

L'option téléphérique dans les favelas de Rio de Janeiro

Conflits d'intérêts entre méga-événements, tourisme et besoins locaux

Anne-Marie Broudehous, Ph.D. et Jean Legroux, M.A.

Volume 32, numéro 2, 2013

Tourisme et transport

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1036591ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1036591ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (imprimé)

1923-2705 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Broudehous, 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. *Téoros*, 32(2), 16–25. <https://doi.org/10.7202/1036591ar>

Résumé de l'article

Dans le contexte de la tenue de méga-événements sportifs comme stratégie de marketing urbain, cet article de géographie s'intéresse à la réalisation de nombreux projets d'infrastructures de transport et qui opposent les besoins de la ville touristique à ceux des habitants locaux. Il se penche sur le cas précis de la ville de Rio de Janeiro, hôte de la Coupe du Monde de la Fédération Internationale de Football Association (FIFA) en 2014 et qui se prépare à accueillir les Jeux Olympiques d'été de 2016. Notre cas s'intéresse plus particulièrement aux problématiques liées au développement de nouveaux modes de transport en commun au service de ces méga-événements. L'option téléphérique développée à Rio pour la mobilité des habitants des favelas est devenue un symbole du conflit entre la construction de la ville événementielle et touristique, et les besoins d'une population démunie. Basée sur des enquêtes de terrain conduites entre 2011 et 2014, l'étude de trois téléphériques récemment érigés à Rio (au Complexo do Alemão, au Morro da Providência et à Rocinha) révèle que loin de construire une vision intégrée du tourisme et du transport, cette solution participe au processus d'exclusion des habitants les plus vulnérables.

L'option téléphérique dans les favelas de Rio de Janeiro

Conflits d'intérêts entre méga-événements, tourisme et besoins locaux

Anne-Marie BROUDEHOUX, Ph.D.

Professeure

École de design, Université du Québec à Montréal (UQAM)

broudehoux.anne-marie@uqam.ca

Jean LEGROUX, M.A.

Doctorant en géographie, aménagement urbanisme

Observatório das Metrópoles – Laboratoire d'Economie des Transports

Université de Lyon 2 (France)

jeanlegroux@hotmail.fr

RÉSUMÉ : Dans le contexte de la tenue de méga-événements sportifs comme stratégie de marketing urbain, cet article de géographie s'intéresse à la réalisation de nombreux projets d'infrastructures de transport et qui opposent les besoins de la ville touristique à ceux des habitants locaux. Il se penche sur le cas précis de la ville de Rio de Janeiro, hôte de la Coupe du Monde de la Fédération Internationale de Football Association (FIFA) en 2014 et qui se prépare à accueillir les Jeux Olympiques d'été de 2016. Notre cas s'intéresse plus particulièrement aux problématiques liées au développement de nouveaux modes de transport en commun au service de ces méga-événements. L'option téléphérique développée à Rio pour la mobilité des habitants des favelas est devenue un symbole du conflit entre la construction de la ville événementielle et touristique, et les besoins d'une population démunie. Basée sur des enquêtes de terrain conduites entre 2011 et 2014, l'étude de trois téléphériques récemment érigés à Rio (au Complexo do Alemão, au Morro da Providência et à Rocinha) révèle que loin de construire une vision intégrée du tourisme et du transport, cette solution participe au processus d'exclusion des habitants les plus vulnérables.

Mots-clés : justice, méga-événement, transport, téléphérique, favelas.

En juin 2013, une manifestation contre la hausse des titres de transport en commun à São Paulo amorce un mouvement de contestation qui secouera le Brésil entier pendant de nombreuses semaines (Maricato *et al.*, 2013). Partout, on dénonce la situation désastreuse des services de transport public, de plus en plus inabordables, surpeuplés, inefficaces et dangereux (Vasconcellos, 2013). À Rio de Janeiro, où les plus importantes manifestations auront lieu, la question des frais de transport sera rapidement éclipsée par de nombreuses revendications sociétales, notamment face aux dépenses publiques jugées excessives pour la tenue de la Coupe du Monde de la FIFA de 2014 et des Jeux Olympiques de 2016. Au cœur des récriminations est la perception que des sommes destinées à l'amélioration des conditions de vie de la population pauvre ont été détournées pour financer des projets spectaculaires bénéficiant des investisseurs, et de firmes de génie-conseil, de construction et de transport proches du pouvoir (Maricato *et al.*, 2013).

Cette crise sociale démontre le lien étroit mais souvent problématique qui unit a) les stratégies de mise en image de

la ville pour la tenue de grands événements, au bénéfice du développement touristique et immobilier, b) et les grands projets d'infrastructure de transport qui, au moins dans le discours, desservent à la fois les populations locales et le projet de ville touristique.

Cet article s'intéresse aux contradictions potentielles entre objectifs de court terme, répondant aux besoins logistiques des événements, et de plus long terme, répondant aux besoins pressants de la masse populaire. Il repose sur l'hypothèse que les méga-événements sont instrumentalisés par des coalitions d'acteurs dans le domaine de l'ingénierie, de la construction, de l'immobilier et du tourisme, afin de refaçonner la ville pour servir leurs propres intérêts. Selon Ribeiro (2014) le cycle actuel de rénovation urbaine spectaculaire à Rio de Janeiro est lié à l'émergence d'une nouvelle coalition urbaine, composée des trois niveaux de gouvernements, bénéficiant d'un alignement idéologique historiquement inédit, d'acteurs privés issus de l'économie locale et nationale, des classes moyennes et aisées, ainsi que d'intérêts internationaux tels que les entités organisatrices d'événements sportifs (comme

la FIFA ou le CIO) et leurs sponsors. L'article cherche aussi à démontrer que, sous le couvert de programmes d'infrastructure au service des populations, ces investissements servent des projets à vocation touristique. En raison d'importants « coûts de renonciation », qui signifient que d'autres projets à caractère social ne pourront voir le jour, l'article suggère que ces investissements ciblés pourront avoir un effet délétère au long terme sur ces populations fragilisées.

Méthodologie

L'article repose sur trois études de cas qui s'intéressent à une problématique de transport liée au développement touristique et à la tenue de méga-événements sportifs à Rio de Janeiro: la construction d'un réseau de téléphériques donnant accès à certaines favelas localisées sur des sites escarpés. Il vise à comprendre les circonstances ayant entouré la construction de ces téléphériques, et à analyser les motifs derrière le choix d'un tel système de transport, qui apparaît à la fois coûteux et mal adapté aux besoins locaux.

L'article fait état de résultats préliminaires de recherches menées sur le terrain entre 2011 et 2014. Basée sur une cinquantaine d'entrevues semi-dirigées avec des dirigeants locaux, des spécialistes des transports et du tourisme, des responsables d'associations, des usagers des services publics et des résidents affectés par ces projets, l'étude tente de faire ressortir les enjeux principaux liés à l'implantation accélérée d'infrastructures de transport collectif en vue de la tenue d'événements sportifs d'envergure.

Les personnes rencontrées pour un entretien semi-directif ont été sélectionnées sur la base de leur connaissance de la problématique et de leur représentativité au sein du public affecté. Plusieurs leaders communautaires (présidents des associations d'habitants, de quartiers ou d'associations militant pour l'amélioration des conditions de vie dans la favela), des membres d'Organisations Non Gouvernementales (ONG) concernées par les secteurs affectés, et d'autres acteurs proches de la population ont été rencontrés. Des représentants de diverses organisations publiques, dont le sous-secrétaire municipal du transport, le superintendant de l'Agence Métropolitaine de Transport Urbain, le président du métro de Rio, le président de la Fédération des Entreprises de Transport de Passagers de l'État de Rio de Janeiro, ont été interrogés afin de mieux comprendre leurs positions et objectifs.

Les questions posées lors des entretiens étaient organisées selon les objectifs suivants : a) cibler l'interlocuteur et son degré d'implication et de connaissances sur l'implantation des projets de transport; b) vérifier l'existence ou l'absence de processus participatifs des citoyens dans les décisions relatives à l'implantation des projets; c) appréhender le niveau de satisfaction des usagers et les revendications concernant l'urgence d'autres priorités en termes d'infrastructures et de services urbains; d) vérifier l'existence de conflit entre les objectifs touristiques des téléphériques et les besoins des populations concernées. Le manque relatif de données officielles concernant les projets étudiés explique la stratégie analytique de cet article : la confrontation des discours et des données, et la recherche de points communs entre les divers projets.

Bien que nos recherches se soient concentrées dans les trois secteurs étudiés – les favelas de Rocinha, du Complexo do Alemão et de Providência – plusieurs autres communautés ont été visitées à multiples reprises au fil des ans, afin d'évaluer l'ampleur du développement touristique, dont Pavão-Pavãozinho, Cantagalo, Babilônia, Chapéu-Mangureira, Metrô-Mangureira, Complexo da Maré et Villa Autodromo. Ces visites répétées nous ont permis de mieux comprendre les phénomènes à l'œuvre, de les comparer et de généraliser les tendances. Un suivi systématique de la presse durant ces 4 années a également permis de compléter la collection de données, tout comme la participation à de nombreuses conférences, séminaires, et réunions communautaires portant sur l'un ou l'autre des projets de transport analysés ici. À part de nombreuses conférences scientifiques sur les impacts urbains de la tenue de méga-événements à Rio de Janeiro, nous avons participé au 13^e World Conference on Transport, en 2013, et au séminaire *As Cidades Somos Nós : Transbrasil* organisé par l'Institute for Transportation and Development Policy. Nous avons en outre assisté à plusieurs réunions et débats organisés par le club d'ingénierie de Rio de Janeiro et son Forum de Mobilité.

L'image urbaine et la construction accélérée de la ville événementielle

Dans un contexte mondial de compétition interurbaine, les stratégies de développement économique des villes sont de plus en plus axées sur la mise en marché du territoire, la mise en valeur des avantages concurrentiels et la construction d'une image de marque (Harvey, 1989). À la recherche de nouvelles sources de revenus et d'emploi, les grandes villes du monde rivalisent afin d'attirer les entreprises prospectives, les sièges sociaux des grandes multinationales, et de développer leur industrie touristique (Antier, 2005). Cette nouvelle réalité a forcé les villes à miser sur diverses tactiques de construction d'image et de marketing urbain afin d'assurer leur survie économique (Evans, 2003).

Cette stratégie – artificielle, voire éphémère selon Harvey (1989) – de distinction et de prestige repose de plus en plus sur la tenue de méga-événements sportifs fortement médiatisés, perçus par des coalitions d'acteurs politiques et économiques locaux comme une opportunité inégalable pour la ville de faire sa marque sur la scène internationale (Gold et Gold, 2008; Hiller, 2000). Ces grands événements ont ainsi été mis à profit par les villes à la recherche d'un avantage concurrentiel, à titre à la fois d'instruments de promotion et de catalyseurs de grands projets (Horne et Manzenreiter, 2006; Antier, 2005). Les méga-événements sont attractifs pour les villes, car ils stimulent la consommation locale et le tourisme tout en aidant les gouvernements locaux à redéfinir les projets prioritaires, à légitimer leur mise en œuvre et à obtenir du financement d'autres paliers de gouvernement pour leur réalisation (Smith, 2012). L'obtention du statut de ville hôte permet également aux villes d'entreprendre des activités de construction d'image avec des opportunités de financement privé, stimulé par la gloire d'être associé à la réalisation d'un événement de marque (Hiller, 2000).

Tableau 1 : Les principaux projets de transport collectif mis en œuvre à Rio de Janeiro

Projet	Descriptif	Coût (million de R\$)
Trains de banlieue	Rénovation des stations, du système de signalisation et des voies ferrées, extension de lignes, acquisition de nouveaux trains	2400
Méto	Modernisation de la ligne 1	438
	Modernisation de la ligne 2	384
	Construction de la ligne 4 (zone-sud Barra da Tijuca)	7000
Service rapide par bus (Bus rapid transit – BRT)	Transbrasil	1300
	Transcarioca	1500
	Transoeste	1001
	Transolímpica	1600
Train léger sur rail (VLT)	VLT Porto Maravilha	1500
Téléphérique	Complexo de Alemão	210
	Morro da Providência	75
	Rocinha	700
	Total	18 108

Source : GFB (2013a) et GFB (2013b).

Le sentiment d'urgence généré par le délai serré associé à la réalisation de méga-événements facilite la réalisation de grands projets et accélère leur implantation dans un cadre ne permettant pas leur examen détaillé par la population et les défenseurs des droits civiques. Il légitime en outre l'imposition d'un « état d'exception » (Agamben, 2005) dans le processus de transformation urbaine, permettant des exemptions d'impôts, le contournement des cadres réglementaires, et l'adoption de mesures exceptionnelles, souvent au service d'intérêts privés proches du pouvoir (Vainer, 2010). Les méga-événements sont ainsi devenus l'occasion d'entreprendre d'importants travaux de reconfiguration urbaine accélérée qui, toutefois, ne laissent pas forcément d'héritage pertinent pour la ville, et lui laissent souvent des infrastructures mal adaptées aux besoins locaux, en plus d'un fort taux d'endettement (Pillay et Bass, 2008).

Dans ce contexte, la problématique des projets d'infrastructures de transport est particulièrement probante. La mobilité est devenue un facteur de poids en termes d'attractivité urbaine, et les grands projets d'infrastructures de transport comme les aéroports, les voies réservées et les systèmes de transport en commun font aujourd'hui systématiquement partie des exigences posées par la FIFA ou le Comité Olympique International lors du dépôt des dossiers de candidature pour l'obtention du titre de ville hôte (Kassen-Noor, 2013). Le développement de réseaux de transport représente aujourd'hui une proportion importante des dépenses publiques liées aux méga-événements. Dans le cas de Rio de Janeiro, le secteur de la mobilité concentre 51% du total des investissements pour la Coupe du Monde et 57% du total pour les Jeux Olympiques (GFB, 2013a; GFB, 2013b). Ces investissements peuvent aussi

avoir un impact direct et à long terme sur le développement urbain et sur la valorisation du territoire (Bérion *et al.*, 2007). Développé afin de répondre aux besoins spécifiques à court terme d'un événement ponctuel et ciblé, le réseau ne coïncide toutefois pas nécessairement avec les besoins en mobilité de la ville post-événementielle. Ces importants investissements publics hypothèquent aussi les ressources pour les années à venir, retardant ainsi la réalisation de projets prioritaires. Dans les pays en émergence, cette monopolisation de fonds publics peut avoir des conséquences désastreuses pour les membres les plus vulnérables de la population (Pillay et Bass, 2008).

Méga-événements et infrastructures de transport à Rio de Janeiro

Le plan stratégique de développement de Rio de Janeiro, ratifié à la fin de 1995, a adopté une stratégie d'accueil événementielle visant à rétablir le tourisme comme vocation « naturelle » de la ville et à insérer Rio dans le circuit mondial des méga-événements sportifs, pour lui offrir une nouvelle visibilité et redorer son image (Acioly, 2001). Après deux tentatives infructueuses pour obtenir les Jeux Olympiques (JO) de 2004 et de 2012, et aidée par le succès des Jeux Panaméricains de 2007, Rio a finalement obtenu, en octobre 2009, le titre de ville hôte des JO de 2016. Rio de Janeiro est également l'une des douze villes brésiliennes qui ont hébergé la Coupe du Monde de la FIFA en 2014. La ville a aussi accueilli les Jeux militaires de 2011, le Sommet pour l'environnement Rio+20 en 2012, la Coupe des Confédérations de 2013 et les Journée Mondiales de la Jeunesse (MJJ) en 2013, avec la venue du pape François 1^{er}.

Tableau 2 : Familles expropriées ou menacées de l'être par des projets d'infrastructures

Projet	Nombre de familles expropriées	Nombre de familles menacées	Total de familles
BRT	1203	4028	5231
Porto Maravilha*	605	1142	1747
Stades **	626	746	1372
Total	2434	5916	8350

Source : CPCMC (2013).

Notes : * Inclut les 832 familles touchées par l'implantation du téléphérique de Providência. ** Cet estimé comprend l'agrandissement du Sambodromo, la création d'un stationnement aux abords du stade Maracanã et la construction d'une nouvelle voie d'accès au stade João Havelange.

Dans cette consolidation de la « destinée touristique » de la ville, la question du transport est primordiale. La mobilité urbaine fut d'ailleurs un enjeu décisif dans la victoire de la candidature de Rio aux JO, les autorités locales ayant fait la promesse d'une restructuration de l'offre locale de transport, qui répondait mal aux besoins de mobilité de la métropole (Beyer, 2011). Grâce à l'accueil des méga-événements et à un alignement historique entre les trois niveaux de gouvernement (fédéral, État de Rio, municipal), la ville de Rio reçoit de lourds investissements qui transformeront radicalement son espace urbain avec de nombreux projets de transport. D'autres infrastructures liées au tourisme, comme la réforme des aéroports et l'amélioration de l'accessibilité aux sites touristiques, reçoivent des investissements importants également. Le tableau 1 résume les principaux projets de transports collectifs mis en œuvre à Rio de Janeiro dans ce contexte de préparation aux méga-événements.

Selon le discours officiel, cette « révolution des transports » répondrait à la fois aux besoins logistiques liés aux grands événements et aux besoins des habitants qui souffrent des effets de la « crise de la mobilité » locale (Legroux, 2013). Celle-ci se manifeste par une augmentation du temps de transport, un trafic routier de plus en plus congestionné et des conditions de confort toujours plus pénibles. De 1999 à 2005, le transport collectif a reculé de 29% en termes de fréquentation (en nombre de voyages) tandis que la part des passagers transportés par métro ou train représente aujourd'hui moins de 5% des voyages effectués (Rio de Janeiro, 2003). À cette insuffisance structurelle de services ferroviaires, se traduisant par un système de transport par bus dominant dont l'offre est mal répartie sur le territoire, ajoutons que la flotte automobile carioca a augmenté de 73% entre 2001 et 2012 (Observatório das Metrôpoles, 2013).

Une série d'événements d'envergure tenus à Rio de Janeiro avant la Coupe du Monde et les JO ont permis de tester la capacité de gestion de transport, de mettre en lumière les faiblesses du système et de développer des solutions temporaires dans une « planification d'urgence ». La politique de mobilité mise en place pendant ces événements a fait ressortir la contradiction entre les besoins touristiques et les besoins des résidents de la métropole, en priorisant largement l'événementiel et en exigeant de nombreux sacrifices des habitants. La plupart des grands événements (Rio+20, Coupe des

Confédérations et MJJ) ont provoqué le décret de plusieurs jours fériés pour soulager l'intense trafic routier quotidien et offrir une meilleure mobilité aux visiteurs. Pendant la Coupe des Confédérations, de nombreux autobus du réseau de transport en commun ont été réquisitionnés et convertis en navettes entre les centres d'hébergement, les points d'entrée de la ville et les stades. Durant les MJJ, grand test logistique avant la Coupe du Monde 2014, certains moyens de transport comme le métro ont été réservés au seul usage des pèlerins à certains horaires. En parallèle, de nombreuses voies routières ont été désignées à l'usage exclusif des participants à l'événement, pénalisant ainsi la population carioca. En outre, l'implantation de nouvelles infrastructures de transport, dont les quatre lignes de BRT qui structurent le nouveau réseau de transport collectif, l'élargissement des voies routières ainsi que la construction de téléphériques dans les favelas, ont aussi nécessité l'évincement de familles à bas revenus, relogées en périphérie lointaine (Tableau 2).

Le tourisme des favelas

Depuis plusieurs années, une véritable industrie touristique se développe dans les favelas de Rio de Janeiro. Le tourisme des favelas remonte à 1992, alors que des délégués internationaux au Sommet des Nations Unies sur l'environnement auraient demandé à visiter Rocinha, réputée être, à l'époque, le plus grand bidonville d'Amérique latine. Bien que le phénomène se soit développé au fil des ans, avec la multiplication des tours guidés en jeep, en minibus ou à moto, ce n'est que depuis 2010 que le tourisme des favelas connaît une véritable explosion, en grande partie liée aux programmes de pacification. Suite à l'obtention du statut de ville hôte des deux plus grands événements sportifs du monde en 2009, un important programme de démilitarisation du trafic de drogue, avec l'occupation permanente de secteurs ciblés par une force policière « spécialisée », a été instauré à Rio. Fin 2014, plus de 36 favelas avaient été « pacifiées », la plupart situées dans les secteurs touristiques de la ville, près des plages et des attractions renommées (Freeman, 2012).

Attirés par un mélange d'exotisme, de voyeurisme, et de conquête de nouveaux territoires, et motivés par la quête d'une expérience authentique de la pauvreté urbaine, les touristes ont gravi les chemins escarpés de ces quartiers illégaux, récompensés par des vues souvent imprenables sur la ville

Tableau 3 : Comparaison des projets de téléphériques à Rio de Janeiro

Téléphérique	Localisation	Coût	Longueur/ 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 Maravilhã)	R\$ 75 millions	0,721 km	Inauguré le 2 juillet 2014
Rocinha	Zone sud de Rio (proche des plages d'Ipanema et Leblon)	R\$ 700 millions	2,5 km	Phase de projet

Source : SETRANS (2011), Louças (2013) et Rocinha (2013).

(Freire-Medeiros, 2009; 2012). Malgré une certaine ambivalence envers ces pratiques au sein de la population locale, l'industrie touristique carioca, en perpétuelle quête d'expansion et de diversification, a graduellement multiplié les visites organisées dans les favelas. Selon les agences de tourisme, les visites des favelas seraient devenues, en 2013, un attrait touristique incontournable et l'une des options touristiques les plus en demande à Rio, attirant près de 40 000 visiteurs chaque année (Rodrigues, 2014).

Notre enquête, conduite entre 2011 et 2014 auprès des résidents d'une dizaine de favelas où l'industrie touristique est en développement, révèle que la population locale ne voit pas nécessairement d'un œil négatif l'intérêt touristique qu'on lui porte. Certains y voient une source potentielle de revenus, alors que pour d'autres, il s'agit d'une occasion inespérée de déstigmatiser la favela et de démystifier l'image de violence qui lui est souvent associée. Selon les leaders locaux, les initiatives touristiques locales favorisent l'entrepreneuriat, le développement communautaire et la fierté civique.

Des résidents interrogés reconnaissent le potentiel économique offert par le développement touristique, mais tous ne sont pas unanimement convaincus par ces initiatives. Plusieurs nous ont confié se sentir offensés par l'attitude des visiteurs qui entrent dans la favela comme dans un jardin zoologique et photographient ses résidents sans leur consentement. Ils y voient un manque de respect, une violation de leur intimité et une atteinte à leur dignité, réagissant parfois mal lorsque les touristes restent à l'intérieur d'un bus climatisé pour la durée de la visite, sans oser mettre le pied dans la favela. Beaucoup préfèrent qu'un guide issu de la favela accompagne de petits groupes de visiteurs à pied, afin de mitiger la relation inégale et asymétrique qui s'installe souvent entre le touriste et l'objet de son regard. Ces visites organisées par la communauté permettent d'en contrôler le nombre de visiteurs, les lieux et les horaires, protégeant ainsi la population contre ce que plusieurs perçoivent comme une forme d'invasion. Elles permettent aussi d'encourager l'achat local, de limiter les photographies et de préserver le respect de la vie privée. Les résidents préfèrent ainsi contrôler ce qui se dit au sujet de la favela plutôt que de laisser les guides touristiques en peindre une version sensationnaliste. Ils veulent en outre éviter que la contemplation de leur propre misère ne soit vendue comme une forme de divertissement (Broudehoux, 2011; Freire-Medeiros, 2012).

La solution téléphérique dans les favelas de Rio de Janeiro

C'est dans ce contexte marqué par la tenue de méga-événements, la crise de la mobilité et le développement du potentiel touristique de la favela que la « solution téléphérique » s'est développée à Rio de Janeiro. Trois projets de « transport de masse par câble », fortement inspirés par le Metrocable mis en place à Medellín en Colombie, ville devenue modèle pour les urbanistes latino-américains, ont ainsi été réalisés au cours des dernières années afin de relier ces communautés au réseau de transport en commun (tableau 3). L'implantation des téléphériques du Complexo de Alemão, du Morro da Providência et de Rocinha seront discutés en détail ci-dessous.

Complexo do Alemão

Le premier téléphérique construit à Rio est celui du Complexo do Alemão, vaste complexe de dix-neuf favelas situé dans la zone nord de Rio de Janeiro et qui compte entre 80 000 et 120 000 habitants (IBGE, 2012). Inauguré le 7 juillet 2011, ce premier système de téléphérique du Brésil a coûté 210 millions R\$ (84 millions US\$), et a été financé par la première phase du programme fédéral d'accélération du développement (PAC-1), qui vise, entre autres, au développement social et à la provision d'infrastructures de base dans les quartiers défavorisés (Setrans, 2011). Outre la première station de Bonsucesso, située à la base du complexe et reliée au système de trains de banlieue, le réseau téléphérique de 3,5 kilomètres relie cinq autres stations situées sur autant de sommets: Adeus, Baiana, Alemão, Itacaré et Palmeiras (Rio de Janeiro, 2012).

Dès sa première année d'opération, le système souffre d'un manque chronique d'achalandage. En effet, il n'atteindra jamais ses objectifs de fréquentation de 30 000 passagers par jour, transportant en moyenne moins d'un quart de cet objectif initial (Rio de Janeiro 2012). Selon nos calculs, au plus 10% de la population locale utiliserait le téléphérique sur une base régulière. Selon un quotidien local, une forte proportion des usagers seraient des touristes, venus profiter des vues spectaculaires offertes par le téléphérique, soit 30% en semaine et 60% la fin de semaine (TV Folha, 2013).

Notre enquête de terrain conduite à Alemão en 2012 et en 2013 a permis d'identifier plusieurs facteurs expliquant le faible usage du téléphérique. Le système souffre d'un manque d'accessibilité au sein des communautés desservies, notamment en raison de la localisation des stations au sommet des

collines. Les résidents des vallons doivent parfois gravir des centaines de marches pour arriver à une station. Plusieurs, incluant les gens âgés, s'inquiètent pour la sécurité du système. Ils ont peur de voyager « pendus à des fils » (illustration 1) et, lorsqu'il vente, le système doit s'arrêter par mesure de sécurité. Une grande majorité préfère donc continuer à utiliser les mototaxis ou les vans privés pour leurs déplacements, ces derniers apparaissant plus adaptés au transport de courses, de poussettes ou d'autres objets plus encombrants.

Nombreux sont ceux qui déplorent que le *plano inclinado* (funiculaire), largement vanté dans les communautés où il a été implanté (Pavão-Pavãozinho et Santa Marta, par exemple) ait été écarté comme option de transport (Ribeiro, 2013). Selon des membres de la communauté, ce système, moins coûteux, apparaît aussi plus pratique, car il permet le transport de charges comme les matériaux de construction et les déchets domestiques, ainsi que celui d'urgences médicales, ce que le téléphérique exclut. Cependant, un tel système, avec un tracé linéaire rigide et ne pouvant couvrir qu'une distance limitée, aurait été peu approprié à la réalité topographique du Complexo do Alemão et aurait lui aussi nécessité de nombreux évincements. Les commentaires des usagers reflètent néanmoins une profonde insatisfaction face au système mis en place, jugé à la fois extravagant et peu adapté à leurs besoins. Plusieurs soutiennent que la localisation du système, la qualité de son design et la présence d'une signalétique trilingue (portugais, anglais et espagnol) confirment l'hypothèse voulant que le projet ait été conçu pour des fins touristiques. Un résident désabusé pose la question en ces termes : « Vous pensez vraiment qu'ils auraient construit un aussi beau téléphérique s'il nous avait été destiné ? » La hausse de 1 à 5 R\$ du prix du titre de transport pour les non-résidents quelques mois après son implantation est perçue comme une preuve supplémentaire soutenant cette hypothèse.

Selon Alan Brum Pinheiro, (2013, communications personnelles), représentant de l'*Institut Raízes em Movimento* les stations du téléphérique auraient été conçues dans une optique de sécurité publique et pas de transport public de masse. Il soutient que la localisation des unités de police pacificatrice (UPP) dans chacune des stations, donc éminemment visibles à partir du téléphérique, répondrait à une logique de construction d'image. Cette forte visibilité de la présence de l'État dans le territoire contribuerait à rehausser la « perception » de sécurité ressentie par les visiteurs, élément désormais essentiel de la politique locale de sécurité publique, qui n'est pas sans lien avec la tenue de méga-événements (Fussey *et al.*, 2011). D'autres interventions liées au téléphérique semblent également avoir été motivées par des motifs d'attractivité touristique et visent à modifier l'image de ce complexe de favelas, longtemps reconnu pour être un haut lieu de violence et de criminalité. Le réaménagement de la Praça do Terço, au cœur du complexe, avec l'érection d'une bibliothèque et d'un cinéma, est ainsi perçu comme une intervention cosmétique, servant de vitrine pour les investissements publics dans les quartiers pauvres de la ville.

En général, les résidents ressentent une profonde insatisfaction face aux importants « coûts de renonciation » associés à la construction du téléphérique, c'est-à-dire au grand



ILLUSTRATION 1 : Le téléphérique surplombant le complexo du Alemão (photo : Anne-Marie Broudehoux).

nombre d'autres projets qui n'ont pu être réalisés en raison de l'ampleur des ressources investies dans ce seul projet. En effet, de nombreux travaux d'urbanisme prévus au complexe dans le cadre du PAC-1 sont restés sur papier. L'ouverture de nouvelles voies carrossables ainsi que la construction d'une structure viaire intégrée et d'un réseau d'escaliers bétonnés avec impasses pavées n'ont pas vu le jour. D'autres travaux, dont un important plan d'assainissement avec la construction d'un vaste réseau collecteur d'égouts, sont également restés en plan (Brum Pinheiro, 2013, communications personnelles).

Le mécontentement populaire face au projet est lié, en grande partie, au manque de consultation publique dont il a fait l'objet. Le dialogue s'est fait exclusivement avec les associations de résidents, qui ne représentent pas nécessairement les intérêts de la communauté, mais qui, selon Brum Pinheiro, seraient devenues des bras de l'État dans la favela. Toutes les décisions relatives aux projets du PAC-1 au Alemão auraient ainsi été prises en réunions privées avec les représentants de chacune des favelas du complexe et les agents du gouvernement.

Les résidents voient la construction du téléphérique comme une réponse à la demande touristique d'un accès aisé, sécuritaire et spectaculaire à ces collines jadis interdites. Le téléphérique est également critiqué, car il promeut une approche plus autonome du tourisme dans les favelas. En permettant aux touristes de visiter la favela du haut des airs, sans jamais avoir à y poser le pied, le téléphérique ne favorise pas l'achat local, limite le contact avec la population, et renforce la dimension voyeuriste de cette forme de tourisme. De plus, la présence du téléphérique rend difficile la prise en charge des touristes par un guide issu de la communauté. Toutefois, pour les autorités locales, les objectifs d'attractivité urbaine et touristique ne sont pas incompatibles avec le développement local et l'amélioration des conditions de vie. Selon le gouvernement de l'État de Rio de Janeiro, le téléphérique du Alemão serait « devenu une référence touristique et logistique de la ville, contribuant

à l'insertion et à la transformation sociale» (Governo do Rio de Janeiro, non daté, traduction libre des auteurs).

Plusieurs résidents interrogés s'offusquent de l'imposition de tels projets spectaculaires, qui leur apparaissent non prioritaires par leur incapacité à répondre aux besoins les plus pressants de la population, en termes d'assainissement, d'éducation et de santé publique. Ces trois priorités, sans cesse répétées par nos informateurs, sont devenues de véritables mantras lors des manifestations de juin 2013. Nombre de gens interrogés soulignent l'absurdité d'utiliser des fonds publics destinés à l'amélioration des conditions de vie des plus démunis afin de construire des projets photogéniques liés à la tenue de méga-événements. Selon eux, il s'agit d'un véritable détournement de fonds, illégal et obscène, alors que de nombreux enfants continuent à mourir de la diarrhée, en raison de conditions sanitaires inadéquates.

Morro da Providência

Le second téléphérique implanté dans les favelas cariocas est celui du Morro da Providência, une favela emblématique située près du centre-ville, dans la zone portuaire de Rio de Janeiro. Financée avec les fonds du programme d'habitation populaire *Morar carioca*, provenant des trois paliers de gouvernement (municipal, fédéral et d'État), cette ligne de 721 mètres a coûté 75 millions R\$ (30 millions US\$) (Louzas 2013). Le téléphérique relie Providência à l'importante gare ferroviaire Central do Brasil, plaque tournante du transport métropolitain, et à la Cidade do Samba, un complexe touristique comprenant des salles de fête et les ateliers de fabrication des chars allégoriques du Carnaval.

Le choix de Providência pour l'implantation de ce second téléphérique s'explique en partie par l'importance visuelle et symbolique du site, sur une colline surplombant le vieux port de Rio, et par son potentiel de développement touristique. Établie en 1897, Providência est la première favela de la ville de Rio de Janeiro et la plus ancienne du Brésil. Située en plein cœur du Porto Maravilha, un vaste projet spéculatif de revitalisation de la zone portuaire entrepris dans le cadre de la transformation préolympique de Rio, la favela, qui fut longtemps dominée par un violent trafic de drogue, présente un risque évident pour la valorisation immobilière du secteur et sa transformation en pôle récréotouristique (Sanchez et Broudehoux, 2013).

La construction du téléphérique s'inscrit donc dans un projet de requalification de cette favela, avec l'adoption d'une série de mesures mises en place afin de neutraliser son image négative, d'atténuer sa visibilité et de diminuer son emprise territoriale. La favela sera ainsi transformée en attraction touristique, avec la création à son sommet d'un musée à ciel ouvert et la construction d'infrastructures touristiques permettant aux visiteurs de profiter de vues imprenables sur la ville et la zone portuaire (Sanchez et Broudehoux, 2013).

Cette transformation s'est amorcée en 2010 par l'occupation militaire du site et l'instauration d'une présence policière permanente (Freeman, 2012). La conquête violente du territoire par les troupes armées s'est accompagnée de l'ouverture de voies d'accès, facilitant la pénétration de l'État dans le territoire, justifiant la démolition d'habitations précaires et

l'évincement de près de 1600 des 4832 familles qui peuplent Providência. Les évincés seront relogés en majorité dans la périphérie urbaine, loin du port, de leur lieu de travail, de leurs écoles et d'autres services essentiels, aux frais du programme d'habitation municipale *Morar Carioca*. D'autres seront vraisemblablement victimes de la gentrification résultant de la requalification du secteur. À elle seule, la construction du téléphérique nécessitera d'importants réaménagements et l'évincement de 800 familles. La station du téléphérique, érigée sur le site de la Praça Américo Blum, a oblitéré un important espace public, qui servait à la fois de terrain de jeu, de lieu de socialisation, de fête et de rassemblement pour la communauté (Sanchez et Broudehoux, 2013).

Initialement ravis de l'activité économique que le Porto Maravilha allait générer dans le secteur, les habitants les plus paupérisés de la zone (les expropriés ou ceux qui n'auront pas les moyens de rester avec la valorisation en cours) ont vite compris qu'ils seraient les victimes plutôt que les bénéficiaires de ce grand projet urbain. Les interviewés dénoncent la violence du processus de transformation, opaque et autoritaire, et, marqué d'une totale absence de consultation, considéré comme un manque de respect pour leur communauté. Un fort mouvement d'opposition à la construction du téléphérique s'est ainsi constitué. Ses militants redoutent la conversion de leur quartier en parc d'attraction, avec la marchandisation touristique de la favela, réduite à un produit de consommation. Rosiette, jadis chef de file du mouvement d'opposition, interviewée en 2012, parle de véritable invasion. Après l'occupation du territoire par les trafiquants de drogue, puis par la police pacificatrice, les résidents subiraient ainsi un troisième envahissement : celui des touristes. Les plus critiques voient la pacification et le développement touristique qu'elle facilite comme un double processus de « civilisation » qui cherche, d'un côté, à apprivoiser, à régulariser et à contrôler la favela, et de l'autre, à la rendre attrayante, accessible et sécuritaire pour les investisseurs et visiteurs étrangers (Freeman, 2012).

Pourtant prêt depuis 2013, le téléphérique ne sera inauguré que le 2 juillet 2014 (en raison de controverses et de poursuites contre l'État concernant la réalisation et les conditions d'exploitation du système) durant la Coupe du Monde lors d'une opération médiatique de grande ampleur. La mairie de Rio de Janeiro centre son discours sur l'usager et le caractère social du système : « l'inauguration de ce moyen de transport améliorera la qualité de vie des habitants qui ont actuellement des difficultés à gravir la colline jusqu'à leur maison » (Rio Prefeitura, 2013, traduction libre des auteurs).

Rocinha

Un troisième projet de téléphérique amorcé en 2013 à Rio de Janeiro est situé à Rocinha, longtemps réputée être la plus grande favela du Brésil. Ce téléphérique sera financé par la seconde phase du programme fédéral d'accélération du développement (PAC-2), au coût de 700 millions R\$ (281 millions US\$), et provoquera l'expropriation de 1800 familles (ROCINHA, 2013).

Il est essentiel de souligner le rôle important de Rocinha, une des favelas les plus visitées d'Amérique latine, dans l'industrie touristique de Rio de Janeiro (Rodrigues, 2014). Parcourue

depuis plus de 22 ans par les touristes, elle figure depuis 2006 sur la liste des attractions touristiques officielles de la ville. Près de 10 compagnies de tourisme privées y amènent de nombreux visiteurs chaque jour (Freire-Medeiros, 2009).

Le projet de téléphérique a été entrepris dans un climat de méfiance, suite aux désillusions de la population face à la réalisation de la première phase du programme (PAC-1) à Rocinha, qui avait largement ignoré les requêtes de la population. Bien que l'accès à l'eau potable et à un service d'assainissement ait été identifié comme un besoin prioritaire 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 égot 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 le 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.

C'est dans ce climat de méfiance envers les pouvoirs publics et de grogne populaire face aux promesses non tenues du PAC-1 que le projet du téléphérique à Rocinha a été lancé. Le manque de transparence et de consultation publique, ainsi que l'absence la plus totale de référence au projet de téléphérique lors des assemblées publiques où ont été élaborées les grandes lignes du PAC-2, ont révolté la population et les associations, alors que la majorité des résidents ont appris l'existence du projet par le biais des journaux. Lorsque l'idée du téléphérique est officiellement présentée en 2011, un groupe de travail de 28 membres de la communauté vote à l'unanimité contre le projet, prétextant un usage abusif de fonds fédéraux qui devaient plutôt servir à l'amélioration des conditions de vie des habitants. Le cynisme atteindra son paroxysme lorsqu'il sera révélé que plus de 50% des investissements du PAC-2 seraient destinés à la construction d'un téléphérique. Le projet est alors renommé « telefante » par la population, tournant ainsi en dérision ce futur éléphant blanc (illustration 2).

La pertinence du projet comme solution de transport est largement mise en doute par les critiques, qui y voient un projet coûteux, cher à entretenir, qui dessert très mal les besoins de leur communauté. Rocinha étant déjà dotée de nombreuses routes asphaltées, on s'explique mal le besoin de recourir à un tel mode de transport, généralement utilisé pour les sites difficiles d'accès. On reproche au téléphérique d'être peu pratique pour les personnes à mobilité réduite, tant les personnes âgées que les handicapés physiques, et on déplore que le téléphérique ne puisse être utilisé pour le transport de matériaux ou de déchets. Luiz Carlos Toledo, l'architecte



ILLUSTRATION 2 : Un militant, Martins de Oliveira, affiche les *Raisons de refuser le telefante* lors de la campagne hebdomadaire de tractage contre le téléphérique. En arrière-plan : la passerelle de l'architecte Oscar Niemeyer menant au complexe sportif (photo : Guilherme Chalita).

ayant élaboré le plan original du PAC-1 à Rocinha, soutient dans une entrevue accordée en 2013 qu'un funiculaire aurait pu être construit au dixième du prix du téléphérique et aurait coûté beaucoup moins cher en manutention. De plus, le funiculaire ne constituerait pas une menace pour le commerce local, comme c'est le cas pour le téléphérique, qui ne propose que quelques arrêts sur la longueur de son parcours, et empêche l'accès à certains secteurs de la communauté.

Après des mois de tentatives d'échanges sans issue avec la municipalité, les résidents de Rocinha sont finalement descendus dans la rue en juin 2013, lors des grandes manifestations qui ont secoué le Brésil entier, afin de dénoncer ce projet pharaonique, clairement destiné à servir les besoins touristiques et de construction d'image de la ville, à l'approche des méga-événements de 2014 et de 2016.

Conclusion

Nos premières investigations nous ont permis de dresser le portrait de l'option téléphérique récemment adoptée dans les favelas de Rio de Janeiro et de confirmer le caractère polémique de ces investissements. Dans chacun des cas, l'implantation du projet de téléphérique a été marquée par un total manque de transparence dans le processus décisionnel et par l'imposition de politiques d'urbanisation en décalage avec les préoccupations et désirs des habitants, résultant en un système de transport mal adapté aux besoins des communautés desservies. L'absence de concordance entre les demandes locales et la solution offerte par les dirigeants politiques suggère que le pouvoir public a soit mal évalué ou sciemment ignoré les besoins primaires des résidents et renforce le sentiment d'exclusion des résidents des favelas, réaffirmant leur statut de citoyens de seconde classe au sein de la société brésilienne.

Les trois études de cas soutiennent l'hypothèse que le téléphérique constituerait une récupération de projets sociaux au bénéfice de l'entreprise privée (touristique, immobilière et commerciale) et un détournement de fonds publics destinés

à l'amélioration des conditions de vie des plus démunis pour fins de développement touristique. En effet, il est clair que ces projets témoignent d'un certain degré d'appropriation de programmes à vocation sociale pour la construction de la ville touristique. Outre les trois téléphériques financés par les programmes fédéraux d'accélération de la croissance (PAC 1 et 2) destinés à améliorer les conditions de vie dans les zones urbaines défavorisées, une bonne partie des gens expropriés par l'implantation de projets liés aux méga-événements sont relogés en périphérie lointaine à travers le programme fédéral d'accès au logement *Minha Casa Minha vida* ou le programme municipal *Morar Carioca*.

Notre article démontre que l'étude de la « solution téléphérique », adoptée pour certaines favelas cariocas, est symptomatique des contradictions qui ont marqué la trajectoire touristique de la ville, qui tente de consolider son destin de ville attractive. Bien que ne faisant pas partie des dépenses officielles liées à la tenue des méga-événements, les programmes d'infrastructures de transport comme le téléphérique font clairement partie du projet de ville touristique élaboré par Rio de Janeiro, qui viserait à tirer profit du nouveau potentiel offert par la favela. Toutefois, le choix de ce mode de mobilité aura un impact sur le développement touristique de la favela, en privant la population locale d'une opportunité de contrôler elle-même cette industrie sur son territoire. Le téléphérique devient ainsi un instrument dans la marchandisation du « produit favela » et dans sa consommation comme objet de contemplation visuelle.

L'article démontre en outre le rôle de la considération d'image et de marketing dans la prise de décision au sujet de grands projets d'infrastructure urbaine et leur impact sur les populations précaires. Le contexte d'urgence généré par la tenue prochaine de méga-événements explique les conditions dans lesquelles de nombreux projets ont été adoptés, de façon accélérée et sans processus consultatif. Dans les favelas étudiées, plusieurs investissements de transport semblent avoir été motivés, du moins en partie, par les préoccupations d'acteurs privés dans les domaines de l'immobilier, de l'ingénierie et du tourisme. Ils viseraient à adoucir l'image de la favela dans le paysage carioca et à réduire son emprise territoriale, qui générerait le développement immobilier, limiterait son expansion et ferait obstacle à sa valorisation. Les démolitions souvent disproportionnées provoquées par plusieurs projets, causant la relocalisation d'une importante partie de la population qu'ils sont sensés desservir, seraient liées à ces préoccupations visuelles. Ces infrastructures modernes feraient ainsi partie d'une politique d'esthétisation du paysage urbain et d'une stratégie de construction d'image de marque pour la ville. En réduisant l'impact visuel de la favela, cette stratégie projetterait une image rassurante de contrôle, de modernité et de présence de l'État dans ces quartiers longtemps livrés à eux-mêmes et perçus comme dangereux. En construisant de telles infrastructures spectaculaires, l'État brésilien contrerait aussi l'image de la favela comme territoire négligé et abandonné, témoin des grandes carences égalitaires de la société brésilienne, tout en mettant à profit du même coup le potentiel touristique de ce territoire pour améliorer le pouvoir attractif de la ville.

À l'approche des Jeux Olympiques de 2016, l'intensification des projets d'infrastructure risque d'attiser toujours plus la grogne populaire. En octobre 2013, les associations de résidents de Rocinha et du Complexo do Alemão ont annoncé leur intention de faire un procès à l'État face à la construction des téléphériques (Freitas, 2013). C'est avec le concours de la Commission des droits de l'homme de l'assemblée législative de Rio de Janeiro que des représentants de deux des plus importantes favelas de la ville ont intenté une poursuite judiciaire contre le gouvernement de l'État de Rio de Janeiro. À Rocinha, les manquements associés à l'implantation du programme d'accélération du développement (PAC-1) seraient au cœur du litige. Au Complexo do Alemão, les plaignants soutiennent que l'État n'a pas respecté la loi fédérale numéro 10.257, qui stipule que la population doit être consultée dans la prise de décision pour des interventions gouvernementales d'envergure. Il est trop tôt pour connaître l'issue de cette poursuite, mais il est clair que sans que d'importantes mesures soient prises pour répondre aux demandes des populations concernées, les événements de juin 2013 risquent de se reproduire et de compromettre l'image de marque de la ville, image si chèrement construite pour ces méga-événements. ■

Références

- ACIOLY, Claudio (2001) « Reviewing Urban Revitalisation Strategies in Rio de Janeiro: From Urban Project to Urban Management Approaches », *Geoforum*, vol. 32, n° 4, p. 501-530.
- AGAMBEN, Giorgio (2005) *State of Exception*, Chicago: University of Chicago Press. 104 p.
- ANTIER, Gilles (2005) *Les stratégies des grandes métropoles : enjeux, pouvoirs et aménagement*, Paris : Armand Collin. 253 p.
- BÉRION, Pascal; Guy JOIGNAUX et Jean-Francois LANGUMIER (2007) « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. 4, p.651-676.
- 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.
- BROUDEHOUX, Anne-Marie (2011) « Favela Tourism : Negotiating Image and Representation In Pre-Olympic Rio De Janeiro », Communication présentée au congrès de l'American Anthropology Association – AAA. Montréal. 17 novembre.
- BRUM PINHEIRO, Alan (2013) Représentant de l'Institut Raízes em Movimento, entrevue réalisée à Rio de Janeiro, le 15 octobre 2013.
- CPCM - Comité populaire de la Coupe du Monde 2014 et des JO 2016 (2013) « Megaeventos e violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro », Comité populaire de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016, mai.
- EVANS, Graeme (2003) « Hard-Branding the Cultural City - From Prado to Prada », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 27, n° 2, p. 417-440.
- FREEMAN, James P (2012) « Neoliberal accumulation strategies and the visible hand of police pacification in Rio de Janeiro », *Revista de estudos universitários [Journal des études universitaires]*, vol. 38, n° 1, p.95-126.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca (2009) « The Favelas and its Touristic Transits », *Geoforum*, vol. 40, n° 4, p. 580-588.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca (2012) *Touring poverty*, London : Routledge. 224p.

- FREITAS, Claudia (2013) « Rocinha e Alemão pretendem processor Estado por causa de teleférico », *Journal do Brasil*, le 29 septembre, <<http://mjb.com.br/rio/noticias/2013/09/29/rocinha-e-alemao-pretendem-processor-estado-por-causa-de-teleférico/>>, consulté le 15 octobre 2013.
- FUSSEY, Pete; Jon COAFFEE; Gary ARMSTRONG et Dick HOBBS (2011) *Securing and Sustaining the Olympic City: Reconfiguring London for 2012 and Beyond*, Londres: Ashgate. 306 p.
- GFB – Gouvernement Fédéral du Brésil (2013a) « Portal da Transparência da Copa 2014 », GFB, <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/home.seam>>, consulté le 8 novembre 2013.
- GFB (2013b) « Portal da Transparência dos Jogos de 2016 », GFB, <<http://www.portaltransparencia.gov.br/rio2016/>>, consulté le 16 octobre 2013.
- GOLD, John et Margaret GOLD (2008) « Olympic cities: Regeneration, City Rebranding and Changing Agendas », *Geography Compass*, vol. 2, n° 12, p.300-318.
- Governo do Rio de Janeiro (non daté) « Transportes – Teleférico do Alemão », Complexo do Alemão, Gouvernement de l'État de Rio de Janeiro. <<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=1400242>>, consulté le 7 juillet 2014.
- HARVEY, David (1989) « From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism », *Geografiska annaler*, vol. 71, n° 3, p.3-17.
- HILLER, H. (2000) « Mega-Events, Urban Boosterism and Growth Strategies », *International Journal of Urban & Regional Research*, vol. 24, n° 2, p. 439-458.
- HORNE, John et Wolfram MANZENREITER (2006) « An Introduction to the Sociology of Sports Mega-Events », *The Editorial Board of the Sociological Review*, vol. 54, n° s2, p. 1-24.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2012) « Rio de Janeiro », Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=330455&search=||infográficos:-informações-completas>>, consulté le 23 octobre 2013.
- KASSENS-NOOR, Eva (2013) « Transport Legacy of the Olympic Games, 1992-2012 », *Journal of Urban Affairs*, vol. 35, n° 4, p.393-416.
- LEGROUX, Jean (2013) « From discourse to reality: impacts of Rio's 'transportation revolution' on socio-spatial justice », Papier présenté dans le cadre de l'AAG Annual Congress, Association of American Geographers. Los Angeles. 9 au 13 avril.
- LOUZAS, Rodrigo (2013) « Obra do teleférico do Morro da Providência, no Rio de Janeiro, está em fase de conclusão e testes », <<http://piniweb.pini.com.br/construcao/infra-estrutura/obra-do-teleférico-do-morro-da-providencia-no-rio-de-288488-1.aspx>>, consulté le 12 décembre 2013.
- MARICATO, Erminia; David HARVEY; Mike DAVIS; Ruy BRAGA et Slavoj ZIZEK (2013) *Cidades rebeldes : Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*, Editora Boitempo : Carta maior. 112 p.
- PILLAY, Udesch et Orli BASS (2008) « Mega-Events as a Response to Poverty Reduction : The 2010 FIFA World Cup and its Urban Development Implications », *Urban Forum*, vol. 19, n° 3, p. 329-346.
- RIBEIRO, Manoel (2013) « Entregar à Segurança o redesenho de favelas é de uma inconsequência terrível », Instituto dos Arquitetos Brasileiros, <<http://www.iab.org.br/noticias/entregar-seguranca-o-redesenho-de-favelas-e-de-uma-inconsequencia-terrível>>, consulté le 5 janvier 2014.
- RIBEIRO, Luiz.-César (2014) « O Rio de Janeiro no contexto dos megaeventos : a hegemonia de uma modelo de desenvolvimento contra a metrópole », Observatório das Metrópoles, Rio de Janeiro. 18 pages.
- RIO DE JANEIRO (2003) « Plan Directeur des Transports de la Région Métropolitaine de Rio de Janeiro (PDTU-RMRJ) / Résultats de l'enquête O-D (2003) », Site officiel du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro, rédigé par Gouvernement de l'État de Rio, Secrétariat de l'État aux transports, Compagnie de l'État d'ingénierie de transport et de logistique, <<http://www.central.rj.gov.br/pdtu/pesquisa-origem-destino.html>>, consulté le 5 octobre 2013.
- RIO DE JANEIRO (2012) « Teleférico do Alemão comemora dois milhões de passageiros », Site officiel du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro, <<http://www.rj.gov.br/web/imprensa/exibeconteudo?article-id=866337>>, consulté le 19 avril 2012.
- RIO PREFEITURA (2013) « Teleférico da Providência », Page officielle du téléphérique de Providência, Mairie de Rio de Janeiro *Rio Presente*, <<http://www.riosempresente.com.br/projetos/teleférico-da-providencia/>>, consulté le 07/07/2014.
- ROCINHA (2013) « Governo lança novo edital para teleférico na Rocinha », Portal officiel da Rocinha, <<http://www.rocinha.org/noticias/view.asp?id=2717>>, consulté le 18 janvier 2014.
- RODRIGUES, Monica (2014) *Tudo junto e misturado : O almanaque da favela, turismo na Santa Marta*, Rio de Janeiro : Mar de Ideas. 112 p.
- SANCHEZ, Fernanda et Anne-Marie BROUDEHOUX (2013) « Mega-Events and Urban Regeneration in Rio de Janeiro: Planning in a State of Emergency », *International Journal of Urban Sustainable Development*, vol. 5, n° 2, p. 132-153.
- SETRANS – Secrétariat des transports du gouvernement de Rio de Janeiro (2011) « Transporte : teleférico do Alemão », Site officiel du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro, <<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=1400242>>, consulté le 30 octobre 2013.
- SMITH, Andrew (2012) *Events and Urban Regeneration: The Strategic Use of Events to Revitalize cities*, New York: Routledge. 320 p.
- TV FOLHA (2013) « Construção de teleférico causa polémica », Youtube, <<http://www.youtube.com/watch?v=I5fbf4DdIbI>>, consulté le 4 janvier 2014.
- VAINER, Carlos B. (2010) Megaeventos e a cidade de exceção [Les méga-événements et la ville d'exception]. Communication présentée à la conférence internationale Mega-Events and the City, Universidade Federal Fluminense. Niterói (Brésil). 2 novembre.
- VASCONCELLOS, Eduardo A (2013) *Políticas de transporte no Brasil : a construção da mobilidade excludente no Brasil*, Editora Manole. 306 p.