

PANORAMA DU TRANSPORT PUBLIC A RIO DE JANEIRO ET DE SES EVOLUTIONS DUES A L'ORGANISATION DE GRANDS EVENEMENTS



Deux ans après avoir participé à l'organisation de la Coupe du Monde de football au Brésil, Rio de Janeiro s'apprête à accueillir à partir du 05 août les Jeux Olympiques d'été.

Face aux responsabilités inhérentes à l'organisation de tels événements, la ville s'est vue dans l'obligation de répondre présente à tous les niveaux et notamment en matière de transports publics. En effet, les enjeux associés sont aussi nombreux que primordiaux pour la bonne tenue de manifestations de cette ampleur : sécurité, confort des voyageurs, connexion aux sites... Dans une ville où le développement du transport public a accumulé un retard considérable au cours du dernier siècle – laissant notamment une place plus importante aux véhicules individuels – investir de manière conséquente afin de redynamiser un réseau vieillissant semblait impératif. Partant de ce constat et en vue des Jeux Olympiques 2016, ce ne sont pas moins d'une dizaine de milliards d'euros qui ont été injectés dans des travaux de modernisation du matériel roulant et de construction d'infrastructures de transport.

A quelques jours de l'ouverture de ces Jeux Olympiques 2016, mais également dans le cadre des nombreux grands événements sportifs que Rio a accueillis dernièrement, Sia Partners vous propose au travers de cet article un panorama de l'état de l'art du transport public à Rio de Janeiro. Nous reviendrons ensuite sur les récentes évolutions marquantes en la matière en vue de ces événements ainsi que sur les mouvements protestataires et sociaux qu'elles ont pu engendrer.

## Les organes de gouvernance des transports publics de Rio

Afin de mieux appréhender les enjeux organisationnels liés au transport à Rio, il est nécessaire d'assimiler les différents organes de gouvernance existants au niveau des pouvoirs locaux, ainsi que leurs responsabilités de gestion respectives :

- La municipalité de Rio : elle assure la gestion des trafics et l'organisation des transports locaux de bus via le Secrétariat Municipal des Transports (SMTR).

- L'état fédéré de Rio de Janeiro : il gère les modes ferroviaires dévolus par l'Etat (transports ferroviaires suburbains et métropolitains) via le Secrétariat d'Etat au Transport de Rio de Janeiro (SETRANS) (mais dont l'exploitation a été concédée à des consortiums privés). Il assure également la gestion d'un certain nombre de terminaux multimodaux et de plus de 460 lignes interurbaines qui transitent dans la commune de Rio.

## Le réseau de bus à Rio

### Le bus, transport public dominant à Rio

En 2016, l'hégémonie du bus est incontestable puisqu'il représente une part modale de plus de 76% des trajets des cariocas (nom donné aux habitants de Rio), contre un peu moins de 8% pour le tramway et 9% pour le métro. Durant plus de 20 ans (de 1985 à 2007), le développement du réseau a été confié à des compagnies privées, mises en concurrence sur plusieurs lots. Mais aucun organe de contrôle, de coordination et de gestion n'a été implémenté en parallèle. Ainsi, le réseau de bus intégral de la ville s'est vu se développer en une multitude de petits réseaux, et ce sans plan de transport global de référence. Au total, ce sont plus de 60 organismes de transport qui gèrent les quelques 900 lignes qui traversent la ville de part en part. En conséquence, ces lignes se sont multipliées sans réelle cohérence mais surtout sans plan de réseau ni gestion billettique unique, chaque compagnie ayant imposé ses propres outils et systèmes de distribution et de tarification.

A l'échelle de l'état de Rio de Janeiro, et selon les chiffres de la FETRANSPOR – Fédération des entreprises de passagers de l'Etat de Rio de Janeiro, regroupant une dizaine de syndicats de compagnies d'autobus dont celui des bus de la ville de Rio –, le bus représente une flotte de près de 22 500 bus qui transportent en moyenne 8 millions de passagers par jours sur 3260 lignes.

Face à cette absence d'autorité régulatrice des transports et afin de répondre au besoin urgent de coordination, l'Agence Métropolitaine des Transports (AMTU) a été créée en 2007 et regroupe des acteurs publics et privés. Suivi en 2010 par la création d'un centre de commandement centralisé, mis en place dans le but de mieux gérer les incidents sur le réseau et de mieux informer les

usagers. Via ce centre de commandement, deux projets phares ont depuis été menés :

- Déploiement de plus de 30km de fibres optiques à travers la ville de Rio et près de 500 caméras de surveillance pour gérer 8000 bus.
- Lancement d'importants travaux de réorganisation et de modernisation avec pour objectif le retrait de 40% des bus en circulation dans les zones denses pour pallier aux problèmes de congestion du trafic et de pollution.

### Des évolutions notables depuis quelques années

En parallèle des progrès effectués en matière de gouvernance et d'organisation, plusieurs évolutions ont également eu lieu au niveau du réseau de la ville.

#### Les Bus Rapid Systems (BRS)

Résultant d'un partenariat établi entre la municipalité de Rio et la compagnie de bus Rio Bus, les Bus Rapid Systems ont consisté à l'aménagement au sein de la ville de couloirs de circulation réservés aux autobus et aux taxis. Mis en place à partir de 2011, le balisage et les travaux réalisés furent également accompagnés d'une normalisation de l'information aux arrêts de bus et d'une mise en place de cartes du réseau.

Dans la zone Sud, ce dispositif mis en place dès le début du projet (2011) a notamment permis une réduction du temps de trajet de 40%. Dans les zones Centre et Nord, des améliorations sont apportées en continu depuis respectivement 2011 et 2013, offrant des réductions de temps de trajet importantes. Ces projets, bien que dans les tuyaux depuis de nombreuses années, ont nettement bénéficié de l'annonce de l'attribution de la Coupe du Monde au Brésil (2007), et de celle de l'organisation des Jeux Olympiques à Rio (2009), décisions leur permettant d'obtenir l'engagement politique et les fonds nécessaires à leur réalisation. Pendant les Jeux plus particulièrement, ce seront 260 kilomètres de chaussée balisés qui seront réservés au transfert des athlètes, des autorités et des journalistes.

#### Les Bus Rapid Transits (BRT)

La véritable rupture s'effectue avec la mise en place des BRT, au nombre de trois, et dont les objectifs sont clairement définis :

- Assurer une desserte à intervalles réguliers, notamment grâce à des couloirs de circulation exclusifs permettant de diminuer l'impact du trafic.
- Moderniser la flotte via des bus articulés, climatisés, plus grands, plus rapides et offrant un confort supérieur
- Fournir un affichage et une information voyageur claire
- Améliorer la desserte des zones les plus pauvres comme le nord et l'ouest de Rio.

L'une des innovations majeures apportées par ces nouveaux bus se situe au niveau des zones d'arrêt. En effet, contrairement au bus classiques, les arrêts de BRT ne sont pas matérialisés par un panneau sur la chaussée, mais par des stations fermées dans lesquelles les voyageurs pourront se rendre en validant leur carte. Un principe simple mais qui apporte pourtant une amélioration considérable pour la fluidité du trajet car supprimant la validation ou le paiement du titre à bord. Ainsi, les temps d'arrêt sont fortement diminués et la suppression des équipements nécessaires à la validation libère une place non négligeable dans des bus historiquement saturés.

De plus, témoignage du tournant pris par la ville, ces lignes ont été mises en service avec une réelle volonté d'intermodalité, grande première dans l'histoire contemporaine de Rio (voir tableau<sup>1</sup> ci-dessous).

Lignes BRT	Date d'ouverture	Longueur de la ligne	Nombre de passagers par jour	Réduction du temps de trajet (%)	Intermodalité
TransOeste	2012	58 km	230.000	50 %	TransCarioca TransOlimpica Métro ligne 4
TransCarioca	Juin 2014	39 km	320.000	60 %	TransOeste TransOlimpica Métro ligne 2 Tramway
TransOlimpica	Août 2016 <sup>2</sup>	25 km	70.000	60 %	TransOeste TransCarioca Tramway

TABLEAU 1: CARACTERISTIQUES DES LIGNES BRT A RIO

<sup>1</sup> <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=5065490>

<sup>2</sup> Ouverture partielle, 3 stations sur 21

Enfin, une quatrième ligne BRT est actuellement en projet : la Transbrasil, longue de 32km. Elle devrait battre les records de fréquentation avec une prévision de 500 000 passagers par jour et permettre grâce à ses 400 autobus articulés, une réduction du temps de trajet de 40%. Pour le moment, aucune information n'est divulguée quant à la date de réalisation de cette ligne. Néanmoins, la priorisation effectuée au niveau de l'implémentation des lignes BRT témoigne de l'effet catalyseur des Jeux Olympiques et de la Coupe du Monde. En effet, à titre d'exemple, la Transolimpica aura été réalisée avant la Transbrasil, pour une différence de longueur de seulement 6km mais une différence de fréquentation prévisionnelle de 417 000 passagers chaque jour.

## Le réseau ferré de Rio

Un important retard à combler pour le tramway et le métro

### Un réseau de tramway réduit

Ce qui fut autrefois le plus prestigieux réseau de tramway d'Amérique Latine a pâti d'un désintérêt des différents gouvernements qui se sont succédé pendant vingt ans. Aujourd'hui, seules deux lignes de tramway traversent la ville de part et d'autre, sur une longueur totale de 28km.

### Le métro, un réseau qui a pris du retard

Dès les années 70, le Brésil imaginait à horizon 2000 un réseau de métro de 133 km de voies qui traverserait la baie de Guanabara. En 2016, force est de constater que ce pari n'a pu être tenu pour ce réseau de 42 km de voies, 32 stations et qui n'aura pu franchir la fameuse baie. Des six lignes prévues à cette époque, seules deux furent achevées, la dernière en 2009, avec une interruption des travaux pendant 11 ans.

Opéré par Rio Trilhos (organisme d'Etat également responsable de l'extension du réseau et des parcs matériels), le réseau métropolitain de Rio transporte 450 000 passagers par jour, dont 350 000 sur la seule ligne 1 venant de la zone Nord (zone défavorisée). A titre de comparaison, ce sont 4,1 millions de parisiens qui empruntent chaque jour les 205 km de lignes de la RATP<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Source : [http://www.ratp.fr/fr/ratp/c\\_10556/le-metro-cest-paris/](http://www.ratp.fr/fr/ratp/c_10556/le-metro-cest-paris/)

Depuis la fin des années 80, les réseaux ferrés de tramway et de métro ont pâti, d'importants retards, tant sur le renouvellement et l'amélioration du matériel roulant qu'au niveau des systèmes de circulation. De plus, sur le plan de l'articulation intermodale, le rail a également souffert d'une très faible interconnexion. En effet, la gare maritime de la Praça XV et la principale gare routière ne sont par exemple desservies ni par le tramway, ni par le métro. De même, aucune liaison ferroviaire n'existe entre l'aéroport international et le centre-ville.

Néanmoins, depuis l'émergence d'une gouvernance métropolitaine des transports publics, notamment à travers l'Agence Métropolitaine des Transports Urbains (AMTU), l'avenir du rail à Rio tend à s'améliorer. La pression internationale que constitue l'accueil des Jeux Olympiques agit comme un moteur pour la rénovation et le développement de ce mode, aujourd'hui voué à devenir le nerf de la mobilité à Rio.

### Des projets d'extension et d'amélioration du métro et du tramway

Cet été, Rio s'apprête à accueillir 500 000 touristes pour les Jeux Olympiques. Afin de fluidifier le transport des touristes nationaux, une nouvelle ligne de tram, la VLT, a été construite pour relier l'aéroport Santos Dumont (vols nationaux) au principal terminal de bus de Rio. Elle est également connectée aux lignes de métro 1 et 2. Cette intégration de l'intermodalité permettra de mieux répondre aux besoins concrets des cariocas qui utilisent aujourd'hui préférentiellement des modes de transports informels (vans collectifs par exemple), les transports publics permettant difficilement de réaliser des parcours fluides ou continus à l'intérieur de la ville.

Autre nouveauté, la ligne 4 du métro de Rio de Janeiro, inaugurée le samedi 20 Juillet, à quinze jours de la cérémonie d'ouverture des Jeux. Réservée dans un premier temps à la famille olympique durant les Jeux, elle ouvrira ses portes au public à partir du 19 Septembre. Les travaux, débutés en 2010, auront représenté un coût total de 2,66 milliards d'euros, soit deux fois plus que le budget initialement prévu et aura nécessité le travail continu de quelques 4000 ouvriers. Une fois les Jeux terminés, les autorités comptent sur cette

ligne pour transporter 300 000 usagers par jour et supprimer l'équivalent de 2 000 voitures sur les routes aux heures de pointe.

La coupe du monde a elle aussi apporté son lot d'innovations. En effet, en 2014, le métro carioca avait transporté plus de 680.000 fans. La ville avait alors profité de cette occasion pour lancer plusieurs initiatives telles que la mise en place de l'application bilingue MetrôRio, le déploiement d'un nouvel affichage pour les voyageurs et la mise à disposition du Wi-Fi dans toutes les gares.

Enfin, trois autres lignes de métro sont attendues. Cependant, la réalisation de ces lignes (imaginées dès les années 70) a été repoussée à horizon 2025, et peu d'information circulent à leur sujet.

## Les transports publics à Rio, un sujet épineux

### Des dysfonctionnements hérités d'un affrontement historique

Afin de comprendre l'important retard qu'ont accusé les infrastructures et réseaux de transport à Rio, il est utile de s'intéresser à l'historique des relations entre les pouvoirs publics carioca et de nombreuses entreprises privées.

En effet, ce n'est qu'en 2008 que la municipalité de Rio a achevé une lutte judiciaire de longue haleine contre les compagnies privées de bus dont le lobbying a longtemps bloqué l'organisation des transports urbains par l'Etat. La raison de cette lutte qui durait depuis 1988 fut l'abrogation des *permissoes*, un système débuté dans les années 50 qui marqua le début de la complexité de la mobilité à Rio. Il s'agissait d'autorisations d'exploitation peu formalisées par lesquelles le pouvoir exécutif municipal fixait l'exploitation de son réseau pour une durée indéterminée et sans recours via des appels d'offres publics concurrentiels. En contrepartie, la seule obligation explicite du concessionnaire résidait dans l'expression vague « *bem servir* » dont l'interprétation juridique donnait peu de prise au concédant. Ainsi, l'Etat s'était retrouvé juridiquement affaibli et, en l'absence d'une volonté forte de reprendre la main sur les transports publics durant la deuxième moitié du 20<sup>ème</sup> siècle, s'était retrouvé impuissant face aux compagnies d'autobus privées regroupées en syndicats très influents tels que Rioônibus pour le

transport urbain et FETRANSPOR au niveau de l'Etat.

Cette abrogation actée, un texte fut alors promulgué en mai 2010, supprimant les *permissoes* et mettant fin aux autorisations temporaires en cours. Reprenant les rênes, le Secrétariat Municipal des Transports divisa alors Rio en cinq zones, appela les sociétés à candidater pour exploiter les nouveaux réseaux définis et construisit le plan directeur des transporteurs de la ville, que les répondants s'engageaient à respecter.

### Prix élevés et financements controversés

Les transports restent trop chers voire inaccessibles pour une grande partie de la population. En effet, entre 1977 et 2012, le prix des billets de métro a été multiplié par 3,5 et par 2 pour le bus. Or, le Brésil subit depuis quelques années une importante crise économique : tandis que son PIB a chuté de 3,8% en 2015, 2016 s'annonce comme la pire récession depuis les années 1930. Les prix trop élevés et la dégradation de l'offre au cours du temps ont conduit à un phénomène de fuite par le haut, pour ceux ayant les moyens de s'offrir une voiture ou une moto, engorgeant davantage les voies de circulation ; mais également un phénomène de fuite par le bas, les plus pauvres étant exclus de la mobilité.

Dans ce contexte, les factures élevées des dépenses publiques ne passent pas inaperçues. Ainsi, lors de la Coupe du Monde 2014, de nombreuses manifestations parfois surnommées Révolte du Vinaigre se sont envenimées à l'annonce de la hausse des tarifs d'autobus alors que les dépenses publiques pour la construction des stades atteignaient des records. Cette révolte, notamment initiée par le mouvement « Passe Livre » qui milite pour la gratuité des transports en commun, fut la plus importante du Brésil depuis 1992, réunissant jusqu'à un million de manifestants dans les rues du pays.

Les Jeux Olympiques, financés en grande partie par des fonds privés, ont quant à eux suscité moins d'animosité. Cependant, le désengagement progressif de certains sponsors a poussé le Comité d'organisation de Rio 2016 à diminuer son budget opérationnel de 20%. Ces fonds restants néanmoins nécessaires pour l'accueil des Jeux et notamment les développements liés aux infrastructures de transport, cette restriction budgétaire s'est répercutée sur les autres secteurs du service public (fonctionnaires payés en retard,

fermetures d'école ou d'hôpitaux). Ajouté à cela, le scandale Petrobras a également mis de l'huile sur le feu, révélant des soupçons de corruption, notamment autour de la construction de la ligne 4 et impliquant les plus grandes compagnies de BTP du pays. En conséquence, le mercredi 6 Juillet 2016, ce sont des milliers de manifestants qui sont descendus dans les rues de Rio pour protester contre les coupes budgétaires, en partie imputables aux Jeux Olympiques selon eux. Egalement, et en signe de protestation, de nombreux pompiers et policiers avaient décidé de se rendre à l'aéroport international de Rio afin d'y accueillir les touristes munis de banderoles « bienvenue en enfer ».

### Un plan de mobilité urbain critiqué

Enfin, de nombreuses critiques sont également venues frapper le plan directeur des transports, le principal reproche étant l'absence d'intégration d'une population très pauvre et enclavée dans les favelas. Dans ces zones denses, souvent accidentées et difficiles d'accès, l'offre de transport actuelle ne répond selon ses habitants pas encore tout à fait à leurs besoins de mobilité de ces populations. Une mesure symbolique avait été prise par le gouvernement via la construction d'un téléphérique entre la favela de Alemão, considérée comme l'une des plus dangereuses du Brésil, et le reste de la ville. Mais à l'inverse, la nouvelle ligne 4, inaugurée il y a peu, s'étend dans la zone Sud, aisée et touristique. Ainsi, aux yeux de ses détracteurs, le plan de transport mis en place ne répond pas au besoin réel des populations les plus demandeuses. Néanmoins, l'importante fréquentation de la ligne 4 prévue par les autorités, soit 300 000 passagers quotidiens, incite à nuancer cette idée.

## Conclusion

Durant la dernière décennie, Rio de Janeiro aura eu la lourde tâche d'accueillir et d'organiser de très nombreux événements sportifs mondiaux tels les Jeux panaméricains 2007, la Coupe des confédérations 2013, la Coupe du Monde de football 2014, et enfin les Jeux Olympiques 2016. Ces événements sont apparus comme le principal facteur de déclenchement d'évolutions majeures au niveau des réseaux de transports publics de la ville, lui permettant ainsi de rattraper une partie du retard accumulé depuis le début du XXe siècle, notamment en termes d'investissement.

Malgré tout, ces investissements restent pointés du doigt par une partie de la population, estimant notamment que l'offre client et les aménagements effectués ne sont pas bénéfiques à la majorité des habitants de Rio. Et pour faire face à cette offre jugée insuffisante et trop onéreuse, beaucoup d'entre eux continuent d'utiliser des moyens de transport collectifs annexes informels (mototaxi, van).

Néanmoins, les progrès réalisés ces dernières années laissent entrevoir un potentiel de croissance important, qui, sur le long terme, pourrait s'avérer favorable pour la population, notamment via des services performants, sécurisés et moins coûteux.

*Copyright © 2016 Sia Partners . Reproduction totale ou partielle strictement interdite sur tout support sans autorisation préalable de Sia Partners.*

## A PROPOS DE SIA PARTNERS

Sia Partners est devenu en quinze ans le leader des cabinets de conseil français indépendants. Cofondé en 1999 par Matthieu Courtecuisse, Sia Partners compte 800 consultants pour un chiffre d'affaires de 125 millions d'euros. Le Groupe est présent dans douze pays, les Etats-Unis représentant le deuxième marché. Sia Partners est reconnu pour son expertise pointue dans l'énergie, les banques, l'assurance, les télécoms et le transport.



### Asia

#### Hong Kong

701, 77 Wing Lok St,  
Sheung Wan, HK  
T.+852 3975 5611

#### Singapore

3 Pickering street  
#02-38  
048660 Singapore  
T.+ 65 8112 5823

#### Tokyo

Level 20 Marunouchi  
Trust Tower-Main  
1-8-3 Marunouchi,  
Chiyoda-ku  
Tokyo 100-0005  
Japan

### Europe

#### Amsterdam

Barbara Strozilaan  
101  
1083 HN Amsterdam  
- Netherlands  
T. +31 20 240 22 05

#### Brussels

Av Henri Jasparlaan,  
128  
1060 Brussels -  
Belgium  
+32 2 213 82 85

#### London

Princess House,  
4th Floor, 27 Bush  
Lane,  
London, EC4R 0AA –  
United Kingdom  
T. +44 20 7933 9333

#### Lyon

Tour Oxygène,  
10-12 bd Vivier  
Merle  
69003 Lyon - France

#### Milan

Via Medici 15  
20123 Milano - Italy  
T. +39 02 89 09 39  
45

#### Paris

12 Rue Magellan  
75008 Paris - France  
T.+33 1 42 77 76 17

#### Rome

Via Quattro Fontane  
116  
00184 Roma - Italy  
T. +39 06 48 28 506

### Middle East & Africa

#### Dubai, Riyadh, Abu Dhabi

PO Box 502665  
Shatha Tower office  
2115

Dubai Media City  
Dubai, U.A.E.  
T. +971 4 443 1613

#### Casablanca

14, avenue Mers  
Sultan  
20500 Casablanca -  
Morocco  
T. +212 522 49 24 80

### North America

#### New York

115 Broadway 12th  
Floor  
New York, NY10006 -  
USA  
T. +1 646 496 0160

#### Charlotte

401 N. Tryon Street,  
10th Floor  
Charlotte, NC 28202

#### Montréal

600 de Maisonneuve  
Boulevard West,  
Suite 2200  
Montreal, QC H3A  
3J2 - Canada