

Urbanités

Brésil – Juin 2014 – Entretien

Les villes brésiliennes, des villes émergées

Entretien avec Hervé Théry



Hervé Théry est directeur de recherche au CNRS-CREDA et professeur invité à l'Université de São Paulo. Il est coordinateur de la revue [Confinis](#), revue franco-brésilienne de géographie. Il vient de publier *Le Brésil, pays émergé* aux éditions [Armand Colin](#).

Il y a moins d'un an, une partie de la population brésilienne prenait possession de la rue pour contester les grands aménagements liés aux événements sportifs à venir et l'augmentation des tarifs de transport. Pouvez-vous nous expliquer les origines et les raisons de ce soulèvement ?

Les contestations avaient démarré dès mars-avril 2013, mais elles ont explosé en juin avec pour motif le coût des transports urbains. Beaucoup de gens issus de la classe moyenne ont jugé les manifestations inutiles puisque l'augmentation était de 20 centimes de *reais*, ce qui fait 7 centimes d'euros. Ils ne réalisaient pas le poids de ces 20 centimes pour un budget populaire. Il

n'y a pas d'abonnement donc cela représentait 40 centimes par jour, soit 2 *reais* par semaine. Quand on gagne 500 *reais* par mois, cela fait beaucoup. Ce premier mouvement était donc populaire. Ensuite, la protestation s'est transformée, disant « si on investissait davantage dans les transports publics, ça irait mieux », or on investit dans la Coupe du monde. Il y a donc eu une transition dans les manifestations, on est passé du coût des transports au coût de la Coupe du monde. Puis du coût de la Coupe du monde, on a commencé à dire « La Coupe ne coûterait pas si cher s'il n'y avait pas autant de corruption ». Il y a une liaison organique entre les trois thèmes et à chaque fois le public s'élargit. Les revendications sur les transports urbains concernaient beaucoup de monde puisqu'il y a beaucoup de pauvres au Brésil qui dépendent des transports publics. Ils étaient nombreux, mais n'avaient pas le même accès à l'opinion. Puis on est passé au coût de la Coupe qui a énervé beaucoup de Brésiliens à la corruption qui énerve tout le monde.

Où en est-on presque un an après et alors que la Coupe du monde approche ?

Il n'y a plus de grandes manifestations, comme celles de juin dernier, mais beaucoup de petites, qui ne réunissent que quelques centaines ou milliers de personnes. Les Brésiliens, qui n'avaient pas du tout l'habitude de manifester, ont gardé cette habitude depuis un an. Presque tous les jours, on entend parler des habitants de tel quartier ou de telle *favela* qui sont descendus dans la rue principale de leur ville, qui ont brûlé des pneus, qui ont bloqué la circulation. C'est assez inédit au Brésil. En revanche, l'opinion s'est retournée. Les médias et les sondages affirment que les deux tiers de la population sont hostiles aux manifestations, alors qu'elle y était majoritairement favorable l'année dernière. Il s'est en fait produit ce qui est courant et ce à quoi on est habitués dans les pays à manifestations, à savoir des incidents de fin de manifestations, l'irruption de casseurs, des blessés. Un journaliste, un caméraman, a reçu une fusée de feu d'artifice dans la tête et en est mort. Aujourd'hui, il y a une appréhension que les choses se passent mal pendant la Coupe du monde. Les *Black blocs*¹ menacent justement de manifester en juin. À tout cela, d'autres inquiétudes s'ajoutent : va-t-on finir à temps les travaux ? Est-ce que le Brésil va faire bonne impression ? C'est un grand honneur pour le Brésil d'avoir obtenu la Coupe du monde et les Jeux olympiques de 2016. C'est une situation quitte ou double. Si tout se passe bien, ce sera très bon pour l'image brésilienne, mais si cela se passe mal, ce sera très mauvais pour le pays.

L'un des enjeux des manifestations de juin 2013 était les politiques urbaines de transport. Pourquoi le conflit s'est-il cristallisé autour de cet enjeu et que peut-on dire des transports urbains au Brésil ?

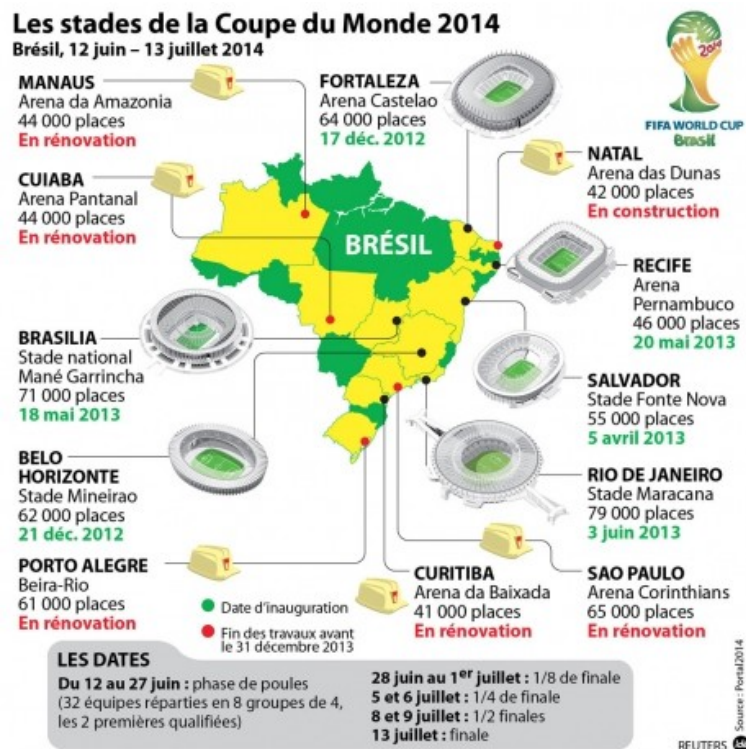
Ce n'est pas un hasard, les transports posent beaucoup de problèmes. J'habite à São Paulo où il y a 18 millions d'habitants et une séparation assez nette des lieux de résidence et des lieux de travail. Des millions de gens prennent le bus tous les jours. Il y a trois lignes de métro qui se croisent en deux points donc c'est à peine un réseau. Une quatrième ligne privée vient d'ouvrir, mais tout cela couvre une partie insignifiante de l'agglomération. Donc les transports sont assurés par des milliers de bus qui circulent, souvent en mauvais état. Il n'est pas rare d'avoir des trajets de deux heures à l'aller et deux heures au retour. Les gens sont, de plus, souvent debout, ballotés. Depuis longtemps il y a des actions contre les bus, les gens sont pris d'accès de folie et cassent le bus, le brûlent. On appelle ça un *quebra-quebra*, « casse-casse ». Le problème des transports couve donc depuis longtemps. Il y a eu des tentatives d'aménagements notamment avec un viaduc en site séparé pour les bus, mais cela a été l'occasion d'une forte corruption et ce viaduc est resté inachevé. C'est l'un des symboles les plus visibles de la

¹ Les groupes de casseurs.

corruption. Les transports ont toujours été un sujet sensible et il ne fallait pas grand-chose pour que la contestation éclate.

Quels sont justement les aménagements urbains liés à la Coupe du monde et aux Jeux Olympiques dans les villes brésiliennes ? Le pays est-il prêt pour la Coupe du monde ?

Pour la Coupe du monde, on peut consulter le Portal 2014 sur lequel il y a, pour chaque ville², le détail des équipements et leur état d'avancement (<http://www.portal2014.org.br/cidades-sedes/>). Pour chaque ville, ils expliquent ce qui est prévu, en général ce sont des grands axes de circulation, un aéroport et un stade. Les stades sont livrés à peu près dans les temps, mais pas les axes de circulation. Les stades sont en grande partie construits avec de l'argent privé, notamment les clubs, alors que les infrastructures sont publiques. Il y a donc du retard, mais au moins les choses sont transparentes. Je vis à São Paulo, mais récemment je suis allé à Curitiba, à Cuiabá et à Rio. Dans les quatre villes, c'est le chaos complet. À Cuiabá, par exemple, les autorités ont fermé l'avenue principale entre l'aéroport et le centre-ville. De fait, la circulation passe par des petites rues résidentielles, les itinéraires ne sont pas fléchés donc c'est vraiment le chaos. Évidemment, les riverains se plaignent. Les autorités prévoient de finir juste à temps, et je pense que ce sera le cas puisque les Brésiliens vivent dans une culture où tout se fait au dernier moment, mais ils retombent toujours sur leurs pieds. Les athlètes arriveront et ils seront probablement en train de finir de peindre, mais c'est arrivé à Sotchi aussi, ce n'est pas rare avec les grands événements sportifs.



Les 12 villes de la Coupe du Monde (France Info, 2013)

En 2013, Rio de Janeiro accueillait les Journées mondiales de la jeunesse, en 2014, la Coupe du monde sera dans 12 villes brésiliennes et en 2016, les Jeux olympiques seront

² Les douze villes qui accueilleront la Coupe du monde sont Belo Horizonte, Brasília, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Natal, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador et São Paulo.

pour la première fois au Brésil, à Rio. Pourquoi le pays – et ses grandes villes – ont-ils un tel appétit d'événements mondiaux, très coûteux à organiser ?

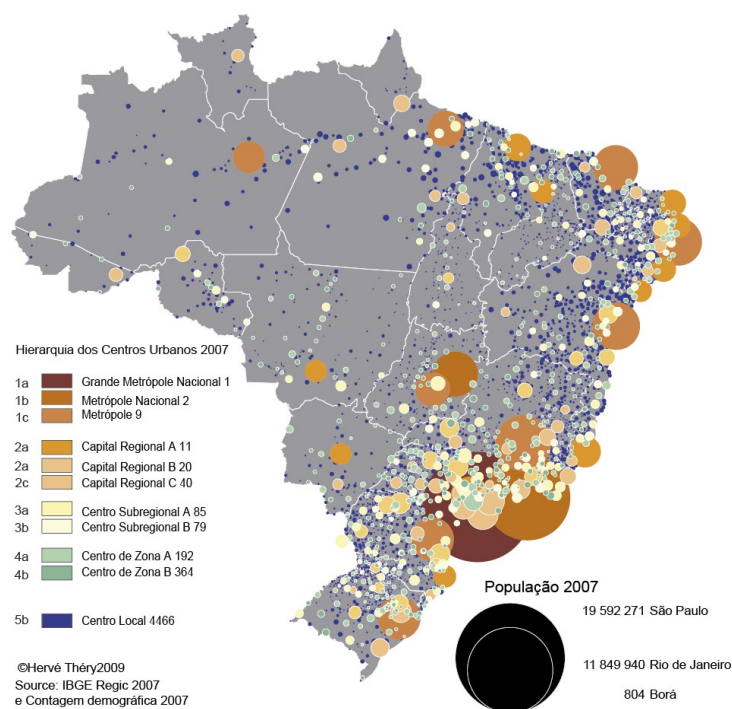
On peut ajouter les Jeux panaméricains en 2011 qui ont été une répétition et qui ont aidé le Brésil à décrocher les autres événements. Il est plus intéressant de savoir pourquoi les Brésiliens obtiennent ces événements. On considère maintenant que le Brésil est un pays émergent, je considère même que c'est un pays émergé³. De fait, le Brésil est vu comme un pays fiable. Tout ceci a permis d'attirer les projecteurs sur le Brésil. C'est pour cela que je considère ces événements comme des paris qu'il faut doubler. Le Brésil est devenu un pays assez important et développé pour qu'on lui confie l'organisation de ces grandes manifestations. S'il réussit, c'est le brevet définitif, mais si cela se passe moins bien, il y aura inévitablement des critiques. Cela se traduit dans l'opinion. La phrase-clé depuis des mois c'est : « Imagine la Coupe ». Par exemple, les aéroports sont assez saturés et les habitants disent « Quel chaos, imagine ce que ça sera pendant la Coupe », au point que le gouvernement a fait une campagne publicitaire avec cette phrase mais en changeant le ton, qui est devenu positif « Imagine la Coupe, ça va être bien ». Actuellement, les infrastructures de transport sont saturées, notamment les aéroports donc le gouvernement dit que la Coupe sera positive parce qu'elle va permettre d'augmenter les capacités. À São Paulo, on vient d'achever un énorme terminal. L'idée est que la Coupe va faire du bien au pays, mais pour l'instant elle crée un chaos.

L'évolution urbaine du Brésil montre des déséquilibres forts entre le littoral et l'intérieur, ce que le recensement de 2010 semble confirmer. Peut-on encore dire que São Paulo et Rio de Janeiro écrasent le réseau urbain brésilien ?

L'Institut brésilien de géographie et de statistiques réalise des enquêtes sur les aires d'influence des villes (<http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/regioes.shtm?c=6>). En 2006, ils ont tout recalculé. Ce sont des enquêtes qui mesurent l'influence des villes à partir de la diffusion de la presse, des produits commerciaux, des universités, des hôpitaux, etc. Il y a une hiérarchie assez forte avec São Paulo très en tête, puis Rio-Belo Horizonte. Ensuite, il y a une assez nette gradation avec des villes secondaires. Il y a une dizaine de villes millionnaires. C'est la quatrième enquête, donc on peut constater une évolution. Lors de la première enquête, en 1993, São Paulo avait conquis presque tout le territoire, y compris l'Amazonie. Depuis, des villes comme Brasília avec ses 2,5 millions d'habitants ont pris le relais dans l'intérieur. Donc São Paulo reste en tête, mais il y a un réseau assez fort, ce n'est pas une métropole en position de macrocéphalie comme Buenos Aires ou Montevideo, mais elle regroupe tout de même 18 millions d'habitants dans un État peuplé de 40 millions de personnes.

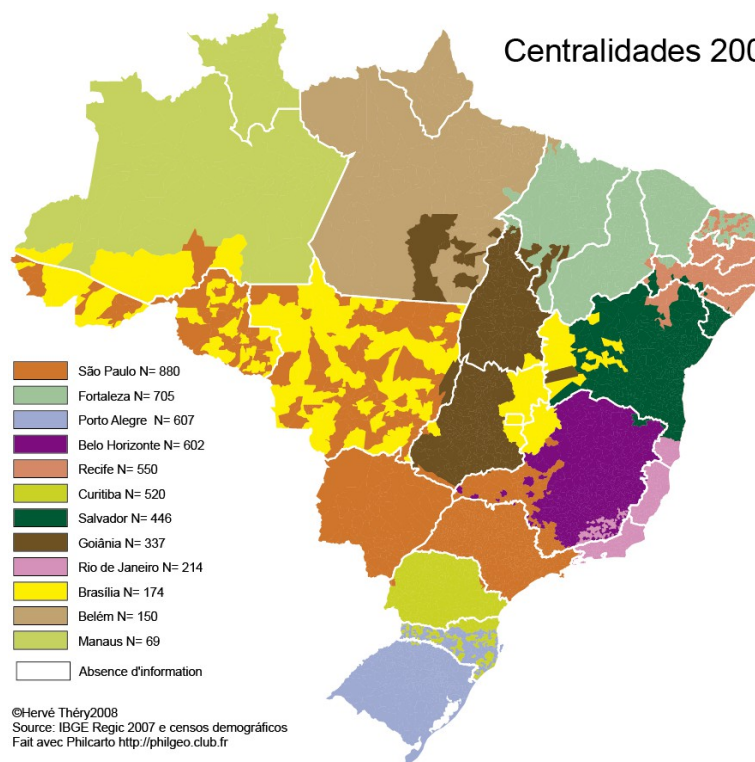
³ Voir le dernier ouvrage d'Hervé Théry, *Le Brésil, pays émergé* aux éditions [Armand Colin](#)

Centralidades 2007



Le réseau urbain brésilien (Théry, 2009)

Centralidades 2007



Les aires d'influence des villes brésiliennes (Théry, 2008)

Quelle est la place de Brasília, capitale fédérale née d'une volonté politique et urbanistique forte, dans ce réseau ?

Brasília est la capitale politique incontestée, où l'on trouve le gouvernement, les ministères, les ambassades. Aujourd'hui, la ville est devenue un des principaux hubs aériens, elle a été volontairement placée au milieu du pays donc c'est assez commode pour les liaisons aériennes, d'autant qu'il y a déjà de fortes mobilités vers la capitale. En termes de liaisons aériennes, pour aller de l'extrême nord à l'extrême sud, il n'y a presque plus d'avions directs, on change à Brasília. Brasília est devenu le troisième aéroport du pays, d'autant plus qu'il y a de la place pour une deuxième piste récemment réalisée et une troisième piste en projet. La ville est aussi devenue le relais de la conquête pionnière du soja. Si l'on reprend les enquêtes de l'Institut, tout cela était piloté de São Paulo dans les années 1990. Aujourd'hui, beaucoup de firmes agropastorales et de propriétaires sont basés à Brasília. Ce n'est pas une ville industrielle et d'ailleurs c'était interdit sous le régime militaire. Il y a donc surtout des activités qui tournent autour du gouvernement : lobbys, organisations internationales. Aujourd'hui, la ville compte 2,5 millions d'habitants alors que pendant longtemps, les habitants étaient plus âgés que la ville, créée en 1960.



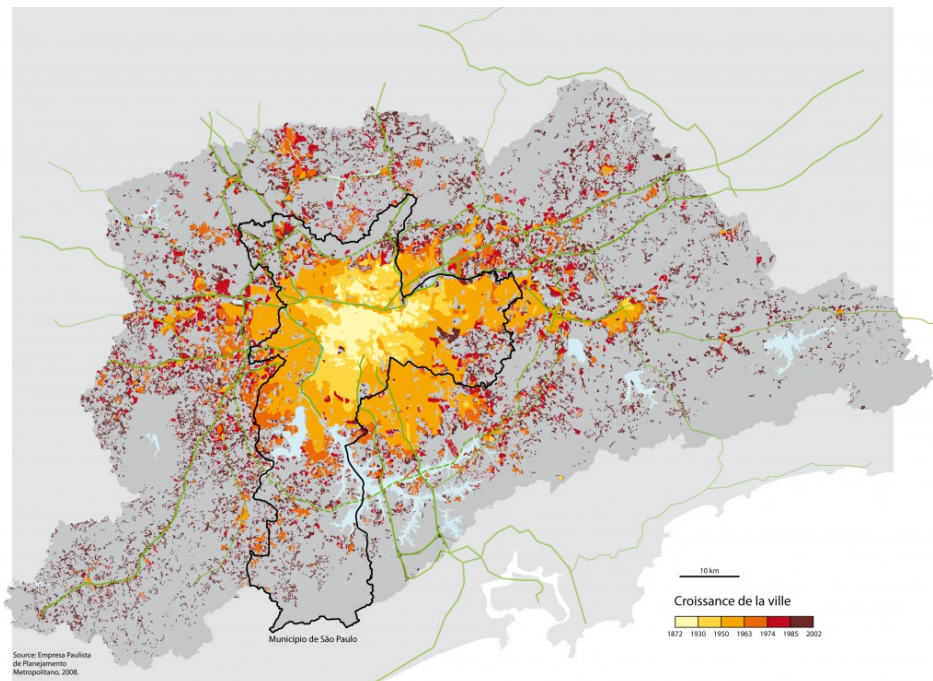
L'axe monumental de Brasília (Théry, 2003)

Le recensement de 2010 montre également que la croissance urbaine la plus forte a surtout lieu dans des villes moyennes, pas obligatoirement sur le littoral. Comment peut-on expliquer cela ?

Les populations restent majoritairement plus sur le littoral qu'à l'intérieur. Elles obéissent à des mouvements divers. D'abord il y a de la déconcentration industrielle. Autour de São Paulo, elle se fait au long des anciennes voies ferrées du café, abandonnées et remplacées par des routes. Des chapelets d'industries se sont formés le long de chacune d'elles parce qu'en ville les terrains étaient trop chers et les services urbains (eau, électricité) étaient à saturation. On a donc une déconcentration spontanée. De fait São Paulo est de moins en moins une ville industrielle et de plus en plus une ville tertiaire. Ensuite, il y a encore des mouvements de conquête pionnière. Dans la région du soja, on voit apparaître des villes à partir de rien. L'intérieur est un territoire inachevé et le réseau urbain est lui aussi inachevé. Des capitales d'État se créent comme Palmas, en 1989, qui relèvent d'initiatives publiques. Pour le reste, ce sont des villes qui relèvent d'initiatives privées. Généralement, ce sont des lotissements avec des terres, puis on crée des routes. C'est comme dans le jeu vidéo SimCity, mais en vrai. On trace, on ouvre, on attend et puis si des gens s'installent, la ville prospère.

À l'échelle urbaine, vos photographies de São Paulo ou Curitiba donnent à voir une ville très étendue, presque sans fin. Pourriez-vous nous décrire la morphologie urbaine d'une ville brésilienne ?

Nous sommes sur le continent américain donc il y a de la place. Au Brésil, il y a beaucoup de trous spéculatifs aussi. Ainsi, à São Paulo on réaménage un quartier de 40 hectares, qui était vide. La morphologie urbaine est en doigts de gant. On trace une voie et la population s'agglomère au long, avec des trous entre les doigts. La notion de compacité n'est pas du tout appliquée. Il y a une planification, mais elle est peu respectée, donc il y a des équipements très consommateurs d'espace près du centre. Les logiques qui sous-tendent l'espace urbain sont la disponibilité des terres et leurs prix faibles. Il n'y a pas vraiment de logiques pour « recentrer » les villes, ni de politiques pour requalifier des quartiers péricentraux.



La croissance urbaine de São Paulo (Théry, 2008)

Le centre historique, qui est souvent récent, est abandonné aux pauvres. Ce quartier peut être

taudifié, en général il est dégradé. La situation des centres-villes s'est aggravée avec l'apparition des centres commerciaux qui ont provoqué la disparition des commerces de centre-ville, jusque là prestigieux. Ensuite, il y a un quartier péricentral, souvent vers l'ouest, parfois clôturé en *gated community*, où se concentrent les riches. Le symbole de ces quartiers est Alphaville, créée à São Paulo, avec des répliques dans d'autres villes. C'est presque devenu une marque de quartiers fermés, qu'on appelle localement les *condominios fechados*. Autour, il y a une couronne de *favelas*, et puis l'essentiel de la ville est composé de quartiers autoconstruits. Ce ne sont ni des bidonvilles, ni des quartiers d'habitat populaire. Ce sont des quartiers anarchiques, sans planification. L'habitat est composé de maisons basses qu'on fait monter au fur et à mesure. L'un des exemples est la zone est de São Paulo qui regroupe 4,5 millions d'habitants, pratiquement sans équipements publics. L'université de São Paulo a récemment installé un campus dans cette zone. Un vaste terrain libre entourait le terminus de la ligne de métro 3, c'est là qu'a été construit le stade qui accueillera le premier match de la Coupe du monde. C'est donc très symbolique et cela pourrait avoir une fonction restructurante pour le quartier. La majorité de la population urbaine vit dans ces quartiers.



Les périphéries urbaines de l'est de São Paulo (Théry, 2006)

Dans quels espaces des villes brésiliennes se situe la croissance démographique ?

Dans les quartiers autoconstruits et les bidonvilles. Dans le cas de Rio, ces quartiers représentaient 10-15 % de la population de la ville il y a 20 ans, aujourd'hui ils représentent 25 %. La natalité dans les quartiers plus aisés a décliné et, d'ailleurs, en moyenne au Brésil le nombre d'enfants par femme est inférieur à celui de la France.

On associe facilement les villes brésiliennes aux *favelas*. Ce sont des espaces souvent décrits comme dangereux, anarchiques, mais par exemple le tourisme s’y développe. Que peut-on dire des *favelas* aujourd’hui pour dépasser les légendes urbaines ?

Il y a plusieurs types de *favelas*. Pour un article récent du livre de Béatrice Giblin sur les conflits dans le monde, chez Armand Colin⁴, j’ai travaillé sur la reconquête des *favelas* et j’ai commencé par noter celles qui avaient été reconquises ou non. À Rio, toutes celles du centre ont été pacifiées, c’est-à-dire qu’on y a installé des unités de police pacificatrices (UPP) sans trop de problèmes. Elles étaient déjà un peu durcifiées, gentrifiées, même si la situation y est encore un peu précaire, notamment parce que les constructions sont sur des terrains en pente en théorie inconstructibles. Le système d’égout est déficient, mais l’eau et l’électricité sont disponibles. Un peu plus loin, certaines *favelas* sont beaucoup plus précaires. Celles qui ont été pacifiées étaient véritablement des plaques tournantes de la drogue, ce qui était le vrai problème. Depuis une trentaine d’années, les pouvoirs publics municipaux de Rio avaient un peu laissé filer, et ces quartiers étaient devenus les quartiers des narcotrafiquants. Les réseaux de la drogue y étaient puissants, ils contrôlaient tout. À São Paulo, les trafiquants avaient détourné les réseaux de télévision, d’internet et de téléphone. En brésilien, on appelle ce détournement un *gato* (un chat) et ils avaient appelé le réseau Gatonet. L’abonnement était vendu un quart du prix du marché. Du coup, les habitants se sont plaints quand ça a été supprimé.

Les narcotrafiquants pouvaient aussi se battre pour dominer le quartier. Si l’un des chefs était tué, ils faisaient fermer le quartier. Les commerçants devaient baisser leurs rideaux et les habitants ne pouvaient plus sortir. L’école était fermée, la distribution du courrier suspendue. Cette situation était devenue inacceptable, d’autant plus que ces quartiers abritent un quart de la population de la ville, donc les autorités ont décidé d’intervenir. Il y a eu une campagne de pacification en 2010. Les UPP ont été installées tranquillement dans le centre. Puis quand ils ont voulu attaquer les grandes *favelas* comme le Complexo do Alemão et Vila Cruzeiro, ils l’ont dit : « Attention on va envoyer l’armée ». Les trafiquants n’y ont pas cru. En novembre 2010, l’armée est arrivée avec les blindés et ça a été une bataille rangée qui a fait une quarantaine de morts. Le troisième jour, l’armée a laissé une porte de sortie aux trafiquants. Ils sont partis et il y a eu des saisies de tonnes de drogue et de centaines d’armes. En 2011, il y a eu la même action à Rocinha, la plus grande *favela* de Rio qu’on estimait peuplée de 200 000 personnes. Mais en fait comme on ne pouvait pas y recenser la population, c’était une simple estimation et on a découvert que c’était plutôt 120 000 habitants. L’armée a donc aussi prévenu qu’elle allait attaquer, mais cette fois les trafiquants sont partis. En 2013, une plus petite *favela* a été reprise, en 2014 la grande *favela* de Maré, et maintenant les pouvoirs publics reprennent le contrôle des pouvoirs régaliens dans ces quartiers. Le trafic de drogue continue, mais les trafiquants ne sont plus que trafiquants. Ce sont donc toujours des zones violentes, il y a des règlements de compte entre trafiquants et gangs notamment. Ce sont des quartiers dangereux pour les habitants. À São Paulo, il y a des études par quartiers et pour le nombre d’homicides (on utilise le nombre d’homicides pour 100 000 habitants), certains quartiers sont au niveau européen, alors que d’autres sont comme Bogotá.

⁴ Giblin B., 2011, *Les conflits dans le monde, Approche géopolitique*, Armand Colin, 352 p.



La *favela* de Rocinha à Rio de Janeiro (Théry, 2003).

Pour autant, ces quartiers sont ouverts. À Rio, dans les hôtels, on distribue des brochures touristiques sur les *favelas* pour faire des « *favelas tours* », cela se fait depuis quinze ans donc ce n'est pas nouveau. Ces tours ressemblent un peu à des safaris, vous prenez des 4×4, et il est expliqué que la venue des touristes est négociée avec les communautés locales, sous-entendu les trafiquants. Aujourd'hui, avec la pacification, on voit des gens qui investissent. Les médias français en ont parlé, ce sont des gens qui créent des auberges, par exemple. C'est un peu imprudent encore puisque ce sont des terrains inconstructibles, mais ils peuvent rattraper leur investissement sur la Coupe du monde et les Jeux olympiques. Il y a aussi des vedettes qui ont acheté, mais cela a lieu dans les *favelas* du centre de Rio, celles qui dominent la zone sud.

Entretien réalisé en mars 2014 (et mis à jour en mai 2014) par Charlotte Ruggeri