

Transports publics - Le système de navettes maritimes (Barcas) entre Rio de Janeiro et Niterói, une histoire ancienne qui a de l'avenir.

Rédacteur : Audrey Séon

Fin de la date d'écriture : 26/09/2008

Résumé : Dans une ville saturée par le trafic routier, le système de navettes maritimes entre Rio et Niteroi apparaît comme une solution originale pour relier les deux pôles de la région métropolitaine. Déjà ancienne, cette option maritime en matière de transports publics a su se moderniser et s'adapter aux exigences des passagers, tout en se posant comme une réelle alternative à la voiture. Alors qu'une réflexion plus générale et urgente sur la gestion de l'ensemble des transports dans l'agglomération se met lentement en place, le système de catamarans pourrait avoir de beaux jours devant lui au vu des investissements en cours et des dynamiques économiques dans l'Est de la région métropolitaine.

Les transports publics sont devenus une question centrale pour toute métropole. Telles des globules qui assurent la fluidité du sang, les bus, métro, taxis et autres moyens de transport donnent vie et rythment la circulation dans les artères de la ville. Si tout le monde semble s'accorder à dire que São Paulo est une immense agglomération aux bords de l'implosion, où l'on ne circule que difficilement, Rio de Janeiro se trouve également face à de graves problèmes en matière de transport. Avec son relief escarpé par les contours des *morros* et des baies, le tracé de la ville est loin d'offrir une géométrie idéale pour faciliter le transport. Même si la construction d'*aterros* (*terre-plein*) au début du XXème siècle et plus récemment de voies rapides (*Linha Vermela* et *Linha Amarela*) ont fluidifié la circulation, rien de tout cela n'a permis de répondre à l'explosion du trafic. D'autant que Rio de Janeiro est confronté à un réel problème d'organisation des transports, entre des compagnies de bus très puissantes et qui privilégient le passage par les points de transit les plus rentables au détriment d'une répartition plus égale sur l'ensemble de l'espace urbain. Elles se disputent les passagers avec les vans illégaux qui essayent de les doubler et qui sont en partie responsables de l'extension des zones urbanisées le long des axes routiers (Boschi). Le système ferroviaire qui faisait la fierté du Brésil à la fin de l'ère Vargas a subi les assauts du « tout auto » et peine à se moderniser. Le métro est une autre solution, même si son extension sur un mode réticulaire reste une nécessité pour assurer son optimisation. On peut aussi souligner le fait que l'ensemble de ce système en manque certain d'intégration (pas de billet unique) dessert très mal l'aéroport (une unique compagnie de bus, avec un bus toutes les demi-heures depuis les points névralgiques de la ville) et le terminal routier (pas de connexion au métro).

Malgré ces points noirs, un système original a été mis en place pour relier Rio de Janeiro à Niteroi et São Gonçalo, deux villes voisines de l'autre côté de la baie, qui constituent un deuxième pôle de poids dans la région métropolitaine. Rio et Niteroi se font face, les deux villes se situent de chaque côté de l'entrée de la baie de la Guanabara. São Gonçalo compte aujourd'hui environ 1 500 000 habitant et Niterói, 450 000 habitants. Les relations entre Rio et les villes faisant aujourd'hui partie du CONLESTE (Consorcio de Municipios do Leste Fluminense – une sorte

d'intercommunalité) croissent depuis plusieurs décennies, renforçant la dimension métropolitaine de l'agglomération.



Le terminal de la Praça XV et le centre de Rio, vue depuis une barca

Un système de transport qui a déjà fait ses preuves.

Aux heures de pointe, il est difficile de se frayer un chemin parmi le conglomérat de passagers prêts à embarquer depuis la Estação de Barcas da Praça XV, communément appelée Mergulhão par les Cariocas. En effet, même s'il existe depuis des siècles, le transport par voie maritime à travers la Baie de la Guanabara a encore de beaux jours devant lui. Jusqu'en 1817, la navigation restait aléatoire, les embarcations modestes et le trajet long et parfois peu sûr. En autorisant la navigation à vapeur dans les eaux de la Baie dès 1817, João VI, prince régent de l'Empire portugais, permet la progressive transformation du transport maritime dans la baie. Mais ce n'est que le 14 octobre 1835 qu'est inaugurée la première ligne régulière entre Rio et Niteroi. Vont alors se succéder suivant différentes formules de nombreuses compagnies, privées, sous concession, semi-publiques, transportant passagers et véhicules et assurant la liaison entre les villes et villages du pourtour de la baie et des îles comme Paqueta. Sans s'attarder sur ce passé parfois tumultueux (Révolte das Barcas en 1956), ce mode de locomotion qui relie les deux côtés de la baie reste apprécié et ce même, après l'ouverture du pont Presidente Costa e Silva qui relie Rio et Niteroi en 1974. Le transport de véhicule par bateau est donc stoppé et alors uniquement réservé aux passagers. Créée en 1967, la société de transports maritimes STBG (Services de Transports de la Baie de la Guanabara) dont les biens, actions et droits reviennent à l'Etat de Rio de Janeiro, devient la CONERJ (Compagnie de Navigation de l'Etat de Rio de Janeiro) en 1979. En 1998, le gouverneur de l'Etat de Rio, Marcelo Alencar, décide de privatiser la CONERJ afin de la moderniser. Un consortium d'entreprises privées prend le contrôle de la CONERJ et donne ainsi naissance à BARCAS S/A, la société de transports actuellement sous concession avec l'Etat de Rio pour assumer le transport maritime entre Rio et Niteroi. En modernisant la flotte, la BARCAS S/A réussit à réduire le temps de trajet entre Rio et Niteroi à 12 minutes et à devenir compétitive sur ce segment grâce à des catamarans qui partent toutes les trente minutes aussi bien depuis Rio que depuis Niterói.

La société BARCAS S/A

Concessionnaire de services publics, BARCAS S/A fut constituée après avoir gagné la licitation lancée par le Gouvernement de l'Etat de Rio de Janeiro en 1998 afin d'assurer le contrôle actionnaire de la CONERJ. La concession d'un montant de 29,5 millions de *reais*¹ donne un droit d'exploitation des lignes maritimes pour 25 ans, avec possibilité de renouvellement de 25 ans supplémentaires. Barcas S/A emploie aujourd'hui environ 600 personnes, pour la construction de nouvelles embarcations, l'opérationnalité du transport, la maintenance de la flotte et la gestion administrative de la concession et de l'entreprise. Depuis 2000, elle a été certifiée selon les normes ISO 9001, une garantie en matière de sécurité lors du transport des passagers.

L'actionnariat de Barcas S/A inclue entre autre *Andrade Gutierrez*, grand groupe brésilien, tout d'abord spécialisé en ingénierie et construction, aujourd'hui présent sur tous les gros projets d'infrastructures et d'énergie, *Auto Viação 1001*, une des compagnies de bus les plus importantes de Rio, *Wilsons Sons* (Services logistiques maritimes et portuaires, SP) et *RJ Administração e Participações*. Les premiers investissements ont permis de récupérer et moderniser la flotte, de requalifier et d'ouvrir de nouvelles lignes et stations d'embarquement. Aujourd'hui, l'entreprise compte 12 bateaux et 7 catamarans, avec de nouvelles embarcations en construction. 6 lignes sont en service et rejoignent les 5 stations autour de la Baie de la Guanabara : Niterói, Praça XV à Rio, Cocotá, Paquetá et Charitas. Ces 5 liaisons maritimes démontrent l'intérêt de la baie de la Guanabara comme un potentiel carrefour, situé au cœur de la métropole et qui laisse présager la densification des lignes existantes et l'ouverture de nouvelles voies. Est à l'étude une ligne directe entre Rio et São Gonçalo, mais aussi des liaisons entre la Praça XV et Galeão (l'aéroport) et Praça XV et Botafogo (un des quartiers central de Rio, tout proche du pain de Sucre). A savoir également : l'entreprise Transtur possède également une ligne qui relie le centre de Rio à Ribeira, sur l'île du Gouverneur (Ilha do Governador, qui fait partie de Rio). De plus, ont été découvertes des lignes clandestines entre São Gonçalo et Paqueta, ce qui témoigne d'une réelle demande et de la possibilité de renforcer l'offre de services de transports maritimes pour répondre aux besoins croissants de la population en termes de mobilité dans l'aire métropolitaine.

Les flux Rio Niterói

Sur les 14 391 262 habitants de l'Etat de Rio, plus de 11 500 000 vivent dans la région métropolitaine de Rio. Les flux domicile/travail quotidiens sont nombreux et le centre de Rio reste le pôle le plus attractif en termes d'emploi, notamment dans le secteur tertiaire. Aujourd'hui, la région métropolitaine est un bassin d'emploi intégré. L'ouverture du Pont Rio/Niterói a favorisé cette intégration avec les municipalités à l'Est de la Baie, communément appelées « la région des lacs ». En effet, le contournement de la Baie en bus ou auto rendait difficile un trajet quotidien entre ces deux grands pôles de la région métropolitaine. Mais face à la saturation que connaît ce pont chaque matin et soir (suivant mon expérience plus de 40 minutes d'attente avant d'entrer sur le pont, le matin vers 7h), le système de navettes maritimes est plus rapide et relie les deux villes en des points très bien desservis par d'autres modes de transports, notamment les bus. Aujourd'hui, le pont doit faire face

¹ Equivalence actuelle Euro/Real brésilien (\$R) : 1 euro pour 2, 817 *reais* au 21 / 10/2008

à un trafic de plus de 130 000 véhicules (400 000 personnes) par jour alors qu'il était initialement prévu pour 50 000 véhicules.

Le système de Barcas, en vigueur bien avant l'ouverture du pont, n'est donc pas devenu obsolète avec son entrée en service. Bien au contraire, l'augmentation des trajets quotidiens entre la région des Lacs et Rio rend le système de navettes indispensable et complémentaire du pont. Dans les tableaux suivants, on peut retrouver les statistiques de la fréquentation des navettes au cours des dernières années. En 2006, plus de 16 millions de personnes ont utilisé les navettes maritimes entre les deux villes. Aujourd'hui, Barcas S/A estime que 70 000 personnes utilisent chaque jour ses embarcations.

Total de Passageiros Transportados (x 1000)						
Ano/Mês	Ligaçao Rio - Niterói – Rio					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Janeiro	1.787	1.321	1.323	1.301	1.073	1.280
Fevereiro	1.713	1.110	1.285	1.210	1.026	1.181
Março	1.993	1.260	1.226	1.410	1.251	1.269
Abril	1.636	1.310	1.313	1.211	1.161	1.282
Maio	1.990	1.313	1.400	1.281	1.293	1.388
Junho	1.639	1.245	1.280	1.253	1.300	1.187
Julho	1.701	1.483	1.275	1.305	1.198	1.290
Agôsto	2.134	1.424	1.077	1.254	1.379	1.493
Setembro	1.601	1.347	1.121	1.303	1.279	1.394
Outubro	1.598	1.456	1.247	1.275	1.241	1.423
Novembro	1.576	1.316	1.118	1.232	1.146	1.442
Dezembro	1.787	1.243	1.162	1.242	1.259	1.481
Total	21.155	15.828	14.827	15.277	14.606	16.110

Fonte: CONERJ (até janeiro de 1998) e BARCAS S.A (a partir de fevereiro de 1998).

Obs(1): Os dados de janeiro a dezembro de 2001 foram revistos e modificados pela BARCAS S.A em 20 de fevereiro de 2002.

Obs(2): Os dados de janeiro a abril de 2005 foram revistos e modificados pela BARCAS S/A em 28 de julho de 2005.

Média dos Dias Úteis de Passageiros Transportados (x 1000)						
Ano/Mês	Ligaçao Rio - Niterói - Rio					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Janeiro	72,1	53,8	55,0	56,8	44,4	51,6
Fevereiro	57,5	51,0	58,0	56,3	47,1	54,6
Março	79,2	54,3	52,5	56,6	52,5	51,2
Abri	72,3	54,0	58,5	56,3	51,9	62,8

Maio	81,9	55,6	59,7	55,6	56,2	56,4
Junho	72,7	55,7	57,1	54,5	54,8	52,0
Julho	70,8	59,5	50,6	54,8	49,1	55,7
Agôsto	84,4	58,7	45,5	52,4	58,2	60,5
Setembro	71,2	59,3	46,5	56,5	56,1	63,7
Outubro	64,7	57,9	49,8	56,6	55,2	65,2
Novembro	70,1	60,3	49,2	55,7	51,6	65,4
Dezembro	76,1	52,0	47,2	49,7	49,2	57,7
Média do ano	72,8	56,0	52,5	55,2	52,2	58,1

Fonte: CONERJ (até janeiro de 1998) e BARCAS S.A (a partir de fevereiro de 1998).

Obs(1): Os dados de janeiro a dezembro de 2001 foram revistos e modificados pela BARCAS S.A em 20 de fevereiro de 2002.

Obs(2): Os dados de janeiro a abril de 2005 foram revistos e modificados pela BARCAS S.A em 28 de julho de 2005.

Ce système présente réellement des avantages en termes de gain de temps et de réduction du trafic routier, notamment aux horaires de pointe. En effet, Rio est une métropole extrêmement sensible aux migrations pendulaires. Les deux terminaux maritimes ont été rénovés et modernisés de façon à accueillir agréablement les passagers : espaces d'attente, vente de journaux et nourriture. Le prix du ticket est de 2,50 *reais*, un trajet en bus coûte normalement 2,10 *reais*. Mais le coût du trajet entre les deux municipalités de Rio et Niteroi en bus avoisine plutôt les 3.50 *reais* et peut être bien supérieur en fonction du « standing » de la compagnie. Mais le principal problème de ce système concerne tout de même son prix. En effet, la quasi-totalité des passagers doit très certainement prendre un bus pour arriver au terminal de départ puis peut-être un autre pour atteindre son lieu de travail, ce qui augmente très nettement le coût des trajets quotidiens. Cette question de l'intégration des transports collectifs est un enjeu central dans la politique globale de transport de Rio. Elle doit permettre de diminuer le prix des transports collectifs pour les usagers et le rendre plus compétitif par rapport à la voiture afin de diminuer le nombre de véhicules particuliers en circulation. Récemment une Rio Card – Intégration Bus-Navette Maritime- a été mise en place afin de réduire le coût de transport. Pour 38,50 *reais*, il est possible de faire 10 trajets bus+navette maritime. Cette carte montre effectivement que la réflexion sur ce problème est en marche mais nécessite encore des améliorations afin de rendre le système plus compétitif face à l'automobile, si Rio veut faire face aux enjeux de la pollution atmosphérique et de la congestion routière. Mais un facteur d'ordre socio-culturel est lui aussi à prendre en compte dans ce défi : l'image de la voiture dans le « jeu » de différenciation sociale. En effet, comment convaincre les classes moyennes et les élites *fluminenses* (nom donné aux habitants de l'Etat de Rio de Janeiro, les Cariocas étant les seuls habitants de la ville de Rio) que les transports collectifs ne sont pas « dangereux, et réservés aux personnes n'ayant pas la possibilité de s'acheter une voiture », mais qu'il en va d'une prise de conscience d'un défi urbain et environnemental.

Une liaison stratégique : les relations Rio-Niteroi dans un cadre métropolitain.

Comme nous le soulignons précédemment, la liaison entre Rio et Niteroi est aujourd'hui stratégique, notamment dans une perspective économique. En effet, l'Union a prévu d'investir 2

billions de *reais* dans un énorme complexe pétrochimique (COMPERJ), au Nord de São Gonçalo, sur le territoire de la municipalité d'Itaborai. Les 11 municipalités alentour ont décidé de se réunir au sein d'un Consortium Municipal (Conleste) afin de tirer un profit collectif de cette manne à venir et de la répartir sur l'ensemble de leur territoire. Cette articulation à un niveau « intercommunal » (sans oublier de nous garder d'une comparaison avec le système intercommunal français, beaucoup plus institutionnalisé) et l'émergence de ce pôle économique obligent à envisager de nouvelles dynamiques au sein de l'espace métropolitain.



Arco Metropolitano: Comperj ao Porto de Itaguaí

La liaison maritime Rio/Niterói est d'autant plus intéressante qu'elle peut permettre à Rio de profiter des effets positifs de cet énorme investissement de la Petrobras et des projets qui vont voir le jour autour du complexe. Cependant, Rio peut également passer à côté de cette opportunité si la ville n'est pas suffisamment pensée à cette échelle métropolitaine. En tous cas, une coopération avec le Conleste semble nécessaire afin de créer des synergies idéales au sein de la Région Métropolitaine.

Comprendre à qui appartient la compétence transport à Rio.

Intimement lié aux enjeux de configuration des régions métropolitaines et eu égards à une certaine complexité et un enchevêtrement des compétences au niveau local, il est important de résigner la répartition des compétences en matière de transport pour mettre en avant les enjeux de gouvernance.

De fait, il n'existe pas d'autorité de planification et de gestion métropolitaine dans ce domaine alors que cette compétence est pourtant reconnue d'intérêt métropolitain. C'est donc l'Etat de Rio de Janeiro qui a pris à son compte cette compétence en l'absence d'avancée significative au niveau de la région métropolitaine (cf. intro). En 2003, la rédaction d'un Plan Directeur des Transports Urbains pour l'ensemble de la métropole donne cependant la sensation que progressivement la réflexion sur les améliorations à donner au système de transports, notamment dans la perspective des évènements mondiaux tels que la coupe du monde 2014 ou les Jeux Olympiques, progresse. De plus, alors qu'elle avait longtemps été évoquée par l'Etat de RJ, celui-ci a créé et mis en place d'une Agence Métropolitaine des Transports (AMTU) en 2007, qui doit regrouper les municipalités et l'Etat, ainsi que les partenaires, opérateurs, concessionnaires et autres

qui sont concernés par la problématique -transports- afin de mener à bien les études et la réflexion sur l'amélioration du réseau de transports au niveau métropolitain. Cette Agence n'en est encore qu'à ses prémisses mais peut devenir une instance de coordination intéressante.

Par ailleurs, le transport en bus, taxis, vans et combis est lui à la charge des municipalités, tout comme l'amélioration des réseaux routiers. Cependant, les autoroutes et voies expresses sont assignées à l'Etat voire à l'Union. Le transport ferroviaire, maritime/fluviale et le métro sont eux donnés en concession à des entreprises privées, le tout étant administré par le niveau étatique.

Un atout en vue de la récupération du port et du centre de Rio.

Depuis de nombreuses années, la récupération du centre de Rio s'invite sur les agendas et attire l'attention des politiques, académiques et professionnels de l'urbain mais aucun projet d'envergure suffisante et susceptible de revitaliser cet espace au cœur de la ville n'a réellement vu le jour. Cependant, l'Institut Pereira Passos réfléchit depuis plusieurs années à la revitalisation de la région portuaire et au traitement des friches qui s'y trouvent. Composée notamment par les *morros de Saude et Gamboa*, deux favelas qui « font peur », il s'agit néanmoins d'un point névralgique de la ville à valoriser. Le poids économique des activités portuaires, le succès des navettes maritimes et le rôle du centre de Rio comme cœur économique de la métropole donnent à cette zone toute son importance. Un *Plan de Revitalisation et Restructuration de la Zone Portuaire* est devenu la base de la réflexion sur les projets qui verront le jour, base sur laquelle s'est greffé un Plan Directeur de la Région Portuaire dont les composantes principales sont l'augmentation de la fonction résidentielle, la restructuration de la circulation routière, la récupération des espaces publics, la revitalisation économique, le développement d'activités génératrices de revenu et d'emploi pour la population locale et la révision de la législation urbanistique. L'implantation de la Cidade do Samba (Cité de la Samba) est un des projets de portée touristique qui entre dans cette logique.

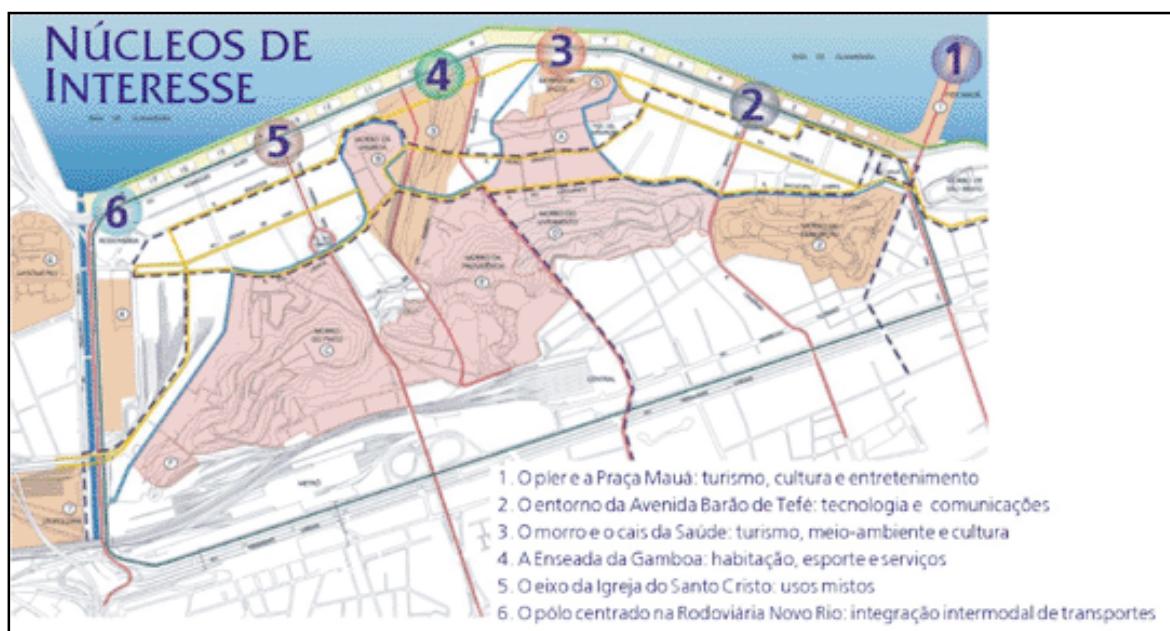


Figure 1: revitalisation du centre - <http://www.rio.rj.gov.br/ipp/>

De manière plus générale, la revitalisation du centre de la ville (Zone de planification n°1 de l'IPP) est au cœur du partenariat entre l'Atelier Parisien d'Urbanisme, qui a gagné le concours de l'Institut Pereira Passos, en s'associant avec l'Institut Brésilien d'Administration Municipale. Ils doivent proposer un Plan de Revitalisation capable de donner une perspective globale et une articulation forte à un ensemble de petits projets ou intuitions qui ont vu le jour dans cette zone. Il s'agit de donner une cohérence à ce centre et de proposer des solutions à ses principaux problèmes, en l'articulant aux autres zones urbaines qui l'entourent. Dans cette perspective, la liaison Rio-Niterói joue un rôle particulier dans cette réflexion. En effet, à quelques minutes à pied des grands immeubles de bureaux et des sièges d'entreprises installées au cœur de la ville, les navettes maritimes sont une solution avantageuse pour réduire un trafic routier étouffant et donner vie au front maritime carioca.

Conclusion :

Le système de navettes maritimes est une des options les plus intéressantes en matière de transports publics à Rio. Outre sa dimension très clairement inter-municipale et plus largement métropolitaine, ce système, géré par une entreprise privée, est comparable à d'autres expériences de transports fluviaux ou maritimes à Stockholm, Paris et ailleurs. Sans être à proprement parlé novateur, il a su se moderniser et répondre aux nouveaux défis qui se posent en matière de transports : la congestion et l'environnement. Utilisés par les professionnels pressés en semaine autant que par les promeneurs du dimanche, ce mode de transport a l'avantage de proposer une vue imprenable sur la ville et sur la Baie. Pion important sur l'échiquier économique et urbain de la métropole, le système de Catamarans pointe l'exigence d'une réflexion locale, adapté à un contexte géographique, historique, politique et économique propre à chaque ville et souligne une fois de plus qu'il est difficile de présenter des expériences sous l'angle de la gouvernance sans les remettre dans un contexte plus transversal, à même de montrer les liens entre les différents défis urbains.

Commentaires : Les apports spécifiques en termes de gouvernance urbaine

En essayant de présenter de manière assez large le système de navettes maritimes à Rio, cette fiche nous permet de mettre en lumière les résultats de la gouvernance à Rio. Certes, on peut noter des défaillances en termes de politiques globales de transport mais néanmoins souligner les espoirs que comporte ce système qui s'appuie sur le positionnement géographique central de la baie au cœur de la métropole et sur la modernisation d'un mode de transport qui a de beaux jours devant lui, compte tenu d'une demande croissante et des possibilités d'expansion à moindre coût (pas d'infrastructures). D'autres exemples à travers le monde montrent l'intérêt que représente le bateau comme moyen de transport urbain, notamment à Stockholm et de nombreuses villes côtières ou traversée par un fleuve peuvent s'inspirer de l'exemple de Rio. En se plaçant dans une perspective d'observation, il convient donc d'adopter une attitude critique mais certainement pas manichéiste. En effet, une conclusion trop hâtive sur les transports à Rio peut nous faire oublier les bons résultats qu'offrent les navettes et le transport maritime mis en concession, ces résultats étant partie prenante des processus de gouvernance, voire même premier dans un « jeu » où l'exigence

d'efficacité tend à primer. Cette dernière fiche vient donc clôturer notre réflexion sur la gouvernance urbaine par la mise en avant et l'analyse de résultats concrets, qui nous donne un bel exemple de réussite de la gouvernance urbaine à Rio.

Mots clés thématiques : Développement local, Efficience de l'action publique, Gestion des territoires, gouvernance urbaine, Municipalité, Partenariat Public/Privé, Participation des entreprises au développement local, Privatisation des services publics, Politique publique

Mots clés géographiques : Amérique du Sud, Brésil

Mots clés acteurs : Administration publique, Administration sectorielle, Entreprise, Etat Fédéral, Institution publique locale, Service Public

Bibliographie et liens Internet :

<http://www.ponte.com.br/concessionaria/home/>
<http://www.niteroi.rj.gov.br/>
<http://www.barcas-sa.com.br/>
<http://www2.petrobras.com.br/portal/frame.asp?pagina=/Petrobras/portugues/comperi.asp&area=apetrobras&lang=pt>
http://www.transportes.rj.gov.br/opcoes_transp.asp
http://www.transportes.rj.gov.br/amtua_apresenta.asp



Vue de la Baie da Guanabara depuis le Corcovado



Traversant la Baie, le pont Rio-Niteroi.

Annexe 1 : Carte du réseau de transport public à Rio

