Rio de Janeiro. La FETRANSPOR domine également le transport par bus à l'échelle de la RMRJ et sera certainement surveillée de près étant donné les accusations de fraude à son encontre lors du processus d'appel d'offre municipal de 2010. Du côté de l'État de Rio de Janeiro, les promesses sont en tout cas les mêmes que celles de la mairie de Rio de Janeiro. Le secrétaire des transports de l'État de Rio, Carlos Roberto Osório a déclaré début 2015 que l'appel d'offre engendrerait des réductions tarifaires et permettrait de climatiser la flotte de bus (avec un effectif de 10 000 bus en juin 2015) à 100 %. Aussi, selon son discours la licitation permettrait de garantir à la population un tarif plus juste.



Un doute pèse ici également : comme dans le cas de la municipalité de Rio de Janeiro, est-ce que l'exigence de climatisation se reportera sur le prix du ticket pour l'utilisateur ?

On note la même bienveillance des pouvoirs publics envers le système inter-municipal de transport par bus. En janvier 2014, le gouverneur de l'État de Rio de Janeiro, Sérgio Cabral, a concédé une exemption de 50 % de l'IPVA (Impôt sur les Véhicules Automoteurs) aux entreprises de bus de l'État de Rio de Janeiro, c'est-à-dire les entreprises de bus intermunicipales (Nogueira, 2014). La justification donnée se base sur la rhétorique d'un tarif « *le moins élevé possible pour l'utilisateur* ». Cette mesure, qui représente un manque à gagner de 36 millions de R\$ pour l'État de Rio, est pourtant adoptée seulement une semaine après le réajustement du billet unique intermunicipal de 4,95 à 5,20 R\$. Début 2014 également, le gouvernement de l'État de Rio de Janeiro avait déjà concédé l'exemption totale de l'ICMS (Impôt sur la Circulation de Marchandises et Services), représentant une valeur de 100 millions de Reais (Nogueira, 2014).

La « révolution des transports » n'a que très peu d'impacts sur la réduction des disparités sociales et de mobilité à l'échelle métropolitaine et sur les inégalités territoriales entre les différentes municipalités de la RMRJ. Cela s'explique par deux raisons principales : la construction de la ville attractive et les projets liés aux méga-événements se concrétisent dans la municipalité de Rio de Janeiro, centre « légitime » de la RMRJ en termes économique, démographique, politique et concentrant une grande partie des emplois ; l'absence d'une structure politico-administrative à l'échelle métropolitaine. Face à cette situation, le réseau de trains de banlieue ne semble pas encore être en mesure de représenter une réelle amélioration du transport collectif métropolitain tandis que les populations restent largement dépendantes du système de bus métropolitain dont la politique récente semble toutefois représenter une amélioration en termes d'intégration tarifaire. Dans la sous-section suivante, l'analyse se recentre donc sur le territoire de la « révolution des transports » avec une analyse des différents projets de transport collectif.

### **1.2) La « révolution des transports » à l'échelle de la ville de Rio : Courir après le temps perdu ou planifier la mobilité ?**

1.2.1) La « révolution des transports » : un moyen de combler le déficit d'investissements de ces dernières décennies dans le système de transport collectif

*« Le couloir T5 a été projeté il y a plus de 30 ans et ne s'est jamais concrétisé [...] ce sont les JO qui ont concrétisé cet ancien projet [...] c'est un investissement fondamental pour la ville, mais qui arrive tard »* (Carlos Maiolino, secrétaire-adjoint au SMTR, entretien du 27/07/2012).

Le contexte de construction de la ville attractive et notamment l'accueil de la coupe du Monde et des JO ont permis des investissements considérables en infrastructures et politiques de mobilité urbaine. Au chapitre 5, nous avons observé que le réseau de BRT, en tant qu'élément principal de la « révolution des transports » ne représente pas d'améliorations significatives pour la réduction des injustices de mobilité. En effet, à l'instar du BRT Transoeste, les lignes de BRT semblent arriver à saturation peu de temps après leur implantation. Cela pèse sur les conditions de confort et les temps d'attente aux embarquements, bien que le temps de trajet en-soi semble avoir été réduit. Aussi, la « révolution des transports », loin d'avoir une longueur d'avance sur le futur de la mobilité carioca, semble plutôt combler un déficit d'investissements de plusieurs décennies dans le transport collectif :

*« Nous devons investir dans tout cela (métro, BRT, trains, et autres), mais ce qui existe aujourd'hui ne va ni résoudre le problème de la municipalité ni de la ville. Nous allons devoir faire un pas en plus. Pourquoi ? Parce que nous avons 30 ou 40 ans de manque d'investissements. Quand nous inaugurons une ligne de BRT aujourd'hui, nous ne faisons rien de plus que ce que nous aurions dû faire il y a vingt ans. En réalité, nous payons une dette en termes de transport collectif que la municipalité n'assume pas depuis longtemps »* (Marcio d'Agosto, chercheur au PET-COPPE/UFRJ et directeur de l'ANPET, entretien de février 2012).

Concernant le réseau de BRT comme élément-clé de la « révolution des transports », certains y voient un palliatif plus qu'une révolution : *« Le réseau de BRT va-t-il améliorer les choses ? Oui. La vraie question c'est : est-ce « la » solution ? Non, ce n'est pas la solution, c'est un palliatif, nous réparons un préjudice. Ca va être mieux ?*

*Oui. C'est le transport public dont Rio de Janeiro a besoin ? Non* » (Jan Krugger, créateur du blog caoscarioca.com.br, entretien du 05/07/2012).

Parmi les exemples de projets datant de plusieurs décennies mais ne s'étant concrétisés qu'avec la « révolution des transports » celui du couloir T5, actuel BRT Transcarioca, est fréquemment cité : *« quand je te dis que nous sommes en train de payer une dette... Je vais te donner un exemple : la ligne transversale numéro 5, qu'ils appellent aujourd'hui le BRT Transcarioca et qui relie Barra da Tijuca à l'Ilha do Governador, a été planifiée dans les années 1970. Ce devait être un couloir ferroviaire de type VLT »* (Marcio d'Agosto, chercheur au PET-COPPE/UFRJ et directeur de l'ANPET, entretien de février 2012). Dans le même sens, Raul Cahet Lisboa nous dit : *« un cas où le BRT n'est pas une solution de transport pour la ville, selon moi, est le cas du Transcarioca, qui connecte Alvorada au Galeão et est en réalité le couloir T5, qui dans l'histoire de la planification de Rio de Janeiro correspond à la ligne 6 du métro »* (Raul Cahet Lisboa, représentant de la CBTU, entretien du 06/09/2012). Selon lui, le gouvernement fédéral a décidé de rallonger le trajet d'origine qui se terminait à Penha, pour relier l'aéroport international, ce qui peut être considéré comme une recontextualisation de l'ancien projet en accord avec la stratégie de ville attractive de Rio de Janeiro.

L'implantation tardive du couloir T5 avec le BRT Transcarioca presque 40 ans plus tard représente bien plus un rattrapage qu'un inducteur de développement urbain. Cela a des conséquences : *« S'il avait été implanté dans les années 1970, il n'y aurait pas d'expropriations sur le couloir T5, parce que la zone n'était pas encore occupée. Dans ce cas, nous aurions fait les choses de façon inverse : le transport comme inducteur de développement [...] pas comme cela a été fait »* (Marcio d'Agosto, chercheur au PET-COPPE/UFRJ et directeur de l'ANPET, entretien de février 2012). Il est intéressant de noter que le couloir T5, dans les planifications antérieures, exprimait une préférence pour le rail (métro ou VLT). Le choix actuel du BRT, qui semble naître saturé, s'explique évidemment par un argument financier et d'urgence des méga-événements. Il exprime aussi une domination du secteur de transport par bus dont le système de BRT ne semble pas représenter une véritable « révolution ».

D'une façon générale, le manque d'investissements dans le système de transport collectif depuis les années 1980 (depuis les années 1950 pour le système de train de banlieue) est lié à la fois à la crise économique et à une conjoncture politique peu favorable en termes de relations entre les différents niveaux de gouvernement. Cet

abandon du développement du réseau de transport collectif se heurte également à « *l'absence d'un projet politique favorable à son développement* » (Beyer, 2011, p.8). Beyer (2011) donne des exemples de nombreux plans de transport avortés depuis les années 1970, tels que : le système de voies ségréguées des années 1970, le plan de revitalisation du centre-ville de 1985, le projet *Projeto Rio Ano 2000* en 1986, ou le projet de réintroduction du tramway dans l'hyper-centre en 1990. Selon Marcio d'Agosto :

*« Les idées des années 1980 ne se sont pas concrétisées et n'ont pas évolué au fil du temps. Donc, en vérité, à Rio de Janeiro, le transport public urbain ne fait l'objet d'aucune planification depuis les années 1980 jusqu'en 2005. C'est là que tu vois le temps perdu. Par le manque de planification, nous avons un réseau (de bus) désorganisé, à un tel point »* (Marcio d'Agosto, chercheur au PET-COPPE/UFRJ et directeur de l'ANPET, entretien de février 2012).

En ce sens, la « révolution des transports » peut être considérée comme un outil de marketing urbain, puisque des projets présentés comme nouveaux avaient déjà été pensés et étaient donc déjà une nécessité quelques décennies auparavant. De même, la réorganisation du réseau de bus en 2010 – liée au passage d'un système permissionnaire à un système concessionnaire et ayant débouché sur un appel d'offre et la régionalisation du transport par bus à l'échelle métropolitaine – n'est pas non plus une nouveauté : « *Quand le SMTR a été créé dans la décennie des années 1980, sa finalité était de faire ce qui a été fait maintenant, c'est-à-dire le zonage des aires de trafic du transport public et sa répartition en consortiums. C'était l'idée en 1980, sauf que cela n'a pas évolué avec le temps et en réalité le transport public urbain n'a pas été planifié de 1980 à 2005 [...] Le fait de ne pas avoir de planification a généré un réseau désorganisé* » (Marcio d'Agosto, chercheur au PET-COPPE/UFRJ et directeur de l'ANPET, entretien de février 2012). En outre, comme le souligne Beyer (2011), ce qui n'est d'ailleurs pas une spécificité de la ville de Rio de Janeiro, les mandats électoraux municipaux de 4 ans ne favorisent pas les projets de long terme.

*1.2.2) La mobilisation de différentes qualités éthiques pour l'analyse des effets différenciés de la « révolution des transports » sur la crise de la mobilité.*

À la question de savoir si le réseau de BRT et les investissements dans le train et le métro sont suffisants pour résoudre les problèmes de la crise de la mobilité carioca, un interlocuteur de l'État de Rio de Janeiro répond : « *Ce n'est pas suffisant pour résoudre tous les problèmes de cette grande métropole. Pour cela, il faudrait faire des investissements équivalents à ceux-ci pendant les 20 prochaines années* » (Waldir Peres, Superintendant de l'AMTU/SETRANS, État de Rio de Janeiro, entretien du 03/08/2012). La ligne 4 du métro, envisagée depuis les années 1990, a été fondamentale pour l'échéance des JO de 2016 (officiellement la ligne devrait être prête pour l'événement). Les pouvoirs publics affirment qu'elle permettra, avec ces 16 kilomètres, de retirer 2 000 voitures par heure de pointe sur le trajet Barra da Tijuca – Ipanema.

Du point de vue de la qualité éthique de la « propriété », les améliorations du système de transport représentent une réduction des injustices socio-spatiales à l'échelle de la municipalité de Rio de Janeiro puisque le plus grand nombre est bénéficiaire. Le réseau de BRT, sans être une révolution, représente une certaine amélioration du réseau de transport collectif en général et une réduction du temps de transport d'usagers de bus à bas revenus. Les projets de BRT se sont également accompagnés de construction de nouvelles voies pour les automobilistes outre les projets viaires indépendants du réseau de BRT et produisent un impact positif pour les classes moyennes. La ligne 4 du métro, tout en représentant un bénéfice collectif est également censée désengorger le trafic automobile dans l'axe zone Sud / Barra da Tijuca et représente un bénéfice pour les classes moyennes et aisées.

La ligne 4 du métro, comme les deux autres lignes existantes, est d'usage mixte socialement. De fait, les pouvoirs publics n'ont pas annoncé de phénomène de captation d'usagers automobiles par le système de BRT, contrairement au métro. Aussi, du point de vue de l'équité territoriale (correspondant au « principe de liberté » rawlsien), la ligne 4 du métro est juste car elle offre une accessibilité à toutes les classes sociales, y compris aux usagers de l'automobile dont une partie sont censés être captés par le métro. Du point de vue du critère d'équité horizontale (correspondant au « principe d'égalité » des chances) rawlsien, la ligne 4 du métro est juste car elle respecte le principe d'usager-payeur et ne bénéficie pas à des individus plus qu'à d'autres, en principe. La ligne 4 prévoit officiellement une fréquentation de 300 000 passagers par jour, et qu'elle parvienne ou non à attirer le nombre d'automobilistes prévu, il est certain qu'elle bénéficiera à des populations à bas revenus comme la favela de Rocinha.

En revanche, du point de vue de l'équité verticale, l'analyse se détache d'une vision globale pour donner plus d'importance à la spatialité des investissements. Le critère d'équité verticale (le principe du « maximin ») va conduire à l'identification des zones les plus désavantagées qui devraient être celles qui reçoivent l'avantage le plus important. Or, l'extension du réseau de métro est réalisée dans des zones occupées par les classes moyennes et aisées, entre Ipanema et Barra da Tijuca. De ce point de vue, la ligne 4 du métro produit une différenciation par le mode et par la localisation : le métro pour la zone Sud et le BRT pour le reste.

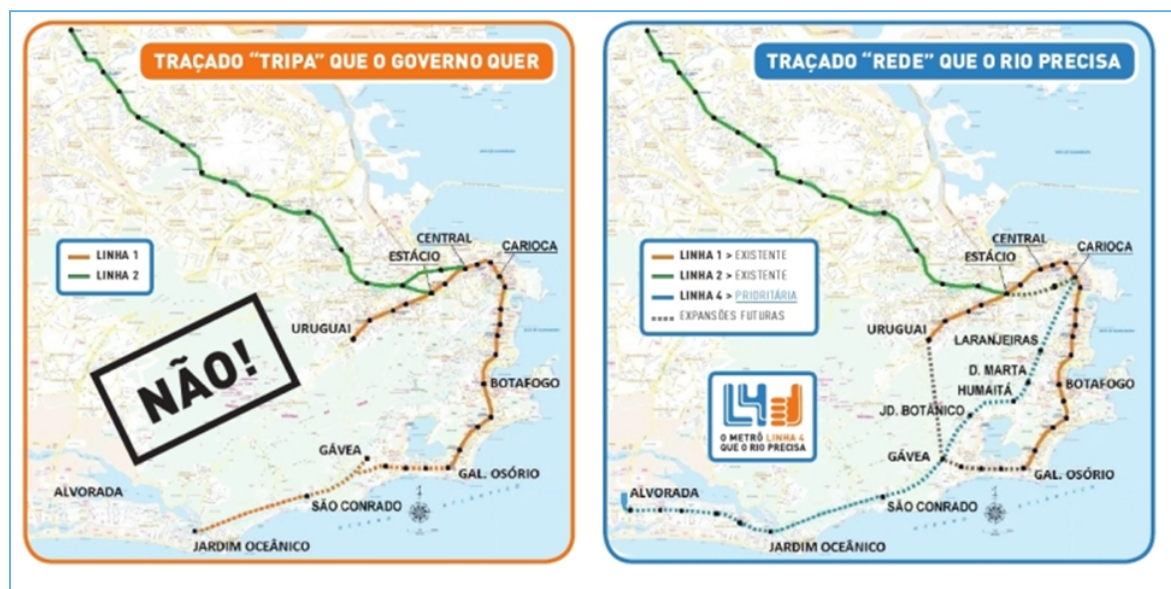
Concernant la capacité de la ligne 4 à attirer des usagers automobiles, de nombreuses réserves ont été émises. La ligne 4 étant de fait une extension de la ligne 1, il existe la crainte qu'elle naisse saturée. À ce sujet, un interlocuteur évoque le niveau de saturation du métro qui produirait les mêmes effets dissuasifs sur les usagers automobiles : « *les personnes partent du principe suivant : si tu dois être transporté avec 8 personnes par m<sup>2</sup>, c'est mieux de rester dans une voiture, en lisant le journal* » (Mac Dowell, Professeur d'Ingénierie Urbaine et Environnementale à la PUC-Rio, entretien du 21/06/2015). Ce qui fait peser des doutes sur la capacité du métro est notamment l'observation de l'intervalle sur les lignes 1 et 2, autour de 6-7 minutes. Un autre élément quant à la capacité de la ligne 4 à se traduire par un transfert des usagers automobiles vers ce mode est lié au fait que, à supposer qu'une personne habitant Ipanema soit disposée à prendre le métro pour aller à Barra, celle-ci ne sera pas forcément prête à prendre le BRT pour réaliser les 7 kilomètres séparant la station de métro « Jardim Oceânico » du terminal Alvorada. La ligne 4 du métro ira de la station Ipanema General Osório (où s'achève la ligne 1) jusqu'à celle de Jardim Oceânico en passant par les stations Nossa Senhora da Paz, Jardim de Alah, Leblon/Antero de Quental, Gávea (où elle fait un Y), São Conrado et Jardim Oceânico (voir carte 9).

Le projet actuel de la ligne 4 du métro est vivement critiqué par des habitants et des associations de quartiers qui le jugent insuffisant et inadapté aux besoins de la ville en termes de maillage du réseau de métro. Les critiques insistent également sur le manque d'études, d'informations et de débats publics autour des raisons de ce choix. Selon le projet original, la ligne partirait de la station São João (située entre celles de Botafogo et Copacabana), qui serait le point de liaison entre les lignes 1 et 4, tandis que cette dernière continuerait son trajet vers Humaita, Jardim Botânico et Gávea. Comme on peut l'observer sur la projection de droite sur la figure 14, le mouvement « *o metrô que*

*o Rio precisa*<sup>181</sup> » (« le métro dont Rio a besoin ») avance comme argument principal le début du développement d'un maillage du réseau de métro. Le mouvement propose une alternative avec un mélange du tracé originalement prévu et ce qu'il souhaiterait.

En toile de fond, on retrouve la critique d'une priorisation exclusive de la zone sud. Au contraire, les discours officiels expliquent que le tracé a été conçu de façon à toucher les zones avec des densités commerciales et de populations élevées (SETRANS, 2014b ; Rio Barra S.A, 2014). Ils affirment en outre que le tracé choisi transportera deux fois plus de personnes que n'en aurait transporté la ligne 4 avec le projet original, et qu'il n'y a pas besoin de changer de métro pour se déplacer entre Barra da Tijuca et le centre de la ville.

**Figure 14 - Comparaison des trajets de la ligne 4 proposée par le gouvernement et par le mouvement « *o metrô que o Rio precisa* »**



Source : <http://www.metroqueorioprecisa.com.br/entenda-a-questao/>

En termes d'analyse du réseau de transport, il convient de souligner que la ligne 4 s'arrête à la station Jardim Oceânico, à environ 6 kilomètres d'Alvorada, où se trouve le terminal des BRT Transcarioca et Transoeste. Cette rupture de 6 kilomètres dans le système de transport collectif a été vivement critiquée pour son manque de planification. Selon le mouvement « *o metrô que o Rio precisa* » la priorité aurait dû

<sup>181</sup> Ce mouvement est constitué d'une trentaine d'associations de quartiers (représentant environ 1,5 million de personnes) des zones concernées par la ligne 4. Deux entités respectées dans le domaine du transport, le « clube de engenharia » (voir : <http://www.portalclubedeengenharia.org.br/>) et le PET-Programme d'ingénierie des transports (COPPE-UFRJ) appuient largement les critiques formulées par le mouvement « O metrô que o Rio precisa ».

être donnée aux stations de Jardim Oceânico et d'Alvorada à l'horizon 2015 (le reste pouvant être construit par la suite, y compris après les JO) dans la mesure où il existe une demande très importante de Barra da Tijuca, Recreio et Jacarepagua. Finalement, c'est le BRT Transoeste qui assurera la connexion entre le terminal Alvorada et la station Jardim Oceânico (où circulent 136 000 véhicules par jour) pour un coût de 92 millions de R\$. Au total, 7 stations sont prévues et les travaux commencent en partant du terminal Alvorada. Le secrétaire municipal aux transports, Carlos Roberto Osório, a déclaré en 2014 qu'il n'y aurait « *pas de réduction de voies pour les voitures, car les couloirs exclusifs [de BRT] seront implantés avec la réduction de l'espace entre les plates-bandes de séparation des voies* » (BARRALERTA, 2014).

Si le réseau de métro est encore loin d'atteindre les 133 kilomètres prévus dans les années 1970, les 16 kilomètres de la ligne 4 et l'extension de la ligne 2 avec la création d'une nouvelle station, celle d'« Uruguai » (la 36<sup>ème</sup>) inaugurée en mars 2014, représentent une opportunité d'agrandir le réseau. En 2013, les 19 nouveaux trains achetés par l'entreprise concessionnaire MetrôRio ont été mis en fonctionnement. À l'échelle de la municipalité de Rio de Janeiro, les projets semblent donc globalement améliorer la situation de la mobilité. Mais, le fait qu'une grande partie des investissements se concentre dans la zone de Barra da Tijuca (3 BRT sur 4 et la ligne 4 du métro) ou dans d'autres clusters olympiques, comme la zone portuaire avec le système de VLT pose plusieurs questions : cette priorisation de Barra da Tijuca est-elle effectuée dans un objectif de réduction des injustices socio-spatiales ? À quelles logiques répond l'implantation du VLT dans la zone portuaire ?

*1.2.2) Polémiques sur La priorisation de Barra da Tijuca et de La zone portuaire : La priorisation des « clusters olympiques » au profit de qui ?*

Les projets de la « révolution des transports » peuvent être bénéfiques à l'échelle de la municipalité de Rio de Janeiro, en ce sens qu'ils améliorent la mobilité des habitants de façon globale. Mais le phénomène de concentration des investissements à l'échelle métropolitaine se vérifie également de façon interne à la municipalité de Rio de Janeiro, où la zone de Barra da Tijuca est largement bénéficiaire des infrastructures de la « révolution des transports » à l'oeuvre à Rio de Janeiro (3 BRT sur 4 et la ligne 4 du métro). Selon un représentant du secteur du transport par bus, les projets de transport collectif sont en adéquation avec les centralités du futur de la ville : « *Sans aucun doute,*



*ils font plus que desservir les nouvelles centralités et vont créer de nouveaux axes d'expansion urbaine de la ville. Par exemple, la Zone Ouest, qui était très difficile d'accès et ne disposait pas de transport de masse, va se développer fortement »* (Lelix Teixeira, président de FETRANSPOR et de Rioônibus, entretien du 17/10 /2012).

À la question de savoir si le réseau de BRT et la ligne 4 du métro répondent aux nécessités de mobilité des Cariocas, certaines réponses sont plus nuancées : *« Je ne veux pas dire qu'ils ne doivent pas être réalisés, mais en réalité, je crois qu'ils ne sont qu'une partie d'une chose qui devrait être beaucoup plus grande »*. Néanmoins, notre interlocuteur rappelle que *« Barra da Tijuca et Recreio dos Bandeirantes forment aujourd'hui une aire en forte croissance, avec la zone de Jacarepagua, au dessus de Barra [...] »* et pense qu'à ce titre le BRT est insuffisant : *« Sans aucun doute il est nécessaire de pourvoir cette région d'un transport de masse, c'est pour ça qu'il doit y avoir un métro là-bas, le BRT tout seul ne va pas résoudre les problèmes »* (Marcio d'Agosto, chercheur au PET-COPPE/UFRJ et directeur de l'ANPET, entretien du 24/02/2012).

Les entretiens témoignent du fait que cette concentration sur Barra da Tijuca n'est pas totalement adaptée à la géographie des déplacements : *« si tu regardes quel est le grand mouvement pendulaire, c'est plus vers la zone sud et la zone nord, en provenance de la zone nord. Donc, selon ce point de vue, la concentration sur Barra (des BRT et de la ligne 4 du métro) n'est pas alignée avec cette grande demande. Mais d'un autre côté, il y a la question d'induire la croissance dans un nouvel axe »* (Jan Krugger, créateur du blog caoscarioca.com.br, entretien du 05/07/2012). De quel développement s'agit-il et à qui bénéficie-t-il ?

D'une part, l'attention particulière portée à la Zone de Barra da Tijuca (mais également à Jacarepagua et Recreio dos Bandeirantes) constitue la permanence d'un processus historique où les classes aisées (et moyennes aujourd'hui) sont automatiquement favorisées par les investissements publics. Il n'est en ce sens pas surprenant que Barra da Tijuca, considérée comme étant la nouvelle centralité et le futur de Rio de Janeiro, comme l'ont pu l'être les zones de Copacabana puis d'Ipanema en leur temps, soit tout particulièrement favorisée par les infrastructures de transport collectif : *« La région de Barra da Tijuca va-t-elle bénéficier des investissements ? Oui, de fait elle est déjà souvent priorisée depuis un certain temps. Et il y a beaucoup de personnes qui ont un intérêt là-dedans. Pas seulement les habitants mais aussi ceux qui vendent de*

*l'immobilier à Barra da Tijuca* » (Raul Cahet Lisboa, fonctionnaire à la CBTU, entretien du 06/09/2012). Du point de vue de l'équité verticale, la priorisation de Barra da Tijuca ne représente pas une réparation des injustices territoriales. D'une part, les habitants aisés de la zone ne sont qu'indirectement avantagés par le BRT Transoeste (ils n'utilisent pas ce mode de transport mais l'implantation de ce dernier a permis de doubler voire de tripler le nombre de voies réservés aux voitures) ; d'autre part, la valorisation de la zone de Barra da Tijuca profite fortement au secteur de la construction immobilière sous fond d'expulsion de populations à bas revenus.

Pour certains, les trajets des BRT sont pertinents car Barra da Tijuca « *est aussi un point de passage, qui relie divers pôles. Par exemple, celui de Barra à Penha (le Transcarioca) passe par Madureira, Itaquara, Olaria. Madureira est le deuxième pôle économique de la ville* » (Romulo Orrico Filho, professeur au PET- Programme d'Ingénierie des Transports<sup>182</sup>, COPPE/UFRJ, entretien du 19/09/2012). Par exemple, le BRT Transcarioca transportait 210 000 personnes moins d'un an après son inauguration, confirmant une demande élevée au long du couloir – qui court le risque de ne pas être totalement satisfaite au regard de notre analyse du BRT Transoeste.

Certains arguments défavorables à la priorisation de Barra da Tijuca en termes de transport collectif se basent sur la localisation des activités : « *l'emploi ne se concentre pas à Barra da Tijuca [...] la majeure partie des personnes utilise le transport pour aller au travail. Où se concentre le travail ? Dans le centre, la zone sud et la zone nord !* » (Christopher Gaffney, professeur de géographie à l'Université Fédérale Fluminense – UFF, entretien du 05/06/2012). De fait, si l'on se base sur la division territoriale de la municipalité en RA (Régions Administratives), la RA du centre affiche une concentration des emplois de la municipalité de Rio de Janeiro. Notons qu'à peine dix quartiers, sur 160, concentrent plus de 50 % des postes d'emploi formel de la municipalité de Rio de Janeiro. En termes absolus, l'importante concentration du quartier centre s'est renforcée avec la création de 73 560 nouveaux postes entre 2000 et 2008. Cependant, durant cette période, le quartier de Barra da Tijuca est passé de la cinquième à la deuxième place et concentre désormais 6 % des emplois formels (118 000) de la municipalité de Rio contre 24 % pour le quartier centre (460 000 postes) qui reste à la première place (Medeiros Junior, Grand Junior, 2011).

---

<sup>182</sup> Romulo Orrico Filho a également une bonne connaissance des politiques publiques de transports car il a occupé le poste de vice-secrétaire des transports à la ville de Rio de Janeiro.

Comme nous pouvons l'observer dans le tableau 25, il y a une légère tendance à la déconcentration des postes d'emplois, puisque la proportion d'emplois des dix quartiers qui possèdent le plus d'offre d'emplois (sur l'ensemble de la municipalité) est passée de 56 % à 54,7 % (Medeiros Junior, Grand Junior, 2011). De 2000 à 2008, trois quartiers disparaissent des dix qui concentrent le plus d'emplois formels (Ramos, Maracanã et Vicente de Carvalho), remplacés par ceux de Cidade Nova, Boncusso et Ipanema.

**Tableau 25 - Comparaison des dix quartiers les plus représentatifs en termes de participation au total des postes de travail formel dans la municipalité de Rio de Janeiro (2000 et 2008)**

Année 2000			Année 2008		
Quartiers	Ordre	Participation (%)	Quartiers	Ordre	Participation (%)
Total		56,03	Total		54,67
Centro	1°	25,02	Centro	1°	23,75
São Cristovão	2°	8,28	Barra da Tijuca	2°	6,06
Vicente de Carvalho	3°	4,21	Cidade Nova *	3°	5,20
Botafogo	4°	3,82	Botafogo	4°	4,05
Barra da Tijuca	5°	3,80	São Cristovão	5°	3,44
Tijuca	6°	2,84	Tijuca	6°	3,41
Copacabana	7°	2,78	Bonsucesso	7°	2,57
Campo grande	8°	2,13	Campo Grande	8°	2,45
Ramos	9°	1,55	Copacabana	9°	2,32
Maracanã	10°	1,51	Ipanema	10°	1,42

Source : Medeiros Junior, Grand Junior (2011, p.8). Sur la base de données du Ministério do Trabalho e Empregos, RAIS. \* Selon les auteurs, les données concernant Cidade Nova peuvent être sur-estimées.

La deuxième zone qui est particulièrement avantagée par la « révolution des transports » est la zone portuaire et centrale avec le VLT. En termes de localisation des activités, ce mode de transport répond à un besoin de la zone centrale concentrant environ un quart des emplois formels de la municipalité de Rio de Janeiro. Mais le VLT ne répond pas qu'à la logique de la mobilité urbaine, il participe aussi à l'image nouvelle du front de mer et de la zone portuaire rénovée. À la question de savoir si le VLT est la solution pour la zone portuaire, un interlocuteur répond : « *Nous verrons, le VLT possède une caractéristique très spéciale, comme c'est le cas à Lyon, il est 'charmant'<sup>183</sup>, et sa relation avec l'urbanisme est beaucoup plus harmonieuse* » (Romulo Orrico Filho, professeur au PET- Programme d'Ingénierie des Transports, COPPE/UFRJ, entretien du

<sup>183</sup> Dit en français lors de l'entretien.

19/09/2012). Le VLT fait partie de la rénovation et de la revalorisation du centre historique et accompagne la création d'espaces publics arborisés et favorisant la marche à pied. Il n'est pas suprenant que ce mode ait été choisi dans l'espace géographique du projet *Porto Maravilha*, nouvelle vitrine des pouvoirs publics qui veulent une ville plus ouverte sur l'extérieur avec la rénovation de son front de mer et la valorisation de monuments historiques (figure 15). Dans la ville attractive, la qualité est privilégiée dans cette aire en cours d'hyper-valorisation immobilière et urbanistique.

**Figure 15 - Image de synthèse du VLT devant le théâtre municipal de Rio de Janeiro**



Source : <http://portomaravilha.com.br/web/esq/projEspVLT.aspx>

« *La solution VLT est vraiment de qualité mais je ne crois pas qu'il soit possible d'en faire une solution universelle* » (Eduardo A. Vasconcellos, entretien du 25/09/2012). En somme, le VLT a pour vocation d'être à la hauteur des projets commerciaux et culturels qui se développeront dans cette zone, tout en étant connecté à l'aéroport Santos Dumont. À l'inverse des BRT qui ont tendance à s'accompagner de la construction de nouvelles voies pour les voitures (là où c'est possible selon la densité du sol urbain), le VLT a officiellement vocation à désengorger le trafic de la région de la Zone Portuaire et de la Zone Centre, avec un service de qualité : « *24 heures, 7 jours par semaine et qui*

*aura une intégration totale avec l'aéroport Santos Dumont, les barques, les trains, le métro et les BRT» (Concessionnaire du VLT Carioca S.A<sup>184</sup>).*

Pourtant prévu pour 2014, l'année de la coupe du Monde, l'inauguration du premier tronçon n'avait toujours pas eu lieu à la mi-2015 et a été reporté à avril 2016 (Fernandes, 2015b). Le premier tronçon devra relier le terminal de bus « Novo Rio » avec l'aéroport Santos Dumont avec un total de 23 stations. Le deuxième tronçon reliera la station « Central » - qui est une plateforme d'intégration gigantesque en termes de passagers qui y transitent entre les usagers du train, du métro et du bus – à la Praça XV, où se trouve la station d'embarquement du système hydroviaire<sup>185</sup>. Notons que le projet de VLT a perdu 10 stations par rapport au projet original qui en prévoyait 42. Selon un interlocuteur de la mairie, le tracé du VLT a été revu à mesure que les coupes et les réajustements de lignes de bus ont été réalisés (Ribeiro, 2015a).

Le VLT peut être considéré comme une révolution en tant que mode de transport « charmant » et de qualité, participant fortement à la rénovation de la zone portuaire. Cependant, il s'agit de la réhabilitation d'un mode de transport, le bonde, qui existait il y a plus d'un siècle : « *Quand les VLTs modernes seront en service dans le Centre et dans la Zone Portuaire, à partir du premier semestre de 2016, la sensation de 'déjà vu' sera inévitable pour les plus âgés et ceux qui connaissent l'histoire de la ville* » (Candida et Bertolucci, 2015). Le bonde de l'époque possédait des caractéristiques similaires au VLT comme le fait d'avoir une vitesse commerciale compatible avec la marche à pied, bien que le VLT présente d'autres avantages (en termes d'accessibilité et de confort, par exemple avec la climatisation). Le premier service de bondes à traction animal était une ligne qui allait de la Rue Gonçalves Dias (zone Centre) au Largo do Machado. Tandis que les bondes fonctionnaient en tant qu'outils d'occupation urbaine, le tramway fonctionne plus comme instrument de revitalisation d'une zone dégradée destinée à être une nouvelle vitrine de la ville de Rio de Janeiro. La « révolution du

---

<sup>184</sup> Voir le site : <http://www.vltcarioca.com.br/>

<sup>185</sup> Le système hydroviaire joue un grand rôle pour la mobilité entre Rio de Janeiro (embarquement dans le centre à la Praça XV) et Niterói. La connexion entre les deux municipalités peut se réaliser soit par bus ou voitures avec l'un des plus grands ponts du Brésil, qui traverse la baie de Guanabara, soit par bateau. Cette deuxième option est certainement la plus rapide avec une traversée de 15 minutes. Depuis 2012, le groupe CCR est actionnaire majoritaire de la concessionnaire Barcas S.A, qui est devenue CCR Barcas. Le système dépend de l'État de Rio de Janeiro. Il exploite plusieurs lignes mais celle qui relie Rio à Niterói transporte environ 100 000 personnes par jour avec une traversée d'environ 15 minutes.



transport », dans la zone portuaire et le centre de la ville, consiste à faire renaître le passé, à l'instar de Machado de Assis<sup>186</sup> faisait déjà l'éloge des bondes en 1877.

En effet, les travaux pour l'implantation du VLT ont permis de débusquer d'anciennes lignes de tramway, et de confirmer que le trajet du nouveau VLT est proche de l'ancien bonde (Moura, 2015). Le VLT de Rio de Janeiro constitue en définitive la résurgence « moderne » d'un mode de transport qui a rythmé la vie des cariocas jusqu'au années 1940 et qui aujourd'hui participe activement à la revitalisation de la zone portuaire avec le projet Porto Maravilha (voir figure 16).

**Figure 16 - Les travaux pour l'implantation du VLT redécouvrent d'anciens rails du bonde de Rio de Janeiro**



Source : Moura 2015. © Alexandre Vieira/ Agência O Dia.

Le projet de VLT a vocation à satisfaire les attentes d'une alliance urbaine s'articulant autour des pouvoirs publics, du secteur privé et du génie civil impliqués dans le projet Porto Maravilha, les classes moyennes et les élites étant fortement encouragées à occuper cette zone en termes résidentiel et professionnel. Aussi, tant la priorisation de Barra da Tijuca que celle de la zone portuaire avec le VLT répondent à des logiques qui dépassent la logique de l'amélioration de la mobilité des habitants de la ville de Rio de Janeiro d'un point de vue global. Selon le critère de l'équité verticale, la « révolution

---

<sup>186</sup> Machado de Assis (1839-1908) est considéré comme l'un des plus grands écrivains brésiliens. Il était, entre autres, poète, chroniqueur, dramaturge, journaliste.

des transports », en concentrant ses investissements sur des zones en cours de valorisation, n'instaure pas de redistribution équitable envers les habitants des zones les plus désavantagées. Le VLT fait partie de la logique privée qui régit cette zone et participe donc des logiques d'exclusions par les expropriations de populations à bas revenus et à la spéculation immobilière. De plus, le VLT sera certainement utilisé mais il est dédié à une zone spécifique de la ville, ce qui n'en fait pas un mode de transport collectif pour des déplacements pendulaires de plus longue distance. Nous retrouvons la logique de causalité circulaire observée tout au long de l'urbanisation carioca, c'est-à-dire une priorisation des investissements dans les zones occupées par les classes aisées (Zone Sud et Barra da Tijuca) ou en voie de reconquête par celles-ci (Zone Portuaire et Centre). Les mécanismes d'accumulation urbaine se perpétuent et il n'est pas étonnant de constater que le modèle routier de mobilité est toujours en vigueur, même au sein de la « révolution des transports ».

### **1.3) Les infrastructures viaires pour les zones valorisées**

*« Il y a encore beaucoup de subventions pour les producteurs d'automobiles [...] c'est l'industrie automobile qui exige des infrastructures routières [...] À la place du complexe militaro-industriel comme aux Etats-Unis, il y a un complexe industriel de l'automobile au Brésil »* (Christopher Gaffney, Professeur à l'Université Fédérale Fluminense, entretien du 05/06/2012).

La « révolution des transports » perpétue le modèle routier de mobilité pour répondre aux besoins de l'industrie automobile et à ceux du lobby du transport par bus. En conséquence, elle a pour corollaire la permanence de situations d'injustices en termes de mobilité urbaine. Les zones déjà valorisées (ou en cours de valorisation) sont favorisées par l'implantation de nouvelles infrastructures viaires, perpétuant une différenciation de classe par le mode de transport. Aussi la « révolution des transports » semble recouvrir différentes facettes de l'injustice car elle ne respecte pas les critères d'équité horizontale et d'équité verticale, et ne provoque pas de rupture avec les stratégies de différenciation socio-spatiale.

*« Le Brésil est un très grand pays, il y a des gens avec tout type d'opinions, y compris des personnes qui défendent un autre modèle (que le modèle routier), mais dans la balance des forces politiques, la majeure partie de l'élite brésilienne, et même la gauche, ne veut pas changer de modèle. Le modèle ne changera pas... Mais, principalement avec la Coupe du Monde et les JO, et seulement en raison de ces événements, un projet important est apparu. Si il n'y avait pas cela, ce projet dépendrait de la décision d'un maire, de façon isolée » (Eduardo A. Vasconcellos, entretien du 25/09/2012).*

Tout en reconnaissant le rôle fondamental des grands événements comme catalyseurs de projets et d'investissements en mobilité urbaine, Eduardo A. Vasconcellos affirme qu'ils ne sont malheureusement pas l'occasion d'un changement de modèle. Selon lui, la rupture avec le modèle de mobilité précédent se base plus sur la rhétorique et l'image construite par les pouvoirs publics que sur une rupture de fait. Le créateur du site *Mobilize.org* a une opinion semblable : *« Aucune ville importante et aucun groupe politique (au Brésil), n'a assumé de fait la question de la mobilité urbaine durable ni celle de diminuer les actions en faveur du transport individuel »* (Ricky, mobilize.org, entretien du 25 septembre 2012). La « révolution des transports » et les rénovations urbaines de la ville attractive sont favorables aux classes moyennes et aisées, favorisent géographiquement les différentes alliances politico-économiques et s'accompagnent, comme c'est le cas au cours de l'histoire carioca, de nombreux projets viaires, soit isolés, soit liés à la rénovation de la zone portuaire ou à l'implantation du réseau de BRT.

Une « révolution des transports » effective impliquerait une rupture avec la tendance croissante à l'explosion de la motorisation individuelle privée qui peut passer par divers mécanismes tels que la réduction de l'espace physique réservé à l'automobile, le prix du stationnement, les péages urbains, l'augmentation des zones piétonnes, etc. Au contraire, il y a un maintien de la logique routière. On observe un accroissement des infrastructures viaires qui se concentrent soit dans une zone en cours de revitalisation, comme la zone portuaire (construction de la « via binario » et de la « via expressa »), soit dans les zones Sud et de Barra da Tijuca, c'est-à-dire dans des zones aux populations aisées.



### 1.3.1) La démolition de la voie surélevée « *perimetral* » et la construction de la « *via expressa* »

La voie surélevée « *perimetral* », inaugurée dans les années 1960, était une voie de 5 kilomètres (construite au-dessus de l'avenue Rodrigo Alves) qui connectait entre elles plusieurs artères viaires essentielles : la *linha vermelha* et l'*avenida Brasil* (en direction de la zone nord), le pont Rio-Niterói et la zone de l'aéroport Santos Dumont et l'atterro do Flamengo (en direction de la zone sud de la ville). La « *perimetral* » traversait les quartiers de Caju, São Cristovão, Santo Cristo et Saúde et depuis au moins deux décennies, cette voie était remise en cause, accusée notamment de constituer une barrière, physique, visuelle et symbolique entre la terre et la mer, et d'être un frein à la revitalisation de la zone portuaire.

La démolition de la *perimetral* constitue l'une des transformations importantes de Porto Maravilha et a été réalisée par étapes de novembre 2013 à avril 2014, date de la dernière démolition par explosion. Le but est de rénover le front de mer et de reprendre contact avec la mer en corrigeant cette « *erreur architectonique* », car selon le maire Eduardo Paes : « *les personnes ne pouvaient pas voir la mer, il y avait un obstacle physique pour accéder à la mer* » (Ortiz, 2012, p.3). En outre, la démolition de la « *perimetral* » valorise certains bâtiments historiques qui se trouvaient en contre-bas de celle-ci comme le *Museu Histórico Nacional* et d'autres monuments historiques de la Praça XV. Cependant, cette démolition, qui a provoqué un chaos visible en termes de trafic routier dans les mois qui ont suivi, est considérée par certains comme une intervention chirurgicale non planifiée (Ortiz, 2012 ; Journal do Brasil, 19/10/2013). La mauvaise planification et la non-transparence des pouvoirs publics concernant la démolition de la « *perimetral* » ont notamment été critiquées par la société carioca lorsque 120 tonnes de poutres en acier<sup>187</sup> d'un des viaducs principaux démolis ont disparu, le 09 octobre 2013. Le Conseil d'Ingénierie de Rio de Janeiro a évalué la perte à 14 millions de R\$ et estime donc qu'il s'agit d'une perte d'autant plus scandaleuse que l'affaire n'a pas été élucidée<sup>188</sup>.

---

<sup>187</sup> Il s'agissait apparemment d'un acier très onéreux, fait d'un mélange spécial plus résistant à la rouille et qui peut durer jusqu'à 400 ans.

<sup>188</sup> Voir : <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2013/10/autoridades-procuram-toneladas-de-vigas-de-aco-retiradas-de-obra-no-rio.html>

Pour remplacer la *périmétral*, deux infrastructures viaires sont apparues (voir figure 17). La première est la « via binário » dans la zone de Porto Maravilha qui est une double voie de 3,5 km d’extension avec trois voies par sens qui connectera la zone du terminal routier avec celle de la Praça Mauá et sera notamment composé du tunnel *da Saúde* (80 mètres) et du tunnel du Binário<sup>189</sup> (1480 mètres), ce dernier partant de la rue *Antônio Lage* pour déboucher dans la rue *Primeiro de Março*. Une autre infrastructure viaire importante pour les usagers automobile est la construction d’une voie rapide (« via expressa ») qui se situe sur l’Avenue *Alvares Rodrigues*, exactement en dessous de l’ancienne voie « perimetral » de 5 kilomètres (une partie en surface, et 2 569 mètres en tunnel) avec trois voies par sens également.

**Figure 17 - « Via binário » et « Via expressa » dans la zone portuaire**



Source : <http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/17/artigo263021-1.aspx>

Officiellement, la « via binário » et la « via expressa », deux projets qui favorisent l’usage de l’automobile, permettront d’augmenter la capacité de circulation des véhicules de 27 %<sup>190</sup>. Cependant, selon la mairie de Rio de Janeiro, le tunnel de la via expressa permettra la construction d’un boulevard de 44 000 m<sup>2</sup> entre la Praça Mauá et l’entrepôt numéro 8, où circuleront seulement les piétons, les cyclistes et les tramways. Concernant la zone portuaire, point de connexion entre les différents axes viaires essentiels de Rio de Janeiro, il aurait semblé très difficile de ne pas remplacer la *perimetral* qui était déjà largement saturée avec, selon les calculs utilisés dans le cadre des projets viaires de Porto Maravilha, plus de 4 000 véhicules par heure de pointe dans le sens Aterro – terminal routier *Novo Rio* et une moyenne de 97 000 véhicules par jour

<sup>189</sup> Le tunnel du Binário aura seulement trois voies dans le sens du terminal routier.

<sup>190</sup> <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=4445473>

dans les deux sens (Sinergia Estudos & projetos Ltda., 2012). Implicitement, cette offre viaire supplémentaire pour le trafic de véhicules individuels se justifie car une bonne partie de cette infrastructure est souterraine (plus de 4 kilomètres de tunnels) et parce qu'un travail conséquent est réalisé en surface avec l'implantation d'espace mixtes (piétons, cyclistes, tramway) et arborisés. Bien entendu, cela ne nous renseigne pas sur les phénomènes d'expropriations et de « remoção branca » (expropriation blanche), ce dernier concept traduisant un phénomène de gentrification à la brésilienne.

### 1.3.2) *Les investissements viaires favorisant Barra da Tijuca*

Pour faciliter la liaison entre la zone Sud et la zone Ouest de Rio de Janeiro (São Conrado à Barra da Tijuca), la mairie de Rio aggrandit la route Lagoa-Barra pour la circulation des voitures avec deux voies supplémentaires sur une distance de 5 kilomètres<sup>191</sup>. Cette infrastructure baptisée « *Novo Joá* » ou « *elevado do Joá* », comprend le nouveau tunnel *do Pepino* (de 250 mètres) qui sera parallèle au tunnel actuel avec deux voies supplémentaires. La portion qui suit comptera deux voies supplémentaires avec le « nouveau *elevado das Bandeiras* » sur 1,1 km, jusqu'au nouveau tunnel *do Joá* avec 400 mètres d'extension (également parallèle à celui qui existe). De l'autre côté du tunnel, l'élargissement des voies sera maintenu sur environ 400 mètres jusqu'au pont *da Joatinga*, qui aura désormais 6 voies au lieu de 4. L'avenue *Ministro Ivan Lins* recevra également deux voies supplémentaires. Ce projet est un bénéfice supplémentaire apporté aux habitants de la Zone Sud et de Barra da Tijuca. Parallèlement, sur ce même trajet une piste cyclable sera érigée (voir figure 18). Avec une extension de 3,1 km (et 2,50 m de large), elle permettra d'intégrer les pistes cyclables de São Conrado et de Barra da Tijuca.

---

<sup>191</sup> Voir : <https://www.youtube.com/watch?v=kFfYXIUFZJw> (consultée le 20/07/2015, la vidéo est particulièrement utile pour se rendre compte du projet).

**Figure 18 - Image de présentation officielle de la piste cyclable parallèle à l'élevado do Joá**



Source : Gouvernement de Rio de Janeiro. Disponible sur : <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=5145787> (consulté le 20/07/2015).

#### **1.4) La permanence du modèle routier de mobilité au service des classes moyennes et aisées : les injustices à travers les différenciations de classe par le mode de transport et la localisation géographique**

Sous la qualité éthique de l'équité, les différents critères appliqués à la localisation des infrastructures montrent que les infrastructures les plus modernes et de plus grande capacité (VLT et métro) sont localisées dans les aires les plus valorisées tandis que les solutions intermédiaires (comme le BRT) sont destinés à l'usage des catégories populaires. Un changement de paradigme exigerait des mesures de découragement de l'usage automobile et devrait passer par une amélioration conjointe de l'offre de transport collectif pour attirer des usagers automobiles. Cependant, de forts doutes pèsent sur la capacité du métro à attirer des usagers automobiles de même que les résultats du VLT dans la zone portuaire demeurent encore incertains. Quant au réseau de BRT, la pièce principale de la « révolution des transports », il n'est pas conçu dans l'optique d'un changement de paradigme car il n'a pas la capacité suffisante pour attirer des usagers automobiles et parce qu'il n'a de toute façon pas été créé pour ça.

La faible qualité de service du BRT Transoeste et son utilisation massive par des habitants à bas revenus ne permettent pas d'envisager un transfert des usagers

automobiles vers le BRT. Le mode de déplacement des catégories supérieures demeure l'automobile et bien que l'accès à ce mode se soit « démocratisé », les pouvoirs publics ne pouvaient pas ne pas prendre en compte les désirs des couches supérieures. De fait, l'emprise au sol des investissements dédiés aux automobilistes est supérieure à celle nécessaire à l'infrastructure du BRT.

Au long du BRT Transoeste, sur une large partie de l'*Avenida das Americas*, le nombre de voies réservées au trafic routier conventionnel (automobiles, motocyclettes, vans, bus) est passé de 2 ou 3 à 5 voies par sens. Cela constitue une façon de favoriser les usagers automobiles. Si l'on compte les deux pistes exclusives du BRT (une par sens) plus celles pour le trafic normal cela fait un total de 12 voies, c'est-à-dire une véritable autoroute urbaine qui témoigne de l'attachement à un modèle de mobilité basé sur la route. À ce titre, l'*Avenida das Americas* semble concrétiser sa vocation routière : « *L'avenida das Americas était une route<sup>192</sup>, de la même façon que le fut aussi l'avenida Brasil [...] Si ma mémoire est bonne l'avenida das Americas était la route RJ-076* » (Mac Dowell, Professeur d'Ingénierie Urbaine et Environnementale à la PUC-Rio, entretien du 21/06/2015). La permanence des logiques d'expansions viaires, destinées aux classes moyennes et aisées, ne se vérifie pas qu'autour du BRT Transoeste. Le BRT Transolímpica prévoit ainsi la construction d'un couloir de trois voies par sens, une pour le BRT et deux pour le trafic automobile (Gouvernement Fédéral du Brésil, 2014).

Il y a une inégalité de traitement par le mode de la part des pouvoirs publics : des infrastructures viaires bénéficiant aux classes moyennes et aisées et des BRT pour les catégories populaires. Les BRT ont justifié la création de nouvelles voies pour les automobilistes. En outre, ils ont été conçus pour les classes les moins aisées et ne profitent pas directement aux classes aisées qui n'en font pas usage :

*« En réalité, selon mon point de vue, l'idéal serait d'avoir des alternatives de transport qui arriveraient à devenir attractives pour les usagers de l'automobile. Je suis usager d'automobile, j'habite à Jacarepagua et je viens à l'UFRJ (sur l'île du Fundão) en voiture. J'aimerais venir en métro ? Oui, mais j'ai besoin d'une qualité de transport et d'avoir une disponibilité et proximité de ce mode. Aujourd'hui, je n'ai pas de perspective de l'avoir, même à moyen*

---

<sup>192</sup> Traduction de « rodovia ».



*terme (10-20 ans) » (Marcio d'Agosto, chercheur au PET-COPPE/UFRJ et directeur de l'ANPET, entretien de février 2012).*

Autre discours similaire : *« J'ai une voiture mais j'aimerais me déplacer en bus. Je ne prends pas le bus parce qu'il n'y a pas moyen de prendre le bus... Si je pars de Santa Teresa pour venir ici (au fundão), je vais mettre une heure. En voiture, 20 minutes » (Jan Krugger, créateur du blog caoscarioca.com.br, entretien du 05/07/2012).* Les pouvoirs publics et les représentants du transport par bus reconnaissent explicitement que le réseau de BRT n'a pas été conçu pour les classes moyennes et aisées, mais pour les populations à bas revenus. Le réseau « structurant » de BRT ne remet pas en cause le modèle routier puisque c'est un mode routier, mais il ne cherche pas non plus à attirer des usagers automobiles. Le « réseau structurant » de la « révolution des transports » n'a donc pas vocation à provoquer une rupture dans les processus de différenciation sociale par le mode.

Le 22 septembre 2012, à l'occasion de la Journée Mondiale sans voiture, le maire de Rio de Janeiro, Eduardo Paes, réalisait une opération marketing dans le BRT Transoeste, quand un journaliste lui demanda s'il serait prêt à prendre le BRT en semaine aux heures de pointe et non seulement un samedi matin. Le maire répondit : *« Le BRT a été construit pour la population humble qui habite dans la zone ouest. Ce n'est pas mon cas. Je suis maire et je circule en voiture. Je n'ai pas besoin de BRT. Je ne l'ai pas fait en pensant qu'à moi »*<sup>193</sup>. Bien que prêtant le flanc à la critique par la distance qu'il semble prendre par rapport aux habitants, la dernière partie de la réponse du maire suggère qu'il a pensé à la population, notamment parce que le BRT Transoeste connecte deux zones de populations à bas revenus : Santa Cruz et Campo Grande.

Il est intéressant de voir que cette opinion est totalement partagée par un représentant du secteur du transport par bus, le directeur du CCO du BRT :

*« Sans aucun doute, l'utilisateur principal du système de BRT sont les populations à bas revenus... L'idée du maire est d'améliorer la qualité de vie de ces personnes. Nous avons l'habitude de dire que le BRT a eu pour effet de réduire le temps de trajet de 02h30 à 50 minutes, c'est à dire un gain de trois heures par jour. Cela veut dire que cette*

---

<sup>193</sup> Caio Barbosa, "Prefeito do Rio pede voto no ônibus", O Dia Online, 22/09/2012. Disponible sur <http://odia.ig.com.br/portal/brasil/eleicoes2012/prefeito-do-rio-pede-voto-no-%C3%B4nibus-1.493122> (Consulté le 16/01/2013).

*personne peut prendre un cours, étudier, être plus de temps avec sa famille, pratiquer un hobby » (Alexandre Castro, directeur du CCO du BRT Transoeste, entretien du 24 octobre 2012).*

Implicitement, l'idée de justice de la coalition gouvernement municipal/ secteur du transport par bus semble suivre ce raisonnement : le BRT Transoeste signifie une amélioration considérable des conditions de mobilité des populations à bas revenus ; l'investissement public est juste puisqu'il est d'ailleurs exclusivement réservé à ces populations à bas revenus ; en outre, les populations les plus aisées ont une préférence pour l'automobile et le BRT ne saurait offrir une capacité et une qualité capables de les attirer.

Nous avons demandé à Alexandre Castro (directeur du CCC du BRT Transoeste) s'il pensait que les usagers d'automobiles et/ou les populations aisées de Barra da Tijuca avaient des chances de vouloir utiliser le BRT. Sa réponse n'est pas très convaincante : *« Pour que ce phénomène arrive, nous devons montrer une bonne qualité de service. Nous avons déjà une bonne qualité de service, de bonnes stations et de bons bus. Ce qu'il nous manque c'est offrir une meilleure fréquence [...] c'est très important pour générer plus de crédibilité dans le système en ce moment » (Alexandre Castro, directeur du CCO du BRT Transoeste, entretien du 24 octobre 2012).* Dans le même sens, le secrétaire-adjoint du SMTR évoque l'existence d'une forte demande de transport public dans la zone ouest qui serait liée à la présence de populations à bas revenus. Implicitement, on comprend que les classes aisées ou favorisées ne représentent pas, à Rio de Janeiro, une demande potentielle en infrastructures de transport public :

*« Après l'empire, elle (la zone de Santa Cruz) fût oubliée et occupée par des populations à bas revenus. C'est une zone qui a un fort potentiel en termes de transport public, parce que ce sont des populations à bas revenus, les personnes qui y habitent travaillent dans un autre lieu. Elles sont toujours en train de se déplacer à un endroit de la ville, au Sud, au Centre. Donc la demande de transport public dans cette région est très grande » (Carlos Maiolino, Secrétaire-adjoint au SMTR, entretien du 26/07/2012).*

D'une certaine façon, la situation s'améliore pour tout le monde puisque les classes aisées sont aussi favorisées indirectement par le BRT, grâce aux infrastructures viaries

supplémentaires. Cependant, il y a tout de même une distinction par le mode : les représentants du transport par bus et le gouvernement municipal disent d'une voix unanime que le BRT a été conçu pour les classes pauvres de la zone ouest – qui ont besoin de se déplacer en partie pour travailler dans les services consommés par les couches aisées. Cette différenciation par le mode traduit une injustice de redistribution : les usagers de l'automobile ont remporté plus de bénéfices que les usagers du transport par bus, les cyclistes qui n'ont rien gagné, ou les piétons qui souffrent soit des effets de coupure, soit d'une réduction de l'espace sur les trottoirs. En ce sens, la piste cyclable reliant São Conrado à Barra da Tijuca (accompagnant les nouvelles infrastructures routières sur cet axe) peut être interprétée également comme une injustice de (re)distribution (les populations aisées gagnent une piste cyclable) au regard de la Zone Ouest (au long du BRT Transoeste) où il existe une forte demande réprimée de la part des populations à bas revenus et qui n'a pas reçu de piste cyclable.

Force est de constater que les habitants ou futurs habitants des zones en fort processus de valorisation et de spéculation immobilière (Barra da Tijuca, Jacarepagua, Recreio, par exemple), semblent être fortement dépendants de travailleurs oeuvrant dans les services en tout genre (commerces, gardien de nuit, personnel d'entretiens, portiers, etc.) : *« Ce que tu es en train de voir ici sur la plateforme d'embarquement d'Alvorada en direction de Santa Cruz est une population pauvre, à bas revenus, qui habite dans la zone ouest de la ville, composée principalement de travailleurs du BTP, de services domestiques, de services de commerce »* (Alexandre Castro, directeur du CCO du BRT Transoeste, entretien du 24 octobre 2012).

En outre, la « fièvre viaire », avec 12 pistes sur l'avenue des Americas n'a laissé de place à aucune piste cyclable. Il y a pourtant des stationnements de vélos à chaque station du BRT avec une capacité dérisoire de 10 places par station. Nous avons constaté une forte demande réprimée de stationnements de vélos autour des stations du BRT Transoeste, à l'instar d'une rue perpendiculaire à l'avenue das Americas au niveau de la station Salvador Allende, où nous avons compté environ 80 vélos attachés à des arbres, des clôtures et des poteaux (voir figure 19). L'existence de cette demande semble avoir été ignorée par les pouvoirs publics, comme nous le confirme notre interlocuteur du CCO du BRT transoeste : *« L'architecte a projeté seulement 10 places à vélos par station, mais il existe des stations, principalement dans les zones plus pauvres qui sont submergées de vélos attachés autour de la station [...] Donc il y a un*



*potentiel énorme, spécialement dans la région de Santa Cruz, qui est une région avec un faible pouvoir d'achat » (Alexandre Castro, directeur du CCO du BRT Transoeste, entretien du 24 octobre 2012).*

Les pouvoirs publics ont avantagé les utilisateurs de voitures avec trois voies supplémentaires par sens sur une grande partie de l'avenue das Americas et n'ont pas pris en compte les cyclistes de cette zone : des populations à bas revenus. À la question : serait-il possible de retirer l'une des voies réservées aux voitures (5 par sens), notre interlocuteur du CCO répond : « *Mais là, tu vas perturber le trafic des voitures. C'est possible, mais c'est une décision politique très lourde, polémique, principalement parce que le public de cette région est un public à hauts revenus et intensément usager de voiture individuelle » (Alexandre Castro, directeur du CCO du BRT Transoeste, entretien du 24 octobre 2012).*

**Figure 19 - Stationnement de vélos improvisé en face de la station Salvador Allende**



Source : Photographie de l'auteur. Visite de terrain du 19/07/2013.

On retient que le processus de causalité circulaire qui a marqué l'histoire de l'urbanisation carioca est toujours à l'oeuvre, à la différence près que les classes

moyennes sont également devenues des populations dominantes qui se rajoutent aux classes aisées :

*« Les projets de transport en cours à Rio de Janeiro suivent une logique élitiste, comme toutes les politiques de transport au Brésil [...] Barra da Tijuca est le Miami brésilien, où la nouvelle classe moyenne s'est implantée [...] Il y a eu un processus de concentration des revenus, de formation de la nouvelle classe moyenne et d'exclusion politique. Cette nouvelle classe moyenne, qui s'est formée au temps du miracle brésilien (fin des années 1960 et pendant les années 1970), a les moyens pour acheter des automobiles et possède des postes dans la bureaucratie et la technocratie de l'État [...] Nous avons donc assisté à la création des villes de la classe moyenne » (Eduardo A. Vasconcellos, entretien du 25 septembre 2012).*

Cet extrait d'entretien corrobore les analyses selon lesquelles les (nouvelles) classes moyennes ainsi que les classes aisées réussissent à s'accaparer une partie des investissements publics créant ainsi de l'exclusion urbaine pour les couches sociales les moins bien dotées. Historiquement, les phénomènes de « favelisation » et de périphérisation (voir chapitre 3) sont le fruit de stratégies des couches sociales privilégiées, les classes aisées ainsi que les classes moyennes, qui, en s'accaparant les bénéfices des investissements publics, se distancient socialement et spatialement (Abreu, 1996 ; Vetter et Masséna, 1981 ; Ribeiro, 1999) avec pour corollaire l'exclusion des couches sociales les moins aisées. L'importance des infrastructures viaires permet de voir qu'il n'y a pas de réelle volonté de rupture avec le modèle routier de mobilité.

Aussi, le dynamisme économique de la métropole de Rio de Janeiro et la « révolution des transports » n'impliquent pas une évolution de la structure des circuits de l'accumulation urbaine, car la production de l'espace construit (liée par exemple aux travaux publics, aux services collectifs, au secteur immobilier, etc.) continue d'être le propre objet de l'accumulation urbaine, c'est-à-dire du « *modèle de développement qui oriente l'économie politique de la ville* » (Ribeiro, 2015a, p.2). La structure ne change pas, mais il se produit une redéfinition des coalitions d'intérêts dans les circuits de l'accumulation urbaine, ce qui expliquerait en partie, selon Matela (2014), la réorganisation du transport par bus à Rio de Janeiro.

Le critère de l'équité verticale, correspondant au « principe de différence » rawlsien – selon lequel une politique urbaine est juste si elle se traduit par une réparation ou une (re)distribution des bénéfices envers les groupes d'individus les plus défavorisés – permet de dire : la localisation des infrastructures représente en-soi un facteur d'injustice urbaine puisque l'on a globalement donné plus à ceux qui ont le plus, alors qu'on aurait dû donner plus à ceux qui ont le moins. Il y a une injustice en termes distributifs (comme cela peut-être identifié avec les critères précédents) sauf que le critère d'équité verticale nous explique mieux pourquoi nous sommes en présence d'une injustice socio-spatiale quant à la répartition des investissements : ce sont les catégories les moins aisées qui auraient dû être les plus avantagées par les investissements. Or, globalement, les zones les plus aisées concentrent territorialement une bonne partie des investissements, ce qui est contraire au principe du « maximin ». Même là où le mode de transport implanté ne dessert pas directement les classes aisées, ces dernières sont avantagées par l'implantation d'une capacité accrue d'infrastructures viaires. En quelque sorte, « même quand les pauvres gagnent, les riches gagnent aussi » allant contre le critère du « maximin ».

Le critère de l'équité « réelle » mesurerait quant à lui la capacité concrète des individus à transformer une possibilité (ici une infrastructure de transport) en une amélioration du bien-être. En d'autres termes, ce critère nous permet de poser des questions concrètes sur les « réalisations » des individus et pas seulement sur les « potentialités ». Ces dernières peuvent souvent s'assimiler (et d'autant plus dans un contexte d'accueil de méga-événements où le marketing urbain est très fort) au discours selon lequel « *ce BRT permettra d'améliorer la mobilité de 200 000 personnes à bas revenus* ». Un critère de justice mesurant l'équité réelle apporte donc des questionnements qui relèvent d'une certaine opérationnalité analytique : par exemple, dans les faits, les temps d'attente aux stations et terminaux d'embarquement réduisent les gains en termes du temps de trajet. De même, la surcharge effective du BRT Transoeste ne permet pas de parler d'une amélioration de la qualité du service de transport pour ces populations.

Après le diagnostic général de la « révolution des transports » à l'échelle de la RMRJ et de la municipalité de Rio l'analyse se focalise, dans le point suivant, sur la question des expropriations, une facette importante de la construction de la ville attractive, dans laquelle les projets de transport sont fortement impliqués. La qualité éthique de la « tolérance » est utile à l'analyse des expropriations, à travers des critères tels que

l'injustice par l'oppression, où le paradigme de la (re)distribution doit se combiner à celui de reconnaissance.

## **2) Les expropriations à Rio de Janeiro ou la « révolution des transports » au service de la ville attractive**

Les expropriations de la ville attractive sont mises au service des couches aisées de la population, des stratégies de valorisation du sol urbain et des logiques de spéculation immobilière dans les zones de Barra da Tijuca, Jacarepagua et Recreio dos Bandeirantes, ou encore de la zone portuaire. Dans une première sous-section, nous présentons des généralités sur les terrains d'études sélectionnés pour cette recherche, puis dressons le panorama général des expropriations de la ville attractive. Dans une deuxième sous-section, la dimension sociale des injustices est abordée avec des critères de justice se basant sur l'équité et l'absence d'oppression. De fait, si la vision utilitariste justifie les expropriations à l'échelle globale de la municipalité, la focalisation sur plusieurs cas de communautés expropriées permet une analyse à partir d'autres critères de justice. Dans une troisième sous-section, l'accent est mis sur la dimension spatiale des injustices et du phénomène de « périphérisation » des classes populaires au service de la valorisation immobilière.

### **2.1) Des terrains d'études particuliers au panorama général des expropriations de la ville attractive**

Les communautés expropriées (soit entièrement, soit d'une partie de leurs habitants), présentées dans le tableau 26, ont fait l'objet de plusieurs visites et d'entretiens semi-directifs avec certains de leurs habitants ou représentants (comme des présidents d'associations d'habitants ou des leaders communautaires). Les interlocuteurs expropriés ou menacés de l'être (ainsi que d'autres personnes du monde associatif et militant qui donnent de l'importance aux expropriations) qui ont répondu à un entretien semi-directif évoquent des conceptions de la justice qui font apparaître leur condition particulière, à l'échelle de la communauté, de la famille ou de l'individu. Comme nous le verrons, l'analyse à cette échelle et les discours des personnes concernées par les expropriations trouvent des échos dans certains critères de justice comme celui de l'équité verticale (le « maximin » rawlsien), ou dans ceux de Young (1990) faisant

référence à l'injustice par différentes formes d'oppression, comme nous le verrons dans les sous-sections suivantes.

Les communautés choisies sont toutes liées à l'implantation d'un projet de transport et se situent globalement autour des « clusters olympiques », des zones en cours de valorisation et au long des principaux axes de la « révolution des transports » (voir leur localisation sur la carte 11).

**Tableau 26 - Description des expropriations sur les terrains d'études**

Communautés	Nb de familles	Nb de familles expropriées	Motifs	Date expropriation
Vila Autodromo	537	350	BRT Transoeste*	2014-2015
Favela do Metrô-Manguiera	700	700	Maracanã	2010-2015
Vila Harmonia	120	120	BRT Transoeste	2011
Vila Recreio 2	235	235	BRT Transoeste	2011
Restinga	80	80	BRT Transoeste	2011
Comunidade de Campinho	65	65	BRT Transcarioca	2011
Arroio Pavuna	96	73	Jeux Panaméricains (2006) / BRT Transcarioca	2006 et 2013
Providência	60	832	« Projet Morar Carioca » / téléphérique	2010-2015
Complexo do Alemão	N/I	≈ 3000	PAC-1/ « téléphérique »	2009-2014
Rocinha	N/I	1800 (estimation)	PAC-2/ « téléphérique »	N/I

Source : Comité populaire de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016 (2014), entretiens semi-directifs.

\*L'expropriation de Vila Autodromo est pensée depuis les années 1990 avec 7 arguments au total.

La communauté de Vila Autodromo et la favela Metrô Manguiera se situent dans des endroits stratégiques liés aux méga-événements. Vila Autodromo est une communauté de pêcheurs née dans les années 1960, qui a accueilli ensuite des habitants travaillant dans les services et dans le bâtiment. Elle est située sur le bord du lac de Jacarepagua, à proximité du parc olympique, construit sur l'ancien autodrome de Rio de Janeiro. Le fait que certaines habitations soient localisées à quelques mètres seulement du bord du lac Jacarepagua a été utilisé comme argument (parmi d'autres) par les pouvoirs publics pour l'expropriation de ces maisons qui seraient construites sur des terrains non constructibles. La favela de Metrô Manguiera existait depuis 40 ans et était située dans le cluster olympique du Maracanã, précisément aux abords du stade Maracanã, longeant la ligne ferroviaire où passent les lignes de train *Ramal Belford Roxo*, *Ramal Santa Cruz*, *Ramal Japeri*, *Ramal Saracuruna* ainsi que la ligne 2 du métro. Comptant 700 familles, les premières maisons ont commencé à être taguées de l'inscription

« SMH » (Secrétariat Municipal d'Habitation) par l'organe du même nom en août 2010. La première cause de l'expropriation de la communauté serait la construction d'un espace de stationnement aux abords du stade Maracanã. Mais, en septembre 2013, un décret municipal a redéfini l'usage du terrain pour la construction d'un pôle-automobile et d'un parc avec une piste cyclable, des jeux pour enfants, etc.

Au long du BRT Transoeste, les communautés étudiées sont celle de Restinga, Vila Harmonia et Recreio 2. Ces trois communautés étaient situées dans la zone de Recreio dos Bandeirantes et ont fait l'objet d'expropriation avec l'élargissement de l'*Avenida das Americas*, officiellement pour l'implantation du BRT. La communauté de Vila Harmonia comptait environ 120 familles qui ont été expulsées violemment en 2011 (voir figure 20). La communauté de *Vila Recreio 2* a également disparu avec l'expropriation de 235 familles en 2011 par le BRT Transoeste. La troisième communauté est celle de Restinga, qui a subi l'expropriation de 80 familles dont une grande partie possédait un commerce, souvent au rez-de-chaussée de leur logement.

**Figure 20 - Décombres des maisons détruites pour l'expropriation de Vila Harmonia (2011)**



Source : Visite à Vila Harmonia, le 19/05/2011. © Nelma Gusmão de Oliveira.

La favela de Campinho a disparu lors de l'expropriation de ses 65 familles en juin 2011, qui a été justifiée par la construction d'un tunnel pour le BRT Transcarioca. La favela



de Arroio Pavuna a également été expropriée en deux étapes : 68 familles en 2006 pour construire une voie d'accès à un condominio de luxe, puis 5 familles des 28 restantes qui étaient menacées par le BRT Transcarioca et qui ont été expropriées en 2013.

Les données concernant les expropriations de projets de téléphérique sont plus incertaines et d'une nature différente par rapport aux autres cas abordés ici. En effet, les trois projets de téléphérique s'inscrivent dans des projets plus larges comme le PAC pour le Complexo do Alemão et Rocinha et le projet « morar carioca » pour le morro da Providência. Tout d'abord, les données concernant les expropriations réalisées par le PAC-1 au Complexo do Alemão ne sont pas assez précises pour séparer celles qui sont dues au téléphérique, à l'élargissement des voies, etc. Selon un article du journal *O Globo* du 12 mars 2010<sup>194</sup>, les travaux du PAC-1 au Alemão avait déjà provoqué 1 875 expropriations<sup>195</sup>. Un rapport de l'IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), datant de septembre 2010, affirme que 2 785 familles devaient subir une expropriation au Complexo (dont 33 % ont choisi la relocalisation dans de nouvelles unités de logement). Les « unités de logement » (« unidades habitacionais ») ont progressivement été construites dans des lotissements du PAC-1 situés à l'entrée du Complexo, pour la plupart. Par exemple, en 2010, 152 logements avaient déjà été remis à des habitants sur l'avenue Itaoca (n°1174) ainsi que 192 autres au numéro 833 de la même avenue. En outre, 352 logements ont été construits sur l'ancien emplacement de l'usine *Poesi*, et 33 dans la favela Morro do Adeus, au sein même du Complexo. En 2014, le programme MCMV prévoit également la construction de 1 180 logements (notamment sur l'avenue Itaoca) pour reloger des personnes expropriées par les projets du PAC (UPP, 2014). Début 2014, environ 1 500 appartements avaient déjà été remis dans des lotissements construits soit par le PAC-1 soit par MCMV, tandis que 1 350 familles vivaient avec un « loyer social » (« aluguel social<sup>196</sup> »). Il est difficile de savoir avec exactitude le nombre de maisons expropriées par le téléphérique. Au morro do Adeus, 250 personnes (56 familles) ont été expropriées début 2009 en raison de la construction de la première station du téléphérique (Pinheiro, 2009). Sur la base de conversations et par

---

<sup>194</sup> Une copie écran de cet article est disponible sur : [http://www.jauregui.arq.br/favelas\\_alemao.html](http://www.jauregui.arq.br/favelas_alemao.html) (consulté le 30/11/2015).

<sup>195</sup> En 2009, un autre article du journal *O Globo* (01/09/2009) disait qu'outre les 1 800 familles expropriées au Complexo do Alemão, 396 expropriations avaient été réalisées à Rocinha et 1 754 au Complexo de Manguinhos, dans le cadre de cette première phase du PAC-1. Article disponible sur : [http://www.jauregui.arq.br/favelas\\_alemao.html](http://www.jauregui.arq.br/favelas_alemao.html) (consulté le 22/11/2015).

<sup>196</sup> Il s'agit de l'une des modalités de logement de personnes expropriées. Une famille reçoit environ 400 R\$ par mois pour la location d'un logement.

l'observation de terrain, on peut estimer que le téléphérique a provoqué environ 60 ou 70 familles expropriées par station (UPP, 2014).

À Providência, le programme « morar carioca », lancé en 2010 et financé par les trois niveaux de gouvernement, a permis la construction du téléphérique, l'ouverture de voies, ainsi que d'espaces pour des activités touristiques. Il aurait provoqué environ 60 expropriations. Enfin, le téléphérique de Rocinha n'étant qu'en projet, il existe seulement une estimation du nombre de familles qui pourraient être expropriées par le projet, environ 1 800 (Rocinha, 2013).

Les méga-événements – forts du pouvoir d'engendrer une situation d'urgence peu propice à la concertation et à la planification de long terme – ont permis de réaliser une grande partie des expropriations urbaines de populations à bas revenus de 2009 à 2015. D'autres justifications, non directement liées aux méga-événements, ont également permis d'exproprier des habitants pauvres, pour cause de localisation dans une « zone à risque », ou pour la construction des téléphériques de Providência et du Morro do Alemão.

Le dossier « *Méga-événements et violations des droits humains à Rio de Janeiro* » réalisé par le comité populaire de la coupe du monde 2014 et des JO 2016 de Rio de Janeiro (version de 2014), montre qu'une grande partie des expropriations de la ville attractive sont effectivement liées aux projets de transport, et notamment au réseau de BRT. En 2011, les expropriations violentes d'habitants à bas revenus faisaient déjà l'objet de missions d'observation visant à recenser les communautés expropriées et leurs caractéristiques : nombre de familles ou d'habitations détruites, *modus operandi* des forces de police et de la mairie pour procéder à l'expropriation, justificatif (ou pas) de l'expropriation, type d'indemnisation (ou pas), etc.

Dans le tableau 27, nous avons un ordre de grandeur du nombre de familles expropriées par la ville attractive. Les données sont issues de la synthèse des expropriations de la ville de Rio de Janeiro (comité populaire de la coupe du monde 2014 et de JO 2016 de Rio de Janeiro, 2014)<sup>197</sup>. Certains résultats présentés ici diffèrent de ceux du tableau original soit par des divergences d'interprétation des données, soit à cause d'aspects conjoncturels.

---

<sup>197</sup> Disponible sur : [https://comitepopulario.files.wordpress.com/2014/06/dossiecomiterio2014\\_web.pdf](https://comitepopulario.files.wordpress.com/2014/06/dossiecomiterio2014_web.pdf) (consulté le 23/10/2015).



**Tableau 27 – Nombre da familles expropriées en fonction des interventions urbaines de la ville attractive**

Interventions Urbaines	Nombre de familles expropriées	Total (n° de familles expropriées + n° de familles menacées)
BRT	2458	7181
Porto Maravilha*	925	1135
Autres infrastructures liées aux ME	2295	2389
Sous total infra Coupe 2014/JO2016	5678	10705
Autres raisons	2737	3492
<b>TOTAL</b>	<b>8415</b>	<b>14197</b>

Source : Comité populaire de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016 (2014).

Ce tableau n'est pas exhaustif et se focalise plus sur les expropriations liées à la ville attractive. Les expropriations qui ne sont pas liées aux méga-événements ou à la ville attractive répondent pourtant à la même logique d'exclusion sociale et spatiale des populations à bas revenus dans des zones qui représentent un intérêt pour les classes moyennes et aisées et pour le secteur immobilier. Au total, selon la mairie de Rio de Janeiro, entre janvier 2009 et décembre 2013, plus de 20 000 familles (environ 70000 personnes) auraient été expropriées, dont presque la moitié relogées à travers le programme MCMV (Azevedo et Faulhaber, 2015). Les chiffres de la mairie prennent en compte une période de 4 ans avec un spectre beaucoup plus large (expropriations liées à une localisation dans une zone à risque et à l'implantation du programme MCMV).

Cet ordre de grandeur (20 000 familles expropriées de 2009 à 2013, dont un quart, environ 6 000 familles, par des projets liés à la coupe du Monde et aux JO) permet de concevoir l'ampleur du phénomène d'expropriation. Au cours des deux mandats d'Eduardo Paes, les expropriations auront été au moins équivalentes à celles réalisées lors des mandats de Pereira Passos (20 000 expropriations de 1902 à 1906) et de Carlos Lacerda (30 000 expropriations de 1961 à 1967).

## 2.2) Les dimensions socio-spatiales des injustices

### 2.2.1) De quel point de vue les expropriations sont-elles justifiables ? L'efficience et le critère utilitariste

Selon les personnes dont la conception de la justice se base sur la qualité éthique de la propriété/ efficience les expropriations ne sont pas négatives ni injustes. Plusieurs discours identifiés dans cette recherche se rattachent à un critère utilitariste de la justice, conjointement à une exigence forte d'efficience et de rationalité. Les 20 000 familles (environ 70 000 personnes) représentent seulement 1,2 % des six millions d'habitants de la municipalité de Rio de Janeiro. Selon la pensée utilitariste, l'expropriation d'environ 20 000 familles est un petit sacrifice, présenté comme nécessaire au plus grand bien-être de l'ensemble de la population, y compris des expropriés. Le président de l'association des habitants de Vila Autodromo traduit ce discours des pouvoirs publics et montre que la question de la justice est présente en toile de fond dans cette lutte urbaine qui oppose le gouvernement de Rio et les habitants à bas revenus menacés d'expropriation : *« Ils (le gouvernement) essayent de faire l'expropriation avec ces arguments de l'environnement, avec la question du bien public, la voie du BRT, quelque chose qui va favoriser toute la société »* (Altair Guimarães, habitant et président de l'association des habitants de VA, entretien du 11/12/2012).

Ce discours a notamment été identifié chez les pouvoirs publics et dans le secteur du transport par bus. À la question « y'a-t-il eu des expropriations pour le BRT Transoeste ? », le directeur du CCO répond : *« Très peu... très peu. Je n'ai pas les chiffres ici, mais pratiquement rien. C'était proche de Santa Cruz... et pour l'ouverture du tunnel de la Grota Funda aussi. Ils ont dû exproprier certaines maisons par-là »* (Alexandre Castro, directeur du CCO, entretien du 24/10/2012). Finalement, on comprend que ces expropriations ont peu d'importance puisqu'elles ne sont pas nombreuses, et qu'elles sont « nécessaires » à l'implantation d'un projet qui permettra à 200 000 personnes (populations à bas revenus des zones de Santa Cruz et Campo Grande) d'accéder à une meilleure mobilité. Dans le même sens, à la question « comment pensez-vous que les relocalisations de personnes sont menées à bien par la mairie de Rio de Janeiro ? », Lelis Teixeira nous répond : *« Je crois qu'elles sont bien faites car réalisées dans des aires dégradées, qui n'ont pas de ... comme les favelas etc., la mairie est en train d'exproprier et de donner de meilleures conditions pour que les*

*personnes habitent dans d'autres endroits* ». À la question : « les expropriations étaient-elles un mal nécessaire ? » sa réponse fut : « *C'est un mal nécessaire, je dirais même que c'est un bien nécessaire parce que beaucoup de personnes vivent dans de mauvaises conditions et maintenant reçoivent des ressources pour habiter dans une maison au lieu d'habiter dans un barraco, par exemple* » (Lelis Teixeira, président FETRANSPOR et Rioônibus, entretien du 17/10/2012).

Dans le même sens, la mairie affirme que seules 1 720 familles ont été expropriées pour des infrastructures ou travaux de rénovation urbaine, tandis que le reste des familles auraient été expropriées pour cause de localisation dans une « zone à risque » (Júnia, 2014). Les personnes représentant les pouvoirs publics et le secteur privé du transport collectif à Rio de Janeiro ont une vision de la justice souvent basée sur des arguments utilitaristes et sur des données quantitatives de grande échelle minimisant les sacrifices – qu'ils présentent comme « nécessaires » pour le développement de la ville et le bien-être de ses citoyens, ou plutôt de celui du plus grand nombre possible.

#### *2.2.2) Compensations insuffisantes : La dimension sociale des injustices*

La première injustice sociale des expropriations de la ville attractive est d'ordre économique et tient aux indemnisations, souvent dérisoires – ce qui a été vérifié sur les terrains étudiés et par les entretiens semi-directifs réalisés.

La favela de Restinga, à travers des entretiens avec trois habitants (qui étaient également commerçants sur place) déplacés de force (Michel, Laercio et Fransisca), est un exemple de l'injustice sociale de l'indemnisation. Fransisca se souvient du jour de l'expropriation, le 17 décembre 2010 : « *eux, en train de faire ça, ayant besoin de cet espace pour le progrès, ils ne pouvaient pas nous enlever notre croissance, notre amélioration là-bas, pour amener les personnes vers la misère* » (Fransisca, ex-habitante et commerçante de Restinga, entretien du 25/10/2012). Fransisca nous confie avoir accepté une indemnisation de 13 960 R\$ et sa marginalisation puisqu'elle n'a réussi qu'à grande peine à se réinstaller dans la favela de Fontela, qui est elle-même menacée d'expropriation.

Le cas de Laercio est différent, il dit avoir reçu 150 000 R\$ parce que sa maison mesurait 220 m<sup>2</sup> et très équipée avec un grand terrain, mais il confesse que les autres ont

reçu nettement moins : « *il y a des gens qui ont reçu 5 000, 8 000, 10 000, 7 000, 11 000, 19 000, 30 000 et des poussières...* ». Il fait la comparaison avec le prix du m<sup>2</sup> à Recreio pour dénoncer l'injustice des indemnisations : « *Si tu regardes à Recreio aujourd'hui, tu achètes un appartement pour 3 500 R\$ le m<sup>2</sup>... Pourquoi ils ne m'ont pas indemnisé à ce prix-là ?* » Il ajoute : « *Nous ne nous battons pas pour rester, nous nous battons pour recevoir une indemnisation juste !* » (Laercio, ex-habitant de Restinga, entretien du 25/10/2012).

Les indemnisations de la favela Campinho (35 000 R\$ par maison) apparaissaient insuffisantes aux yeux des habitants : « *avec 35 000 R\$ nous n'achetons même pas une maison d'une pièce. Dans la favela c'est au minimum 50 000* » (Edmilson Machado, ex-habitant exproprié de la favela Campinho, notes lors de la visite du 18/05/2011). Melry Nascimento de Brito, qui vivait dans 60 m<sup>2</sup> avec son mari et ses deux enfants à Vila Autodromo, se plaint de n'avoir obtenu que 102 000 R\$ pour sa maison et invoque aussi la justice : « *Je n'accepte pas ce prix. Je lui ai demandé [au procureur responsable de la négociation des biens immobiliers] qu'il me paie le prix juste, pour que je puisse aller dans un endroit mieux [...] il humilie les gens. Avec cet argent je n'arrive pas à acheter quelque chose qui nous permette de vivre, ni près, ni loin d'ici* » (citée par Vieira, 2015).

Une expropriation pourrait être juste si la personne expropriée recevait une compensation au moins équivalente à ce qu'elle perd. On peut imaginer qu'une personne expropriée recevant une indemnisation lui permettant d'habiter à proximité dans un bien immobilier équivalent, ou se trouvant dans une meilleure situation qu'avant, ne se trouverait pas forcément dans une situation injuste. Au contraire, à Rio de Janeiro, les expropriations sont injustes car les indemnisations sont inférieures aux prix du marché. Dans la grande majorité des cas, les indemnisations ne permettent pas l'acquisition d'un bien immobilier et/ou d'un terrain dans la même zone. Du point de vue de l'équité verticale, pour que les expropriations d'habitants à bas revenus soient considérées comme justes, les habitants à bas revenus auraient dû tirer l'avantage maximum de ces interventions urbaines. Donc, les compensations dérisoires par rapport à la valeur des biens expropriés sont injustes du point de vue de l'équité verticale. Dans les faits, les indemnisations ne permettent pas de retrouver un logement dans la zone et obligent les habitants à se relocaliser le plus loin possible.

### 2.2.2) *La dimension spatiale des injustices : « périphérisation » des classes populaires au service de la valorisation immobilière*

Dans le champ de la mobilité urbaine, la question de la localisation géographique des différents groupes sociaux est aussi déterminante que celle des infrastructures de transport. En ce sens, les processus à l'oeuvre à Rio de Janeiro en termes de politiques de logement permettent d'entrevoir les objectifs et impacts des transformations urbaines liées aux méga-événements. La question du logement est importante : en 2010, la ville de Rio de Janeiro souffrait d'un déficit de logement pour 220 000 familles (Rodrigues, 2015). La ville attractive a pour effet d'intensifier les dynamiques de ségrégation socio-spatiale impulsées par les rapprochements croissants entre l'État, le capital immobilier et le capital financier. Au Brésil, l'entrée du capital financier dans le marché des travaux publics au cours des années 2000 a débouché sur une nouvelle relation entre la politique publique d'habitation et la production privée de logement (Mendonça et Costa, 2011). Bien qu'ayant comme vocation première d'offrir un logement à ceux qui n'en ont pas, le programme fédéral d'habitation « Minha Casa Minha Vida » (MCMV) a été utilisé en partie par le gouvernement de la ville de Rio pour relocaliser des personnes expropriées par les méga-événements. Selon Azevedo et Faulhaber (2015), le programme MCMV est devenu un véritable instrument de ségrégation spatiale à Rio de Janeiro, qui reproduit la « périphérisation » des classes populaires.

Lancé en 2009, l'objectif de MCMV est d'inciter la production et l'acquisition de nouveaux logements pour des familles dont le revenu se situe entre 0 et 10 salaires minimums<sup>198</sup>. MCMV vise aussi la redynamisation des travaux publics après la crise des subprimes en 2008. Le programme MCMV est un exemple de ce qui a été appelé l'« habitation sociale de marché » car, dans les faits, ce sont les constructeurs qui décident de la localisation des unités de logements, du type de construction et même des segments bénéficiaires (Cardoso, Nunes et Araujo 2013). L'utilisation qui est faite du programme MCMV permet de voir l'importance des échelles intermédiaires (entre le global et le local) dans l'instauration d'un mode néolibéral de gestion et de fabrique urbaine. Le gouvernement fédéral brésilien participe aux processus locaux de Rio de Janeiro de par la définition même de la structure du programme MCMV : « *en orientant la politique de l'habitat vers les financements et l'achat de nouvelles unités, en octroyant des subventions très élevées à travers des incitations à l'emprunt – non*

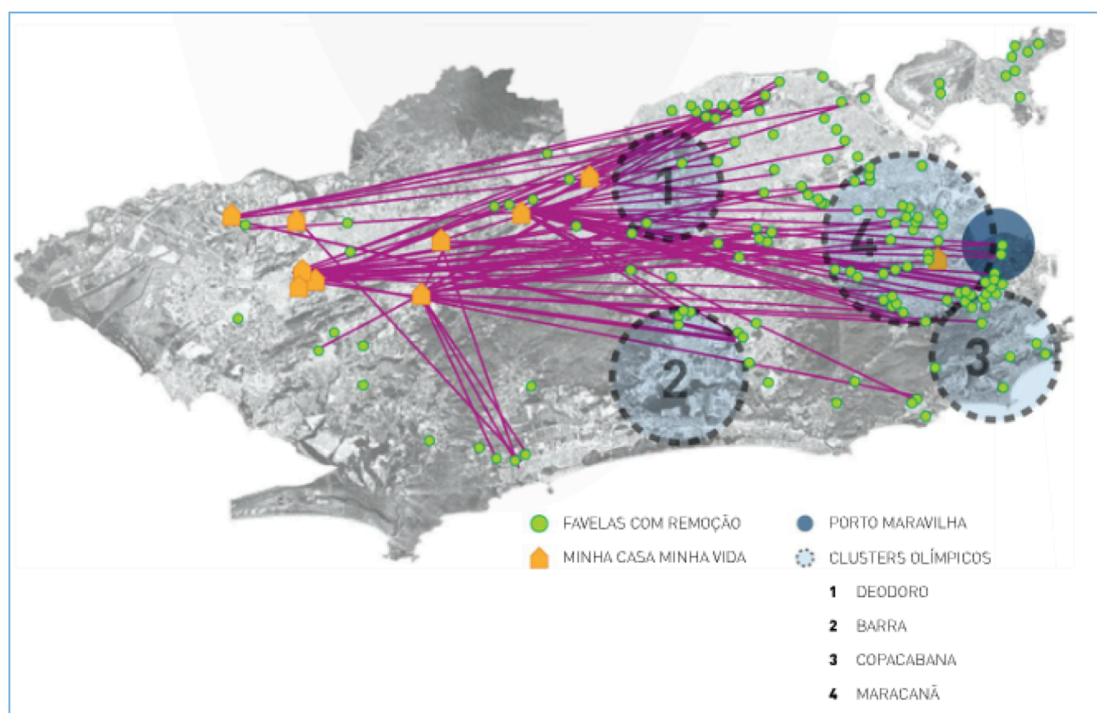
---

<sup>198</sup> En 2015, le salaire minimum est de 788 R\$.

*seulement à l'industrie de la construction de logements, mais aussi aux capitaux immobiliers de façon générale – [le programme MCMV] contribue à la valorisation immobilière, rendant difficile ses propres objectifs d'un accès plus ample aux populations, à cause des prix plus élevés » (Mendonça et Costa, 2011, p.30).*

Les résultats de l'appropriation du programme MCMV par les pouvoirs publics de Rio de Janeiro permettent de dire que ce programme fédéral a été mis à profit par les politiques de ségrégation socio-spatiale à l'oeuvre dans la ville. Une étude de la localisation des programmes d'habitations du MCMV montre que 47 % des logements construits se concentrent dans la Zone Ouest de Rio de Janeiro, dans la périphérie de la municipalité de Rio, c'est-à-dire là où le foncier est moins cher (Cardoso, Rodrigues Nunes, 2013). La carte 21 confirme cette analyse en montrant la relation entre les expropriations et les relocalisations d'habitants avec le programme MCMV dans la zone ouest de Rio de Janeiro.

### **Carte 21 - Relation entre les favelas expropriées et les relocalisations d'habitants avec le programme MCMV**



Source : Azevedo et Faulhaber (2015, p.67)

D'un côté, le programme MCMV donne un logement aux habitants. D'un autre, il permet de les reloger le plus loin possible, dans des zones où il existe une grande carence de services publics. De nombreuses familles expropriées par les projets relatifs à la construction de la ville attractive ont été relogées à travers MCMV dans les zones

de Campo Grande et Santa Cruz. Ce processus d'appropriation ou de déviation d'un programme fédéral par les pouvoirs publics locaux perpétue la « périphérisation » des classes populaires, au sens d'une relocalisation physique et de l'absence d'infrastructures et services urbains.

Concernant les communautés étudiées, de nombreux habitants ont été relogés à travers le programme MCMV dans la zone ouest (Campo Grande et Santa Cruz). Par exemple, la moitié des habitants des personnes expropriées de Vila Recreio 2 ont été relogés dans la zone ouest avec MCMV. À Vila Harmonia, environ la moitié des habitants ont accepté d'être relogés dans un lotissement du programme MCMV à Campo Grande. La plupart des habitants de la favela do Campinho ont été obligés d'accepter la relocalisation dans un appartement MCMV à Cosmos, à 60 kilomètres de là. De même, les 108 premières familles expropriées de la favela metrô Mangueira ont été relocalisées dans des logements à Cosmos, dans la zone ouest, à 70 kilomètres de là. Selon un interlocuteur, des habitants expropriés de Restinga n'ont pas accepté le relogement MCMV à Campo Grande, ce qui débouche toute de même sur une périphérisation : « *Il y a des gens qui sont partis dans un autre État, d'autres à la baixada fluminense* » (Michel, ex-habitant et commerçant de Restinga, entretien du 11/10/2012).

Un habitant de Vila Autodromo met l'accent sur la dimension spatiale de l'injustice en lien avec la valorisation immobilière de la zone et en même temps avec la dépréciation de la favela : « *le spéculateur ne veut pas construire à côté d'une communauté qu'ils appellent « favela », parce que ça dévalorise ses immeubles* ». Il ajoute : « *75 % du terrain de VA est destiné au génie civil, à la spéculation immobilière* » (Altair Guimarães, habitant de VA et président de l'association des habitants, entretien du 11/12/2012). Dans le même sens, un habitant de Metrô Mangueira dit : « *Tu penses qu'ils vont dépenser une fortune dans la rénovation du Maracanã pour laisser la communauté tout gâcher ?* » (Eomar, ex-habitant et commerçant de Metrô Mangueira, entretien du 04/10/2012).

Corroborant le fait que la « révolution des transports » et la construction de la ville attractive sont mises à profit par la valorisation immobilière et de l'exclusion des populations à bas revenus, certaines favelas ont été expropriées - sous couvert de construction d'infrastructures - sans que le terrain récupéré ait fait l'objet d'une utilisation. Le terrain de Vila Harmonia – dont l'expropriation a été justifiée par la construction d'une infrastructure viaire (une bretelle) liée au BRT Transoeste – était

toujours inoccupé en 2014, trois ans après l'expropriation de cette communauté (voir figure 21).

**Figure 21 - Vue du ciel de Via Harmonia, le terrain était toujours sans utilisation en 2014**



Source : Googlemaps (2011).

Cette dernière était située à proximité d'une zone où les immeubles de haut standing se construisaient à grande vitesse. De même pour l'ancienne communauté Vila Recreio 2 où une grande partie du terrain n'a pas été utilisé pour l'implantation du couloir de BRT Transoeste : « *Aujourd'hui, je te prouve qu'il y a encore des gravats et que la piste passe à côté* » (Jorge Santos, ex-habitant exproprié de Vila Recreio 2, entretien du 25/10/2012). Cette information était toujours valable un an après l'entretien. Une visite de terrain a permis de constater que le terrain était balisé et clôturé sans qu'aucune construction ne soit en cours. Le BRT Transoeste a donc bien été, dans certains cas, une excuse pour expulser des populations non-désirées dans ces zones à très fort potentiel de valorisation. À ce titre, rappelons que l'implantation du BRT a exigé beaucoup plus d'espace pour les voies latérales supplémentaires qui ont été construites pour le trafic routier normal que pour les couloirs de BRT. Le BRT Transoeste a eu besoin d'une voie par sens, alors que les automobilistes ont gagné trois voies par sens sur une bonne partie de l'avenue das Americas.

Une ex-habitante de Restinga confie également que le terrain laissé vacant par l'expropriation de la communauté n'a pas été utilisé entièrement par l'implantation du BRT Transoeste : « *En plus d'enlever ma maison, dans mon cas, il y avait une maison*



*au fond... où habitait une cousine avec ces deux enfants. Il y a au moins 40 mètres qui n'ont pas été utilisés. Vas-y, jusqu'à aujourd'hui il y a 40 mètres qu'ils n'ont pas utilisés ! Ils ont fait la piste et nous disent que nous ne pouvons pas utiliser ce terrain. Tu peux y aller et prendre des photos. Tu vas voir seulement des décombres des maisons »* (Fransisca, ex-habitante et commercante de Restinga, entretien du 25/10/2012). De même pour la majeure partie des habitants de Arroio Pavuna, expropriés en 2006 pour « une ouverture latérale d'accès au condominio Rio 2 », un lotissement de luxe construit à proximité. Cependant, en 2014, il n'y avait toujours pas d'ouverture latérale, mais seulement un jardin de luxe et une place avec de l'herbe.

L'exemple de Vila Autodromo mérite que l'on s'y attarde car il est particulièrement illustratif de la pression de la valorisation immobilière sur les catégories populaires et d'un certain acharnement des gouvernements successifs de Rio de Janeiro à l'exproprier depuis les années 1990. Selon un recensement de la mairie de Rio de Janeiro dans l'objectif de préparer l'expropriation de la communauté, le Secrétariat Municipal d'Habitation (SMH) a compté 537 familles à bas revenus (Magalhães, 2013). Il convient de noter d'une part, que la communauté était, en théorie, protégée par deux décisions : l'une du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro qui a concédé aux habitants l'usage des terrains pour une durée de 99 ans, dans les années 1990 ; l'autre de la chambre des conseillers municipaux qui ont approuvé la loi complémentaire 74/2005, qui a transformé la communauté en « Aire Spéciale d'Intérêt Social ». Selon Inalva, habitante de Vila Autodromo et militante contre le projet d'expropriation de la communauté, 7 arguments ont été utilisés successivement pour tenter d'exproprier Vila Autodromo. Elle ajoute : « *L'histoire de notre communauté est une histoire de persécution politique et idéologique qui a comme but le nettoyage social de la ville* » (Inalva Mendes Brito, habitante de VA et militante contre le projet d'expropriation de la communauté, entretien du 11/10/2012).

En effet, en 1993, Eduardo Paes, alors vice-maire de Rio de Janeiro a essayé d'exproprier la communauté avec l'argument qu'elle provoquait des dommages environnementaux et esthétiques. Quelques années plus tard, après une catastrophe provoquée par de fortes pluies, Paes tente à nouveau d'exproprier la communauté mais la *Defensoria Pública* avança l'argument que si la communauté devait être expropriée alors les autres installations autour du lac devraient également l'être. Pendant l'organisation des Jeux Panaméricains, qui ont eu lieu à Rio de Janeiro en 2007, la

communauté est une nouvelle fois menacée par les installations sportives des compétitions. Quand Rio remporta la candidature des JO, l'argument du maire de Rio de Janeiro pour l'expropriation de VA se basait sur le périmètre de sécurité des JO. Le « défenseur public », Alexandre Mendes, participa à la défense en argumentant que la communauté ne faisait l'objet d'aucune plainte auprès des forces de l'ordre. La cinquième tentative se basait sur le besoin de l'espace de VA pour la construction du Centre des Médias des JO, qui n'a pas abouti puisque ce dernier a finalement été construit dans la zone portuaire. La sixième raison avancée est celle de l'inclusion du territoire dans le périmètre du projet de parc Olympique qui passa par l'inclusion de la communauté dans le périmètre du projet du parc Olympique, qui est construit sur l'emplacement de l'ancien autodrome. Enfin, la dernière raison avancée est celle du trajet Transolímpica. Dans une vidéo officielle du trajet du Transolímpica<sup>199</sup>, il est possible de voir à quel point les pouvoirs publics sont engagés dans l'expropriation de la communauté car le trajet du Transolímpica effectue une courbe qui ne se justifie pas et qui passe en plein milieu de la communauté (voir annexe 7).

En août 2012, des membres de la communauté, accompagnés par un journaliste, ont rendu en main propre au maire Eduardo Paes le « plan populaire de la Vila Autodromo », un plan urbanistique et environnemental alternatif (au projet de la mairie), élaboré par des universitaires (architectes, géographes, sociologues, etc.) et les habitants de Vila Autodromo, dans une démarche de concertation démocratique (voir figure 22). Il montre notamment que la permanence de la communauté est viable techniquement, socialement et économiquement puisqu'il permettrait de maintenir les 500 familles dans la communauté pour un budget de 13,5 millions, soit un coût bien inférieur aux 38 millions de R\$ qui constituent la part que la mairie de Rio doit payer pour le *Parque Carioca*<sup>200</sup>. Concrètement, sur la question de l'habitation, un réel effort a été fourni pour respecter une frange de 15 mètres entre les habitations et le lac. Selon Carlos Vainer, professeur ayant participé à l'élaboration du plan populaire de Vila Autodromo: « *il y a eu un accord pour que les maisons qui se trouvent sur cette frange perdent un peu de leur terrain ou soit relocalisée sur un autre terrain dans la communauté* »<sup>201</sup>.

---

<sup>199</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=NNLS5CvKiHo>

<sup>200</sup> Le Parque Carioca est le nom d'un condominium du programme MCMV, situé à environ 1 kilomètre de la Vila Autodromo, destiné à reloger, en partie, les habitants de cette communauté.

<sup>201</sup> Cité par Otávio (2012).

**Figure 22 - Atelier de l'élaboration du Plano Popular de Vila Autodromo  
(3/06/2012)**



Source : Photographie de l'auteur

Le processus d'élaboration du *Plano Popular* a nécessité trois ateliers, six assemblées et diverses réunions avec les habitants. Par ailleurs, le projet a gagné un prix international d'urbanisme, le *Urban Age Award*, de la Deutsche Bank et de la London School of Economics and Political Science (Betim, 2015). Vila Autodromo, malgré son histoire de résistance à l'expropriation et le *Plano Popular* – qui offrait une solution moins coûteuse pour les pouvoirs publics et qui aurait pu garantir la permanence d'une grande partie des habitants – commence à voir l'expropriation de ces habitants en 2014. En août 2015, il ne restait seulement que 150 familles sur environ 500. Pendant toute son existence, Vila Autodromo n'a pas reçu d'infrastructures et de services de la part des pouvoirs publics. Par exemple, la voie principale de VA n'a jamais été asphaltée alors même que l'urbanisation de la zone, autour de la communauté, avançait à grand pas.

Outre l'indemnisation abordée plus haut, la deuxième option dont disposaient les expropriés de Vila Autodromo est le relogement à environ un kilomètre, dans le *Parque Carioca*, d'un coût de 105 millions de R\$, situé sur l'*Estrada dos Bandeirantes* (Magalhães, 2013). Avec 900 appartements de deux pièces (40 m<sup>2</sup>) et de trois pièces

(55 m<sup>2</sup>), le *Parque Carioca*, outre les familles de VA, accueillerait d'autres familles bénéficiaires de MCMV.

Une bonne partie des habitants de la favela *Metrô Mangueira*, outre les 108 familles qui ont été relocalisées dans la zone ouest, en 2010, ont réussi à obtenir un relogement proche grâce à leur résistance. Selon le Comité populaire de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016 (2014) la mairie a relogé 246 familles dans le lotissement Mangueira I, du programme MCMV, situé de l'autre côté de la ligne ferroviaire. Plus tard, en 2012, 216 familles ont été relogées dans le lotissement *Mangueira II*. Enfin, 92 familles ont été relocalisées à Triagem (à une station de train de banlieue). Une grande partie des habitants de Metrô Mangueira ont été relogés relativement proches de leur habitation d'origine. Cependant, on note les mêmes problèmes dans les lotissements *Mangueira I* et *Mangueira II* qu'au *Parque Carioca*. Les habitants de Metrô Mangueira ayant été relogés dans les lotissements de Mangueira I et II se plaignent, seulement quelques mois après leur installation, de la mauvaise qualité des constructions, notamment de grandes fissures sur les murs (à l'extérieur et à l'intérieur) et des infiltrations d'eau<sup>202</sup>. Les mêmes problèmes de construction ont été dénoncés par certains habitants de VA ayant accepté leur relogement au Parque Carioca (Vieira, 2015). D'une façon générale, de nombreuses familles étant relogées dans des appartements MCMV de 40 m<sup>2</sup> les jugent trop exigus par rapport à leurs besoins et par rapport au logement perdu.

### **2.3) Les injustices par oppression : de l'absence de redistribution à l'absence de reconnaissance**

Les dimensions sociales et spatiales des injustices reflètent les logiques de ségrégation et d'exclusion des populations à bas revenus de la ville attractive. Ces logiques ont été analysées du point de vue du paradigme général de la redistribution (faiblesse des indemnités, par exemple). Cependant, selon la qualité éthique de la « tolérance », Fraser (1996) affirme que pour que la justice soit pleine, la redistribution doit être complétée par la reconnaissance des différents groupes sociaux et affinitaires, en particulier des minorités. À partir de ce point de vue, la définition de la justice de Marion Iris Young (1990), comme étant l'absence d'oppression, semble adaptée pour l'analyse des différentes facettes des injustices de la « révolution des transports » et des expropriations. Les 5 formes d'oppression de Young (l'exploitation, la marginalisation,

---

<sup>202</sup> <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/rj-no-ar/videos/moradores-de-conjunto-habitacional-na-mangueira-rj-reclamam-de-rachaduras-20102015>

l'impuissance, l'impérialisme culturel et la violence) fournissent une lecture intéressante des dimensions sociales, culturelles et symbolique des injustices des expropriations.

L'exploitation, désignant une redistribution inéquitable des revenus et une exclusion des classes défavorisées des processus décisionnels a été observée dans l'analyse des discours des expropriés. Ici, l'injustice n'est pas qu'économique et passe par une négation de l'identité collective des habitants de favelas. Santos, de Vila Recreio II, relate que les personnes et familles qui ont résisté, dont lui, n'ont jamais reçu d'indemnisations (injustice de redistribution) tout exprimant un sentiment de déni de reconnaissance de la part des autorités publiques envers les « favelados » : « *ils ne m'ont jamais payé la petite somme d'argent, la chose minimale qu'ils appellent indemnisation, ni à moi ni aux autres familles qui ont résisté* ». Le montant de son indemnisation (qui n'a jamais été payée) avait été redéfini mais restait dérisoire : « *De 8 700 R\$ à 14 000 R\$.... Je travaille en faisant des jardins, j'ai déjà fait des jardins de 20 000 ou 26 000 R\$. Tu comprends ? J'ai fais des jardins d'une valeur trois fois supérieure à ma maison, et ils remettent en question l'indemnisation de ma maison que j'ai mis 16 ans à construire, qui pour eux ne valait rien* » (Jorge Santos, ex-habitant exproprié de Vila Recreio 2, entretien du 25/10/2012). Il semble dire : une maison qui s'est construite pendant de longues années ne vaut rien pour eux parce qu'elle est modeste et que je n'ai pas ma place ici.

À Vila Recreio 2, Jorge Santos a résisté seul dans sa maison, au milieu des décombres, pendant deux mois après l'expropriation de l'ensemble de la communauté (voir figure 23).



**Figure 23 – Panorama des décombres de Vila Recreio 2, avec la maison de Jorge Santos encore sur pied en 2014**



Source : Visite à Vila Recreio 2, le 19/05/2011. © Nelma Gusmão de Oliveira.

La marginalisation, une forme d'oppression qui touche les profils les plus vulnérables (les « sans-logis », les « sans-papiers », etc.) est également identifiable dans ce processus d'expropriation qui provoque effectivement une exclusion du fonctionnement de la société (et de la possibilité d'avoir un emploi) en relocalisant les personnes en périphérie lointaine. D'une part, les expropriations d'habitants à bas revenus mettent des personnes dans la condition de « sans-logis », à l'instar de certains habitants de Restinga et Recreio II, qui n'ont reçu aucune forme d'indemnisation (ni logement ni argent). De même à Metrô-Mangueira : « *Il y a environ 15 familles qui n'ont rien reçu* » (Eomar, ex-habitant et commerçant de Metrô Mangueira, entretien du 04/10/2012). D'autre part, elles privent souvent les personnes de leur travail avec l'expropriation de commerces. À Restinga, les 40 commerces expropriés n'ont pas reçu d'indemnisation. À Metrô Mangueira, 120 commerces (notamment de réparation automobile, mais aussi des bars, des salons de coiffure, etc.) ont également été expropriés, mais indemnisés. Officiellement, sur ces 120 commerces, 40 seront relocalisés dans le centre automobile qui sera construit sur le terrain de la communauté. L'exemple d'Eomar illustre de quelle façon une expropriation peut peser sur l'emploi : « *Aujourd'hui, je travaille dans ce bar [à côté de sa maison] parce qu'à l'époque, j'ai perdu mon emploi. J'étais gérant d'un réseau de Lanchonetes [fast food]. Pourquoi j'ai perdu mon emploi ? Parce que si je*

*laisais ma maison toute seule, je courais le risque de revenir et de n'avoir plus rien* » (Eomar, ex-habitant et commerçant de Metrô Mangueira, entretien du 04/10/2012). Finalement, lui et sa mère seront privés du bar qui a été exproprié ainsi que de leur logement.

Les relocalisations lointaines, à plusieurs dizaines de kilomètres du domicile exproprié, provoquent également des « sans-emplois » pour celles et ceux qui n'ont pas les moyens de payer le transport pour continuer à travailler. Les indemnisations en argent sont la plupart du temps bien en-dessous de la valeur du bien exproprié et condamnent les expropriés à une exclusion aux marges de la ville. Il s'agit d'une forme d'oppression passant par la marginalisation des personnes expropriées qui attachent de l'importance à la proximité et ont l'habitude d'un certain environnement. Ils ont également peur de se retrouver dans une zone lointaine sans infrastructures : *« Nos enfants étudient ici, nos familles vont chez le médecin à côté. Nous n'avons pas les moyens de payer des tickets de transport [...] Nous ne voulons pas empêcher le progrès, nous voulons des indemnisations justes et un relogement à proximité »* (Edmilson Machado, notes de la visite à la favela Campinho, le 18/05/2011).

Les liens entre la « périphérisation » et les différentes formes d'oppression sont très forts. La distanciation physique d'un lieu d'habitat produit des changements importants dans le quotidien des personnes. Michel, exproprié de Restinga et vivant désormais dans la zone nord, à 40 kilomètres exprime le changement radical de son rythme de vie, fortement lié à une dégradation complète de sa mobilité : *« Tout ce que je connaissais était ici. Soudain, j'habite dans un quartier lointain où je ne connais personne, je ne connais rien. Le rythme de vie est totalement différent. Je me réveillais, et en une demi-heure je buvais mon café, prenais ma douche et j'étais déjà au travail. Maintenant, je dois me réveiller à 05h00 du matin, pour sortir à 06h00 et arriver à mon travail à l'heure. Je prends un bus bondé...cher... »* (Michel, ex-habitant et commerçant de Restinga, entretien du 11/10/2012). Devant prendre *« un van jusqu'à l'avenida Brasil, puis le bus 315 »*, il dépense désormais environ 13 R\$ par jour pour ses déplacements pendulaires et cumule les différentes sortes d'injustices abordées. En effet, l'expropriation de Michel comporte diverses facettes de l'injustice interprétable par plusieurs critères de justice : il n'a reçu aucune indemnisation pour son logement ni pour son commerce, c'est à dire une injustice du point de vue de l'équité horizontale et verticale. Il a également subi des formes d'injustice par déni de reconnaissance et par la

marginalisation (sociale et spatiale) car il a été relogé à 40 kilomètres. Il se retrouve aujourd'hui avec un coût élevé de mobilité (en termes financiers et de temps de transport). On voit bien que l'interpénétration des différentes couches d'analyse mobilisant plusieurs critères de justice, classés sous trois grands qualités éthiques, permettent de saisir la complexité des impacts de la « révolution des transports » et des expropriations sur la justice socio-spatiale à Rio de Janeiro.

Les concepts d'impuissance (en termes d'absence de pouvoir politique et social et d'exclusion de la prise de décision) et d'impérialisme culturel (la diffusion de normes dominantes opprimant les minorités, les plus vulnérables et/ou faisant l'objet d'une stigmatisation sociale), permettent également d'identifier l'oppression par déni de reconnaissance. De fait, derrière le semblant de consensus du marketing urbain gravitant autour des méga-événements, l'absence de dialogue et la non-consultation des populations concernées par les expropriations reflètent l'impuissance politique des populations concernées par les expropriations – malgré la résistance plus acharnée, organisée et médiatisée de Vila Autodromo. Les expropriations de la ville attractive ont fait clairement apparaître qu'autour de la lutte pour l'appropriation/transformation de l'espace urbain, se joue une question de reconnaissance et de rapport de domination : *« Les personnes m'ont demandé 'alors Jorge, tu as reçu une aide sociale à la location ?'. Non, ils ne m'ont jamais proposé parce que qui réclame son droit n'a pas de droit. La grande vérité, pour moi, c'est que le droit, jusqu'à maintenant, il m'a montré que c'est une marchandise, très chère ! [...] Selon la loi municipale, un relogement ne peut pas s'effectuer au-delà d'un rayon de 7 kilomètres autour de la résidence expropriée [...] si c'est la loi, pourquoi elle existe ? Si c'est écrit c'est parce qu'on se doit d'y obéir, c'est pour ça que je dis que c'est une marchandise, parce qu'ils piétinent dessus. »* (Jorge Santos, ex-habitant exproprié de Vila Recreio 2, entretien du 25/10/2012). Ce n'est pas le seul cas où les autorités ont exercé des pressions envers les habitants les plus récalcitrants. Les expropriations aboutissent, selon la majorité des discours recueillis auprès des personnes concernées, à une perte d'estime de soi.

L'histoire d'Altair Guimarães, 58 ans, illustre à quel point la ville de Rio de Janeiro a fait de l'expropriation une politique et une pratique sociale envers les habitants à bas revenus qui cumulent généralement certains stigmates sociaux (« favelados », « noirs », « délinquance », « pauvres », etc.). Il raconte : *« À 14 ans, j'ai vécu ma première expropriation dans la zone Sud de Rio de Janeiro. J'ai été transféré à Cidade de Deus,*



*pendant la dictature, à l'époque les militaires dirigeaient mais je ne vois pas une grande différence aujourd'hui. Parce qu'aujourd'hui, c'est la même façon de procéder, les expropriations continuent même après 50, 60 ans* ». Altair a vécu de l'âge de 14 ans jusqu'à la trentaine à *Cidade de Deus* avant d'être exproprié à nouveau pour la construction de la *linha amarela*, un axe routier important, et de s'installer à VA en 1995. Il revendique à sa façon un droit à la ville : « *Je voulais continuer [à lutter en tant que président de l'association des habitants de Vila Autodromo] jusqu'à la fin cette situation, voir si on arrive à avoir un gouvernement plus flexible et qui comprenne que le pauvre doit avoir le droit au logement et pas seulement le droit de travailler pour que la ville croisse, il doit avoir le droit à un espace urbain* ». Il s'agit d'une façon d'exprimer un besoin de reconnaissance des populations à bas revenus qui, sous menaces d'expropriation, ne jouissent pas du droit au logement, sont exclues des décisions et subissent donc l'injustice par l'impuissance (en termes d'absence de pouvoir politique, d'exclusion de la décision) au sens de Marion Iris Young.

Le stigmatisme du « pauvre » est très présent dans les discours. Altair Guimarães a observé la destruction de sa maison le 4 août 2015 déclarant au journal AND : « *c'est la troisième expropriation de ma vie [...] Nous sommes dans un pays lâche, sans justice, voleur, et qui ne donne pas aux pauvres le droit d'habiter* » (Journal AND, 2015). Michel, ex-habitant de Restinga, dit : « *Parfois, je pense que ça c'est une dictature déguisée, et que tu n'as droit à rien. Tu as seulement des devoirs, pas de droits. Le pauvre n'a plus de droit à Rio de Janeiro. Seulement le droit de se taire et d'applaudir !* » (Michel, ex-habitant et commerçant de Restinga, entretien du 11/10/2012). La catégorie du « pauvre » est étroitement liée avec la ségrégation spatiale : « *Ce que nous avons entendu des conseillers du maire de Barra da Tijuca, des personnes en charge des expropriations... Ils nous ont dit, qu'en 2016, il ne resterait aucune communauté à Recrio, aucune ! Que les pauvres ici étaient en minorité, que c'était un lieu de riches* » (Michel, ex-habitant et commerçant de Restinga, entretien du 11/10/2012).

Les habitants menacés d'expropriation est souvent évoquée, à l'instar de Eomar, habitant et commerçant de la favela Metrô Mangueira, subissent souvent un manque de respect voire une humiliation de la part de la mairie. Interrogé à côté de sa maison, entourée de gravats et de décombres d'autres maisons expropriées, il parle du projet d'un pôle « auto-moteur » qui doit remplacer la communauté et ses 126 commerces :

« J'ai vu le projet au SEBRAE, un très beau projet. Bravo. Mais, ce que nous critiquons c'est l'humiliation que nous vivons [...] Au début, ils arrivaient (la mairie), envahissaient ta maison et partaient en tagguant (SMH n°). Ils ne disaient pas 'bonjour', 'bonne après-midi', ils ne frappaient pas à la porte et entraient » (Eomar, ex-habitant et commerçant de la favela Metrô Mangueira, entretien du 04/10/2012). Cette sensation est éprouvée par de nombreuses personnes expropriées, comme Michel : « Le plus grand manque de respect, c'est de savoir que tu a été traité comme un déchet... Nous ne sommes pas des citoyens. Ils nous ont dit qu'on n'était pas des citoyens, qu'on n'avait pas de droits. Nous n'avions ni le droit de nous plaindre » (Michel, ex-habitant et commerçant de Restinga, entretien du 11/10/2012).

Lors d'une visite au morro da Providência, un habitant dont la maison été tagguée pour une expropriation a dit : « L'autre jour, une femme de la mairie était ici [...] elle m'a dit 'tu vas devoir partir'. Moi j'ai dit « c'est pas comme ça, tu vas sortir », d'abord il faut une conversation, savoir où tu vas aller. J'habite ici depuis 34 ans, je ne vais pas sortir d'ici pour aller autre part » (Leonardo, habitant de 'buraco quente' au morro da Providência, visite du 24/08/2012).

Le manque de consultation et de dialogue avec les habitants à bas revenus est une caractéristique commune aux favelas concernées par l'implantation d'un téléphérique (Complexo do Alemão, Providência et Rocinha). À Rocinha, le manque de transparence et de consultation publique a été tel qu'on note l'absence la plus totale de référence au projet de téléphérique lors des assemblées publiques pour l'élaboration du PAC-2. Lorsque l'idée du téléphérique est officiellement présentée en 2011, un groupe de travail de 28 membres de la communauté avait voté à l'unanimité contre le projet, prétextant un usage abusif de fonds fédéraux qui devraient plutôt servir à l'amélioration des conditions de vie des habitants. De plus, les favelas font face à un déficit de représentation qui profite aux pouvoirs publics : « durant un temps de l'histoire des favelas, les associations d'habitants représentaient réellement le collectif, ce qui n'est plus la réalité aujourd'hui, mais pas seulement dans les favelas, car il existe une crise mondiale de la représentativité » (Alan Brum Pinheiro, Instituto Raízes em movimento, entretien du 15/10/2013). Cette crise de la représentativité vient donc renforcer l'exclusion des habitants des prises de décisions.

Alan Brum Pinheiro nous a affirmé que toutes les décisions du PAC-1 pour Rocinha ont été prises en réunions fermées avec les représentants de chacune des favelas du

Complexo et les agents des gouvernements. Face à l'opacité des projets en discussion, des organisations collectives variées ont tenté de remédier à cette crise de représentativité. Au Alemão, en 2007, le comité de développement local *da Serra da Misericórdia* aurait tenté à plusieurs reprises de s'immiscer dans les réunions entre le gouvernement de l'État de Rio de Janeiro et les douze leaders communautaires (présidents des associations des résidents de certaines des favelas du Complexe), mais en vain. Les représentants des associations d'habitants, qui ne représentent plus vraiment les populations des favelas, sont accusés d'être un « bras de l'État dans la communauté » : « *et donc, pour séduire un peu les présidents d'associations (d'habitants), une visite a été faite à Medellin, et ils ont emmené l'un des présidents d'associations pour visiter Medellin* » (Alan Brum Pinheiro, Instituto Raízes em movimento, entretien du 15/10/2013). Avec des propos similaires, Rosiette, habitante de Providência et ex-chef de file du mouvement d'opposition aux interventions du programme *Morar Carioca* impliquant des expropriations (la rénovation de la place Americo Blum, l'implantation du téléphérique et d'un plan incliné, par exemple), nous a dit : « *Nous ne savions même pas de quelle infrastructure il s'agissait mais ils ont commencé à marquer les maisons [...] la mairie devrait discuter avec les habitants*<sup>203</sup> », en avril 2011 (Leader communautaire et habitante de Providência, ex-chef de file du mouvement d'opposition au téléphérique, entretien du 01/11/2012).

L'injustice provenant du déni de reconnaissance se manifeste de façon plus éclatante en contexte de construction de la ville attractive. Le pouvoir d'une alliance urbaine dominante exercé sur des couches vulnérables de la population est plus évident. Cette alliance (le secteur immobilier, les classes aisées et les classes moyennes, avec le concours des pouvoirs locaux) continue d'exercer son pouvoir et de retirer des territoires à des couches inférieures stigmatisées. L'idée d'exclusion politique, sociale et citoyenne se traduisant par une impuissance politique recoupe donc celle d'impérialisme culturel. La ségrégation socio-spatiale à l'oeuvre à Rio de Janeiro n'est pas que physique et économique. Elle s'exprime également par l'opposition des « sous-citoyens » (qui ne disposent pas des mêmes capacités) et des « hyper-citoyens », ces derniers s'organisant sous la forme d'un pouvoir corporatiste dont les représentants sont

---

<sup>203</sup> Selon Rosiette, le nombre d'expropriations (à l'époque de l'entretien) était d'environ 60 familles à Providência. Les habitants disposaient de deux options : une indemnisation (de 5 000 R\$ pour une maison avec une seule pièce, de 17 000 ou plus pour des maisons avec plus de pièces), accepter un relogement sous forme de « location sociale » (« aluguel social »).

les acteurs et les bénéficiaires de l'accumulation urbaine (Ribeiro, Dos Santos Junior, 2005).

Les habitants des favelas constituent une sorte d'idéal-type regroupant plusieurs stigmates sociaux : habitat informel avec peu d'infrastructures et de services urbains, violence, dangerosité, informalité, précarité, trafic de drogue, etc. Les processus de la ville attractive, et notamment les expropriations, ont révélé encore plus clairement l'opposition entre « asphalto » et « favela », ou entre ville formelle et informelle. Le concept d'impérialisme culturel ayant surgi plus particulièrement à partir de la lutte des mouvements noirs et féministes, il n'est pas inutile de rappeler que la plupart des meurtres commis par les forces de police (notamment par les UPPs) sont des jeunes hommes noirs<sup>204</sup>. Lors d'une visite au sommet du morro da Providência, où des expropriations doivent laisser place à un musée à ciel ouvert, une habitante racontait : « *Le maire est venu sur la place... Il nous a traité de porcs. Il a dit que tout était trop sale ici [...] Tu peux lui dire que le porc c'est sa mère* » (Habitante du largo do Cruzeiro, Morro da Providência, enregistré lors d'une visite du 24 août 2012).

Dans ce contexte d'urgence, les habitants des favelas ont observé la négation de leur droit de parole pendant ce processus de préparation à l'accueil d'événements. Les bénéficiaires de l'accumulation urbaine sont mieux servis que jamais dans ce contexte de la ville attractive : le capital immobilier, le capital emprunteur de travaux publics et le capital concessionnaire des services publics, comme celui des systèmes de transport collectif à Rio de Janeiro. Cette forme de mépris des populations à bas revenus a tendance à être éclipsée par les stratégies de marketing urbain qui effacent les différences pour produire une impression de consensus.

Le dernier concept de l'injustice par oppression selon Young (1990), la violence, peut se traduire physiquement mais également symboliquement (intimidation, humiliation, stigmatisation). Les expropriations ont souvent débouché sur de la violence physique. Par exemple, au long du couloir de BRT Transcarioca, lors d'une visite à la favela Campinho en mai 2011, Edmilson Machado (interrogé sur les décombres de sa maison, voir figure 24) raconte que sa maison (où il vivait depuis 40 ans) a été évacuée à 5 heures du matin par des gardes municipaux. Il parle d'« acte lâche » de la part des

---

<sup>204</sup> Seulement en 2012, plus de 50 % des victimes d'homicide avaient entre 15 et 29 ans et étaient noires à 77 %. Selon Amnesty International (2015) : « 8 471 homicides commis par des policiers en service ont été enregistrés dans l'État de Rio de Janeiro, dont 5 132 dans la ville même de Rio, entre 2005 et 2014 ».

pouvoirs publics évoquant l'expulsion de sa mère, âgée, expulsée en plein nuit. Cette favela est l'une dans lesquelles la résistance a été forte (y compris avec des barricades) et où l'expropriation a aussi été l'une des plus violentes.

**Figure 24 - Edmilson Machado, récemment exproprié (18/05/2011)**



Source : Photographie de l'auteur. Visite à favela Campinho du 18/05/2011.

L'action des forces de police accompagnant les tracteurs a souvent été violente, allant jusqu'à blesser des individus au visage (communauté de Vila Autodromo en 2015) ou offrant des scènes de désespoir comme celle d'une femme accrochée à l'un des pylones de sa maison en train d'être démolie (communauté de Restinga en 2011). L'expropriation de Restinga semble avoir été en effet particulièrement violente : « *Il y avait la police civile, militaire, la garde municipale, le « choque » (Forces spéciales d'interventions). Tout ce que tu peux imaginer, et ils menacent... 'tu vas sortir par le bien ou par le mal'* » (Michel, ex-habitant et commerçant de Restinga, entretien du 11/10/2012). D'une façon générale, la façon de procéder de la mairie de Rio de Janeiro exerce une violence symbolique envers les habitants des favelas, qui, sans être mis au courant, voient apparaître sur leurs maisons l'inscription « SMH n° » (voir figure 25).



**Figure 25 - Inscription SMH (Secrétariat Municipal d'Habitation) pour une expropriation au Morro da Providência**



Source : Photographie de l'auteur

De même, pour Eomar racontant l'expropriation de Metrô Mangueira : « *pour nous cela a été violent, parce que quand ils arrivent, c'est avec la garde municipale, la police* » (Eomar, ex-habitant et commerçant de Metrô Mangueira, entretien du 04/10/2012). Outre cette violence physique, cet habitant a ressenti de façon violente l'attitude de la mairie faisant pression pour que les habitants restants partent au plus vite. Par exemple, le jour de l'entretien il raconte que des services de la mairie sont venus couper l'eau quelques jours plus tôt. En outre, cela faisait deux ans que certains habitants attendant l'expropriation vivaient au milieu des décombres des autres maisons, un autre moyen de pression selon lui.

Ce chapitre a d'abord analysé la « révolution des transports » à l'échelle de la RMRJ montrant une permanence de la disparité entre les territoires composant l'échelle métropolitain. La fragmentation politico-institutionnelle et la sous-exploitation du système de trains de banlieue sont encore des freins à l'amélioration de la mobilité urbaine à l'échelle de la RMRJ. À l'échelle de la municipalité de Rio, les effets de la

« révolution des transports » sont plus mitigés que ce que les discours officiels annoncent. Plus qu'une planification de la mobilité à long-terme orientant le développement du réseau de transport en fonction des nécessités les plus urgentes, la « révolution des transports » semble plutôt combler le déficit d'investissements dans le transport collectif ces dernières décennies. En outre, les projets de transport accompagne clairement le développement de certaines zones privilégiées, à l'instar de Barra da Tijuca, en dépit d'une demande très élevée sur d'autres axes.

Malgré une reconfiguration des alliances urbaines impliquées dans les circuits de l'accumulation urbaine, les logiques de la ville attractive répondent aux attentes des classes moyennes et des classes aisées. La financiarisation croissante du marché immobilier, en s'appuyant sur les projets de la ville attractive, participe à la grande phase d'expropriations d'habitants à bas revenus, ce qui représente une intensification des logiques de ségrégation et d'exclusion urbaine. L'analyse des expropriations de la ville attractive a permis d'élargir le spectre des projets de transport pour revenir à une analyse des diverses formes d'injustices subies par les catégories populaires au sein de ce modèle néolibéral de gouvernance urbaine. La « révolution des transports » ne représente pas de véritable rupture avec le modèle routier de mobilité, ni avec les logiques de ségrégation résidentielle, ni avec les différenciations sociales par le mode de transport.

Différents concepts de justice ont été mobilisé en fonction de leur pertinence par rapport aux différentes échelles d'analyse. Les logiques de ségrégation envers les habitants à bas revenus, notamment les habitants de favelas, ont une dimension économique et matérielle, et une dimension sociale et symbolique. Aussi, les différents critères de justice utilisés pour l'analyse de la ville de Rio de Janeiro, ont tâché d'être attentif aux deux paradigmes généraux de la justice : la (re)distribution et la reconnaissance.

## Conclusion

La construction de la ville attractive à Rio de Janeiro passe par une stratégie d'accueil de méga-événements, qui engendre de nombreux investissements en termes de rénovation et d'infrastructures urbaines. Cette stratégie d'accueil de méga-événements a été appréhendée dans un contexte de métropolisation et de compétition internationale des villes, où ces dernières, en transformant leur espace urbain grâce à l'attraction de capitaux internationaux et d'investissements nationaux et locaux (majoritairement) publics. Sur le territoire de Rio de Janeiro, cette concentration d'investissements pose la question des impacts et/ou bénéfiques de ceux-ci pour les populations locales. La remise en cause des bénéfices économiques et financiers des méga-événements, la nécessité de déconstruire le marketing urbain et les discours officiels sur la question des bénéfices, ainsi que la croissance de la production scientifique montrant les contradictions des méga-événements (notamment avec les exemples des JO d'Athènes (2004) et de Pékin (2008) et de la coupe du Monde 2010 en Afrique du Sud), sont autant d'éléments qui ont poussé à s'interroger sur la question des impacts socio-spatiaux de ce type de stratégie urbaine. Cependant, il ne s'agissait pas seulement d'analyser les impacts et les bénéfices globaux de la construction de la ville attractive et de la « révolution des transports », mais d'appréhender la répartition de ces bénéfices au sein de la population.

L'analyse des projets de transport, mise en relation avec les dynamiques immobilières et les politiques de (re)logement, constitue une entrée privilégiée pour saisir les divers impacts et contradictions de la stratégie néolibérale de construction d'une ville attractive sur la justice socio-spatiale. De plus, les projets de transport ont eu des impacts directs sur les déplacements de populations à bas revenus et l'interaction entre processus de la ville attractive et impacts de la « révolution des transports » est apparue évidente. Outre le diagnostic général de la « révolution des transports » (c'est-à-dire les conclusions sur la capacité, la qualité et la pertinence de chaque mode de transport, individuellement et comme un tout), il s'agissait de répondre à ces questions : De quelle façon les méga-événements à Rio de Janeiro transforment-ils la structure socio-spatiale et les iniquités existantes ? Quels sont les impacts de la « révolution des transports » sur la justice socio-spatiale à Rio de Janeiro ? Le choix du paradigme de la justice pour répondre à ces deux questions, s'est révélé pertinent à plusieurs égards. Tout d'abord, la construction d'une grille de lecture se basant sur plusieurs concepts de justice, ou



« qualités éthiques », a permis de saisir pleinement les contradictions de ce type de fabrique et de gestion de l'espace urbain – ces dernières étant apparues clairement à Rio de Janeiro, sur la période étudiée.

En effet, comme suggéré par Gotham (2010), le contexte d'accueil de méga-événements a souvent pour effet de révéler les tensions latentes de la société. Cette hypothèse a été entièrement vérifiée dans le cas de Rio de Janeiro au regard des manifestations de l'année 2013, débutées en juin 2013, un an avant la coupe du Monde 2014. Une manifestation contre la hausse des titres de transport à São Paulo en juin 2013 a amorcé des mouvements de contestation dans la plupart des centres urbains brésiliens, pendant plusieurs semaines (Maricato et.al, 2013). À Rio de Janeiro, où ont eu lieu les plus grandes manifestations à l'instar de celle du 20 juin réunissant 1 million de personnes, la question du transport s'est rapidement élargie à diverses revendications sociales, dont certaines liées aux dépenses liées aux méga-événements. La question des revendications sociales gagnerait à être étudiée sous le paradigme de la justice socio-spatiale dans un travail postérieur. Quoiqu'il en soit, ce contexte de manifestations, durant l'année 2013 à Rio de Janeiro, a constamment fait écho aux contradictions de la ville attractive avec des questionnements récurrents, à l'instar de celui-ci : pourquoi investir autant dans un stade alors que des hôpitaux publics souffrent cruellement de moyens ? La question de la justice a constamment été présente, directement ou indirectement, au sein de ces débats et revendications. Ce travail de thèse, à l'instar d'un champ de recherche en croissance démontrant les contradictions et injustices d'une fabrique urbaine basée sur les grands événements, a pleinement confirmé la nécessité de déconstruire les discours officiels sur les impacts des événements pour les populations locales.

La méthodologie de cette thèse (entretiens semi-directifs et visites de terrain) s'est appuyée sur le courant de la géographie humaine qui attache de l'importance à la spatialité des iniquités urbaines et qui pense la ville à travers le paradigme de la justice socio-spatiale. Suivant cette logique, l'analyse géographique de l'espace urbain instaure un dialogue entre différents concepts éthiques de la justice, puisant dans divers paradigmes de philosophie politique. Sur la base de différentes « qualités éthiques », la confrontation de divers critères s'est avérée utile pour naviguer entre les différentes échelles urbaines tout en saisissant la dimension conflictuelle des transformations urbaines. Les résultats de l'application de la méthodologie de cette thèse ont permis de

saisir les contours de certaines alliances urbaines, l'opposition de plusieurs intérêts en jeu, et la définition de « gagnants » et de « perdants ».

D'un côté, il existe une alliance urbaine « dominante » composée par les gouvernements locaux (et le gouvernement fédéral), les entreprises concessionnaires de transport collectif, de marketing et de publicité, les sponsors officiels des compétitions, les grandes entreprises du bâtiment et de l'immobilier. Cette alliance urbaine œuvre à la fois au service des classes moyennes et des classes aisées, des élites locales, des secteurs économiques et financiers impliqués dans cette transformation urbaine de grande ampleur, et de la « world class » (investisseurs étrangers, touristes, athlètes, etc.).

D'un autre côté, les populations à bas revenus, ou un nombre non négligeable de communautés et de favelas, ont subi une exclusion des bénéfices de la construction de la ville attractive et de la « révolution des transports ». Les entretiens réalisés avec des habitants de favelas, correspondent à l'analyse de plusieurs zones ou communautés urbaines, touchées directement ou indirectement par la ville attractive. Bien sûr, il ne faut pas succomber au réductionnisme d'appréhender les habitants des favelas comme un groupe homogène en termes d'intérêts, de désirs, de conditions matérielles d'existence, etc.

Il en va de même pour tous les groupes affinitaires utilisés ici. Ce type de classification en deux grands groupes possède évidemment des nuances, des oppositions et conflits internes. Cependant, cette stratégie a permis de dégager des tendances fortes et de monter en généralités, tout en essayant de rester attentif à la description et à la distinction des particularismes de chaque cas d'étude et/ou acteurs.

Du point de vue des communautés à bas revenus, quelques conclusions générales sont possibles : la plupart des communautés expropriées dans le contexte des méga-événements n'ont eu le droit à aucun dialogue avec les pouvoirs publics ; une très grande partie des expropriés ont été relogés (notamment par un programme tel que MCMV) ou obligés de se réinstaller en périphérie lointaine de la ville de Rio de Janeiro ; une part conséquente des expropriés ou menacés d'expropriation transmettent un sentiment d'injustice et de déclassement social. Au sein de l'alliance gouvernements/secteur privé/ élites urbaines une tendance à minimiser les impacts en termes d'expropriation, à cause des projets de transport et de rénovation urbaine, a été identifiée. La plupart des discours de ce groupe se sont révélés être plutôt en accord

avec les impacts positifs promis et peu enclins à considérer le caractère injuste (selon divers critères de justice) de certains processus envers les populations à bas revenus. Un troisième groupe de personnes interviewées (des professeurs, des chercheurs, des membres d'associations) a apporté une valeur ajoutée à l'analyse dans cette logique de croisements de données et de captation d'opinions différentes sur les mêmes questions, projets ou zones urbaines concernées.

Il ne s'agit pas de nier les améliorations de certains projets de transport qui peuvent s'avérer bénéfiques pour la ville comme un tout, ou à certaines échelles, mais la question des impacts de ces projets sur la ville est intrinsèquement conflictuelle. Pour cette raison, la confrontation de coalitions d'intérêts et/ou d'alliances urbaines, a constitué une façon d'identifier les ressorts, les objectifs et les impacts de la construction de la ville attractive, par-delà les discours du marketing urbain.

Quelques points méritent d'être soulignés dans cette conclusion.

### **1. La pertinence et les limites d'une grille de lecture multicritère de la justice.**

Le cadre théorique construit autour de la notion de justice a débouché sur le dialogue entre différentes théories de la justice (issues de la philosophie politique) appliquées à l'analyse de l'espace urbain en géographie. Ce dialogue entre différents critères et échelles de justice s'est superposé aux oppositions de discours et d'opinions sur les impacts de la « révolution des transports ». Rappelons d'abord les qualités éthiques développée dans cette grille de lecture :

La qualité éthique de la « propriété / efficacité » a été fondamentale pour comprendre la pensée d'une alliance qui a un pouvoir de décision et un intérêt dans les transformations urbaines proposées. Concernant le réseau de BRT, l'argument économique a été fortement utilisé en termes de rationalité du choix (rapport coût/efficacité par exemple), ce qui est un argument de poids étant donné les limites en termes de financement concernant l'extension des réseaux de métro et de train. La pensée utilitariste se préoccupe plus de l'efficacité, de l'ampleur ou encore de l'image d'un investissement que de la répartition des bénéfices apportés par cet investissement. Elle a au moins le mérite de réaffirmer que les capacités d'investissements ne sont pas illimitées et ne pouvaient (ou ne devaient) pas faire l'objet d'une planification élaborée étant donnée l'urgence provoquée par le contexte des méga-événements. Les discours de ce groupe affinitaire se basent sur des arguments qui peuvent se regrouper sous cette qualité

éthique donnant la primauté à rationalité de la décision ; ils semblent nous dire : « un réseau de 150 kilomètres de métro aurait peut-être été mieux, mais cela aurait été impossible à réaliser ; nous avons conçu un réseau structurant de BRT qui est un transport de haute capacité permettant d'apporter une amélioration de la qualité de service à de nombreuses populations de la ville », « les expropriations sont un moindre mal qui apportent un changement positif pour l'ensemble de la population ».

La qualité éthique de l'« équité » a été divisée en 4 critères de justice. Les deux premiers, ceux d'équité territoriale (qui se traduit en principe d'accessibilité : tous les individus doivent avoir accès aux mêmes aménités urbaines, par exemple) et celui d'équité horizontale (une infrastructure urbaine est juste si elle ne bénéficie pas à certains plus que d'autres) ont eu moins de force analytique que les autres. Les facteurs de localisation géographique des habitants à bas revenus (de plus en plus repoussés en périphérie), de concentration des activités d'emplois et de déficit structurel d'infrastructures de transport collectif efficaces, ne permettent pas d'identifier une quelconque égalité d'accès aux transports collectifs à Rio de Janeiro. De plus, l'universalité de l'accessibilité est mise à mal par les augmentations constantes des titres de transport. La « révolution des transports » ne s'est pas préoccupée de l'égalité d'accès ou d'usage des différents moyens de se déplacer – ce qui correspondrait à la réalisation des critères d'équité territoriale. Par exemple, le BRT a été conçu pour les couches à bas revenus et les classes moyennes et aisées sont toujours encouragées à continuer d'utiliser l'automobile. L'injustice existe donc car tous les individus ne disposent pas de la même accessibilité aux mêmes moyens de transport. Cela n'implique pas d'envisager l'interdiction de la voiture mais l'universalisation des moyens de transport collectif afin de lutter contre les effets négatifs d'un modèle routier de mobilité.

Le principe d'équité verticale, correspondant au « maximin » rawlsien, a permis de conclure que la « révolution des transports », et la ville attractive en général, ne sont pas justes, puisque les individus les moins favorisés auraient dû recevoir le plus d'avantages possibles. Or, pour être juste selon le critère d'équité verticale, les populations les plus vulnérables auraient dû recevoir plus d'avantages que les autres, car cela aurait signifié une réduction d'une différence injuste (le fait d'appartenir à une couche sociale à bas revenus).

Si la compensation est supérieure à la perte, on pourrait considérer qu'une expropriation n'est pas nécessairement injuste en-soi. Dans les terrains urbains que nous avons étudié à Rio de Janeiro, les expropriations sont injustes dans une vision de la justice comme équité parce que : 1) les populations déplacées de force sont déjà défavorisées par rapport aux autres ; 2) les indemnisations n'ont pas été à la hauteur des attentes des habitants (de façon générale) de diverses façons : absence totale d'indemnisation et expulsion violente ; indemnisations dérisoires, souvent inférieures à la valeur du terrain ; octroi d'un logement social dans une région très distante de l'habitat exproprié (parfois 30, 40, 50 kilomètres). Avoir à l'esprit le principe de l'équité « réelle » (Sen, 2011), qui se préoccupe des réalisations concrètes, a amené à appréhender, par exemple, la pratique concrète du nouveau mode de transport installé. Le BRT Transoeste transporte environ 200 000 personnes, mais dans quelles conditions ? Le souci de l'équité réelle nous permet de conclure que le réseau de BRT ou encore les téléphériques, n'apportent pas d'amélioration significative de la qualité de la mobilité de ses usagers, tout comme pour le système de train de banlieue.

La qualité éthique de la « tolérance/ différence » a cristallisé différentes approches s'attachant à analyser les mécanismes de reproduction des injustices socio-spatiales au sein de modèles néolibéraux de fabrique de l'espace urbain. Autant David Harvey que Marion Iris Young attachent de l'importance aux rapports de domination et d'oppression. Aussi, la conception de la justice comme absence d'oppression (Young, 1990) s'est montrée particulièrement pertinente pour l'analyse des impacts de la ville attractive sur les ségrégations socio-spatiales. En effet, les expropriations violentes ou indirectes d'habitants à bas revenus constituent différentes formes d'oppression, et donc d'injustices. Cette qualité éthique, à l'instar des critères proposés par Young (1990), va dans le sens d'une utilisation conjointe des paradigmes de redistribution (l'oppression se réalise en termes spatiaux, matériels et économiques) et de reconnaissance (l'oppression se réalise également dans des dimensions socio-culturelles) – telle que défendue par Fraser (1996). Le concept de reconnaissance, aurait pu être mieux délimité et développé dans ce travail. Il a cependant été mobilisé en filigrane et est apparu de plus en plus pertinent dans la mesure où les logiques d'exclusion des populations à bas revenus dans l'espace urbain de Rio de Janeiro ne sont pas qu'économiques. Elles recouvrent également une dimension culturelle et passent par des stratégies de déclasserment, de mépris social et de différenciation de la part des alliances urbaines dominantes envers

les populations à bas revenus, qui réunissent plusieurs stigmates sociaux. La violation de droits fondamentaux des expropriés et le dialogue complètement absent avec les habitants concernés par les transformations urbaines constitue un déni de démocratie et de participation et s'aligne avec la domination et l'oppression des populations à bas revenus.

La grille de lecture multicritère proposée gagnerait à être plus développée dans un travail futur, afin de renforcer son caractère opérationnel. Par exemple, la définition et les implications de chaque critère composant les différentes qualités éthiques, pourraient être affinées. Toutefois, cette stratégie analytique a permis de décrypter pour qui, comment et à quelle(s) échelle(s) se produisent ou se reproduisent les injustices. Une grille de lecture multicritère doit évidemment s'adapter aux particularités locales de chaque terrain d'étude et n'est donc pas figée. Cela veut dire que certains critères qui peuvent être pertinents pour l'analyse d'une ville, peuvent l'être moins pour l'étude d'une autre ville.

Aussi, nous nous sommes efforcés de faire en sorte que les critères choisis se « mettent au service » de l'analyse des impacts de la « révolution des transports » et de la ville attractive, pour élaborer des conclusions sur la question des injustices socio-spatiales à l'œuvre dans l'espace urbain carioca. Dans ce cas, certains critères se sont révélés être plus pertinents que d'autres pour comprendre pourquoi et comment certains impacts sont injustes. Le critère d'équité verticale, se basant sur le principe du « maximin » rawlsien, s'est avéré être assez opérationnel pour toutes les échelles car il pose la question de la redistribution. Ce principe, à l'origine des politiques de compensation/redistribution, agit comme un mécanisme consistant à réparer une situation injuste et est utile tant pour l'échelle métropolitaine (analyser la répartition des bénéfices entre la municipalité de Rio et les autres municipalités de la RMRJ), municipale (la répartition des bénéfices au sein de différents découpages de la municipalité de Rio), et celle du quartier ou de la communauté (la répartition des bénéfices entre différents groupes sociaux vivant dans un même quartier ou même zone urbaine). Une bonne partie de l'analyse de ce travail a consisté à analyser les impacts négatifs des projets de transport sur les populations à bas revenus, la plupart dans des zones urbaines en cours de valorisation. En ce sens, la qualité éthique de la « tolérance/différence », à l'instar de la définition de la justice de Young (1990) à travers les concepts d'oppression et de domination a permis d'aller plus loin dans

l'analyse des injustices socio-spatiales. Enfin, la qualité éthique de la propriété/ efficacité, bien que moins convaincante et moins élaborée que les autres critères dans leur capacité à appréhender les différences, les minorités et les exclus, a été en quelque sorte incontournable. En effet, l'efficacité et la logique globale des acteurs et entités qui décident, réalisent et jouissent des transformations urbaines sont des éléments qui doivent être pris en compte.

Nous avons constamment tâché d'identifier, à travers les discours (des entretiens semi-directifs, de la presse, des débats publics, des documents officiels ou militants, etc.) des principes correspondant à la fois à certains critères de justice et à certaines positions socio-spatiales : le directeur de la FETRANSPOR affirmant que les expropriations sont une bonne chose en voyant les bienfaits de la « révolution des transports » à l'échelle de la ville ignore totalement la situation des expropriés non indemnisés et expulsés avec violence.

En identifiant différentes facettes des injustices nous avons essayé d'adopter une posture décrite par Brennetot : « *Le chercheur ne se préoccupe plus seulement de l'efficacité empirique des modèles qu'il met à l'épreuve (l'opérationnalité technique) mais il teste également leur pertinence au regard de la variété des conceptions de la justice (l'opérationnalité éthique)* » (2010, p.76).

## **2. La « révolution des transports » : le maintien du modèle routier de mobilité et des processus de ségrégation socio-spatiale.**

La « révolution des transports » est un véritable bouleversement – en termes d'ampleur des investissements ou encore d'avancées dans l'intégration tarifaire - dans le système de transport collectif de la ville de Rio de Janeiro. Mais, elle ne s'inscrit pas dans un changement de paradigme. En effet, la « révolution des transports », pour avoir émergé dans un contexte de fabrique néolibérale de l'espace urbain, renforce les processus de ségrégation socio-spatiale de ce dernier. En d'autres termes, elle renforce : « *l'action combinée des politiques d'habitation et de la production privée de logements (qui) aurait comme conséquence l'intensification de la production d'aires urbaines super-valorisées s'accompagnant de l'émergence ou de la consolidation de zones de populations à bas revenus, toujours plus distantes que les antérieures* » (Mendonça et Costa, 2011).

Aussi, les pouvoirs publics, derrière un discours d'impacts positifs pour tout le monde et d'une amélioration de la condition de mobilité des populations à bas revenus, n'ont, en réalité, pas changé de stratégie envers les populations à bas revenus. Selon Abreu (1996), la « fièvre viaire » des années 1950-1960 a changé la forme et l'apparence de Rio de Janeiro car la recherche d'une meilleure accessibilité au centre a amené les pouvoirs publics à reproduire l'ancienne pratique de « chirurgie urbaine », c'est-à-dire l'éradication des quartiers (notamment les plus pauvres) se trouvant sur le chemin des nouveaux viaducs, tunnels et axes rapides. L'attitude contemporaine des pouvoirs publics n'a donc changé que sur la forme, avec un modèle de gestion de la ville basé sur le marketing urbain associé au statut de ville olympique en construction. Tout changer pour que rien ne change ?

Derrière le changement politico-institutionnel du modèle de transport par bus, qui apporte notamment une avancée en termes d'intégration tarifaire (qui *in fine* profite aux entreprises de bus), la « révolution des transports », continue d'être mise au service de l'exclusion socio-spatiale des populations à bas revenus et des logiques de spéculation immobilière accompagnant l'installation des classes moyennes et aisées dans les zones urbaines en cours de valorisation. Le contexte d'urgence généré par l'accueil de méga-événements constitue même une accélération des processus d'exclusion se caractérisant par une flexibilisation des régimes juridiques, économiques, financiers, etc., qui constituent des entraves au développement de projets urbains.

En questionnant la « révolution des transports » dans sa capacité à provoquer une véritable rupture avec le modèle de mobilité en vigueur, nous avons conclu à une permanence du modèle routier de mobilité. De fait, outre les infrastructures viaires à proprement parler, certaines infrastructures, sous couvert d'implantation de projets de transport collectif, à l'instar des BRT Transoeste et Transcarioca – ont en réalité permis de construire des voies supplémentaires pour les usagers automobiles, favorisant les classes moyennes et supérieures. Dans le cas de certaines communautés, c'est cette permanence du modèle routier de mobilité qui a été la cause de leur expropriation, les projets de transports ayant clairement été utilisés comme instruments d'exclusion socio-spatiale de populations à bas revenus.

La permanence du modèle routier, ainsi que l'impossibilité d'envisager un transport collectif (outre le métro) capable de transporter ensemble les couches aisées et les couches à bas revenus, reproduit une fracture sociale des déplacements. Le système



« structurant » de BRT a vocation à transporter les catégories sociales défavorisées en même temps qu'il permet de proposer plus d'infrastructures viaires aux automobilistes, reproduisant une différenciation par le mode.

### **3. L'importance de la dimension spatiale pour une vision complexe des impacts des transformations urbaines sur les injustices socio-spatiales.**

Selon Edward Soja (2008), la spatialité de la justice est souvent ignorée et vidée de sa substance dans des concepts tels que la justice territoriale, la justice environnementale, etc. Il écrit : *« elles ont souvent tendance à détourner notre attention de ce qu'une formulation spécifiquement spatiale de la justice peut apporter, et, plus important encore, elles nous privent des nouvelles et nombreuses ouvertures qu'une telle démarche offre à un activisme social et politique qui s'appuierait sur la notion. »* (Soja, 2008, p.1). La dimension conflictuelle des projets de rénovation urbaine est profondément spatiale. Aussi, la spatialité a eu une grande importance dans l'applicabilité de la grille de lecture multicritère de la justice. Par exemple, le critère utilitariste, qui a tendance à ignorer les expropriations et met l'accent sur le nombre de passagers transportés par la nouvelle infrastructure sur l'ensemble de la ligne, se situe souvent à une grande échelle. En revanche, un critère de justice basé sur l'absence d'oppression permet une analyse sur une échelle plus resserrée, un « morceau » de territoire. Les communautés expropriées par les BRT sont marginales en ce sens qu'elles forment une catégorie sociale à bas revenus et habitant dans un type de logement non désiré par les autres occupants des zones en cours de valorisation urbaine.

De ce point de vue, l'importance que Soja donne à la spatialité dans sa réflexion sur la justice nous a été particulièrement éclairante en ce sens que nous avons retrouvé un dialogue entre les échelles, les impacts et les différents critères de justice. La spatialité traverse intrinsèquement la question des injustices urbaines et transcende les différentes qualités éthiques, tant au sein du paradigme de la redistribution que celui de la reconnaissance.

Ce travail s'est attaché à montrer que, de la même façon que la « révolution des transports » ne constitue pas de véritable rupture avec le passé ou avec le modèle routier de mobilité, la ville attractive a pour conséquence l'intensification de certains processus déjà à l'œuvre à Rio de Janeiro : la périphérisation, l'exclusion et la ségrégation des couches populaires, l'accaparement des bénéfices de l'accumulation urbaine par des

coalitions dominantes qui parfois évoluent mais dont les objectifs sont inchangés. Il est vrai que ce travail a dû tenir compte d'une limite temporelle car la thèse s'achève avant la tenue des JO 2016, ce qui ne permet pas d'avoir un recul complet sur les impacts d'infrastructures mises en place. Cependant, il s'agissait surtout de monter en généralité par le croisement de données, de faire émerger de grandes tendances et de comprendre les processus urbains à l'œuvre d'une façon complexe.

Le système de mobilité peut-il changer fondamentalement si les structures politiques et les rapports de force (ou de classes) et conflits existants dans l'espace urbain ne sont pas structurellement modifiés ? En ce qui concerne la refonte du système de transport par bus, la réforme de 2010 a apporté des modifications concrètes (intégration tarifaire, création de consortiums assignés à l'exploitation de zones urbaines spécifiques), mais n'a pas modifié la structure socio-politique des relations entre pouvoirs publics et entreprises privées. Aussi, la « révolution des transports » n'a fait que restructurer les alliances urbaines mais n'a produit aucune rupture structurelle : i) le circuit de l'accumulation urbaine perdure dans le temps car la production de l'espace construit (qui concerne les secteurs de l'immobilier, des travaux publics, des services collectifs tels que le transport, la propriété de la terre) est toujours l'objet de l'accumulation urbaine ; ii) le système routier de mobilité est maintenu et au service des stratégies d'auto-ségrégation des couches supérieures de la société carioca.

Une « révolution des transports » s'opérant à travers une alliance urbaine (bien que reconfigurée) qui défend la construction de la ville attractive, un modèle néolibéral de fabrication et de gestion de l'espace urbain, ne pouvait pas engendrer une réelle rupture changeant radicalement la structure et les tendances de ségrégation socio-spatiale. S'agit-il de trancher entre la stratégie d'« affirmative redistribution » (corriger les injustices d'un système sans modifier ce dernier) et la « transformational strategy » (changer la structure du système et de la division sociale du travail) ? Le chemin intermédiaire, c'est-à-dire la posture des « non-reformist reform » (Fainstein, 2013), vise une transformation structurelle sur le long-terme mais de façon graduelle, encourageant les mesures palliatives de redistribution et de correction des injustices afin d'améliorer, dans le présent, le sort des populations locales soumises à des politiques urbaines injustes.

## Bibliographie

### Ouvrages et articles scientifiques

ABREU (de ALMEIDA), M. (1996). *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, IPLANRIO, Rio de Janeiro.

ANDRANOVICH, G., BURBANK, M., HEYING Ch. (2001). « Olympic Cities : Lessons learned from Mega-Event Politics », *Journal of urban affairs*, 23(2), p.113-131.

ANTIER, G. (2005). *Les stratégies des grandes métropoles : enjeux, pouvoirs et aménagement*, Armand Collin, Paris, 253 p.

ARRANTE, O., VAINER, C., MARICATO, E. (2002). *A Cidade do pensamento único*, Editora vozes, Petrópolis, 96 p.

ASCHER, F. (1993). Actes du Colloque « Comprendre. Penser. Construire la ville », *actes du Colloque Projet Urbain 92*, STU-DAU, 83 p.

ATKINSON, D., & LAURIER, E. (1998). « A sanitised City? Social Exclusion at Bristol's 1996 International festival of the Sea », *Geoforum*, 29(2), p.199-206.

AVILA (de) GOMIDE, A. (2003). « Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas », *IPEA*, Texto para discussão, n° 960, p.1-34.

AVILA (de) GOMIDE, A. (2006). « Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais », *IPEA*, políticas sociais- acompanhamento e análise, p.242- 250.

AZEVEDO, L., FAULHABER, L. (2015). *SMH 2016 : remoção no RJ olímpico*, Mórula Editorial, Rio de Janeiro, 124 p.

BAILLEUL, H. (2008). « Le marketing urbain peut-il rendre l'urbanisme plus transparent ? », *Les Urbanités* [en ligne]. Disponible sur : <http://urbanites.rsr.ch/invites/le-marketing-urbain-peut-il-rendre-l%e2%80%99urbanisme-plus-transparent-par-helene-bailleul/> (Consulté le 11/04/2011).

BARAT, J. (1975). « Crise de pétrole e reformulação da política de transportes », *Pesq.Plan.Econ*, Rio de Janeiro, 5(2), p.475-516.

BARAT, J. (1998). « O financiamento da Infra-Estrutura Urbana: os Impasses, as Perspectivas Institucionais e as Perspectivas Financeiras », dans REZENDE, F., BRUGINSKI, T. (Org.), *Infra-estrutura: perspectivas de reorganização, financiamento*, IPEA, Brasília, 1998.

BARGET, E., GOUGUET, J.-J. (2010a). « La mesure de l'impact économique des grands événements sportifs. L'exemple de la coupe du Monde de Rugby 2007 », *Revue d'Economie Régionale & Urbaine*, 3, p.379-408.

BARGET, E. and GOUGUET, J.-J. (2010b). « L'accueil des grands événements sportifs: quel impact économique ou quelle utilité sociale pour les régions? L'exemple de la coupe du Monde de rugby 2007 en France », *Région et développement*, 31, p.93-117.

BASSAND, Michel. (1997). *Métropolisation et inégalités sociales*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (PPUR), 264 p.

BASSAND, M. (2001). « Les six paramètres de la métropolisation ». *Cahiers de la métropolisation*, 1, p.33-39.

BENTHAM, J. (1798). *Introduction aux principes de morale et de législation*. Broché [édition de 2011).

BEYER, A. (2011). « L'échéance des Jeux Olympiques de 2016 et les stratégies de restructuration du transport métropolitain de Rio de Janeiro », *Confins (Revue franco-brésilienne de géographie)*, vol. 12. Disponible sur : <http://confins.revues.org/7087> (consulté le 12/05/2012).

BOURDIEU, P., WACQUANT, L. (2000). « La nouvelle vulgate planétaire », *Le Monde Diplomatique*, Archives. Disponible sur : <http://www.monde-diplomatique.fr/2000/05/BOURDIEU/13727> (consulté le 10/06/2011).

BRANDÃO, C (2006). « Grandes projetos urbanos: o que se pode aprender com experiência brasileira? », *Lincoln Institute of Land Policy Rio de Janeiro*, Relatório de pesquisa, Rio de Janeiro.

BRANDÃO, C (2007). « Território e desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global », *Editora da Unicamp*, Campinas.

BRANDÃO, C (2011). « Estratégias hegemônicas e estruturas territoriais: o prisma analítico das escalas espaciais », *Bahia Análise & Dados*, Salvador, vol. 21(2), p.303-313.

BRENNETOT, A. (2010). « Pour une géoéthique: éléments d'analyse des conceptions de la justice spatiale », *L'espace géographique*, 2010/1, 39, p. 75-88.

BRENNETOT, A. (2011). « Les géographes et la justice spatiale : généalogie d'une relation compliquée », *Annales de géographie*, 2/2011 (678), p.115-134.

BRET, B. (2006). « Inégalité sociale et cohésion territoriale, pour une lecture rawlsienne du territoire brésilien », *Géocarrefour* [en ligne], vol. 81(3), p.182-192. Disponible sur : <http://geocarrefour.revues.org/1931> (consulté le 10/10/2011).

BRET, B. (2009). « Interpréter les inégalités socio-spatiales à la lumière de la Théorie de la Justice de John Rawls », *Annales de géographie* 1/2009, n°665-666, p. 16-34. Disponible sur : [www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2009-1-page-16.htm](http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2009-1-page-16.htm) (consulté le 05/03/2011).

BROUDEHOUX, A.-M. (2007) « Pékin, ville spectacle: la construction controversée d'une métropole Olympique », *Transtext(e)s Transcultures* [En ligne], 3 | 2007. Disponible sur : <http://transtexts.revues.org/132> (consulté le 20/02/2014).

BROUDEHOUX, A.-M., LEGROUX, J (2013). « L'option téléphérique dans les favelas de Rio de Janeiro : conflits d'intérêts entre méga-événements, tourisme et besoins locaux », *Teoros*, 32-1, 2013. Disponible sur : <http://teoros.revues.org/2480>.

BRUM, M. (2013). « Favelas e remocionismo ontem e hoje: da ditadura de 1964 aos grandes eventos », *O Social em questão*, Ano XVI, 29, p.179-208.

CALANDRO, M.-L. (2000). « A indústria automobilística brasileira: integração produtiva no Mercosul, regimes automotivos e perspectivas », *Revista FEE*, p.116-136. Disponible sur : <http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewFile/1661/2029> (consulté le 23/11/2015).

CANO, W. (1985). *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970)*, São Paulo: Global, Campinas, Unicamp.

CARDOSO, E. (2010). « Estrutura urbana e representações: a invenção da Zona Sul e a construção de um novo processo de segregação espacial no Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XX », *Geotextos*, 6(1), p.73-88.

CARDOSO, A., NUNES, D, ARAUJO, F. (2013). « Quando um direito vira produto: impactos do programa minha casa minha vida na cidade do Rio de Janeiro », XIII *Simpósio Nacional de Geografia Urbana*, UERJ, 18 a 22 de novembro de 2013, 17 p.

CAVALLIERI, F., VIAL, A. (2012). « Favelas na cidade do Rio de Janeiro: o quadro populacional com base no Censo 2010 », *Instituto Pereira Passos*, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, nº20120501, Maio, 2012.

CEDRO, M. (2010). « Segregação Socioespacial: Descrição de algumas abordagens no Brasil », *E-metropolis*, nº3, dezembro 2010.

CHARLES, P. (2010). « Les enjeux socio-économiques du Mondial 2010 », *Les Cahiers d'outre-mer*, 250, p.211-234.

CHETRY, M., LEGROUX, J. (2014). « Rio de Janeiro dans le contexte des méga-événements : le rôle des pouvoirs publics dans la ségrégation urbaine », *Espace Populations Sociétés* [en ligne], 2014/2-3. Disponible sur : <http://eps.revues.org/5809>.

COMBES, L. (1992). « 25 ans d'industrie automobile em Amérique latine », *Irevues/Inist*, p.51-66. Disponible sur : [http://documents.irevues.inist.fr/bitstream/handle/2042/32739/C%26T\\_1992\\_25\\_51.pdf?sequence=1](http://documents.irevues.inist.fr/bitstream/handle/2042/32739/C%26T_1992_25_51.pdf?sequence=1) (Consulté le 22/07/2015).

COUTINHO, L. (1995). « Notas sobre a natureza da globalização », *Economia e Sociedade*, Campinas, SP, nº4, p.21.

COSTA, R., SILVA, C., COHEN, S. (2013). « A origem do caos – a crise de mobilidade no Rio de Janeiro e a ameaça à saúde urbana », *Cadernos das Metrôpoles*, 15(30), p.411-431.

COTELO, F., RODRIGUES, J. (2013). « Como cresce a Região Metropolitana do Rio de Janeiro? Uma comparação entre os censos demográficos de 2000 e 2010 », *Cadernos do Desenvolvimento Fluminense*, 2, Rio de Janeiro, julho/2013, 23 p.

CROMPTON, J. (2006). « Economic Impact Studies: Instruments for Political Shenanigans? », *Journal of Travel Research*, 45, p.67-82.

CROMPTON, J., MACKAY, S. (1994). « Measuring the economic impact of festivals and events: some myths, misapplications and ethical dilemmas », *Fest Magt & Event Tour*, 2, p.33-43.

DAVIDOVICH, F. « Métropole e território: metropolização do espaço no Rio de Janeiro », *Cadernos da Metrópole*, 6, p.67-77.

DIAZ DA SILVA, R. (2012). *Indústria e Desenvolvimento regional no Rio de Janeiro*, FAPERJ, 260 p.

DIAZ OLVERA, L., PLAT, D., POCHE, P. (1998). *Villes africaines au quotidien: mobilités quotidiennes et contraintes sociales à Bamako et Ouagadougou*, Laboratoire d'Économie des Transports, Études et recherches, Lyon, 1998, 170 p.

DIAZ OLVERA, L., PLAT, D., POCHE, P. (2005). « La ville hors de portée ? Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne », *Espaces population sociétés*, 2005, 1, p.145-161.

DI MEO, G. (2008). « Introduction au débat sur la métropolisation: une clé de lecture pour comprendre l'organisation contemporaine des espaces géographiques », [en ligne] halshs-00291654 1: 1-10. Disponible sur : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/28/16/54/PDF/Lametropolisation.pdf> (consulté le 14/04/2012).

EISINGER, P. (2000). « The politics of bread and circuses: Building the city for the visitor class », *Urban Affairs Review*, 35(3), p.316-333.

ESSEX, S., CHALKLEY, B. (1998). « Olympic Games: catalyst of urban change », *Leisure Studies*, 17(3), p.187-206.

FAINSTEIN, S. (2010). *The Just City*, Cornell University, 212 p.

FAINSTEIN, S. (2013). « Planificación, Justicia y Ciudad », *Urban*, 6, p. 7-20.

FERREIRA, A. (2009). « Favelas no Rio de Janeiro: Nascimento, expansão, remoção, e, agora, exclusão através de muros », *Revista bibliográfica de geografia y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, 14 (828).

FLONNEAU, M., GUIGUENO, V. et.al. (2009). *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses Universitaires de Rennes (PUR), 334 p.

FOUGNER, T. (2006). « The state, international competitiveness and neoliberal globalization: is there a future beyond ‘the competition state’? », *Review of International Studies*, 32, p.165-185.

FRASER, N (1996). « Social Justice in the Age of Identity Politics: Redistribution, Recognition and Participation », *The Tanner Lectures on Human Values*, Stanford University, p.1-68.

FRASER, N. (2004). « Justice Sociale, Redistribution et Reconnaissance », *Revue du MAUSS*, 2004/1(23), p.152-164.

GAFFNEY, C. (2010). « Mega-events and socio-spatial dynamics in Rio de Janeiro, 1919-2016 », *Jornal of Latin American Geography*, 9 (1), 29 p.

GARCIA CASTRO, D., GAFFNEY, C., RAMOS NOVAES, P, (org.). (2015). *Rio de Janeiro : os impactos da copa do mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Editora Letra Capital, Observatório das Metrôpoles, Rio de Janeiro, 172 p.

GAWRYSZEWSKI, B. (2013). « Cidade maravilhosa...para o capital: a produção do espaço urbano e os mega-eventos esportivos no Rio de Janeiro », *Trabalho Necessário*, UFF, Ano 11, 16/2013, 32 p.

GERVAIS-LAMBONY, Ph., DUFAUX, F. (2009). “Justice ... Spatiale!”, *Annales de géographie*, 2009/1 n° 665-666, p.3-15.

GOMES DE MENDONCA, J., SOARES DE MOURA COSTA, H. (Eds). (2011). *Estado e Capital Imobiliário. Convergências atuais na produção do espaço urbano brasileiro*, Editora c/ arte, 350 p.

GOMIDE, A. (2003). « Transporte urbano e inclusão social : elementos para políticas públicas », *IPEA*, texto para discussão nº960, Brasília, 57 p.

GOMIDE, A. (2006). « Mobilidade urbana, iniquidades e políticas sociais », *IPEA*, políticas sociais - acompanhamento e análise, p.242-250.

GOUËSET, V, (coord.), DEMORAES, F., FIGUEROA, O., LE ROUX, G., ZIONI, S. (2014). « Parcourir la métropole. Pratiques de mobilités quotidiennes et inégalités socio-territoriales », p. 265-302, dans DUREAU, F., LULLE, T., SOUCHAUD, S., CONTRERAS, Y. (dir.), *Mobilités et changements urbains. Bogotá, Santiago et São Paulo*, Rennes, PUR, coll. Espace et territoires.



GOTHAM, K.-F. (2010). « Resisting Urban Spectacle: The 1984 Louisiana World Exposition and the Contradictions of Mega-Events », *Urban Studies*, 1/18. Disponible sur: <http://usj.sagepub.com/content/early/2010/04/28/0042098009360230> (consulté le 10/07/2011).

GRAVARI BARBAS M., & JACQUOT, S. (2007). « L'événement, outil de légitimation de projets urbains: l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes », *Géocarrefour* [en ligne], 82(3). Disponible sur : <http://geocarrefour.revues.org/index2217.html> (consulté le 13/05/2012).

HARVEY, D. (1973). *Social Justice and the City*, Blackwell Publishers, 330 p.

HARVEY, D. (1989). « From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism », *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, 71(1), p.3-17.

HARVEY, D. (1992). « Social Justice, postmodernism and the city », *International Journal of Urban and Regional Research*, 16, p.588-601.

HARVEY, D. (1994). *Condição pós-moderna. Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural*. Edições Loyola, 301 p.

HARVEY, D. (2008). *Géographie de la domination*, Les prairies Ordinaires.

HORNE, J. (2007). « The four « Knows » of sports mega-events », *Leisure Studies*, 26(1), p.81-96.

HORNE, J., & MANZENREITER, W. (2004). « Accounting for mega Events: Forecast and Actual Impacts of the 2002 Football Cup Finals on the Host Countries Japan/Korea », *International review for the sociology of sport*, 39(2), p.187-203.

HORNE, J., MANZENREITER, W. (2006). « An introduction to the sociology of sports mega-events », *The editorial Board of the Sociological Review*, 24.

HUMPHREYS B., PROKOPOWICZ, S. (2007). « Assessing the impact of sport mega-events in transition economies: EURO 2012 in Poland and Ukraine », *International Journal of Urban and Regional Research*, 2(5/6), pp.496-509.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). (2011). « Infraestrutura social e urbana no Brasil : subsidios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas », *comunicados do IPEA*, n°94, mai 2011, 35 p.

JONAS, A., WILSON, D. (1999). « The city as a growth machine: Critical Reflections Two Decades Later », *State University of New York Press*, Albany.

JSSJ (Revue Justice Spatiale / Spatial Justice) (2009). « Qui sommes nous ? » [présentation des objectifs de la revue]. Disponible sur : <http://www.jssj.org/qui-sommes-nous/> (consulté le 03/04/2014).

KASSENS-NOOR, E. (2012). « Transport legacy of the olympic games, 1992-2012 », *Journal of Urban Affairs*, 00/0, p.1-24.

KAUFMANN, V. (1999). « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherches », *Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques du Ministère de l'équipement, des transports et du logement*, Centre de prospective et de veille scientifique, 48, 61 p.

KLEIMAN, M. (2001). « Rede Viária e estruturação intra-urbana. A prioridade dos investimentos na rede viária e seu papel na configuração das cidades: o Rio de Janeiro sobre rodas », *ANPUR*, p.1596-1608.

KOWARICK, L. (1979). *A espoliação urbana*, Paz e Terra, Rio de Janeiro.

LAGO, L. (2001). « A metrópole desigualmente integrada: as atuais formas de produção e não acesso ao espaço construído no Rio de Janeiro », *anais da ANPUR*, 9, 2001.

LAGO, L. (2007a). « A 'periferia' metropolitana como lugar do trabalho: da cidade-dormitório à cidade plena », *Cadernos IPPUR*, Ano XXI, nº2, ago-dez 2007. Disponible sur: <http://www.ippur.ufrj.br/download/pub/CadernoIPPUR20072.pdf> (consulté le 20/05/2013).

LAGO, L. (2007b). « Trabalho, moradia e (i) mobilidade especial na metrópole do Rio de Janeiro », *Cadernos da Metrópole*, nº18, p.275-293.

LAGO, L., (org.). (2009). « Como anda Rio de Janeiro », *Letra Capital*, Observatório das Metrópoles, 9, p.1-70.

LEAL de OLIVEIRA, F. (2008). « Condicionantes territoriais para a elaboração de estimativas populacionais para unidades submunicipais : considerações a partir do caso do Rio de Janeiro », *IPP/prefeitura do Rio de Janeiro*, nº20080703, julho 2008.

LEFEVRE, P. (2009). *Métropolisation et gouvernance urbaine: les dynamiques territoriales du nouveau régionalisme dans les agglomérations de Los Angeles et San*

*Fransisco*. Thèse de doctorat de Géographie et Aménagement, Université de Toulouse II Le Mirail, 362 p.

LEGROUX, J. (2014). « From discourse to reality : impacts of Rio's « transportation revolution » on socio-spatial justice », dans RIBEIRO, L.-C (Ed.) (2014). *The metropolis of Rio de Janeiro : a space in transition*, LetraCapital, Observatório das metrópoles, Rio de Janeiro, 439 p.

LEIBLER, L., MUSSET, A. (2010). « Un transporte hacia la justicia espacial ? El caso del Metrocable y de la comuna nororiental de Medellín, Colombia », *Scripta Nova XIV*, 331 (48), 14 p.

LEMONS, D.-C., SANTOS, M., SILVA, L. (2004). « Análise da relação entre o sistema de transporte e a exclusão social na cidade do Rio de Janeiro », *Engesvista*, 6(3), p.36-53.

LENSKYJ, H. J. (2000). *Inside the Olympic Industry: power, politics, and activism*. New York, State University of New York Press.

LÉVY, J., LUSSAULT, M. (2003). Dictionnaire de la géographie. *Broché*, 1033 p.

LIMONCIC, Flávio. (1997). « A civilização do automóvel. A instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista 1956-1961 ». Dissertation de maîtrise du Programme de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, juillet 1997.

LOWES, M.-D. (2005). *Mégalomanie urbaine: la spoliation des espaces publics, Écosociétés*.

LUDD NED (Org.) (2005). *Apocalypse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. Conrad livros, São Paulo, 159 p.

MARIC, M. (1996). « Égalité et équité: l'enjeu de la liberté Amartya Sen face à John Rawls et à l'économie normative », *Revue française d'économie*, 11(3), p.95-125.

MARSHALL, T. (2000). « Urban Planning and Governance: Is there a Barcelona Model? » *International Planning Studies*, 5(3), p.299-319.

MASCARENHAS, G. (2013). « Londres e Rio de Janeiro 2016: Conceito e Realidade na produção da Cidade Olímpica », *Revista Continentes*, UFRJ, ano 2, nº3. Disponible sur: <http://r1.ufrj.br/revistaconti/pdfs/3/ART3.pdf> (consulté le 22/07/2014).

MATELA, I. (2014). Transição regulatório no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Dissertation de maîtrise de l'Université Fédérale de Rio de Janeiro-UFRJ, Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da UFRJ, 2014.

MEDEIROS JUNIOR, H., GRAND JUNIOR, J. « Distribuição dos empregos formais na cidade do Rio de Janeiro em 2008: uma análise espacial », Coleção Estudos Carioca, nº 20110101, janeiro 2011, *Prefeitura do Rio de Janeiro et IPP* (Instituto Pereira Passos). Disponible sur: [http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download%5C2938\\_Distribui%C3%A7%C3%A3o%20dos%20empregos%20na%20cidade%20do%20Rio%20de%20Janeiro%20em%202008.pdf](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download%5C2938_Distribui%C3%A7%C3%A3o%20dos%20empregos%20na%20cidade%20do%20Rio%20de%20Janeiro%20em%202008.pdf) (consulté le 17/06/2015).

MENDONÇA J., COSTA, H (Eds). (2011), *Estado e Capital Imobiliário. Convergências atuais na produção do espaço urbano brasileiro*. Editora c/arte.

MERENNE-SCHOUMAKER, B. (1994). « La métropolisation, une nouvelle donne ? », *Acta Geographica Lovaniensia*, 34, p.165-174.

MERRIFIELD, A., SWYNGEDOUW, E, (Eds). (1997). *The urbanization of injustice*. New York University Press. 245 p.

MIGNOT, D. (2000). La croissance éclatée des villes. Thèse d'habilitation à diriger des recherches, Université de Lyon 2, 269 p.

MOLOTCH, H. (1976). « The city as a growth machine: Toward Political Economy of Place ». *AJS*, 82(2).

MONTEIRO, J.-C., ANDRADE, J. (2012) « Porto Maravilha a contrapelo : disputas soterradas pelo grande projeto urbano », *E-metropolis*, edição especial « mega-eventos », 11 p.

MOREIRA, M., DOURADO, A. (2013). « A Taxa de motorização nas cidades brasleiras e a questão da mobilidade urbane », *ANTP (Associação Nacional de Transportes Público)*, 9 p.

MORICONI-EBRARD, F. (1993) *L'Urbanisation du Monde depuis 1950*, Economica, Anthopos, Collection Villes, Paris, 372 p.

NIQUET-CABESTAN, V. (2008). « La Chine face au défi des Jeux Olympiques », *Politique Étrangère*, 2008/2 Été, p.253-266.

OFFNER, J.-M. (1993). « Effets structurants des transports, mythe politique, mystification politique », *Revue Espace Géographie*, 3.

OLIVEIRA, N., GAFFNEY, Ch. (2010). « Rio de Janeiro e Barcelona: os limites do paradigma Olímpico », *Revista Bibliográfica de geografia y ciencias sociais*, Universidade de Barcelona, Vol. XV, N°895(17).

ORFEUIL, J. P. (2004). *Transports, Pauvretés, Exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Editions de l'aube, 180 p.

OWEN, J. (2005). « Estimating the Cost and Benefit of Hosting Olympic Games: What Can Beijing Expect from Its 2008 Games? », *The Industrial Geographer*, 3(1), p1-18.

PAULO, Ch. (2006). *Inégalités de mobilité : disparité des revenus, hétérogénéité des effets*. Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques mention Economie des Transports, Université Lumière Lyon 2, 383p.

PEREIRA DA SILVA, L.-H. (2013). « Do recôncavo da Guanabara à Baixada Fluminense: Leitura de um território pela história », *Recôncavo*, Revista de História da UNIABEU, vol.3, n°5, juillet-décembre 2013. Disponible sur: [http://www.uniabeu.edu.br/publica/index.php/reconcavo/article/view/1280/pdf\\_14](http://www.uniabeu.edu.br/publica/index.php/reconcavo/article/view/1280/pdf_14) (consulté le 06/07/2015).

PERO, V., MIHESSEN, V. (2012). « Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro », *Programa de Fomento à Pesquisa em Desenvolvimento Econômico*, PDE-2012, ANPEC/BNDES, 21 p.

PILLAY, U., BASS, O. (2008). « Mega-events as a Response to Poverty Reduction: The 2010 FIFA World Cup and its Urban Development Implications », *Urban Forum* 19(3), p.329-346.

POLANYI, K. (1944). *La grande transformation: aux origines politiques et économiques de notre temps*, Broché, Édition de 2009.

PREUSS, H (2004). *The economics of staging the Olympics: a comparison of the Games 1972-2008*, Cheltenham: Edward Elgar, 332 p.

PRICEWATERHOUSECOOPERS. (2004). « The economic impact of the Olympic Games », *EuropeanEconomicOutlook*, June 2004.

QU, L., SPAANS, M. (2009). « The mega-event as a strategy in spatial planning: strating from the Olympic city of Barcelona », *The 4<sup>th</sup> International Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU)*, Amsterdam.

RAUX, Ch., SOUCHE, S. (2001). « L'acceptabilité des changements tarifaires dans le secteur des transports : comment concilier efficacité et équité ? », *Revue d'Economie régionale et urbaine*, 4, p. 539-558.

RAWLS, J. (1971). *A Theory of Justice*, [revised edition, 1991], Harvard University Press, Cambridge, 561 p.

RIBEIRO, L.-C. (1997). *Dos cortiços aos condomínios fechados. As formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro*, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro.

RIBEIRO, L.-C. (1999). « Cidade desigual ou cidade partida? Tendências na metrópole do Rio de Janeiro », *IPPUR/UFRJ-FASE*, 31 p.

RIBEIRO, L.-C. (2001). « Segregação, acumulação urbana e poder : classes sociais e desigualdades na metrópole do Rio de Janeiro », *Cadernos IPPUR*, ano XV, n°2, ago/dez. 2002 / ano XVI, n°1, janv/jul. 2002.

RIBEIRO, L.-C. (2015a). « Desenvolvimento urbano contra a Metrópole: o caso do Rio de Janeiro no contexto dos Mega-Eventos », *VII Seminario Internacional RIDEAL*, à Santiago du Chili, du 1 au 3 septembre 2015, 19 p.

RIBEIRO, L.-C (2015b). « A ordem urbana na metrópole do Rio de Janeiro: caminhos e síntese » *dans* RIBEIRO, L.-C (Ed). (2015). *Rio de Janeiro: transformações na ordem urbana*, LetraCapital, Observatório das Metrópoles, Rio de Janeiro.

RIBEIRO, L.-C., GOMES RIBEIRO, M. (2013). *IBEU – Índice de Bem-Estar Urbano*, Letra Capital, Observatório das Metrópoles, 265 p.

RIBEIRO, L.-C., DOS SANTOS JUNIOR, O. (2005). « Democracia e cidade: divisão social da cidade e cidadania na sociedade brasileira », *Análise Social*, XL(174), p. 87-109.

RIBEIRO, L.-C., KOSLINSKI, M., ALVES, F., LASMAR, C. (org.). (2010). *Desigualdades urbanas, desigualdades escolares*, LetraCapital, Observatório das metrópoles, Rio de Janeiro, 327 p.

RIBEIRO, L.-C., MOURA, R., DELGADO, P. SILVA E (Org.) (2012). « Níveis de integração dos municípios brasileiros em RMs, RIDEs e AUs à dinâmica da metropolização », *Observatório das metrópoles*, Relatório de pesquisa, 108 p.

RIBEIRO, L.-C., RODRIGUES, J. (2013). *Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil: 2001-2012*, Observatório das Metrópoles, Relatório, 40 p.

RIBEIRO, L.-C., RODRIGUES, J., CORRÊA, F. (2008). « Território e Trabalho: segregação e segmentação urbanas e oportunidades ocupacionais Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro », XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambu (M.G), de 29 de Setembro a 03 de outubro de 2008.

ROCHE, M. (2000). *Mega-events and Modernity: Olympics and expos in the growth of global culture*, Routledge, 281p.

RODRIGUES, J., LEGROUX, J. (2015). « A questão da mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro : reflexões a partir dos projetos de infraestrutura para os megaeventos esportivos (Copa do Mundo 2014 e Jogos Olímpicos 2016) » dans GARCIA CASTRO, D., GAFFNEY, C., RAMOS NOVAES, P., (org.). (2015). *Rio de Janeiro : os impactos da copa do mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Editora Letra Capital, Observatório das Metrópoles, Rio de Janeiro, 172 p.

RODRIGUES, J., RIBEIRO, L.-C. (2013). « Metrópoles em números: Crescimento da frota de automóveis e motocicletas nas metrópoles brasileiras 2001/2012 », *Observatório das Metrópoles*.

ROSA de ALMEIDA, C., FERRAZ CARIO, S., MERCÊS, R., GUERRA, O. (2006) « Indústria automobilística brasileira : conjuntura recente e estratégias de desenvolvimento », *Indic, Econ. FEE*, Porto Alegre, 34(1), p. 135-152.

ROSEMBERG, M. (2000). *Le marketing urbain en question: production d'espace et de discours dans quatre projets de ville*. Paris, Anthropos, 188 p.

ROUQUIE, A. (2006). *Le Brésil au XXIème siècle : Naissance d'un nouveau grand*. Fayard , 410 p.

SEN, A. (2011). *A ideia de justiça*, Editora Schwarcz Ltda, 492 p.

SHET A.-F. (2010). [Review du livre *Dancing with Iris : The philosophy of Marion Iris Young*] de Ann Ferguson and Mechthild Nagel (eds.), Oxford University Press, 2009, 268 p. Disponible sur : <https://ndpr.nd.edu/news/24487-dancing-with-iris-the-philosophy-of-iris-marion-young/> (consulté le 10/06/2015).

SHORT, J. R. (2008). « Globalization, cities and the Summer Olympics ». *City*, 12(3), p.321-340.

SIDGWICK, H. (1907). *The methods of ethics*.

SMITH, D. (1994). *Geography and Social Justice*, Blackwell, 325 p.

SOJA, E.-W. (2008). *La ville et la justice spatiale*, actes du colloque *Justice et injustice spatiales*, Université de Paris-Ouest Nanterre, 12, 13 et 14 mars 2008.

SOUICHE, S. (2002). *Economie du bien-être et liberté : le cas du péage urbain et de son acceptabilité*. Thèse pour le doctorat en Sciences Economiques, mention Économie des transports, Université Lumière Lyon 2.

SOUICHE, S. (2003). « Péage urbain et équité: une revue de la littérature », *Les cahiers scientifiques du transport*, 43.

SWYNGEDOUW, E. (2003). « Globalisation or « glocalisation ? Networks, Territories and re-scaling », *Cambridge Review of International Affairs*, 46 p.

VAINER, C. (2002). « As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local? In: IPPUR (2002). *Planejamento e território: ensaios sobre a desigualdade* », *Número especial dos Cadernos IPPUR*, ano XVI, n. 1, 13-32, jan./jul.

VAINER, C. (2006). « Grandes projetos urbanos: o que se pode aprender com a experiência brasileira? », *Lincoln Institute of Land Policy Rio de Janeiro*, Relatório de pesquisa.

VALLADARES, Licia do Prado. (1980). *Passa-se uma casa. Análise do programa de remoção de favelas do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Zahar.

VASCONCELLOS, E.-A. (1998). « Urban Transport Equity: the case of São Paulo », *World transport policy and practice*, 4/1 (1998), p.9-20.

VASCONCELLOS., E.-A. (2005). « Desvendando a política brasileira de mobilidade urbana », *Revista dos Transportes Públicos*, ANTP, Ano 27/28, 2005, 3º/4º trimestre.

VASCONCELLOS, E. A. (2008) *O Custo social da motocicleta*, Revista dos Transportes Públicos. São Paulo: ANTP.



VASCONCELLOS, E.-A (2014). *Políticas de transportes no Brasil: a construção da mobilidade excludente*, Editora Manole, São Paulo, 289 p.

VENTURA, Z. (1994). *Cidade Partida*, Companhia das Letras, São Paulo.

VETTER, D., MASSENA, R. (1981). « Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura ? – uma teoria da causação circular », dans Silva, L., Machado da (org), Solo urbano – Tópicos sobre o uso da terra. Série Debates Urbanos. Rio de Janeiro: Zahar Ed, 1981.

VON DER WEID, E. (2004). « O bonde como elemento de expansão no Rio de Janeiro », *Fundação Casa de Rui Barbosa*, 30 p.

WHITSON, D., & HORNE, J. (2006). « The glocal politics of mega-events: Underestimated costs and overestimated benefits? Comparing the outcomes of sports mega-events in Canada and Japan », *Blackwell/ The Sociological Review: Malden, USA*, 73-89.

YOUNG, I.-M. (1990). *Justice and the Politics of difference*. Princeton, N.J: Princeton University Press.

### Articles de presse et autres sources

Anistia Internacional Brasil. (2014). « Anistia Internacional Lança campanha « Basta de remoções forçadas ! » no Rio de Janeiro », Anistia Internacional, nov 2014. Disponible sur : <https://anistia.org.br/imprensa/press-release/anistia-internacional-lanca-campanha-basta-de-remocoes-forçadas-rio-de-janeiro/> (consulté le 03/01/2015).

Agência Nacional de Transportes Públicos – ANTP. (2013). « Trem tem descarrilamento a cada 15 dias », le 13 avril 2013. Disponible sur : <http://antp.org.br/noticias/clippings/> (consulté le 25/06/2014).

Autorité Publique Olympique - APO. (2014). *Plan de Politiques Publiques Municipales*. Disponible sur : [http://www.apo.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Plano-de-Políticas-Publicas-Planilhas.mun\\_.pdf](http://www.apo.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Plano-de-Políticas-Publicas-Planilhas.mun_.pdf) et <http://www.apo.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Plano-de-Políticas-Publicas-Planilhas.estado.pdf> (consulté le 15/10/2014).

BARBOSA, C. (2015). « Teleférico da Providência ganha novo prazo : maio », *Jornal O Dia*, le 17/04/2015. Disponible sur : <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-04-17/teleferico-da-providencia-ganha-novo-prazo-maio.html> (consulté le 17/04/2015).

BARRALERTA. (2014). « Transoeste chegará ao Jardim Oceânico até 2015 », *Barralerta*, [association civile communautaire regroupant les zones de Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes, Vargem Grande, Vargem Pequena, Grumari, Camorim, Itanhangá e Joá]. Disponible sur: <http://www.barralerta.com.br/noticias/344-transoeste-chegara-ao-jardim-oceanico-ate-2015-.html> (consulté le 24/11/2014).

BASTOS, I. (2014). « BRT Terá mergulhão e estação sobre o Mangue », *Journal O Globo*. Disponible sur: <http://oglobo.globo.com/rio/brt-tera-mergulhao-estacao-sobre-mangue-4520875> (consulté le 25/11/2014).

BETIM, F. (2015). « Remoções na Vila Autodromo expõem o lado B das Olimpíadas do Rio », *El País*, le 5 août 2015. Disponible sur: [http://brasil.elpais.com/brasil/2015/06/20/politica/1434753946\\_363539.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2015/06/20/politica/1434753946_363539.html) (consulté le 25/11/2015).

CANDIDA, S., BERTOLUCCI, R., DE LIMA, L. (2015). « Nos trilhos dos bondes, a expansão da cidade: Seis linhas dos modernos VLTs começam a operar em 2016 », *Jornal O Globo*, le 25/01/2015. Disponible sur: <http://oglobo.globo.com/rio/nos-trilhos-dos-bondes-expansao-da-cidade-15145948> (Consulté le 20/07/2015).

CARDOSO, C. (2013). « Passageiro cai de trem superlotado na SuperVia na manhã desta sexta », *G1.globo.com*, le 12/04/2013. Disponible sur: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/04/homem-cai-de-trem-superlotado-na-supervia-na-manha-desta-sexta-feira.html> (consulté le 18/04/2013).

CAPPELLI, P. (2014). « Obras do BRT Transbrasil começam ainda neste mês », *Jornal O Dia*, 01/11/2014. Disponible sur: <http://odia.ig.com.br/noticia/observatorio/2014-11-01/obras-do-brt-transbrasil-comecam-ainda-neste-mes.html> (consulté le 25/11/2014).

CHALLENGES. (2009). « *Le spectre de Montréal pèse sur Vancouver* », revue Challenges, le 5/03/2009, n°158, p.3.

Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris - CCIP (2013). « Les grands événements : un moteur pour la croissance économique du Grand Paris », *rapport présenté par Madame Monique Baillot*, au nom de la Commission du développement économique de la région et adopté par l'Assemblée générale du 10 octobre 2013. Disponible sur : [http://cci-paris-idf.fr/sites/default/files/etudes/pdf/documents/grands-evenements-grand-paris-bai-1310\\_0.pdf](http://cci-paris-idf.fr/sites/default/files/etudes/pdf/documents/grands-evenements-grand-paris-bai-1310_0.pdf) (consulté le 12/07/2014)

Comité Populaire de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016. (2014). « Mega-eventos e violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro », *comité populaire de la coupe du Monde et des Jo 2016*.

COSTA, C., MENDES, T. (2012). « Acidente no BRT da Barra deixa uma mulher morta », *Jornal O Globo*, le 15/09/2012. Disponible sur : <http://oglobo.globo.com/rio/acidente-no-brt-da-barra-deixa-uma-mulher-morta-6079846> (consulté le 13/05/2013).

CROZE, G. (2004). « Les JO 2012, un tremplin pour l'économie », CCIP - Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris), nov-déc 2004. Disponible sur : <http://www.lenouveaucourrier.ccip.fr/article.asp?id=586> (consulté le 12/05/2011).

CONSTANCIO, T. (2014). « Prefeitura do Rio inaugura Teleférico da Providência », *Journal Estadão*, Agência Estado, le 02/07/2014. Disponible sur : <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,prefeitura-do-rio-inaugura-teleferico-da-providencia,1522503> (consulté le 16/11/2015).

Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro – DOM-RJ. (2010a). « Justificativa de Audiência Pública », DOM-RJ du 29/04/2010, *Mairie de Rio de Janeiro*. Disponible sur : <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/85056480/dom-rj-normal-29-04-2010-pg-89> (consulté le 23/03/2014).

Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro – DOM-RJ. (2010b). Décret municipal n°32842, du 01/10/2010, *Mairie de Rio de Janeiro*. Disponible sur : [http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4800832/4138120/Decreto\\_32842\\_2010.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4800832/4138120/Decreto_32842_2010.pdf) (consulté le 13/12/2012).

Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro – DOM-RJ. (2014a). Décret municipal n° 32.279 du 29/01/2014, *Mairie de Rio de Janeiro*. Disponible sur : [http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4800832/4129537/45816Dec38279\\_2014.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4800832/4129537/45816Dec38279_2014.pdf) (consulté le 15/02/2015).

Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro – DOM-RJ. (2014b). Décret municipal n° 39707 du 30/12/2014, *Mairie de Rio de Janeiro*. Disponible sur : [http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4800832/4132668/Dec\\_39707\\_2014.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4800832/4132668/Dec_39707_2014.pdf) (consulté le 15/02/2015).

Extra O Globo. (2013). « Passageiro filma ônibus do BRT circulando com portas abertas, amarradas apenas por corda », *Extra O Globo*, le 17/07/2013. Disponible sur : <http://extra.globo.com/noticias/rio/passageiro-filma-onibus-do-brt-circulando-com-portas-abertas-amarradas-apenas-por-corda-assista-9064858.html> (consulté le 18/08/2013).

FERNANDES, A. (2015a). « SuperVia pede aumento da tarifa dos trens. Reajuste de R\$ 0,30 seria por causa da alta da energia, mas Agetransp nega o pleito », *Jornal O Dia*, le 30/06/2015. Disponible sur : <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-06-30/supervia-pede-aumento-da-tarifa-dos-trens.html> (consulté le 09/07/2015).

FERNANDES, A. (2015b). « Trilhos do VLT modificam a paisagem da Zona Portuária: em um mês, foi instalado um quilômetro de trilhos. Sistema começa a operar em abril de 2016 », *Jornal O Dia*, le 29/04/2015. Disponible sur: <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-04-29/trilhos-do-vlt-modificam-a-paisagem-da-zona-portuaria.html> (consulté le 20/07/2015).

FERREIRA, E. (2015). « Passageiros já pagam mais em ônibus intermunicipais: reajuste é de 12,46%, mas só vale no mês que vem para quem tem o Bilhete Único », *Jornal O Dia*, le 09/01/2015. Disponible sur : <http://odia.ig.com.br/odiaestado/2015-01-09/passageiros-ja-pagam-mais-em-onibus-intermunicipais.html#> (consulté le 08/07/2015).

FREDERICO, T. (2014). « Acidente interrompe circulação do ramal Guapimirim », *Jornal O Dia*, le 24/11/2014. Disponible sur : <http://odia.ig.com.br/odia24horas/2014-11-24/acidente-interrompe-circulacao-do-ramal-guapimirim.html> (consulté le 23/12/2015).

G1.Globo. (2009). « Estudo mostra impacto das Olimpíadas na economia brasileira », *G1.Globo.com*, le 25/09/2009. Disponible sur: <http://g1.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL1319054-5606,00-ESTUDO+MOSTRA+IMPACTO+DAS+OLIMPIADAS+NA+ECONOMIA+BRASIL EIRA.html> (Consulté le 15/06/2012).

G1Globo. (2013). « Ônibus cai de viaduto sobre Av.Brasil e deixa sete mortos », *G1.Globo.com*, le 02/04 2013. Disponible sur: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/04/acidente-com-onibus-interdita-trecho-da-avenida-brasil-no-rio.html> (Consulté le 27/05/2013).

G1-Globo. (2014). « Pezão pretende começar obras da Linha 3 do metrô ainda em 2014 », *G1-Globo.com*, le 27/10/2014. Disponible sur : <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/eleicoes/2014/noticia/2014/10/pezao-pretende-comecar-obras-da-linha-3-do-metro-ainda-em-2014.html> (consulté le 18/07/2015).

G1- Globo. (2015a). « BRTs do Rio já registraram mais de 40 acidentes desde 2012 », *G1-Globo*, le 14/01/2015. Disponible sur : <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/01/brts-do-rio-ja-registraram-mais-de-40-acidentes-desde-2012-veja-lista.html> (consulté le 19/03/2015).

G1-Globo. (2015b). « Pezão diz que estado não tem recursos para fazer Linha 3 do Metrô », *G1-Globo.com*, le 10/06/2015. Disponible sur: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/06/pezao-diz-que-estado-nao-tem-recursos-para-fazer-linha-3-do-metro.html> (consulté le 18/07/2015).

Gouvernement Fédéral du Brésil – GFB. (2013). Site officiel de la « ville olympique » Portal da Transparência dos Jogos de 2016 », GFB, <<http://www.portaltransparencia.gov.br/rio2016/>>, consulté le 16 octobre 2013.

Gouvernement Fédéral du Brésil – GFB. (2014a). « Transolímpica do Rio de Janeiro terá três pistas por sentido », Portal Brasil, le 15/04/2014. Disponible sur : <http://www.brasil.gov.br/esporte/2014/04/transolimpica-tera-tres-pistas-por-sentido> (consulté le 20/07/2015).

Gouvernement Fédéral du Brésil – GFB. (2014b). « Portal da Transparência da Copa 2014 », disponible sur : <http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/home.seam>, consulté le 14 octobre 2014.

Gouvernement de l'État de Rio de Janeiro. (2014). Rubrique « Transportes. Trans Urbanos ». Disponible sur : <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=220530> (consulté le 28/10/2014).

Jornal A Nova Democracia - AND. (2015). « Vila Autódromo : casa de Altair é demolida e imprensa é atacada em mais um dia de despejos », *Jornal A Nova democracia* [vidéo en ligne], le 4 août 2015. Disponible sur <https://www.youtube.com/watch?v=YeM21K6yahk> (consulté le 10/09/2015).

Jornal do Brasil. (2012). « Trem descarrila e bate em plataforma na estação de Madureira », *Jornal do Brasil*, le 25/09/2012. Disponible sur: [http://www.jb.com.br/rio/noticias/2012/09/25/trem-descarrila-e-bate-em-plataforma-na-estacao-de-madureira/?from\\_rss=rio](http://www.jb.com.br/rio/noticias/2012/09/25/trem-descarrila-e-bate-em-plataforma-na-estacao-de-madureira/?from_rss=rio) (consulté le 26/09/2015).

Jornal do Brasil. (2013). « Perimetral: polêmica muito além do caos no trânsito », *Jornal do Brasil*, 19/10/2013. Disponible sur: <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2013/10/19/perimetral-polemica-muito-alem-do-caos-no-transito/> (consulté le 29/10/2014)

Jornal O Dia. (2012). « Trens comprados por R\$ 11 milhões cada já chegaram ao Rio enferrujados », *Jornal O Dia*, le 18/08/2012. Disponible sur: <http://odia.ig.com.br/portal/rio/trens-comprados-por-r-11-milh%C3%B5es-cada-j%C3%A1-chegaram-ao-rio-enferrujados-1.478053> (consulté le 18/08/2012).

Jornal O Globo. (2013). « Inaugurado há 6 meses, corredor Transoeste sofre com buracos », *Jornal O Globo*, le 06/01/2013. Disponible sur : <http://oglobo.globo.com/rio/inaugurado-ha-6-meses-corredor-transoeste-sofre-com-buracos-7207730> (consulté le 28/04/2014).

Jornal O Globo. (2014). « Clube de Engenharia diz que perimetral está sendo derrubada de forma ‘açodada’ », *Jornal O Globo*, 27/01/2014. Disponible sur : <http://oglobo.globo.com/rio/clube-de-engenharia-diz-que-perimetral-esta-sendo-derrubada-de-forma-acodada-11414483> (consulté le 13/02/2014).

JÚNIA, R. (2014). « Mais de 20 mil famílias foram removidas nos últimos quatro anos no Rio », *EBC*, le 16/05/2014. Disponible sur : <http://www.ebc.com.br/cidadania/2014/05/mais-de-20-mil-familias-foram-removidas-nos-ultimos-quatro-anos-no-rio> (consulté le 25/09/2015).

JUNIOR, C. (2012). « Com a presença de Lula, Rio inaugura primeiro corredor de BRT », *Notícia terra*, le 06/06/2012. Disponible sur : <http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/com-a-presenca-de-lula-rio-inaugura-1-corredor-de-brt,074ae7948c1da310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html> (consulté le 06/06/2012).

KOMATSU, A. (2008). « Citi vende control do metrô do Rio por R\$ 1 bilhão », *O Estadão de São Paulo*, le 31 déc. 2008. Disponible sur : <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,citi-vende-controle-do-metro-do-rio-por-r-1-bilhao,300905> (consulté le 24/11/2014).

LAURIANO, C. (2012). « Vítima relata drama em acidentes com ônibus em Santa Teresa, no Rio », *Gl.globo.com*, le 28/11/2012. Disponible sur : <http://gl.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/11/vitima-relata-drama-em-acidente-com-onibus-em-santa-teresa-no-rio.html> (consulté le 29/11/2012).

LISBOA, V. (2014). « Teleférico da Providência passa por últimos testes », *EBC, Agência Brasil*, le 18/06/2014. Disponible sur : <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-06/teleferico-da-providencia-passara-por-testes-antes-de-ser-inaugurado> (consulté le 24/07/2014).

LOUZAS, R. (2013). « Obra do teleférico do Morro da Providência no Rio de Janeiro está em fase de conclusão e testes », piniweb [blog]. Disponible sur : <http://piniweb.pini.com.br/construção/infra-estrutura/ovra-do-teleferico-do-moro-da-providencia-no-rio-de-288488-1.aspx> (consulté le 12 décembre 2013).

MAGALHÃES, L.-E. (2011). « Com teleférico no projeto, prefeitura começa obras de urbanização no Morro da Providência », *Jornal o Globo*, le 14/01/2011. Disponible sur : <http://oglobo.globo.com/rio/com-teleferico-no-projeto-prefeitura-comeca-obras-de-urbanizacao-no-morro-da-providencia-2837466> (consulté le 12/03/2012).



- MAGALHÃES, L.-E. (2012). « TCM questiona a licitação dos ônibus do Rio », *Jornal O Globo*, le 13/07/2012. Disponible sur : <http://oglobo.globo.com/rio/tcm-questiona-licitacao-dos-onibus-do-rio-5463290> (consulté le 03/02/2013).
- MAGALHÃES, L.-E. (2013). « Vila Autodromo : remoção só em 2014 », *Jornal O Globo*, le 17/01/2013. Disponible sur : <http://oglobo.globo.com/rio/vila-autodromo-remocao-so-em-2014-7329224#ixzz2JN4nEa1n> (consulté le 20/01/2013).
- MAGALHÃES, L.-E. (2014a). « Gasto com o BRT Transcarioca já é 46 % maior que o previsto », *Jornal O Globo*, le 02/05/2014. <http://oglobo.globo.com/rio/gasto-com-brt-transcarioca-ja-46-maior-que-previsto-12062395> (consulté le 13/06/2014).
- MAGALHÃES, L.-E. (2014b). « Barra-Galeão : Transcarioca vai reduzir em 60 % tempo de viagem », *Jornal O Globo*, le 29/05/2014. Disponible sur : <http://oglobo.globo.com/rio/barra-galeao-transcarioca-vai-reduzir-em-60-tempo-de-viagem-12647222> (consulté le 10/06/2014).
- MAGALHÃES, L.-E. (2015a). « Conhecido como ‘Rei do Ônibus’, Jacob Barata teria R\$ 270 milhões em conta secreta na Suíça », *Jornal O Globo*, le 12/02/2015. Disponible sur : <http://oglobo.globo.com/rio/conhecido-como-rei-do-onibus-jacob-barata-teria-270-milhoes-em-conta-secreta-na-suica-15315140> (consulté le 12/01/2016).
- MAGALHÃES, L.-E. (2015b). « TCM determina à prefeitura do Rio reduzir tarifa dos ônibus municipais », *GI-Globo*, le 02/06/2015. Disponible sur : <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/06/tcm-determina-prefeitura-do-rio-reduzir-tarifa-dos-onibus-municipais.html> (13/08/2015).
- MAGALHÃES, L.-E., BERTA, R. (2013). « Apenas quatro empresários concentram um terço do transport rodoviário no Rio », *Jornal o Globo*, le 17/03/2013. Disponible sur : <http://oglobo.globo.com/rio/apenas-quatro-empresarios-concentram-um-terco-do-transporte-rodoviario-no-rio-8417193> (consulté le 24/05/2013).
- Mairie de Rio de Janeiro. (2010). Décret municipal de Rio de Janeiro n°32841, du 01/10/2010. *Mairie de Rio de Janeiro*. Disponible sur : [http://www.setrerj.org.br/dados/353\\_reg\\_serv\\_publico\\_transp\\_coletivo\\_SPPORJ.pdf](http://www.setrerj.org.br/dados/353_reg_serv_publico_transp_coletivo_SPPORJ.pdf) (consulté le 13/05/2012).
- Mairie de Rio de Janeiro. (2014). « Plan de politiques publiques – « héritage des JO » », *Mairie de Rio de Janeiro*. Mairie de Rio de Janeiro. Disponible sur : [http://www.cidadeolimpica.com.br/wp-content/themes/cidadeolimpica\\_v3/assets/pdf/orcamento-legado/legado\\_completo.pdf](http://www.cidadeolimpica.com.br/wp-content/themes/cidadeolimpica_v3/assets/pdf/orcamento-legado/legado_completo.pdf) (consulté le 21/11/2014).

MENDONÇA, A.-V. (2015). « Começam em julho mudanças nas linhas de ônibus da Zona Sul do Rio », *Gl.Globo*, le 18/03/2015. Disponible sur : <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/03/comecam-em-julho-mudancas-nas-linhas-de-onibus-da-zona-sul-do-rio.html> (consulté le 12/04/2015).

METRÔRIO. (2014). [Histoire de l'entreprise sur le site officiel]. Disponible sur : [http://www.metrorio.com.br/Empresa/Historia?p\\_interna=2](http://www.metrorio.com.br/Empresa/Historia?p_interna=2) (consulté le 22/11/2014).

MLP-RIO (Movimento Passe Livre). (2015). « Do lado de cá: da zona Oeste à Zona Norte, o transporte dos consórcios vai piorar », *MPL-Rio*, le 24/03/2015. Disponible sur : <https://mplrio.wordpress.com/2015/03/24/do-lado-de-ca-da-zona-oeste-a-zona-norte-o-transporte-dos-consorcios-vai-piorar/> (consulté le 18/07/2015).

MOURA, A. (2015). « Escavação revela que traçado do VLT é quase o mesmo de bondes do século 19: encontrados na última quarta-feira por arqueólogos, trilhos de madeira eram usados pelos veículos do Rio Antigo », *Jornal o Dia*, le 18/07/2015. Disponible sur : <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-07-18/escavacao-revela-que-tracado-do-vlt-e-quase-o-mesmo-de-bondes-do-seculo-19.html> (consulté le 20/07/2015).

NEWSWEEK. (Déc.2010- Fév.2011). « South Africa: Building on the world cup legacy », *Newsweek*, special edition – issues 2011, p.34-38.

NOTÍCIA TERRA. (2013a). « RJ: 2 funcionários terceirizados morrem atropelados port rem da SuperVia », *Notícia Terra*, le 28/02/2013. Disponible sur: [http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/rj-2-funcionarios-terceirizados-morrem-atropelados-por-trem-da-supervia\\_ca0100b5a622d310VgnVCM3000009acceb0aRCRD.html](http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/rj-2-funcionarios-terceirizados-morrem-atropelados-por-trem-da-supervia_ca0100b5a622d310VgnVCM3000009acceb0aRCRD.html) (consulté le 15/03/2013).

NOTÍCIA TERRA. (2013b). « RJ: passageiro more depois de cair em vão entre trem e plataforma: acidente ocorreu na tarde desta quinta-feira na plataforma de estação Brás de Pina », *Notícia terra*, le 18/04/2013. Disponible sur: [http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/rj-passageiro-morre-depois-de-cair-em-va-entre-trem-e-plataforma\\_948f86ab6de1e310VgnVCM20000099cceb0aRCRD.html](http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/rj-passageiro-morre-depois-de-cair-em-va-entre-trem-e-plataforma_948f86ab6de1e310VgnVCM20000099cceb0aRCRD.html) (consulté le 18/04/2013).

OLIVEIRA CASTRO, C. (2013). « Empresa e prefeito batem boca sobre buracos no Transoeste », *Jornal O Globo*, le 07/01/2013. Disponible sur : <http://oglobo.globo.com/rio/empresa-prefeito-batem-boca-sobre-buracos-no-transoeste-7211387> (consulté le 23/08/2014).

Œuvre Suisse d'Entraide Ouvrière - OSEO (2010). « Aperçu des principales conclusions de l'étude de l'OSEO : A preliminary Evaluation of the Impact of the 2010



FIFA World Cup : South Africa » [Étude menée par Eddie Cottle, collaborateur de l’OSEO en Afrique du Sud].

OTÁVIO, R. (2012). « Vila Autodromo apresenta proposta alternativa contra remoção ao prefeito do Rio », *Carta Maior*, le 17/08/2012. Disponible sur : [http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia\\_id=20735&editoria\\_id=5](http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia_id=20735&editoria_id=5) (consulté le 22/11/2015).

ORTIZ., F. (2012). « Rio de inspira em Barcelona e investe R\$ 8 bi para recuperar zona portuária para Olimpíadas », *UOL*, le 28/06/2012. Disponible sur : <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2012/06/28/rio-se-inspira-em-barcelona-para-recuperar-zona-portuaria.htm> (consulté le 29/10/2014).

OUCHANA, G. (2015). « *Governo volta atrás e decide implantar Linha 3 do metrô entre Niterói e São Gonçalo: BRT entre os dois municípios foi descartado. Estado aposta em parceria com a iniciativa privada para tirar projeto do papel* », *Jornal O Globo*, le 26/06/2015. Disponible sur : <http://oglobo.globo.com/rio/governo-volta-atras-decide-implantar-linha-3-do-metro-entre-niteroi-sao-goncal-16560045> (consulté le 18/07/2015).

Plan de Développement des Transports Urbains – PDTU. (2003). « Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro », gouvernement de l’État de Rio de Janeiro. Disponible sur : <http://www.pdtu.rj.gov.br/pesquisa-origem-destino.html> (consulté le 13/03/2011).

Plan de Développement des Transports Urbains – PDTU. (2014). « Résultats préliminaires de l’enquête O-D de 2012 » [actualisation du PDTU et de l’enquête O-D de 2003], août 2014 Disponible sur : <http://www.searj.org.br/pdf/PDTUSEARJ.pdf> (consulté le 08/07/2015).

PARIS SPORTIF. (2012). « Le coût des Jeux Olympiques de Londres », *ParisSportif*, le 26 juillet 2012. Disponible sur : <http://www.parissportifs.com/blog/le-cout-des-jeux-olympiques-de-londres-7132.html> (Consulté le 15/07/2015).

PEREIRA, D. (2015). « SuperVia alega prejuízo e quer aumento na tarifa: assim como a CCR, concessionária vem acumulando perdas », *Jornal O Dia*, le 26/03/2015. Disponible sur : <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-03-26/supervia-alega-prejuizo-e-quer-aumento-na-tarifa.html> (consulté le 09/07/2015).

PINHEIRO, A. (2009). « *Alemão de malas prontas para imóvel do PAC* », *Jornal O Dia*, le 27/05/2009. Disponible sur : [http://www.jauregui.arq.br/favelas\\_alemao.html](http://www.jauregui.arq.br/favelas_alemao.html) (consulté le 22/11/2015).

REBELLO, A., KONCHINSKI, V. (2014). « Olimpíadas de 2016 já custa R\$ 36,7 bi e supera Copa em 43% », *UOL*, le 16/04/2014. Disponible sur : <http://esporte.uol.com.br/rio-2016/ultimas-noticias/2014/04/16/orcamento-olimpiada-de-2016.htm> (consulté le 30/10/2014).

RIBEIRO, G. (2015). « Estado do Rio vai licitar linhas intermunicipais ainda em 2015: promessa é do novo secretário estadual de Transportes, que prevê ganhos tarifários e 100% de ônibus refrigerados », *Brasil econômico*, le 26/01/2015. Disponible sur : <http://brasileconomico.ig.com.br/brasil/2015-01-26/estado-do-rio-vai-licitar-linhas-intermunicipais-ainda-em-2015.html> (consulté le 08/07/2015).

RIBEIRO, G. (2015). « Prefeitura vai inaugurar VLT do Centro com 10 paradas as menos: Linhas estão sendo replanejadas pela prefeitura. Em dois meses, testes vão começar nos », *Jornal O Dia*, le 02/07/2015. Disponible sur : <http://odia.ig.com.br/odia24horas/2015-07-02/prefeitura-vai-inaugurar-vlt-do-centro-com-10-paradas-a-menos.html> (consulté le 20/07/2015).

SOUZA, C. (2014). « Secretário de Transportes do Rio : ‘carioca terá semestre difícil’ », *Jornal o Dia*, le 05/01/2014. Disponible sur : <http://odia.ig.com.br/noticia/observatorio/2014-01-05/secretario-de-transportes-do-rio-carioca-tera-semestre-dificil.html> (consulté le 08/03/2014).

Syndicat des Ingénieurs de l’État de Rio de Janeiro – SENJE-RIO. (2014). « Contrato de concessão favorece empresas de ônibus », *SENJE-RJ*, le 11/03/2014. Disponible sur : <http://www.sengerj.org.br/posts/949-contrato-de-concessao-favorece-empresas-de-onibus> (consulté le 12/04/2015).

R7TV. (2011). « Acidente com micro-ônibus deixa seis feridos em Santa Teresa (RJ) », *R7tv* [video], le 25/10/2011. Disponible sur : <http://videos.r7.com/acidente-com-micro-onibus-deixa-seis-feridos-em-santa-teresa-rj-/idmedia/4ea68f45e4b0a3a102ecf17d.html> (consulté le 30/10/2011).

RESENDE, G. (2014). « Em 5 anos, SuperVia acumula R\$ 5 milhões em multas », *Jornal Brasil de Fato*, le 23/01/2014. Disponible sur : <http://www.brasildefato.com.br/node/27217> (consulté le 09/07/2015).

RIBEIRO, G. (2015a). « Prefeitura vai inaugurar VLT do Centro com 10 paradas as menos: Linhas estão sendo replanejadas pela prefeitura. Em dois meses, testes vão começar nos », *Jornal O Dia*, le 02/07/2015. Disponible sur : <http://odia.ig.com.br/odia24horas/2015-07-02/prefeitura-vai-inaugurar-vlt-do-centro-com-10-paradas-a-menos.html> (consulté le 20/07/2015).

RIBEIRO, G. (2015b). « Sem segurança fixa, estações do BRT atraem bandidos e usuários de drogas », *Jornal O Dia*, le 03/05/2015. Disponible sur : <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-05-03/sem-seguranca-fixa-estacoes-do-brt-atraem-bandidos-e-usuarios-de-drogas.html> (consulté le 24/08/2015).

ROCINHA. (2013). « O Teleférico da Providência », [page officielle du téléphérique de Providência ]. Disponible sur: <http://www.rocinha.org/noticias/view.asp?id=2717> (consulté le 07/07/2014).

RODRIGUES, F. (2015). « Remoção é a marca da política de moradia no Rio, afirma defensora », *jornal Brasil de Fato*, le 03/05/2015. Disponible sur: <http://www.brasildefato.com.br/node/321947> (consulté le 15/06/2015).

RIO BARRA S.A. (2014). [presentation du projet de la ligne 4 du metro, *Groupe Rio Barra S.A* ], disponible sur : <http://www.metrolinha4.com.br/o-que-e-o-projeto/>, (consulté le 22/11/2014).

Secrétariat des Transports de l'État de Rio de Janeiro – SETRANS (2011). « Transporte : teleférico do Alemão », [Site officiel du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro]. Disponible sur <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=1400242>, consulté le 30 octobre 2013.

Secrétariat des Transports de l'État de Rio de Janeiro – SETRANS. (2014a). « Metrô para a Barra: uma realidade iminente », [Site officiel du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro]. Disponible sur : <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=273113>, consulté le 22/11/2014.

Secrétariat des Transports de l'État de Rio de Janeiro – SETRANS. (2014b). « PDTU 2013: Minuta do Relatório 3. Atualização da base de Dados », *SETRANS*, janvier 2014 [Site officiel du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro].. Disponible sur : <http://download.rj.gov.br/documentos/10112/2169609/DLFE-70331.pdf/5MinutadoRelatorio3AtualizacaoabasededadosdoPDTU.pdf> (consulté le 08/07/2015).

Secrétariat des Transports de l'État de Rio de Janeiro – SETRANS. (2015). « AMTU: o objetivo é acompanhar projetos de transporte, bem como promover reuniões e encontros técnicos, com a participação de especialistas nacionais e internacionais » [présentation officielle] *AMTU*, État de Rio de Janeiro. Disponible sur : <http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=226296> (consulté le 06/07/2015).

SINERGIA ESTUDOS E PROJETOS LTDA. (2012). « Anexo XV : contagem volumétrica na Perimetral », [projet « Elaboração de estudo de tráfego para concessão

de trechos da BR 116 e BR040]. Disponible sur : <http://portomaravilha.com.br/web/esq/anexo-17-.pdf> (consulté le 25/11/2014).

SMTR (Secrétariat Municipal des Transports). (2013). « Prefeitura publica licitação para expansão Alvorada – Jardim Oceânico da Transoeste », *SMTR*, Mairie de Rio de Janeiro, le 21/05/2013. Disponible sur : <http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr/exibeconteudo?id=4147457> (consulté le 15/10/2014).

SUPERVIA. (2010). [Document officiel de l'entreprise SuperVia], *Supervia* [site officiel]. Disponible sur : <http://www.supervia.com.br/imgPress/1/3d8ba5b3a7186e4c349a4d5f13f95b96.pdf> (consulté le 22/06/2014).

SUPERVIA. (2011a). « Detalhamento dos investimentos programados », *SuperVia* [site officiel], le 21/06/2011. Disponible sur : <http://www.supervia.com.br/noticia.php?n=detalhamento-dos-investimentos-programados&cod=51> (consulté le 28/10/2014).

SUPERVIA. (2011b). « Presidente da SuperVia apresenta investimentos da Supervia na Alerj », *SuperVia* [site officiel], le 24/08/2011. Disponible sur : <http://www.supervia.com.br/noticia.php?n=presidente-da-supervia-apresenta-investimentos-da-supervia-na-alerj&cod=94> (consulté le 26/10/2015).

Tribunal des Comptes de l'Union - TCU (2014). « Relatório de situação », *TCU*, 2<sup>ème</sup> édition, Brasília, octobre 2014. Disponible sur : <http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2598267.PDF> (consulté le 21/11/2014).

UOL. (13/04/2013). « Trem tem um descarrilamento a cada 15 dias neste ano : em 2012, houve menos de um por mes », [publié sur la site de l'ANTP]. Disponible sur : <http://antp.org.br/website/noticias/clipping/show.asp?npgCode=207639F5-ACEB-4C79-A6ED-6E92B3686E55> (consulté le 28/10/2014).

UPP – Unité de Police Pacificatrice [site officiel]. (2014). « Alemão deve ganhar em junho mais 300 novas moradias », *État de Rio de Janeiro*, le 09/01/2014. Disponible sur : <http://www.upprj.com/index.php/acontece/acontece-selecionado/alemaeo-deve-ganhar-em-junho-mais-300-novas-moradias/Alem%C3%A3o> (consulté le 30/11/2015).

VASCONCELLOS, F. (2013). « Atropelamentos de pedestres por ônibus cresceram 43% no Rio desde 2008 », *Jornal O Globo*, le 12/05/2013. Disponible sur : <http://oglobo.globo.com/rio/atropelamentos-de-pedestres-por-onibus-cresceram-43-no-rio-desde-2008-8365638#ixzz2TgLtRHWf> (consulté le 12/05/2013).

VICTOR, M., RIBEIRO, G. (2015). « No BRT Transoeste, O Dia flagra superlotação e passageiro desmaiando » Jornal o Dia, le 09/04/2015. Disponible sur : <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-04-09/no-brt-transoeste-o-dia-flagra-superlotacao-e-passageiro-desmaiando.html> (consulté le 08/09/2015).

VIEIRA, I. (2015). « Ex-moradores de Vila Autódromo denunciam problemas em imóveis do Parque Carioca », *Agência Brasil*, le 08/06/2015. Disponible sur : <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-06/ex-moradores-da-vila-autodromo-denunciam-problemas-em-imoveis-do-parque> (consulté le 10/06/2015).

ZIMBALIST, A. (mars 2010). « Cela vaut-il le coût? De Nombreux pays aspirent à organiser les Jeux Olympiques et autres grands événements sportifs. Mais Pourquoi? », *Finance & développement*, p.8-11.

## Table des illustrations

### Tableaux

<b>Tableau 1- Les dix commandements de la métropolisation et questions socio-spatiales adjacentes</b> .....	55
<b>Tableau 2 - Balance financière des Comités Organisateurs des JO (1972-2000)</b> .....	83
<b>Tableau 3 - Comparaison entre les estimations initiales et les dépenses finales des JO (1976-2012)</b> .....	84
<b>Tableau 4 - Les 5 formes d'oppression de Marion Iris Young (1990)</b> .....	113
<b>Tableau 5 - Une proposition de modélisation des conceptions de la justice</b> .....	130
<b>Tableau 6 - Indice d'utilisation des moyens de transport (1939-1951)</b> .....	154
<b>Tableau 7 - Population des favelas selon les Aires de Planification en 2010 et évolution du pourcentage d'habitants en favelas entre 2000 et 2010</b> .....	179
<b>Tableau 8 - Répartition modale des voyages quotidiens effectués en transports collectifs dans la RMRJ (2014)</b> .....	190
<b>Tableau 9 – Nombre de voyages motorisés et non-motorisés en 2003 et en 2012.</b> .....	194
<b>Tableau 10 - Quantité de voyages motorisés et non-motorisés par habitant (2003-2012)</b> ...	194
<b>Tableau 11 - Moyenne du nombre de déplacements selon la tranche de revenus mensuels par famille (2003)</b> .....	199
<b>Tableau 12 - Pourcentage dépensé selon le type de transport pour la RMRJ (2003-2009)</b> ...	200
<b>Tableau 13 - Distribution du pourcentage de personnes qui reçoivent une aide au transport, par tranches de revenus par foyer (en salaires minimums) (2001)</b> .....	202
<b>Tableau 14 - Prévision d'investissements de ressources publiques en mobilité urbaine dans les villes-hôtes de la coupe du Monde 2014</b> .....	218
<b>Tableau 15 – Prévision d'investissements de ressources publiques pour la coupe du Monde 2014 dans les villes-hôtes brésiliennes (septembre 2014)</b> .....	219
<b>Tableau 16 - Investissements prévus pour les JO 2016</b> .....	220
<b>Tableau 17 – Plan des Politiques Publiques – Héritage des Jeux Olympiques 2016. Investissements prévus à Rio de Janeiro (Valeurs d'avril 2014)</b> .....	222
<b>Tableau 18 – Principaux projets de transport collectif mis en œuvre à Rio de Janeiro dans le contexte de la stratégie de ville attractive</b> .....	223
<b>Tableau 19 - Couloirs de BRS (Bus Rapid Service) et leurs principales caractéristiques</b> .....	252
<b>Tableau 20 - Entreprises impliquées dans plus d'un consortium et leurs respectives participations</b> .....	260

<b>Tableau 21 – Tarif Unique Modal du Service Public de Transport de Passagers par Bus – SPPO (1).....</b>	<b>263</b>
<b>Tableau 22 – Évolution du nombre de passagers durant la phase d’implantation progressive du BRT Transoeste.....</b>	<b>274</b>
<b>Tableau 23 - Présentation comparative des projets de téléphériques à Rio de Janeiro.....</b>	<b>287</b>
<b>Tableau 24 - Niveaux tarifaires des lignes intermunicipales métropolitaines (2010-2012)...</b>	<b>319</b>
<b>Tableau 25 - Comparaison des dix quartiers les plus représentatifs en termes de participation au total des postes de travail formel dans la municipalité de Rio de Janeiro (2000 et 2008) .....</b>	<b>331</b>
<b>Tableau 26 - Description des expropriations sur les terrains d'études .....</b>	<b>349</b>
<b>Tableau 27 – Nombre da familles expropriées en fonction des interventions urbaines de la ville attractive.....</b>	<b>353</b>

## Figures

<b>Figure 1 - Évolution du coût des JO d'été en milliards de \$ (1976-2012).....</b>	<b>86</b>
<b>Figure 2 - Lignes ferroviaires principales à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.....</b>	<b>148</b>
<b>Figure 3 - Production et ventes d'automobiles et de véhicules légers de 1990 à 2005.....</b>	<b>157</b>
<b>Figure 4 - Évolution de la flotte automobile de la RMRJ entre 2001 et 2012 (en millions)....</b>	<b>159</b>
<b>Figure 5 - Croissance de la flotte automobile des 15 régions métropolitaines brésiliennes (en %) (2001-2012).....</b>	<b>159</b>
<b>Figure 6 - Un cortiço de Rio de Janeiro au début du XX<sup>e</sup> siècle.....</b>	<b>163</b>
<b>Figure 7 - Évolution du nombre de passagers transportés par jour par le système de trains de banlieue (en milliers, moyenne des jours ouvrés) dans la RMRJ.....</b>	<b>237</b>
<b>Figure 8 - Régionalisation du territoire carioca pour l'exploitation du transport par bus par les consortiums vainqueurs de l'appel d'offre de 2010 .....</b>	<b>250</b>
<b>Figure 9 - « Aux première heures de la matinée, la foule remplit une station de Recreio dos Bandeirantes, attendant l'embarquement dans le BRT. Surcharge et attente sont les plaintes principales » .....</b>	<b>277</b>
<b>Figure 10 - Des problèmes d'infrastructures viaires sur la piste exclusive du BRT : des trous dans la chaussée six mois après l'inauguration, le bus sortir de sa piste exclusive .....</b>	<b>280</b>
<b>Figure 11 - Le téléphérique surplombant le Complexo do Alemão d'une station à l'autre. Au loin la prochaine station. En bas, une grande majorité des habitants sont localisés à un niveau inférieur aux stations .....</b>	<b>291</b>
<b>Figure 12 - Infrastructures de mobilité au morro da Providência. "Motovia" en construction (à gauche) et escaliers en construction (à droite) (août 2012) .....</b>	<b>294</b>

Figure 13 - Un militant et leader communautaire affiche les raisons de refuser le "telefante" lors de la campagne hebdomadaire de tractage contre le téléphérique .....	298
Figure 14 - Comparaison des trajets de la ligne 4 proposée par le gouvernement et par le mouvement « <i>o metrô que o Rio precisa</i> ».....	327
Figure 15 - Image de synthèse du VLT devant le théâtre municipal de Rio de Janeiro .....	332
Figure 16 - Les travaux pour l'implantation du VLT redécouvrent d'anciens rails du bonde de Rio de Janeiro .....	334
Figure 17 - « Via binário » et « Via expressa » dans la zone portuaire.....	338
Figure 18 - Image de présentation officielle de la piste cyclable parallèle à l'elevado do Joá	340
Figure 19 - Stationnement de vélos improvisé en face de la station Salvador Allende .....	345
Figure 20 - Décombres des maisons détruites pour l'expropriation de Vila Harmonia (2011) .....	350
Figure 21 - Vue du ciel de Vila Harmonia, le terrain était toujours sans utilisation en 2014..	360
Figure 22 - Atelier de l'élaboration du Plano Popular de Vila Autodromo (3/06/2012) .....	363
Figure 23 – Panorama des décombres de Vila Recreio 2, avec la maison de Jorge Santos encore sur pied en 2014.....	366
Figure 24 - Edmilson Machado, récemment exproprié (18/05/2011) .....	373
Figure 25 - Inscription SMH (Secrétariat Municipal d'Habitation) pour une expropriation au Morro da Providência.....	374

## Cartes

Carte 1 – Les populations des municipalités de la RMRJ (2010) .....	136
Carte 2 - Profil social de la Région Métropolitaine de Rio de Janeiro (2010) .....	173
Carte 3 - Analyse de la distribution des revenus dans la municipalité de Rio de Janeiro (par Région Administrative – RA) (2004).....	176
Carte 4 - Proportion d'habitants en favelas dans chaque Aire de Planification (2010) .....	178
Carte 5 – Évolution de la population habitant en favela entre 2000 et 2010, par AP.....	180
Carte 6 – Proportion d'habitants en communautés urbanisées sur le total d'habitants en favelas (par AP) (2010) .....	181
Carte 7 - Pourcentage de domiciles de la RMRJ avec un moins un véhicule (2010).....	195
Carte 8 – Ségrégation résidentielle et localisation des favelas dans la municipalité de Rio de Janeiro .....	198



<b>Carte 9 – Analyse comparative de la distribution de la flotte de bus dans la municipalité de Rio de Janeiro, par RA (2002)</b> .....	205
<b>Carte 10 – Pourcentage des habitants en favelas sur le total de la population de chaque rayon</b> .....	206
<b>Carte 11 - Réseau de transport collectif de la municipalité de Rio de Janeiro, clusters olympiques et communautés étudiées</b> .....	225
<b>Carte 12 - Tramway reliant le centre à la région portuaire</b> .....	227
<b>Carte 13 - Les transports à l'échelle de la RMRJ, le réseau de trains de banlieue, l' « arc métropolitain » et la zone de la Baixada Fluminense</b> .....	236
<b>Carte 14 - Localisation des UPP et clusters olympiques dans la municipalité de Rio de Janeiro</b> .....	285
<b>Carte 15 - Niveaux d'intégration de la RMRJ (2010)</b> .....	304
<b>Carte 16 - Disparités de l'IBEU (Indice de Bien-ÊTRE Urbain) entre les municipalités de la RMRJ (2010)</b> .....	305
<b>Carte 17 - IBEU-mobilité, RMRJ (2013)</b> .....	307
<b>Carte 18 - Nombre de déplacements (nb d'hab/nb de voyages), RMRJ (2003)</b> .....	308
<b>Carte 19 - Moyennes du nombre de déplacements motorisés, RMRJ (2003)</b> .....	308
<b>Carte 20 - Participation de chaque municipalité de la RMRJ en termes d'habitants (en %) (2010)</b> .....	312
<b>Carte 21 - Relation entre les favelas expropriées et les relocalisations d'habitants avec le programme MCMV</b> .....	358

## Table des matières

<b>Introduction</b> .....	33
Chapitre 1 : Les contradictions des méga-événements ou la nécessaire question des impacts socio-spatiaux dans l'analyse de la construction d'une ville attractive. ....	42
1) Les méga-événements : global ou local ? La stratégie de construction d'une ville attractive dans le débat théorique sur la production de l'espace urbain. ....	42
1.1) Les méga-événements comme stratégie de gouvernance néolibérale des métropoles et d'insertion des villes dans la compétition internationale des villes .....	42
1.2) Au-delà de la dichotomie global/local : appréhender les diverses échelles, les conflits et les relations de pouvoir au sein de la production contemporaine de l'espace urbain	63
2) Poser la question des impacts sociaux : les dessous du marketing urbain et la remise en cause des bénéfices économiques et financiers des méga-événements.....	72
2.1) Le marketing urbain : donner une visibilité internationale et légitimer localement	72
2.2) De la remise en cause des bénéfices économiques et financiers des méga-événements ou la nécessaire question des impacts socio-spatiaux .....	79
Chapitre 2 : Les théories de la justice en géographie appliquées à l'étude des méga-événements et des impacts des projets de transport sur la justice socio-spatiale d'une ville .....	89
1) La notion polysémique de Justice Spatiale .....	92
1.1) Éléments d'introduction à la notion de justice spatiale et à son application géographique .....	92
1.2) De la rupture avec l'utilitarisme et l'idéologie libertarienne ou l'apport fondamental de John Rawls .....	96
1.3) Théories concurrentes et alternatives à l'approche rawlsienne de la justice.....	102
2) Le concept de justice socio-spatiale et la relation entre les injustices sociales et de mobilité et les processus de ségrégation socio-spatiale.....	114
2.1) La mobilité : un révélateur des contradictions événementielles ou les enjeux des méga-événements en termes de justice socio-spatiale.....	114
2.2) La force analytique du concept de justice socio-spatiale pour les projets de transport et les mobilités urbaines .....	118
3) Proposition d'une grille de lecture pour interpréter l'analyse des injustices socio-spatiales et de mobilité urbaine .....	121
3.1) Au-delà des conflits entre les différentes conceptions de la justice, quelle opérationnalité d'une grille de lecture multicritère .....	122

3.2) Une grille de lecture multicritère des injustices à partir de diverses « qualités éthiques » .....	125
4) Démarche méthodologique et présentation des entretiens semi-directifs.....	135
4.1) Les échelles d'analyse de la recherche .....	135
4.2) Le travail de terrain, d'entretiens semi-directifs et la production de données .....	137
Chapitre 3 : Un état des lieux de la ségrégation socio-spatiale à Rio de Janeiro : interactions entre le processus historique d'urbanisation inégalitaire et les politiques et infrastructures de transport .....	144
1) Du ferroviaire au « tout-automobile » : le rôle des transports dans la formation d'un espace urbain inégalitaire .....	145
1.1) Les débuts de l'urbanisation carioca et le développement du transport ferroviaire (du milieu du XIX <sup>e</sup> siècle aux premières décennies du XX <sup>e</sup> siècle).....	146
1.2) De la naissance du modèle routier à sa consolidation.....	150
1.3) La consolidation de l'industrie automobile et du modèle de transport routier de l'époque de la dictature à nos jours.....	154
2) Le rôle des pouvoirs publics dans les ségrégations socio-spatiales au travers des phénomènes de « favelisation » et de périphérisation .....	161
2.1) Le rôle des pouvoirs publics dans l'émergence du « problème favela » ou l'invention de la zone Sud contre le « Subúrbio ».....	162
2.2) L'attitude des pouvoirs publics à l'égard des favelas sur le long terme (urbanisation / intégration vs éradiction / marginalisation).....	166
2.3) Les pouvoirs publics dans les circuits de l'accumulation urbaine : interventions urbaines au service du modèle routier de mobilité et des propriétaires d'automobiles .	168
3) Un État des lieux de la structure des ségrégations socio-spatiales à Rio de Janeiro ....	171
Chapitre 4 : La crise de la mobilité carioca et la « révolution des transports » dans le contexte de la stratégie de construction de la ville attractive à Rio de Janeiro.....	183
1) De la crise économique et politique à la crise de la mobilité à Rio de Janeiro .....	185
1.1) La perte d'importance relative de l'État et de la ville de Rio de Janeiro en termes économique et politique au niveau national .....	185
2) La stratégie de construction de la ville attractive et la « révolution des transports » à Rio de Janeiro.....	210
2.1) La stratégie des méga-événements ou la construction de la ville attractive : le renouveau du dynamisme économique carioca par l'affirmation d'un modèle de fabrique et de gouvernance néolibérale de l'espace urbain .....	210
2.2) Des investissements historiques de rénovation urbaine et d'infrastructures de mobilité : la « révolution des transports » au sein de l'accueil de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016.....	215

2.3) La diversité des échelles des projets de transport mis en oeuvre à Rio de Janeiro dans le contexte de la ville attractive .....	223
Chapitre 5 : Enjeux et contradictions des projets de mobilité de la « révolution des transports » : polémiques sur les évolutions du secteur de transport par bus et l'implantation du réseau de BRT et de trois téléphériques.....	242
1) Le réseau structurant de BRT et la réforme du système de transport de 2010 représentent-ils une révolution pour la mobilité des habitants de Rio de Janeiro ? .....	246
1.1) Le contexte de l'implantation du réseau de BRT : changements politico-institutionnels et efforts d'intégration tarifaire.....	246
1.2) Polémiques sur la capacité et la qualité de service du réseau de BRT.....	268
2) L'implantation des téléphériques dans les favelas : un symbole du conflit urbain entre la ville attractive et les besoins des habitants .....	283
2.1) L'implantation des téléphériques sur fond de programme de « pacification » ou le retour de l'État dans les favelas.....	284
2.2) Le tourisme des favelas.....	288
2.3) La pertinence du téléphérique comme option de mobilité pour les favelas : fréquentation, accessibilité et conformité avec le système de mobilité des favelas.....	288
2.4) Les téléphériques : au service des populations à bas revenus ou de la ville attractive ? .....	296
Chapitre 6 : La « révolution des transports » et le maintien d'un modèle de transport basé sur la route : impacts différenciés à travers différents critères de justice .....	301
1) L'adéquation de la « révolution des transports » aux besoins de la RMRJ et de la ville de Rio en termes de mobilité urbaine .....	303
1.1) L'échelle métropolitaine : laissée-pour-compte de la « révolution des transports »	303
1.2) La « révolution des transports » à l'échelle de la ville de Rio : Courir après le temps perdu ou planifier la mobilité ?.....	321
1.3) Les infrastructures viaires pour les zones valorisées .....	335
1.4) La permanence du modèle routier de mobilité au service des classes moyennes et aisées : les injustices à travers les différenciations de classe par le mode de transport et la localisation géographique.....	340
2) Les expropriations à Rio de Janeiro ou la « révolution des transports » au service de la ville attractive .....	348
2.1) Des terrains d'études particuliers au panorama général des expropriations de la ville attractive.....	348
2.2) Les dimensions socio-spatiales des injustices.....	354

2.3) Les injustices par oppression : de l'absence de redistribution à l'absence de reconnaissance .....	364
<b>Conclusion</b> .....	376
<b>Bibliographie</b> .....	387
<b>Table des illustrations</b> .....	414
<b>Table des matières</b> .....	418
<b>Annexes</b> .....	422

## Annexes

### ANNEXE 1 : Classification et description des entretiens menés durant le travail de recherche

ID	Nom	Date et durée	Échelle(s) et Zone(s) urbaine(s)	Description du profil ou de la situation de l'interviewé	Projets, infrastructures, ou processus concernés (mots-clés)
<b>ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS</b>					
ID-01	ALEXANDRE MENDES	29/05/2012 (31 minutes)	Jacarepagua, Recreio, Barra da Tijuca. Vila autódromo, Restinga, Recreio 2, Vila Harmonia.	Défenseur public de l'État de Rio de Janeiro de 2007 à 2011 au sein du groupe NUT (Núcleo de Terra e Habitação), qu'il était en charge de restructurer. L'un des défenseurs les plus impliqués contre les expropriations arbitraires, notamment celles de 2010 et 2011, plus spécifiquement liées à l'organisation des événements.	BRT Transcoste, Transcarioca / Expropriations / Pouvoirs publics.
ID-02	INALVA MENDES BRITO	04/06/2012 (33 minutes)	Vila autódromo / Village Olympique / Lac Jacarepagua / Barra da Tijuca.	Habitante de Vila Autódromo menacée d'expropriation. Professeure des écoles. Militante très active dans la lutte contre l'expropriation. Militante du « Comité Populaire de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016 ». Participante à l'élaboration du « plan populaire d'urbanisme de la Vila Autódromo ».	Barra da Tijuca / Village Olympique / Vila autódromo / BRT Transolímpica / Expropriations/
ID-03	CHRISTOPHER GAFFNEY	06/06/2012 (63 minutes)	Vision globale de la ville et du réseau de BRT	Professeur de géographie à l'UFF. Journaliste et analyste des transformations de l'espace carioca, notamment son site <i>Geostadia</i> . Militant du « comité populaire de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016 »	BRT/ Métro / Automobiles / question du cyclisme/ intégration du système de transport collectif/ Expropriations / Gentrification
ID-04	JAN KRUGGER	05/07/2012 (53 minutes)	Vision globale du réseau de BRT/ Santa Teresa / Zona Sul / Barra	Ancien membre du mouvement « O metrô que o Rio precisa » et créateur du blog <i>caoscarrioca</i> .	BRT / metrô / Bonde / pouvoirs publics / Planification
ID-05	CARLOS MAIOLINO	27/07/2012 (76 minutes)	Municipalité de Rio (Barra da Tijuca/ Zone Sud/ Centre/ Jacarepagua/Madureira)	Carlos Maiolino était secrétaire-adjoint au SMTR (Secrétariat Municipal des Transports). Nb : Nous savons qu'il était au même poste lors du second mandat du Maire Eduardo Paes, bien que le secrétaire général ait changé.	BRT (capacité et qualité) / BRS/ Métro / Trains / Politique de transport du gouvernement de la Mairie de Rio / Porto Maravilha / VLT / Pistes cyclables / Intégration tarifaire / Bilhete único
ID-06	MARCIO DE ALMEIDA D'AGOSTO	24/02/2012 (50 minutes)	RMRJ et ville de Rio Barra da Tijuca / Recreio / Jacarepagua/ Zone ouest (Santa Cruz et Campo Grande)	Directeur de la Planification du Transport à la Superintendance Municipal de Transports Urbains (SMTU) (2005-2006). Professeur-chercheur au PET/COPPE (Programme d'Ingénierie des Transports) à l'UF RJ. Directeur de l'ANPET (Associação Nacional de Recherche et d'Enseignement en Transport).	BRT/ BRS / Voitures / Pouvoirs publics/ Planification/ Trains / Supervia /
ID-07	FERNANDO MACDOWELL	25/07/2012 (120 minutes)	Ville de Rio (Barra da Tijuca, zone sud, centre)	Professeur à l'IME (Instituto Militar de Engenharia) et consultant de systèmes de transport auprès de plusieurs pouvoirs publics.	Réseau de BRT (discussion technique sur la capacité) / Lignes 1, 2 et 4 du métro / Niveau de services du BRT et métro (limites de capacité et

ID-08	WALDIR PERES	03/08/2012 (67 minutes)	RMRJ et ville de Rio de Janeiro	Superintendant de l'AMTU (Agence Métropolitaine de Transport Urbain) – secrétaire des Transports de l'État de Rio de Janeiro.	santé publique).
ID-09	LUIZ MARIO BENHKEN	10/03/2012 (64 minutes)	Municipalité de Rio	Membre du CORECON (Conseil Régional d'Économie), spécialiste des budgets publics et militant qui a notamment participé au « comité social du PAN » (en 2007).	Impacts des méga-événements / BRT / VLT / « Anel rodoviário » (« Anel Rodoviário » ou « arc métropolitain ») / Système de trains de banlieue / BRT
ID-10	HENRIQUE FUTURO	22/08/2012 (42 minutes)	RMRJ/ Ville de Rio de Janeiro	Membre de l'AMTU (Agence Métropolitaine de Transport Urbain) – secrétaire des Transports de l'État de Rio de Janeiro. Ex-ingénieur du réseau ferroviaire de 1983 à 2001.	Système de trains de banlieue / Investissements des méga-événements/ BRT / métro (ligne 1 et 4) / Téléphoniques
ID-11	FLAVIO DE ALMADA	27/08/2012 (63 minutes)	Ville de Rio de Janeiro	Président de l'entreprise <i>MetrôRio</i> , concessionnaire du système de métro de Rio de Janeiro.	Système de métro de Rio de Janeiro
ID-12	PATRICK GRANJA	05/09/2012 (42 minutes)	Ville de Rio de Janeiro	Journaliste au journal <i>A Nova Democracia</i> (AND). Spécialiste des conflits urbains dans les favelas et dans les manifestations populaires.	Méga-événements/ Expropriations/ Favelas/ Violence policière/ BRT/ FETRANSPOR
ID-13	TIAGO DONATO	06/09/2012 (60 minutes)	Ville de Rio de Janeiro (panorama expropriations)	Documentariste vidéo et militant contre les expropriations de la ville attractive, membre du comité populaire de la coupe du Monde 2014 et des JO 20126	Expropriations / Méga-événements/ violations des droits humains
ID-14	RAUL CAHET LISBOA	06/09/2012 (110 minutes)	RMRJ/ Villa de Rio e Janeiro	Ingénieur civil, employé de la CBTU (Compagnie Brésilienne des Trans Urbains)	Système de trains de banlieue/ métro/ SUPERVIA/ FIE/ CIO/ méga-événements/ BRT/
ID-15	INALVA MENDES BRITO	11/09/2012 (135 minutes)	Vila Autodromo / Jacarepaga / Village olympique	Habitante de Vila Autodromo menacée d'expropriation et militante du comité populaire de la coupe du Monde 2014 et des JO 20126. Participante au plan populaire d'urbanisation de Vila Autodromo.	Méga-événements / expropriations / comité populaire de la coupe du Monde / valorisation immobilière
ID-16	ALTAIR GUIMARÃES (Vila Autodromo)	11/09/2012 (70 minutes)	Vila autodromo Jacarepaga / Village olympique	Président de l'association des habitants de la VA, mené de la troisième expropriation forcée de sa vie. Participant actif à l'élaboration du plan populaire d'urbanisation de Vila Autodromo.	Village Olympique/ BRT Transcarroca / Expropriations
ID-17	ALEXANDRA LICHTENBERG	12/09/2012	Ville de Rio de Janeiro	Spécialiste en environnement durable	Systèmes durables de mobilité
ID-18	ROMULO ORRICO FILHO	17/09/2012 (57 min)	RMRJ/ Ville de Rio de Janeiro	Ingénieur civil. PHD en urbanisme et aménagement. Professeur en Ingénierie du Transport à la COPPE/ UFRJ. Ex-secrétaire d'Administration de l'État de Rio de Janeiro et ex-sous-secrétaire municipal des transports de la ville de Rio.	Système de transport collectif de Rio de Janeiro/ Pouvoirs publics/ BRS/ BRT/ Porto Maravilha/ Métro / VLT/ téléphonique /
ID-19	EDUARDO A. VASCONCELL OS	25/09/2012 (56 min)	Métropoles brésiliennes/ Ville de Rio de Janeiro / Barra da Tijuca	Ingénieur, sociologue et docteur en sciences politiques. Conseiller de l'ANTP (Association Nationale de Transport Public) et directeur de l'Instituto Movimento de São Paulo.	Modèle routier de mobilité/ Système de trains/ BRT/ automobile/ VLT/
ID-20	RICKY RIBEIRO (MOBILIZE)	26/09/2012 (82 minutes)	Métropoles brésiliennes	Créateur et gérant du site <i>Mobilize.com</i> , l'un des sites les plus connus et performants au Brésil en termes de mobilité urbaine	BRT/ Métro / Modèle routier de mobilité
ID-21	HUGO QUIROGA	27/09/2012 (67 minutes)	RMRJ / Ville de Rio de Janeiro,	Cadre à l'entreprise <i>MetrôRio</i> , ex-employé du système de transport par bateau de Rio de Janeiro (Barcas S.A.).	Système de métro / Système hydroviaire de l'État de Rio de Janeiro

			Municipalité de Niterói		
ID-22	WILLIAN AQUINO	04/10/2012 (63 minutes)	RMRJ/ Ville de Rio de Janeiro	Consultant de l'ONU et de banques internationales de développement, ingénieur civil. Fondateur et coordinateur de l'ANTP (Association Nationale de Transports)	BRT/ Enquêtes O-D (2003 et 2012)/ Système de train/ VLT
ID-23	EOMAR	04/10/2012 (41 minutes)	Favela Metrô Mangueira	Habitant et commerçant de la favela Metrô Mangueira. Résistant à l'expropriation	Stade Maracanã/ Programme MCMV/ Expropriations / Droits humains
ID-24	FRANÇA	04/10/2012 (28 minutes)	Favela Metrô Mangueira	Habitant et présidente de l'Association des Habitants de la favela Metrô Mangueira. Résistante à l'expropriation.	Stade Maracanã/ Programme MCMV/ Expropriations / Droits humains
ID-25	MICHEL (Restinga)	11/10/2012 (25 minutes)	Ville de Rio de Janeiro/ Zone de Recreio et zone nord	Exproprié de son logement et de son commerce, Michel habite aujourd'hui à Piarés, dans la zone nord, à 40 kilomètres de son lieu de travail (qui reste le même).	BRT Transoeste et élargissement de l'Avenida das Américas/ Expropriations/ Indemnisations
ID-26	ZELIA (Arroio Pavuna)	12/10/2012 (90 minutes)	Ville de Rio de Janeiro/ Jacarepagua/ Arroio Pavuna	Habitante et présidente de l'association d'habitants de la communauté Arroio Pavuna. Menacée d'expropriation. Sa lutte constitue l'une des rares victoires de communauté contre la mairie	Expropriations/ BRT Transcarica
ID-27	LELIS TEIXEIRA	17/10/2012 (61 minutes)	RMRJ/ Ville de Rio de Janeiro	Président de FETRANSPOR (Fédération des Entreprises de Transport de Passagers de l'Etat de Rio de Janeiro) et du groupe <i>Rio ônibus</i>	BRT/ Réseau de transport/ Métro / VLT/ Expropriations/ BRS/ COI/ Programme MCMV
ID-28	RICARDO MASCAREN--HAS	20/10/2012 (90 minutes)	Ville de Rio de Janeiro	Ingénieur électricien portant un grand intérêt aux énergies renouvelables	Système de transport de Rio de Janeiro/ Secteur privé/ Entreprise PETROBRAS
ID-29	MARCIA REAL	22/10/2012 (80 minutes)	RMRJ/ Ville de Rio de Janeiro / baia de Guanabara/	Professeure de systèmes de transport à l'UFF (Universidade Federal Fluminense). Coordinatrice des Changements Climatiques du sous-sécretariat de l'Economie Verte de l'Etat de Rio de Janeiro.	Système de transport de Rio de Janeiro/ Mobilité durable/ Vélos/
ID-30	ALEXANDRE CASTRO	24/10/2012 (60 minutes)	Ville de Rio de Janeiro/ Barra da Tijuca/ Campo Grande/ Santa Cruz	Directeur du CCO (Centre de Contrôle et d'Opération) du BRT, entreprise <i>MetrôRio</i>	Système de BRT/ expropriations/ Vélos/
ID-31	JORGE SANTOS	25/10/2012	Recreio. Recreio II (34 minutes)	Exproprié Recreio II, résistant à l'expropriation de Recreio II et militant contre les expropriations	BRT Transoeste et élargissement de l' <i>Avenida das Américas</i> .
ID-32	FRANSISCA	25/10/2012 (66 minutes)	Recreio / favela Restinga	Exproprié de sa maison et de son commerce à Restinga, n'ayant reçu aucune indemnisation pour son commerce.	BRT Transoeste et élargissement de l' <i>Avenida das Américas</i> / Expropriations/ Droits humains
ID-33	LAERCIO	25/10/2012 (66 minutes)	Recreio / Favela Restinga	Exproprié de sa maison à la favela Restinga, ayant reçu une indemnisation.	BRT Transoeste et élargissement de l'Avenida das Américas/ Expropriations/ Droits humains
ID-34	ELIOMAR COELHO	31/10/2012 (66 minutes)	Etat de Rio de Janeiro/ RMRJ/ Ville de Rio de Janeiro	Elu à la chambre des députés municipaux. Homme politique du PSOL (Parti Socialisme et Libertés), militant en faveur des transports	Système de transport de Rio de Janeiro/ BRT / Métro
ID-35	LYDIE BOCQUILLON	05/11/2012 (63 minutes)	Ville de Rio de Janeiro	Responsable de la stratégie de communication et d'image de FETRANSPOR	BRT/ FETRANSPOR / Marketing du transport par bus
ID-36	ELIANE MERELLES	03/09/2013 (27 minutes)	Zone sud/ Favela de Rocinha	Habitante de Rocinha, proche des associations « SOS Rocinha » et impliquée dans le débat social sur le téléphérique	Téléphonique / PPP (Unité de Police Pacificatrice)



ID-37	MARCELO SANTOS	05/09/2013 (70 minutes)	État de Rio de Janeiro/ RMRJ/ Ville de Rio de Janeiro	Président de l'ADUT (Association de Défense des Usagers de Transports dans l'État de Rio de Janeiro)	BRT/ Métro/ Trains/
ID-38	MADALENA FRANCO GARCIA	09/09/2013 (90 minutes)	Ville de Belo Horizonte	Ex-employée de la CBTU, ex-secrétaire de développement métropolitain de l'état de Minas Gerais et coordinatrice du Plan Directeur de Développement Intégré de la RMBH.	Systèmes de métro / Demande de passagers
ID-39	MARTINS DE OLIVEIRA	12/09/2013 (67 minutes)	Ville de Rio de Janeiro/ zone sud/ Rocinha	Leader communautaire et habitant de Rocinha. Militant au sein des associations « SOS Rocinha » et	
ID-40	Deux personnes de SUPERVIA	02/10/2013 (29 minutes)	Complexe do Alemão	La responsable de communication du téléphérique du Alemão pour l'entreprise SUPERVIA et un logisticien travaillant sur le système de téléphérique	Téléphérique du Complexe do Alemão
ID-41	ALAN BRUM PINHEIRO	15/10/2013 (67 minutes)	Ville de Rio de Janeiro/ Complexe do Alemão	Coordinateur de l'ONG Raízes em Movimento au morro do Alemão. Habitant du morro do Alemão. Impliqué dans le débat social sur le téléphérique. Très actif dans l'interface avec les pouvoirs publics.	Téléphérique Alemão / urbanisation, sécurité et tourisme au Alemão. PAC-1
ID-42	LUIZ CARLOS TOLEDO	17/10/2013 (40 minutes)	Ville de Rio de Janeiro/ Rocinha	Architecte responsable de l'élaboration du Plan Directeur Populaire Socio-Spatial de Rocinha de 2005 à 2010.	Téléphérique de Rocinha / Urbanisation de Rocinha. PAC-1
ID-43	TIAGO NEHRER	03/12/2013	RMRJ ville de Rio de Janeiro	Responsable « Communication et Marketing » pour l'entreprise SuperVia	Système de trains de banlieue
ID-44	ANNE-MARIE BROUDEHOUX	2011 (N/E)*	Ville de Rio de Janeiro	Professeure à l'UQAM (Université du Québec à Montréal), spécialiste des méga-événements	Zone portuaire/ projeto Porto Maravilha/ expropriations
ID-45	ROSETTE (Providência)	01/11/2012 (N/E)	Zone Portuaire/ Morro da Providência	Leader communautaire. Opposante aux expropriations et le manque de dialogue de la mairie envers les habitants du morro da Providência	Porto Maravilha / Morar carioca
ID-46	MARCELO CINTRA	11/06/2015	Ville de Rio de Janeiro	Docteur en géographie, Coordinateur des Politiques Durables de mobilité de la BHTRANS (Belo Horizonte)	Système de transport par bus/ Logiques politico-institutionnelle/ Mobilité urbaine
ENTRETIENS IMPROVISÉS ET/OU PROPOS RECUEILLIS LORS DE VISITE DE TERRAIN					
ID-47	EDMILSON MACHADO	18/05/2011 (N/E)	Favela do Campinho	Habitant exproprié de façon très violente à la favela do Campinho à cause du BRT Transcarioca	Expropriations/ BRT Transcarioca/ Violence publique
ID-48	HERALDO	24/08/2012	Providência	Habitant (sa femme et ses six enfants) sous menace d'expropriation sur la côte de « buraco quente », proche du sommet de Providência.	Urbanisation de Providência/ Téléphérique/ musée à ciel ouvert.
ID-49	MARIA LUCIA (Providência)	24/08/2012	Providência	Habitante menacée d'expropriation. Sa maison est située sur le <i>largo do cruzeiro</i> , au sommet du morro da Providência.	Largo do Cruzeiro au morro da Providência/ Téléphérique et musée à ciel ouvert/ Projet « morar carioca »
ID-50	Habitants de Providência	24/08/2012	Providência	Habitants du <i>Largo do Cruzeiro</i> au Morro da Providência menacés d'expropriation	Largo do Cruzeiro au morro da Providência. Téléphérique/ Projet « morar carioca »
ID-51	Monsieur GAMA	24/08/2012	Zone portuaire/ Providência	Président de l'Association des Habitants du morro da Providência	Zone portuaire/ Urbanisation du morro da Providência/ téléphérique

Source : Élaboration propre.

Notes :

- La description du profil et de la situation professionnelle et/ou personnelle des personnes interrogées est pertinente à la date de l'entretien et a pu évoluer par la suite. Quand nous le jugeons utile, nous avons décrit des postes ou expériences passées de nos interlocuteurs
- L'entretien ID\_15 est un deuxième entretien avec Inalva Mendes Brito, déjà interviewée le 04/06/2012 (ID\_2). Nous avons compté ce deuxième entretien car il s'agissait d'un entretien partagé avec un autre chercheur qui n'avait demandé de l'accompagner
- Les entretiens ID 31, 32 et 33 ont été réalisés le même jour au nouveau domicile de Fransisca dans la communauté de Fontela
- Les ID 44 et 45 ont été placés à la fin de la liste car il s'agit de deux entretiens semi-directifs mais qui n'ont malheureusement pas pu faire l'objet d'un enregistrement, respectivement par l'absence d'un dictaphone et par le refus d'être enregistrée. Nous avons cependant pris des notes. À ce titre, N/E= Non-Enregistré (c'est-à-dire entretien avec notes manuscrites).

ANNEXE 2 : Accidents et incidents principaux du système de trains de banlieue (2004-2012)

Date	Description	
10/08/2004	Collision entre deux trains (l'un d'entre eux est arrivé à 70 km/h au lieu de 30 en s'approchant de la station <i>Japeri</i> ) faisant 52 blessés. Voir: <a href="http://extra.globo.com/noticias/rio/ageatransp-multa-supervia-por-acidentes-em-2003-2004-656518.html">http://extra.globo.com/noticias/rio/ageatransp-multa-supervia-por-acidentes-em-2003-2004-656518.html</a>	
30/06/2006	Accidents de véhicules de manutention. Un employé perd la vie.	
30/06/2007	Deux trains entrent en collision faisant 8 morts et plus de cent blessés. Voir : <a href="http://pt.wharugo.com/Supervia--Acidentes">http://pt.wharugo.com/Supervia--Acidentes</a>	
06/03/2009	Un échange de coups de feu à la station <i>Senador Camará</i> a provoqué l'arrêt des trains durant deux heures	
15/04/2009	4 hommes de la sécurité de SUPERVIA sont pris en flagrant délit à la station <i>Madureira</i> . Ils poussaient et frappaient les passagers pour les faire rentrer dans le train. Selon le réseau d'informations Globo, ce type de comportement est fréquemment dénoncé par les usagers du système de train. Voir: <a href="http://gl.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL1085543-5606,00-IMAGENS+FLAGRAM+AGENTES+DA+SUPERVIA+AGREDINDO+PASSAGEIROS+DE+TRENS.html">http://gl.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL1085543-5606,00-IMAGENS+FLAGRAM+AGENTES+DA+SUPERVIA+AGREDINDO+PASSAGEIROS+DE+TRENS.html</a>	
18/01/2010	Un train a eu des problèmes à la station <i>Ricardo de Alburquerque</i> . Le conducteur serait descendu du train, lorsque celui-ci s'est mis en marche tout seul.	Le train a parcouru environ 10 km sans conducteur. Quelques blessés et pas de mort. L'enquête policière fait état d'un sabotage.
16/04/2010	Un train effectuant le trajet entre <i>Santa Cruz</i> et la station <i>Central</i> a déraillé.	61 blessés + saecages et vols. Des passagers témoignent avoir senti des anomalies depuis le début du trajet. Le conducteur parlant avec une voix somnolente et ayant fait plusieurs erreurs (ouverture des portes du mauvais côté à une station, non-arrêt aux stations <i>Realengo</i> et <i>Vila Militar</i> . Source : <a href="http://pt.wharugo.com/Supervia--Acidentes">http://pt.wharugo.com/Supervia--Acidentes</a>
25/09/2012	Un train allant de Japeri à la Station Central a déraillé en arrivant à la station <i>Madureira</i>	Trois piliers qui soutiennent la structure de la station Madureira ont été endommagés et 16 personnes ont été blessées. (Journal do Brasil, 2012). Source : <a href="http://www.jb.com.br/rio/noticias/2012/09/25/trem-descarrila-e-bate-em-plataforma-na-estacao-de-madureira/?from_rss=rio">http://www.jb.com.br/rio/noticias/2012/09/25/trem-descarrila-e-bate-em-plataforma-na-estacao-de-madureira/?from_rss=rio</a>

ANNEXE 3 : Prévion d'investissements de ressources publiques pour la coupe du Monde 2014 à Rio de Janeiro - Setembre 2014

Projet / actions	Nombre d'actions prévues	Valeur de l'investissement prévu	Valeur sous contrat jusqu'en septembre 2014
<b>1. Mobilité urbaine</b>	<b>3</b>	<b>1 866 600 000</b>	<b>1 702 718 889,16</b>
1.1. BRT Transcarioca (Aéroport/Barra)		1 582 200 000	1 702 718 889,16
1.2. Abords du stade Maracanã : réurbanisation et liaison avec Quinta da Boa Vista (1 <sup>re</sup> phase)		109 600 000	NI
1.3. Abords du stade Maracanã : reformulation et modernisation de la station multimodale du Maracanã		174 800 000	NI
<b>2. Stades</b>	<b>1</b>	<b>1 050 000 000</b>	<b>1 077 018 295,84</b>
2.1. Rénovation du Stade Maracanã		1 050 000 000	1 077 018 295,84
<b>3. Aéroports (Aéroport International de Rio/ Galeão, Antônio Carlos Jobim)</b>		<b>443 650 000</b>	<b>492 703 834,12</b>
3.1. Récupération et revitalisation des systèmes de pistes et des patios		139 100 000	76 530 142,40
3.2. Rénovation du terminal 1 de passagers et travaux complémentaires		115 860 000	211 828 991,20
3.3. Rénovation du terminal 2 de passagers		188 690 000	204 344 700,52
<b>4. Installations temporaires (Coupe des confédérations)</b>	<b>1</b>	<b>37 700 000</b>	<b>0,00</b>
4.1. Construction des installations complémentaires		37 700 000	NI
<b>5. Développement touristique</b>	<b>11</b>	<b>18 940 000</b>	<b>900 884 272,43</b>
5.1. Infrastructures de logement	9	0	886 358 900,00
5.1.1. Construction de l'hôtel Hyatt (Barra da Tijuca)		0	298 480 000,00
5.1.2. Implantation de l'hôtel Grand Mercure		0	87 093 900,00
5.1.3. Construction de l'hôtel Hilton Barra		0	118 500 000,00
5.1.4. Implantation de l'hôtel gamme « upscale » à Barra da Tijuca		0	102 831 000,00
5.1.5. Implantation de l'hôtel dans le quartier Leme		0	29 194 000,00
5.1.6 Implantation d'un hôtel économique à l'aéroport International (Galeão)		0	27 692 000,00
5.1.7. Implantation de l'hôtel Ibis Botafogo		0	20 323 000,00
5.1.8. Implantation de l'hôtel Ibis Copacabana		0	11 645 000,00
5.1.9. Revitalisation de l'hôtel Glória		0	190 600 000,00
<b>5.2) Infrastructure touristique</b>	<b>2</b>	<b>18 940 000</b>	<b>14 525 372,43</b>
5.2.1. Implantation, réforme et adéquation de Centres d'Accueil du Touriste (CAT)		515 384,6	NI
5.2.2. Signalisation touristique sur les points touristiques		18 424 615,4	14 525 372,43
<b>6. Sécurité publique</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>18 322 070,25</b>
6.1. Cession d'immeuble pour l'installation de Centre de Commande et de Contrôle Régional et installation de caméras de surveillance dans les périmètres établis par le SESGE-RJ		0	16 589 330,05
6.2. Coopération techniques et conventions – Secrétariat de Sécurité Publique de l'État de Rio de Janeiro		0	0
<b>7. Télécommunications</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
8. Centre d'entraînement	0	0	0
9. Communication	0	0	0
10. Ports	0	0	0
11. Autres	0	0	0
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>3 416 890 000</b>	<b>4 208 236 691,85</b>

Source: Reproduction traduite du tableau disponible sur : [www.portalttransparencia.gov.br](http://www.portalttransparencia.gov.br) (consulté le 16/10/2014).

ANNEXE 4 : Ressources publiques pour la coupe du Monde 2015 par thème, au Brésil et à Rio de Janeiro (Septembre 2014)

Thème	Brésil			Rio de Janeiro			% Inv. prévu par thème / Inv. total au Brésil (A)
	Nb d'actions prévues	Valeur de l'investissement prévu (A)	% Inv. prévu par thème / Inv. total	Nb d'actions prévues	Valeur de l'investissement prévu (B)	% Inv. prévu par thème / Inv. total	
1) Mobilité urbaine	45	8 025 092 490	31,3	3	1 866 600 000	54,6	23,3
2) Stades	12	8 005 206 000	31,2	1	1 050 000 000	30,8	13,1
3) Aéroports	30	6 280 560 000	24,5	3	443 650 000	13,0	7,1
4) Sécurité publique	40	1 879 100 000	7,3	2	0	0,0	0,0
5) Ports	6	608 700 000	2,4	0	0	0,0	0,0
6) Télécommunications	72	404 602 653	1,6	6	0	0,0	0,0
7) Structures temporaires (coupe confédération)	6	208 800 000	0,8	1	37 700 000	1,1	18,0
8) Développement touristique	88	180 220 964	0,7	11	18 940 000	0,5	10,5
9) Autres	4	50 998 107	0,2	0	0	0,0	0,0
10) Communication	1	6 600 000	0,03	0	0	0,0	0,0
11) Centres d'entraînement (*)	20	0	0	0	0	0,0	0,0
Total	324	25 649 880 214	100	27	3 416 890 000	100	13,32

Source : Élaboration propre. Données du *Portal da Transparência*. Disponible sur : [www.portalttransparencia.gov.br](http://www.portalttransparencia.gov.br) (consulté le 16/10/2014).

\*. Les données se référant à la « sécurité publique », aux « télécommunications » et aux « centres d'entraînements » apparaissent dans la section « Copa 2014 – transparência em 1º lugar ».

ANNEXE 5: Décret n°39707 du 30 décembre 2014 avec le tableau et les formules appliquées pour justifier une augmentation de 13,33% du BUC.

Le décret a été reproduit dans son intégralité. Certaines parties de ce décret, celles qui nous intéressent le plus dans l'analyse ont été traduites par l'auteur, comme l'annexe unique de ce même décret, dans lequel nous souhaitons mettre l'accent sur le flou concernant les résultats de la formule d'ajustement. Comme nous pouvons l'observer dans l'article 1, déjà traduit dans le corps du texte, à l'endroit où cette annexe est citée, le réajustement est calculé à partir de la formule de base prévue dans les contrats de concession, mais une deuxième partie de l'article y rajoute aussi des augmentations supplémentaires justifiées par l'objectif de 50 % des voyages réalisés en bus dotés de climatisation à l'horizon décembre 2015 et les gratuités. Dans l'annexe unique, nous observons que tandis que la formule de base (« contractuelle ») est expliquée et les valeurs justifiées et sourcées par des instituts officiels de production de données (FGV et IBGE) les parts des gratuités et des climatisations viennent se rajouter au calcul du tarif sans qu'aucune explication ne soit donnée sur la provenance de ces calculs.

DECRETO N° 39707 de 30 de dezembro de 2014

Estabelece a TARIFA do Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus – SPPO, integrada ao Bilhete Único Carioca – BUC, a dá outras providências.

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, no uso de suas atribuições legais e

CONSIDERANDO que a tarifa do Serviço Público de Transporte de Passageiros por ônibus – SPPO corresponde a do Bilhete Único Carioca – BUC, na forma do subitem 5.2 da Cláusula Quinta dos Contratos de Concessão em vigor.

CONSIDERANDO que o sistema de Bilhete Único garante a modicidade tarifária do serviço público de transporte de interesse local, considerado essencial, na forma art.30, inciso V da Constituição da República. v

CONSIDERANDO que o reajuste tarifário do SPPO deve ser efetivado de acordo com os critérios estabelecidos pelo Poder Executivo, fixados contratualmente nos termos do estipulado no subitem 5.7 da Cláusula Quinta dos Contratos de Concessão em vigor, combinado com o disposto no artigo 3º, parágrafo único, da Lei nº5.211, de 1º de julho de 2010, que institui o Bilhete Único Carioca.

CONSIDERANDO que a integração dos transportes públicos urbanos aos demais meios de transporte coletivo constitui providência indispensável à racionalização do sistema, ensejando previsíveis benefícios aos cidadãos que utilizam os serviços públicos de transporte, bem como à qualidade de vida na Cidade

DECRETA:

Art.1º Fica estabelecida em R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos) a tarifa modal do Bilhete Único Carioca – BUC para utilização no Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus do Município do Rio de Janeiro, calculada mediante aplicação da fórmula constante no subitem 5.7 da Cláusula Quinta dos Contratos de Concessão em vigor, conforme Anexo Único do presente Decreto, bem como dos impactos oriundos do pagamento das gratuidades e do incremento da frota de forma que, até dezembro de 2015, 50% (cinquenta por cento) das viagens sejam realizadas em ônibus com ar condicionado.

Parágrafo único. A fórmula de cálculo de que trata o artigo anterior utiliza valores segundo fonte da Fundação Getúlio Vargas – FGV e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, indicados na Memória de Cálculo do Anexo Único.

Art.2º A Secretaria Municipal de Transportes – SMTR estabelecerá a tabela com os reajustes das demais tarifas do Sistema, na mesma proporção, adotando o arredondamento estatístico, considerando o intervalo de R\$ 0,05 (cinco centavos).

Art.3º Este Decreto entra em vigor a partir de 00h00 (zero hora) do dia 03 de janeiro de 2015 – sábado.

Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 2014; 450º ano da fundação da Cidade.

EDUARDO PAES

**ANNEXE UNIQUE**

**Réajustement du tarif SPPO sur la base de la formule contractuelle**

$$P_c = P_o \times [(0,21 \times \Delta OD) + (0,03 \times \Delta RO) + (0,25 \times \Delta VE) + (0,45 \times \Delta MO) + (0,06 \times \Delta DE)]$$

Où

P<sub>c</sub> = Prix du tarif calculé

P<sub>o</sub> = Prix des tarifs en vigueur

Δ OD = variation de la valeur du Diesel (IPA-FGV)

Δ RO = variation de la valeur des pneus pour bus et camions (IPA-FGV)

Δ VE = variation de la valeur des véhicules de bus, châssis avec moteur et carrosserie (IPA-FGV)

Δ MO = variation de la valeur de la main d'œuvre (INPC-IBGE)

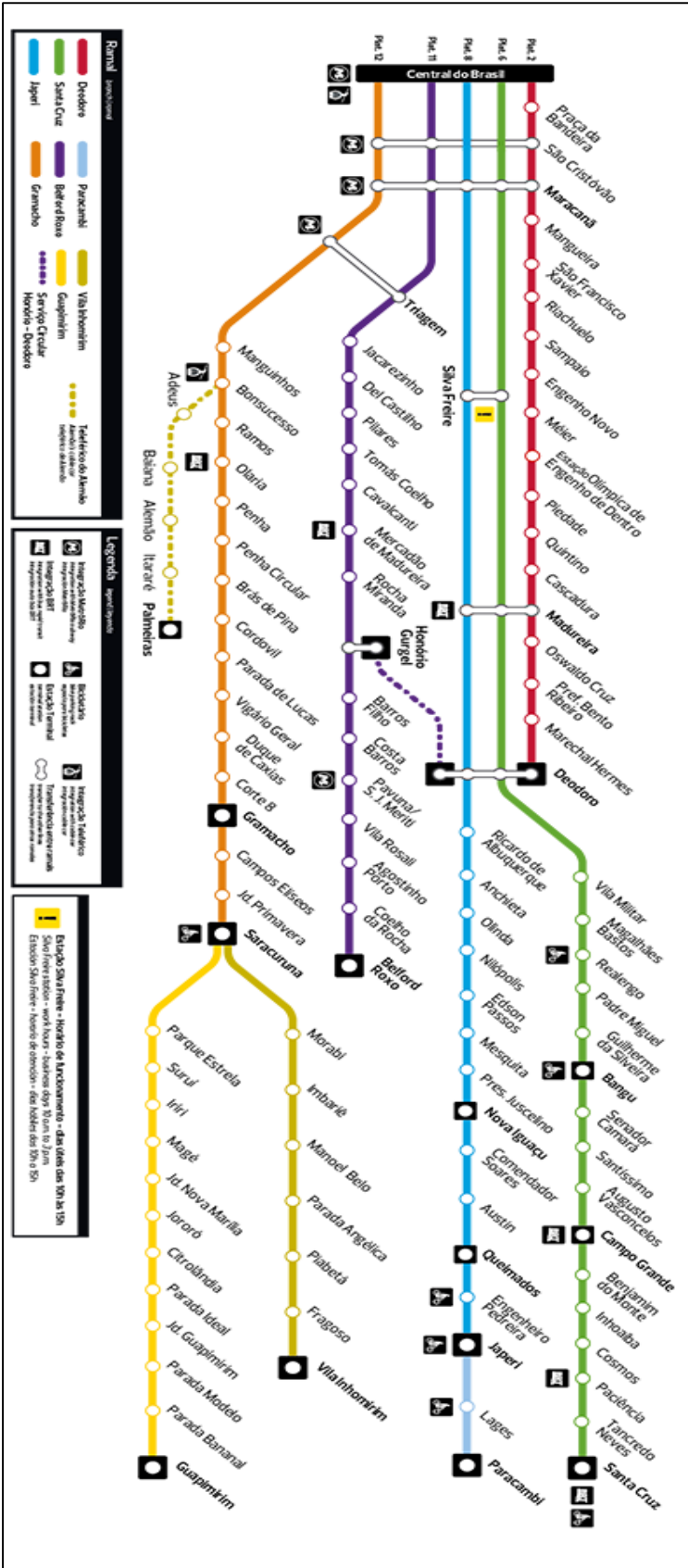
Δ DE = variation de la valeur d'autres dépenses (INPC-IBGE)

Formule				Nov-2013	Nov-2014	%	D%
1300476	Diesel	21%	Odi	132,321	148,228	12,02	2,52%
1307028	Roues/Pneus (« rodagem »)	3%	Roi	154,799			- 0,03%
FGV	Onibus	25%	Vei	112,369	114,613		0,50
IBGE	INPC	45%	Moi	3.898,70	4.140,32		2,85%
IBGE	INPC	6%	Dei	3.893,70	4.140,32		0,38
				Porcentage de réajustement = 6,23%			

Tarif de base = 3 R\$

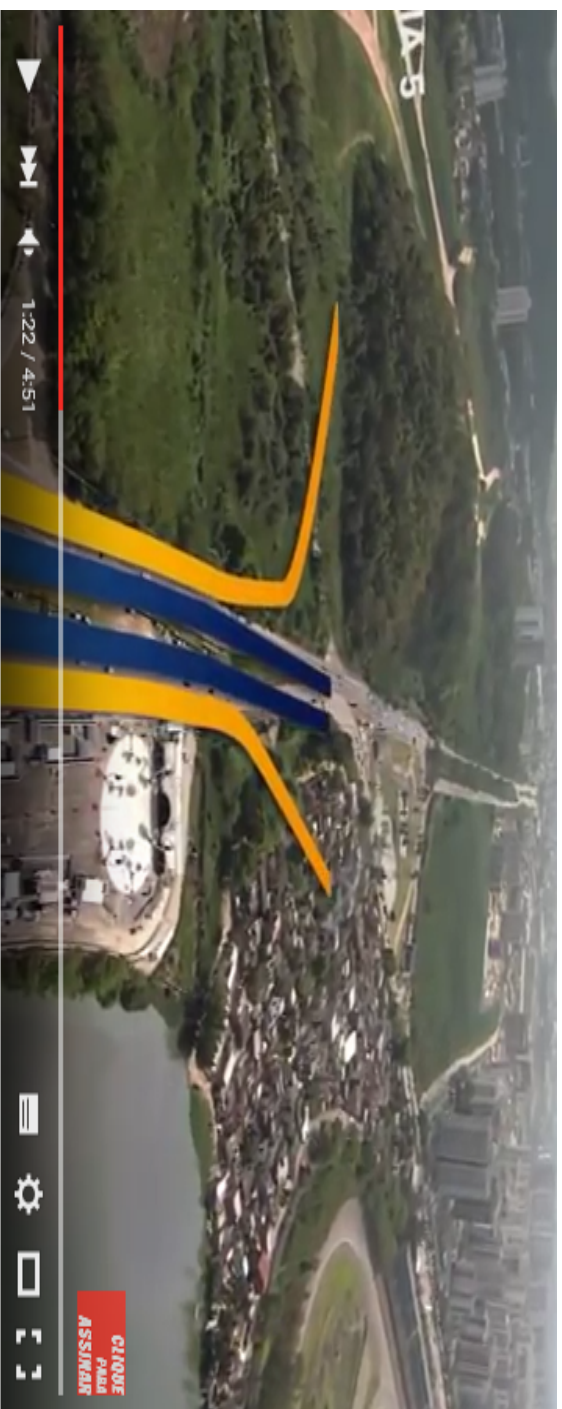
Tarif de base = R\$ 3,00
Tarif calculé = R\$ 3,187
Gratuités = R\$ 0,131
Climatisation = R\$ 0,058
Tarif final = R\$ 3,376
<b>Tarif arrondi = R\$ 3,40</b>

Disponibile sur : [http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4800832/4132668/Dec\\_39707\\_2014.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4800832/4132668/Dec_39707_2014.pdf)  
(consulté le 14/02/2015)





ANNEXE 7 : Copie écran du trajet officiel du BRT Transolímpica passant sur la communauté de Vila Autódromo sans raison apparente



Source :

<https://www.youtube.com/watch?v=NNLS5CvKiH0> (consulté le 12/12/2015)

