



HAL
open science

Rio 2016 : le projet des jeux olympiques d'été 2016 de Rio de Janeiro exploite-t-il le potentiel de revitalisation urbaine qu'amène l'organisation de cet événement pour répondre aux réels enjeux de la ville ?

Charles Favereau

► To cite this version:

Charles Favereau. Rio 2016 : le projet des jeux olympiques d'été 2016 de Rio de Janeiro exploite-t-il le potentiel de revitalisation urbaine qu'amène l'organisation de cet événement pour répondre aux réels enjeux de la ville?. Architecture, aménagement de l'espace. 2018. dumas-02478676

HAL Id: dumas-02478676

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02478676>

Submitted on 14 Feb 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright



Le projet des Jeux Olympiques d'été 2016 de Rio de Janeiro exploite-t-il le potentiel de revitalisation urbaine qu'amène l'organisation de cet événement pour répondre aux réels enjeux de la ville ?

Travail réalisé par Charles Favereau (13062) sous la direction de Pierre Fernandez durant l'année universitaire 2017 - 2018

SOMMAIRE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

REMERCIEMENTS	1
INTRODUCTION	3
PREMIÈRE PARTIE	7
LES JEUX OLYMPIQUES DE BARCELONE COMME ILLUSTRATION D'UN POTENTIEL DE REVITALISATION URBAINE	
I - L'amorce d'un renouveau urbain	9
A. Situation initiale de la ville	
B. Premières interventions	
II - Transformation urbaine de grande envergure	12
A. Les Jeux Olympiques comme moyen	
B. Le projet olympique	
DEUXIÈME PARTIE	17
COMPRÉHENSION DE LA VILLE DE RIO DE JANEIRO PRÉSENTATION DU PROGRAMME OLYMPIQUE	
I - La ville de Rio de Janeiro et ses enjeux urbains	19
A. Morphologie de la cité carioca	
B. Historique du développement urbain	
C. Enjeux urbains	
II - Préparer la ville aux méga-événements	33
Présentation du projet olympique	
A. Rendre la ville éligible aux méga-événements	
B. Les jeux Panaméricains de 2007	
C. Le Masterplan des Jeux Olympiques	
TROISIÈME PARTIE	43
ANALYSE CRITIQUE DU PROJET OLYMPIQUE DE RIO DE JANEIRO	
I - Des Jeux Olympiques autour de Barra da Tijuca	45
A. Mise en évidence de la priorisation de Barra da Tijuca	
B. Quelle logique urbaine ?	
C. Une orientation pertinente ?	
II - Et le reste de la ville ?	50
A. Le traitement de la zone périphérique	
B. Le traitement des zones de favelas	
C. Porto Maravilha	
III - L'héritage des Jeux Olympiques	55
CONCLUSION	57
BIBLIOGRAPHIE	61

REMERCIEMENTS

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Je tiens à remercier les membres de ma famille pour l'amour, le soutien et la patience dont ils font preuve à mon égard. Elyssa Le Gac, si importante ces deux dernières années. Florent Roucoules, compagnon de voyage. Pierre Fernandez, pour ses conseils avisés et son aide précieuse. L'ENSA Toulouse et Sophie Vialle qui ont rendu cet échange possible. Célia, sa démenche, sa maison et ses habitants. Émile pour sa gentillesse et ses connaissances urbaines. Francisco, Victor, Kim, Pierre et les autres pour leur folie et leur motivation. Zé pour son style et son bar. Tia et sa famille. La rua Barão de Guaratiba et ses mototaxis. Mes amis restés au pays, que je retrouve après des mois comme si je les avais quitté la veille et ce malgré le manque de nouvelles. Pour faire simple, merci à tout le monde.

INTRODUCTION

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Dans tout cursus universitaire, la mobilité à l'étranger est une année à part, synonyme d'expérience et de découverte. Propulsé dans un contexte qui lui est étranger, par le lieu mais aussi par la culture, l'étudiant se retrouve dans des conditions exceptionnelles pour appréhender son nouveau lieu de vie, notamment grâce à une longue période sur place et au cadre d'une année universitaire. La confrontation à l'inconnu peut être excitante ou intimidante selon la situation et la personne, mais éveille et stimule toujours la curiosité, qualité essentielle à un apprentissage sans fin. L'adaptation passe par la découverte et l'appréhension, qu'il s'agisse de la culture, de la langue, du lieu ou d'individus. Sortir de notre cadre habituel, de la récursivité de notre quotidien, arpenter de nouveaux lieux, réaliser de nouvelles rencontres nous confronte à de nouvelles situations, à de nouveaux sujets, à de nouvelles visions, à de nouvelles problématiques, nous permettant d'accumuler de la matière qui enrichit notre expérience personnelle. L'intellectualisation de cette dernière nous permet d'élargir notre champ de pensée et d'aiguiser notre esprit critique.

J'ai eu la chance de passer une année dans l'extraordinaire ville de Rio de Janeiro, un lieu hors du commun où le plaisir que j'ai eu à y vivre n'a eu d'égal que la tristesse de le quitter. Dans un sublime cadre naturel où s'étend une dense forêt tropicale, où les montagnes plongent dans l'océan, s'est inséré l'urbanisme chaotique de la deuxième ville plus peuplée du Brésil. Dès les premiers moments, les contrastes sautent aux yeux : l'urbain et la nature, la ville formelle et informelle, le luxe et la pauvreté. J'ai pu y découvrir une nouvelle langue et ses subtilités ainsi que la richesse de la culture brésilienne. Après un temps suffisant passé sur place, il est naturel de chercher à aller au-delà des clichés de cette ville, afin d'essayer de comprendre ce qui se passe dans les coulisses de cet intense spectacle. Rio de Janeiro est un espace tout à fait complexe où se retrouvent différentes problématiques. Le constat de cet urbanisme tant hétérogène et contrasté amène à se questionner sur sa formation, son fonctionnement et son évolution. Je n'ai pas beaucoup de connaissance et d'expérience dans le domaine de l'urbanisme, mais au fil de recherches et d'échanges, j'ai pris conscience qu'il est influencé par la société, et que lui-même a une influence sur cette dernière. À Rio de Janeiro, cet urbanisme complexe va de pair avec une histoire et une société qui le sont tout autant.

Dans la période précédant mon arrivée au Brésil, la ville de Rio était très médiatisée, elle était dans les dernières phases de sa préparation pour la réception des Jeux olympiques d'été 2016, mon arrivée s'est déroulée en plein milieu de la compétition. Il m'avait alors paru pertinent d'orienter le thème d'étude de ce mémoire sur un événement de telle ampleur se déroulant dans ma ville d'échange. N'étant pas encore réellement renseigné sur le sujet, mes premières intentions de travail se cantonnaient à une échelle architecturale, avec pour objet l'étude des différentes infrastructures sportives construites pour l'évènement, et profiter de l'année sur place pour observer leur devenir. Au fil de mes recherches, j'ai réalisé que l'échelle architecturale était englobée dans l'échelle plus vaste du projet urbain des Jeux olympiques, et les grandes interventions qui ont été faites pour le réaliser. La ville de Rio de Janeiro termine son cycle d'accueil de méga-événements avec ces Jeux d'été, après entre autres celui des Jeux Panaméricains de 2007 et de la coupe du monde de football de 2014. Les projets d'accueil de ces événements, qui sont dans une continuité, représentent les grands projets urbains réalisés à Rio ces dernières années. Nous verrons qu'ils ne sont les seuls à faire mouvoir la ville.

Il a été très intéressant de se pencher sur les projets olympiques d'autres villes qui ont pu accueillir les Jeux dans le passé, afin d'avoir quelques références de projets de même envergure que celui de Rio, mais surtout de mettre en avant quelques caractéristiques pouvant m'aider dans mon étude du projet carioca. Après m'être renseigné sur plusieurs anciennes

villes organisatrices, je me suis particulièrement intéressé au cas du projet des Jeux Olympiques de Barcelone, présenté comme étant une réussite et souvent utilisé comme référence. L'étude de ce projet permet de mettre en évidence que la réception des Jeux Olympiques n'est pas une fin en soi, mais qu'elle peut être au service de la ville qui va les accueillir. En effet, ils deviennent un moyen, et offrent la possibilité de rassembler l'ensemble des composants permettant de réaliser un projet urbain dont la réelle finalité ne se trouve pas dans les Jeux, mais dans une amélioration de la ville sur un long terme. Il met en avant le potentiel de revitalisation urbaine qu'offre la réception des Jeux olympiques, qui est finalement le seul moyen de rentabiliser les dépenses colossales liées à la réalisation de projets de telle ampleur. Ce constat va me servir de base dans l'analyse du projet des Jeux Olympiques de Rio.

Le choix de ce sujet d'étude m'est personnellement enrichissant, me permettant de faire une entrée dans le monde de l'urbanisme par l'étude de projets s'appliquant à l'échelle de villes entières. De plus, il me donne l'impératif d'un travail d'approfondissement de mes connaissances sur la ville de Rio de Janeiro, son histoire, sa formation, sa composition, son fonctionnement. En effet, il me serait impossible de réaliser l'analyse d'un projet sans avoir les informations nécessaires sur son site.

PROBLÉMATIQUE : Le projet des Jeux Olympiques d'été 2016 de Rio de Janeiro exploite-t-il le potentiel de revitalisation urbaine qu'amène l'organisation de cet évènement pour répondre aux réels enjeux de la ville ?

Dans une première partie, je vais m'intéresser au cas du projet Olympique de la ville de Barcelone. La volonté n'est pas d'entrer dans le détail pour en faire une présentation précise, mais plutôt une mise en avant de la démarche de projet qui a été utilisée. Partir d'un état des lieux pour mettre en place une stratégie urbaine cohérente et réfléchi sur le long terme. Grâce à cette étude, nous verrons que l'accueil des Jeux Olympiques est un moyen de servir un projet urbain dont la finalité dépasse celle de l'accueil de l'évènement sportif. Les Jeux Olympiques comme un potentiel de rénovation urbaine.

La deuxième partie est une étude de la ville de Rio de Janeiro. Elle est destinée à la compréhension de sa morphologie urbaine actuelle et de son découpage territorial. Ce travail nécessite une approche passant par différentes étapes. Fort de cette analyse, il sera possible de dégager ce qui semble être les enjeux urbains majeurs de la ville. Dans un second temps, nous nous pencherons sur le projet olympique. Il ne s'agira pour l'instant que de s'en tenir à une étude descriptive des différentes interventions programmées.

La troisième et dernière partie de ce mémoire portera sur une analyse critique du projet olympique, en utilisant comme base d'étude les deux premières parties. Le but n'est en aucun cas de réaliser une comparaison futile entre les projets des villes, en cherchant à faire un relevé des différences. Un tel travail serait tout à fait stérile, il s'agit de deux projets différents dans deux villes différentes aux enjeux différents. La volonté est plutôt la suivante : à partir d'un état des lieux de la ville de Rio et de la connaissance des potentialités que peut amener l'accueil de cette compétition, essayer de juger de la pertinence des stratégies et des différentes interventions mises en place dans le projet des Jeux olympiques d'été de la ville de Rio de Janeiro.

PREMIÈRE PARTIE

LES JEUX OLYMPIQUES DE BARCELONE COMME ILLUSTRATION D'UN POTENTIEL
DE REVITALISATION URBAINE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Afin de mener à bien l'étude du projet urbain réalisé par la ville de Rio de Janeiro pour l'accueil des Jeux Olympiques, il semblait pertinent de se nourrir d'autres projets olympiques déjà réalisés afin de se familiariser avec le sujet et acquérir quelques notions de ce qui a pu être fait dans le passé. Il était important d'essayer de prendre conscience de ce que représente l'accueil d'un tel événement, de sa conséquence et des différentes façons de le gérer. L'étude de ces projets permet d'observer les différentes stratégies qui ont pu être mises en place par différentes villes d'accueil en essayant de comprendre leur processus de projet. L'avantage de l'analyse de ces interventions passées est que plusieurs années, plusieurs décennies se sont écoulées depuis leur mise en oeuvre, permettant l'observation de leur évolution dans le temps. Cette dernière est source d'enseignement, permettant de nombreuses constatations apportant des informations indispensables à l'analyse d'un projet.

Les projets olympiques sont des interventions de grande ampleur qui modifient de manière conséquente la morphologie d'une ville, et ce de manière très rapide. Ces transformations peuvent être à l'origine d'améliorations pour la ville d'accueil, mais risquent également de lui causer des blessures, laissant des cicatrices. Lorsque nous observons cette compétition pendant son déroulement, nous ne voyons qu'un événement sportif fortement médiatisé qui s'étale sur une période de quinze jours. Après la distribution des médailles, nous n'en entendons plus parler et il n'en reste que les chiffres et dates des records ainsi que les souvenirs des quelques émotions que le sport peut nous transmettre. Prenons conscience que pour la ville et le pays organisateur, ce souvenir est physique et présent pour une longue durée, si ce n'est à jamais. Les infrastructures et aménagements urbains font maintenant partie intégrante de la ville et leur mise en oeuvre a également un impact au niveau politique, économique et social. Un projet de cette échelle ne peut pas avoir pour seule finalité la réception d'un événement éphémère qui n'aura plus jamais lieu à cet endroit, une telle situation n'aurait aucun sens, si ce n'est celui de l'autodestruction. Un projet olympique ne va trouver sa logique qu'au travers des apports qu'il fait à la ville sur le long terme, de l'héritage qu'il va lui laisser.

Je souhaitais sélectionner un projet passé afin d'en faire pour ce mémoire une analyse, destinée à en retirer des notions, des enseignements et certaines conclusions pouvant m'être utiles dans mon analyse du projet des Jeux Olympiques de Rio de Janeiro. Le choix du sujet ne m'a pas été évident, premièrement fallait-il ne faire qu'une analyse, ou bien plusieurs ? Fallait-il sélectionner un projet considéré comme étant un échec, et essayer d'étudier les erreurs qui ont pu être commises, ou bien choisir d'en étudier un reconnu comme étant réussi ? À cette seconde question, l'hypothèse de la sélection d'un projet que l'on considère comme étant réussi paraissait bien plus pertinente. En effet, il y a une infinité de manières d'arriver à un projet raté, alors que les processus menant à un projet réussi sont plus rares, leur logique est donc toujours riche d'enseignement. Un ou plusieurs ? L'étude de l'histoire, de la réflexion, du processus menant à une stratégie, à la mise oeuvre aboutissant à la création d'un projet réussi semblait être une analyse suffisante. Réaliser un catalogue ne serait pas très enrichissant, et l'analyse d'autres projets réussis pourrait être redondante.

Mon choix s'est donc porté sur l'étude du projet des Jeux Olympiques d'été de 1992 organisés par la ville de Barcelone. Le projet urbain qui y a été réalisé est considéré comme étant une référence. Je vais dans cette partie réaliser une analyse de ce dernier, de ses origines à sa mise en oeuvre.

I - L'AMORCE D'UN RENOUVEAU URBAIN

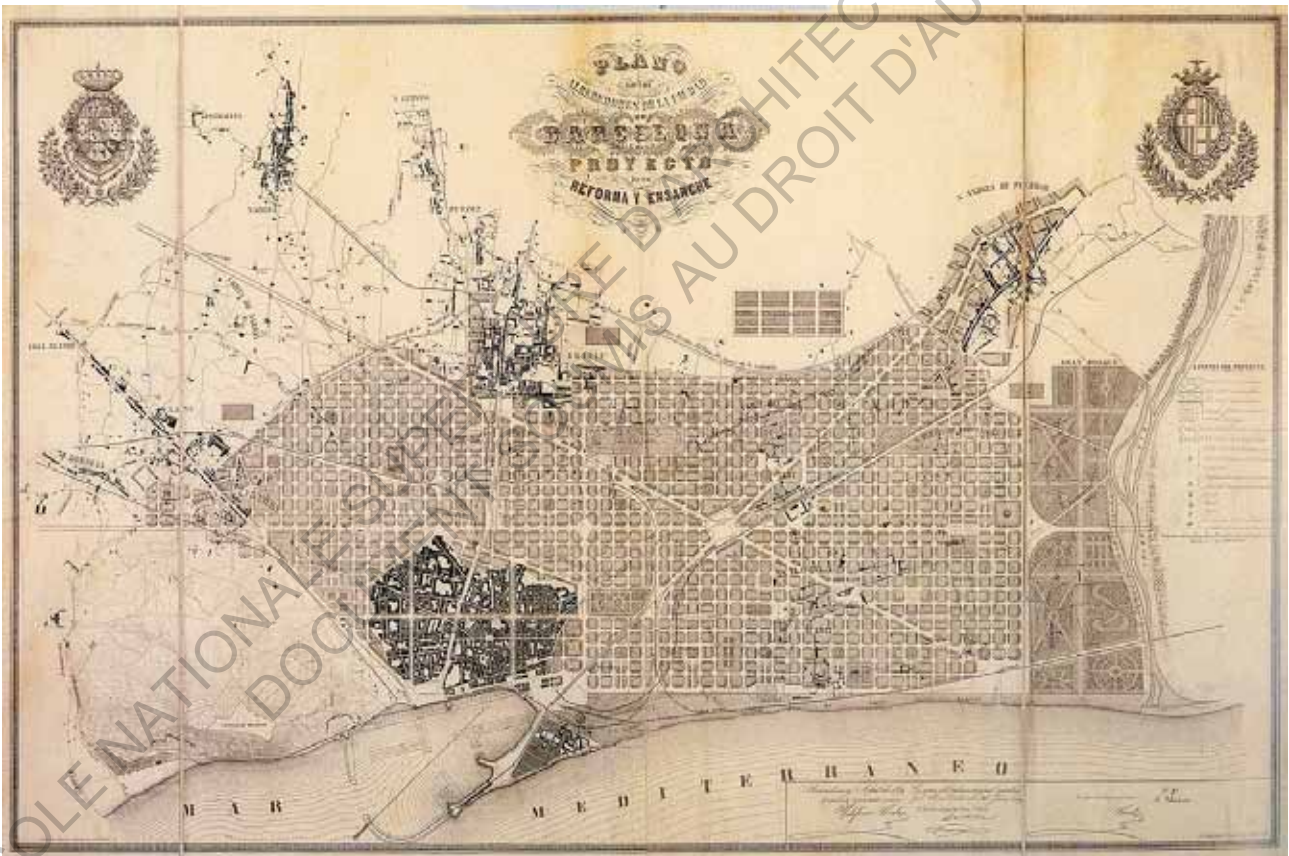
A - Situation initiale de la ville

La croissance de Barcelone a toujours été intimement liée à son industrie. La ville a connu de profondes transformations au cours de la seconde moitié du XIXe siècle. La croissance industrielle de cette période a provoqué une augmentation de la population, entraînant une expansion géographique de la ville dont l'image phare de changement est la construction de l'Eixample, grande extension caractérisée par une géométrie rigoureuse planifiée par Ildefons Cerda, menant à la destruction de l'enceinte médiévale. La ville reçoit une forte vague d'immigration venue en grande partie d'Espagne méridionale liée à la place privilégiée qu'à toujours eu la Catalogne dans le pays, au niveau de l'industrie, mais également des services. L'augmentation démographique se fait de manière très rapide, la ville de 533 000 habitants en 1900 va dépasser le million en 1930. Barcelone cherche à se donner l'image d'une ville moderne reconnue comme étant un grand centre industriel, pour ce faire, elle va organiser deux expositions universelles, une en 1888, et l'autre en 1929, qui va lancer la conquête de la colline de Montjuïc. Après la guerre civile espagnole (1936-1939), l'industrie barcelonaise qui était principalement orientée sur le textile va voir s'ajouter des investissements nationaux, mais également étrangers. Ces derniers s'orientent alors principalement dans les secteurs de la métallurgie ainsi que dans l'industrie chimique et électrique. Entre les années 1950 et 1970, la croissance de la ville ne faiblit pas, l'économie en pleine expansion attire sans cesse de nouveaux migrants. Sa population atteint le nombre de 1 742 000 habitants. Toutes les transformations apportées à la ville ont radicalement modifié sa morphologie. Elle est maintenant composée d'un centre historique s'étendant du port jusqu'à l'Eixample. À partir de là commence la périphérie qui s'est étendue pour former une région urbaine ininterrompue, allant au-delà des montagnes à l'ouest et des rivières au sud et au nord.

Au cours de cette période marquée par le franquisme, la croissance de la ville est rapide et incontrôlée. La pénurie de logements est considérable et le manque de services collectifs se fait sentir. L'industrie de la construction tourne à plein régime et un grand nombre de logements et de services sont construits. Le réel problème est que cette évolution fulgurante de la ville n'est en aucun cas planifiée, elle se fait sans aucune vue d'ensemble. Dans cette période, l'intérêt privé des industriels et des entreprises de construction prime sur le bien commun, aucun effort n'est fait de la part de la Mairie pour la mise en place d'un urbanisme d'intérêt public.

La croissance démographique de Barcelone s'interrompt au milieu des années 1970, en raison de nouvelles zones de logement en région métropolitaine, mais également de la désindustrialisation. La récession économique a eu de grandes répercussions sur le marché du travail, avec une augmentation considérable du chômage qui touche particulièrement la zone périphérique de la ville, étant celle qui a majoritairement reçu la croissance démographique. La conséquence est une accentuation du déséquilibre territorial dans la métropole, avec des différences de revenu moyen pouvant varier fortement entre différentes zones. Les industries et le développement des nouvelles opérations immobilières ont quitté la première couronne pour se déplacer vers la seconde, lui permettant de se développer, car offrant maintenant de meilleures opportunités, autant pour l'emploi que pour le logement. Ces changements amènent également un déséquilibre en termes de services collectifs, et une diminution des ressources publiques dans la première couronne.

La croissance urbaine de la ville de Barcelone a entraîné la création d'un tissu urbain souffrant de carences multiples et d'inégalités territoriales. Il n'y a pas de discontinuité dans le tissu urbain de la ville, mais ce dernier est mal organisé et mal occupé. Ce résultat est la conséquence d'une croissance incontrôlée et à de mauvaises priorités, laissant se diffuser un urbanisme où l'intérêt public ne prime pas.



Plan Cerdà, marque la limite du centre historique
Source : Wikipédia

B - Premières interventions

La finalité du manque de contrôle de la croissance de la ville et de l'absence de volonté de promouvoir un urbanisme orienté par l'intérêt commun est la formation d'un tissu urbain malade, souffrant de différents troubles nuisant à un fonctionnement convenable. Sous Porcioles, maire de Barcelone durant le régime Franquiste, l'intérêt privé a primé sur l'intérêt public. Il faudra attendre le retour de la démocratie pour que cette tendance s'inverse, et que soient planifiées des interventions urbaines où l'intérêt collectif est légitimement privilégié. À partir du plan général de 1976, le conseil municipal s'efforce de réaliser des actions visant à améliorer la ville et la situation de ses habitants, par des interventions urbaines, mais également avec certaines mesures pour l'emploi et la création de services collectifs. Les habitants ont pu participer à l'élaboration de ces plans par l'intermédiaire d'associations de quartiers. Les premières initiatives urbaines de la Mairie ont été principalement lancées par Narcis Serra, maire socialiste de Barcelone, et Oriol Bohigas, responsable de l'urbanisme. Ce binôme s'est donc appuyé sur le Plan général afin de lancer un processus de projet. Lors de cette période, un état des lieux a été réalisé, le constat a été que la ville de Barcelone ne trouverait pas de solution dans son expansion, mais dans sa reconstruction. Le tissu urbain de la ville est sans discontinuité, entièrement occupé, mais mal occupé. Il est affecté d'un grand nombre de carences de différents ordres. Il y a un manque considérable d'espaces publics, ces derniers ont un rôle structurant dans une ville, mais le manque de contrôle et la vitesse de son développement ne leur a pas laissé de place. Un manque d'équipements, de réseaux et de services est également relevé.

À partir du constat des différents maux de cette ville, une stratégie d'action prétendant amorcer une évolution positive va être élaborée. Pour une question de moyen, mais également dans la recherche de la plus large zone d'influence possible, a été développée une logique d'intervention à petite échelle, mais dont les bénéfices pourraient s'étendre sur de grandes zones. Une multitude d'actions ponctuelles vont être faites, par la réalisation de projets d'aménagement d'espaces publics. En plus du rôle structurant que ces espaces peuvent apporter au tissu urbain, on recherche à travers eux l'apparition d'un phénomène d'osmose. Par cela, il est entendu que ces projets de petite échelle très localisés influencent leur entourage, les quartiers avoisinants, dans l'amorce de réhabilitations, une propagation de la qualité, ayant pour conséquence directe une amélioration de la vie quotidienne dans ces espaces. Un tel phénomène a déjà pu s'observer à Barcelone, sans réelle anticipation. L'amorce de la conquête de la colline de Monjuic avec les aménagements destinés à recevoir l'exposition universelle de 1929 a eu comme effet secondaire le lancement de la réhabilitation d'un certain nombre de quartiers voisins.

Oriol Bohigas : «Notre préoccupation fondamentale était de contrôler la ville à partir de la forme de l'architecture. Pas seulement l'architecture des bâtiments, mais l'architecture des vides. C'est-à-dire l'architecture des espaces publics. Projeter des espaces publics du point de vue des besoins des quartiers.»

De cette stratégie urbaine, plus de 150 projets d'aménagements d'espaces publics d'ampleur et de qualité variables ont été réalisés. Après le passage de dix années, il a été possible de constater que ces interventions ont effectivement eu une influence positive sur leur contexte. Les tissus urbains aux alentours de ces projets ont évolué, générant dans l'ensemble une amélioration de la qualité de vie, seul réel objectif de tout projet.

II - TRANSFORMATION URBAINE DE GRANDE ENVERGURE

A - Les Jeux Olympiques comme moyen

Les résultats de l'intervention urbaine lancée pas la mairie sont prometteurs, les différents espaces publics créés, projets ponctuels de petite échelle, arrivent à agir positivement sur les tissus urbains qui les entourent par un phénomène d'osmose, amenant des rénovations de ces espaces au fil du temps. De cette constatation va découler la stratégie d'un projet ayant pour ambition d'avoir un impact plus grand sur la ville. L'idée est d'appliquer le même principe, mais à plus grande échelle, c'est-à-dire que le projet ponctuel ne serait plus à l'échelle d'un espace public, mais d'un quartier ou d'une zone marginale, augmentant largement son aire d'influence par la même recherche du phénomène d'osmose.

Oriol Bohigas « Cette pratique, nous l'avons mise en oeuvre depuis le début des années 80. On a fait beaucoup de petites choses dans les quartiers. L'idée était de travailler à petite échelle en attendant que cette petite échelle puisse changer le reste du quartier. Puis on a pensé que ces méthodes de projet urbain ponctuel pouvaient être appliquées à une autre échelle. Ne pas changer la méthode, mais l'échelle. »

Le développement théorique d'un projet d'une telle ampleur peut se pousser sans fin, mais la question des moyens politico-économiques disponibles pour sa mise en oeuvre se pose. Le maire Narcis Serra va soumettre l'idée de l'organisation des Jeux olympiques. Son successeur Pasqual Maragall va conforter cette proposition, faisant de Barcelone une ville candidate à la réception de cet événement mondial. Le 17 octobre 1987, l'organisation des Jeux Olympiques d'été 1992 lui fut attribuée. Cet enjeu va permettre aux différentes administrations de débloquer à court terme les fonds nécessaires à la réalisation des transformations de la ville. Il va aussi permettre au Barcelonais d'accepter de vivre dans une ville constamment en travaux. Les Jeux deviennent ainsi le prétexte d'une transformation urbaine de grande envergure, permettant de poursuivre les projets d'améliorations urbaines amorcés dans les années 70. Une grande nouveauté dans le monde de la planification urbaine apparu lors de ces Jeux est d'intégrer le secteur privé dans l'élaboration du plan, et ainsi faire intervenir des investisseurs privés permettant le financement de certaines parties du projet. Ce mode de fonctionnement est intéressant pour le projet global, tant que l'intérêt public reste prioritaire. L'intervention du privé est un moyen supplémentaire, mais ne doit pas changer le fond du projet pour des intérêts privés. L'évènement va jouer un rôle de catalyseur et permettre d'avancer dans le temps certaines interventions.

Oriol Bohigas « Les JO devaient être une excuse pour changer la ville. À partir des années 60, l'expansion absolument négative de la grande banlieue a créé le chaos absolu. La ville a totalement perdu son ordre géométrique et social. Nous avons pensé que la plupart des efforts des JO devaient donc être concentrés dans la ville de Barcelone. C'est une transformation de la ville qui était nécessaire, et non de toute la Catalogne. Établir des points de communication entre la ville bien organisée et la ville mal organisée. »

L'intention de fond d'un projet urbain de telle envergure est d'améliorer la ville pour améliorer la qualité de vie de ses habitants. Les différents objectifs sont alors fixés : réduire les différences entre le centre-ville et la périphérie, ouvrir et relier les espaces morts éloignés du centre. Il est nécessaire de créer de nouvelles centralités dans la ville, dans l'espoir que ces zones deviennent plus attractives permettant l'implantation de différents services. La création d'un système de transport plus rationnel afin d'améliorer la mobilité urbaine. Le projet mis en place pour les jeux Olympiques ne va pas simplement chercher des réponses pour l'objectif à court terme de l'accueil des Jeux Olympiques dans la ville, mais offrir un projet répondant à ses besoins au long terme, seul moyen de rendre rentable un projet aussi colossal.

B - Le projet Olympique

Le projet olympique de la ville de Barcelone vient dans la continuité des modifications urbaines initiées dans les années soixante-dix, et joue un rôle de catalyseur dans la réalisation des projets planifiés. Les différentes interventions qui le composent en font un projet au service de la cité catalane et de ses habitants. Il comprend quatre sites olympiques distincts sélectionnés de manière stratégique, la construction et l'amélioration des différents réseaux de la ville, qu'ils soient techniques ou routiers, ainsi que des interventions plus petites à différents endroits de la ville. La volonté est de réduire l'écart entre la situation des quartiers du centre-ville et de la périphérie, de créer de nouvelles centralités, ainsi que la réouverture de cette ville méditerranéenne sur la mer.

Les quatre sites destinés à recevoir les activités olympiques ont été choisis stratégiquement par rapport à leur position dans la ville ainsi que pour leurs potentialités. Ils sont tous situés à des endroits-frontières entre la ville structurée et le chaos urbanistique de la périphérie, par volonté d'apporter un phénomène d'osmose autour des opérations qu'ils vont recevoir, afin de panser les blessures causées par la mauvaise gestion de la ville des décennies précédentes. De ces quatre zones olympiques, deux sont situés sur le littoral, Monjuïc et Nova Icaria, et deux aux limites de la ville vers la montagne, Vall d'Hebron et le haut de la diagonale.

La colline de Monjuïc va devenir le principal site olympique. Son investissement avait déjà été amorcé avec la construction d'un stade destiné à recevoir les Jeux Olympiques, mais également la création d'un parc pour l'exposition universelle de 1929. L'avancement de cette dernière opération s'est arrêté à la moitié. Le projet olympique va être de transformer le stade existant, et de le compléter avec les autres grandes installations sportives nécessaires. Il est également l'occasion de poursuivre le projet du parc qui va investir l'ensemble de la colline, et en faire un grand foyer sportif et culturel. Cette revitalisation de la colline va également permettre de restructurer l'espace qui l'entoure.

Le projet du village olympique va être l'occasion de concrétiser l'intention audacieuse rouvrir la ville sur la mer. La transformation de la zone du Poble Nou va avoir un caractère déterminant dans la requalification du littoral Barcelonais. Il a été décidé que la zone de Nova Icaria deviendra le site du village olympique. Il s'agit d'un quartier industriel situé sur le littoral. On peut le définir comme étant vétuste et dégradé au niveau urbanistique. Il est encerclé par des lignes de chemin de fer, une passant sur le front de mer, l'autre du côté opposé, le fermant totalement à la ville. Le projet olympique sert d'excuse à sa rénovation, qui n'aurait peut-être jamais été réalisée autrement. La zone va être entièrement rénovée, avec la création d'immeubles, de magasins, de bureaux et d'équipements divers. La suppression de la ligne côté mer, et l'enterrement de l'autre en font une zone ouverte sur la ville et sur la mer. Les deux mille logements du village Olympique ont servi d'excuse à la réappropriation du littoral.

La partie haute de l'Avenida Diagonal va devenir un autre site olympique. C'est un espace qui possède déjà de nombreux équipements sportifs privés, ainsi que l'infrastructure sportive du quartier universitaire. Ce quartier est une des principales portes d'entrée et de sortie de la ville, mais n'est pas pour autant structuré convenablement, étant pourtant un point de jonction des limites d'Esplugues et de L'Hospitalet. Le projet pour ce site va être de relier les installations sportives et universitaires qui composent jusqu'à maintenant une mosaïque d'éléments juxtaposés de manière aléatoire. Pour ce faire, un réseau routier et un système de liaisons urbaines entre édifices et espaces ouverts vont être mis en place. Un hôtel va également être créé, inséré de manière logique dans cet espace réordonné.

Enfin, le site de Vall d'Hebron. C'est un espace délaissé, formant une sorte de cuvette isolée, sans forme concrète, dessiné par l'évolution incontrôlée de la ville, où sont apparus quelques lotissements et logements sociaux. Elle était destinée à être transformée par le passage du second périphérique, la Ronda de Muntanya. Le projet olympique est la conception d'un grand parc sportif doté d'espaces ouverts et d'installations fermées, complété par un grand ensemble d'habitations. Cette intervention permet d'intégrer le périphérique au tissu urbain, desservant sans séparer les quartiers avoisinants.

Cette intervention a été l'occasion de traiter une partie des problèmes de liaison urbaine à l'échelle de la ville et de créer un projet de qualité à l'échelle de zone d'intervention, permettant d'améliorer le tissu urbain avoisinant.

L'amélioration et la construction des réseaux de la ville font également partie du projet urbain de ces Jeux Olympiques. De grandes opérations d'assainissement et de mise à l'échelle des réseaux sanitaires et d'évacuation ont été réalisées. Le système de circulation et de communication a été modernisé et développé. Les Jeux olympiques ont permis d'avancer dans le temps la construction de ces infrastructures nécessaires qui étaient déjà programmées. La communication entre les quartiers, les liaisons entre les différentes entrées de la ville ont été apportées. Deux boulevards périphériques ont été créés, la Ronda de Mar et la Ronda de Muntayana, traitées de manière à ce qu'elles lient les espaces, sans créer de frontières.



Localisation des quatre site olympiques

Source : Les cahiers de la recherche architecturale, 1992

- 1 - Nova Icaria
- 2 - Montjuic
- 3 - Diagonal
- 4 - Vall d'Hebron

CONSIDÉRATIONS FINALES

L'analyse du projet urbain des Jeux Olympiques de Barcelone est source d'enseignement quant au potentiel des Jeux Olympiques à stimuler le développement urbain d'une ville. Dans le cas de Barcelone, l'analyse et la compréhension précise de la ville et de ses besoins à permis de mettre en place des stratégies urbaines visant à améliorer le tissu urbain et par conséquent la qualité de vie des Barcelonais. Les Jeux Olympiques ont servi de moyen de rassemblement des conditions permettant la mise en oeuvre de ce projet. Ce potentiel de revitalisation urbaine des Jeux n'est réellement exploité que lorsqu'ils sont au service d'un projet remarquable dans sa logique, sa pertinence et ses objectifs. Ces derniers ne se sont pas fixés sur le court terme pour la réception d'une compétition unique et éphémère, mais pour l'amélioration de la ville sur le long terme. Nous constatons encore aujourd'hui un effet positif durable de ces Jeux Olympiques de 1992. Ils ont été le déclic d'une rénovation urbaine qui se poursuit encore.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

DEUXIÈME PARTIE

COMPREHENSION DE LA VILLE DE RIO DE JANEIRO ET DE SES ENJEUX URBAINS
PRÉSENTATION DU PROGRAMME OLYMPIQUE

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Au cours de la formation d'architecture, il est enseigné et rappelé à de nombreuses reprises que tout projet doit être intimement lié à son site, que le bon projet est celui qui s'accorde de manière cohérente avec lui tout en répondant aux exigences du programme. De toute évidence, cette pensée s'applique aussi au domaine de l'urbanisme, en reconsidérant le terme de site à l'échelle de ce domaine, ainsi qu'en englobant les problématiques qui lui sont propres. Dans cette logique, il n'est pas possible d'analyser un projet sans avoir les connaissances nécessaires du site sur lequel il est planifié et réalisé.

La compréhension de la ville hors du commun de Rio de Janeiro impose plusieurs étapes. Il est nécessaire de prendre connaissance de la morphologie du lieu dans lequel elle s'érige, tant elle est particulière et influence la morphologie de la ville elle-même. Il est nécessaire de comprendre la composition de ville actuelle et pour ce faire connaître les différentes étapes de sa création. En effet, le processus de construction d'une ville est long et influencé par les différents événements et situations qui sont intervenus au cours de son histoire.

Le travail menant à la compréhension de la ville hors du commun de Rio de Janeiro passe par plusieurs étapes. La première est la prise de connaissance de son site naturel, socle de la cité carioca. Ici encore plus que dans la majorité des autres villes du monde, la morphologie du site naturel a une influence majeure sur la morphologie de la ville. La connaissance du découpage urbain qu'impose le site permettra de comprendre la composition de la ville actuelle, le dessin des limites de ses différents quartiers et de ses différentes zones. Enfin, pour comprendre le processus qui a donné ce visage à la ville et sa nature aux différentes zones qui la composent, il est nécessaire de découvrir l'évolution et les différents événements de sa croissance au travers de son histoire.

Ces différentes étapes vont nous permettre de nous familiariser avec la ville et d'en faire un état des lieux. Rio de Janeiro, dont la croissance urbaine s'est faite de manière hétérogène, faisant d'elle une mégalopole tentaculaire fragmentée par son site naturel en différentes régions contrastées soulève de nombreuses problématiques. Cette analyse va nous aider à dégager ce qui paraît être ses enjeux urbains majeurs.

Dans un second temps, nous allons prendre connaissance du projet urbain des Jeux Olympiques d'été de Rio de Janeiro. L'idée n'est pas pour l'instant d'en faire une critique, mais de réaliser une présentation assez descriptive des différentes interventions qui sont proposés en prenant connaissance de leur nature, leur répartition et leur budget. Avant cela, il semble important de se pencher sur le processus commencé dans les années 1990 visant à transformer la ville afin d'en faire une 'ville-monde', qui mena la municipalité, après des années et le passage par différentes étapes, à proposer ce projet au Comité international Olympique.

Le travail réalisé dans cette partie, tout comme celui de la précédente, nous permet d'accumuler la matière nécessaire à la réalisation de la troisième et dernière partie de ce mémoire.

I - LA VILLE DE RIO DE JANEIRO ET SES ENJEUX URBAINS

A- Morphologie de la cité carioca

La ville de Rio de Janeiro se trouve dans l'État portant le même nom, localisé dans les terres du Sudeste, une des cinq grandes régions qui compose le territoire brésilien. Son aire métropolitaine est composée de 17 municípios hébergeant une population totale de 12,6 millions d'habitants. Intra-muros, le município de Rio de Janeiro en compte 6,3 millions. Il s'agit de la seconde ville du Brésil sur les critères démographiques et économiques, derrière São Paulo.

Le site naturel

Si la ville de Rio de Janeiro est communément nommée la «cité merveilleuse», c'est très certainement en raison de l'incroyable cadre naturelle qui l'a vu naître, un long littoral, une topographie forte et saccadée et les denses forêts tropicales.

Le littoral correspondant aux limites de la ville actuelle s'étend sur près de 100 kilomètres. On peut le diviser en trois parties, avec à l'est la baie de Guanabara, au sud la côte Atlantique et à l'ouest la baie de Sepetiba. La côte de la baie de Guanabara est basse, celle de la côte Atlantique est une alternance entre zones basses, majoritairement des plages, et des zones abruptes, qui sont des ramifications des massifs de Tijuca et Pedra Branca. On retrouve plusieurs lagunes, celles de Tijuca, Marapendi, Jacarepagua (zone ouest) et de Rodrigo de Freitas (zone sud). Le massif de Tijuca, se trouvant en plein coeur de la ville, est une masse montagneuse formée d'une série de reliefs. Certains d'entre eux se détachent de la masse principale et forment des événements dans le tissu urbain, comme le Pão de Açúcar, ou certains 'morros' isolés. La majeure partie de ce massif est occupée par le parc national de Tijuca, troisième plus grande forêt urbaine du monde. La répartition des différentes zones de la ville se fait autour de lui. Le massif da Pedra Branca, situé plus à l'ouest, héberge un parc encore plus grand avec le Parque Estadual da Pedra Branca, mais sa localisation dans la ville ne lui donne pas un rôle aussi important dans son organisation.

Bien que sublime, ce site est de nature contraignante au développement de la ville, qui va chercher à s'installer dans les étroites plaines comprimées entre l'eau et les montagnes (en ce qui concerne la ville formelle). Cette morphologie du site va logiquement créer des séparations, des distances, des limites naturelles entre les différents quartiers de la ville, et ses différentes zones.



Paysage carioca. Au premier plan Arpoador et la favela de Cantagalo, au fond une partie du massis de Tijuca
Source : Architecture d'aujourd'hui, Juillet 2013

La ville formelle

L'actuelle ville de Rio de Janeiro est communément divisée en quatre zones.

La Zone Centre correspond en grande partie à la zone la plus ancienne de Rio, situé à l'entrée de la baie de Guanabara, sur son littoral ouest. On y trouve la majorité des éléments du patrimoine architectural historique de la ville, notamment au niveau de la région portuaire. C'est aujourd'hui une zone principalement commerciale et touristique, elle est la plus grande concentration de bureaux, centre financiers et sièges d'entreprise de la ville ainsi que de nombreuses infrastructures liées à la culture. On y trouve tout de même quelques bâtiments résidentiels appartenant à la classe intermédiaire ou pauvre. La première favela du pays, le Morro da Providencia, se trouve dans cette zone, ainsi que d'autres communautés.

La Zone Sud de la ville correspond à celle située au sud du massif de Tijuca. On considère que c'est une des parties les plus aisées de la ville. C'est là que se concentre l'offre hôtelière, du fait de la présence des principales attractions touristiques. En effet, on y trouve les quartiers les plus emblématiques de la ville, comme Copacabana et Ipanema, ainsi que de fameux éléments naturels tels que le Pão de Açúcar et le Corcovado. Elle est la vitrine de la ville, et même du pays. De ce fait, c'est une des zones les plus développées, bénéficiant de bonnes infrastructures, de nombreux services ainsi que d'un système de transport développé. Sur ses zones planes se trouve une population de la classe supérieure et de la classe moyenne. La population défavorisée se concentre dans les nombreuses favelas présentes sur les pentes des morros, certaines sont connues comme Rocinha ou Vidigal. La Zone Sud vient se lier au centro dans sa partie nord.

La Zone Nord est la région située au nord du massif de Tijuca. Il s'agit de la périphérie de la ville. Elle a connu un fort développement non planifié au début du XXe siècle, plus rapide que celui de la zone sud, et continue encore sa progression aujourd'hui. Elle s'étend sur une immense surface, pouvant contenir plusieurs fois celle du centre et de la zone sud. On y retrouve les populations qui n'ont pas les moyens de se loger dans le reste de la ville, réparties dans des lotissements irréguliers, ainsi que dans de nombreuses favelas. Ces quartiers souffrent de grandes carences en infrastructures et en services. Elle est reliée au centre par des trains arrivant à la station de Central do Brasil. De nombreux sites industriels y sont hébergés. Une partie de la classe moyenne y vit, dans les quartiers mieux équipés de Tijuca et de Vila Isabel, se trouvant dans sa partie la plus au sud.

La Zone Ouest est la région que l'on considère étendue de l'ouest du massif de Tijuca jusqu'à la limite ouest de la ville, la baie de Sepetiba, ce qui représente une immense superficie. On y trouve le massif de Pedra Branca qui héberge la plus grande forêt urbaine de la ville et divise cette zone en deux parties.

Au sud du massif se trouvent des quartiers hébergeant une population de classe moyenne et supérieure, qui se développent le long du littoral et autour des lagunes, comme Barra da Tijuca, Jacarepagua ou Recreio. Barra da Tijuca est le quartier le plus récent de la ville, planifiée par Luicio Costa en 1969. C'est «l'El Dorado» des cariocas les plus aisés, qui sont attirés par les immeubles de luxe, les centres commerciaux et les zones résidentielles sécurisées. Elle reçoit beaucoup d'investissements dans les infrastructures et les services, et est en expansion continuelle. On note la présence de favelas dans cette zone, principalement au nord des lagons.

Tout cela contraste énormément avec ce que l'on peut trouver au nord massif, des quartiers populaires isolés, tel que Campo Grande ou Bangu, se trouvant à 40 kilomètres du centre-ville. Cette région s'est développée dans la seconde moitié du XXe sur une ancienne zone agricole. Elle est composée de logements en typologie basse, développées dans un parcellaire morcelé. On y trouve des sites industriels et des activités rurales. Les infrastructures et services y sont insuffisants.



zones urbanisées et non urbanisées

Sectorisation de Rio de Janeiro

Fond de document : Architecture d'aujourd'hui, Juillet 2013

VUES AÉRIENNES DES DIFFÉRENTES RÉGIONS DE LA VILLE

Source <https://rioavela.wordpress.com/2011/09/26/rio-de-janeiro-une-ville-segmentee/>



Zone Sud



Nord de la Zone Ouest



Zone Centre



Zone Nord

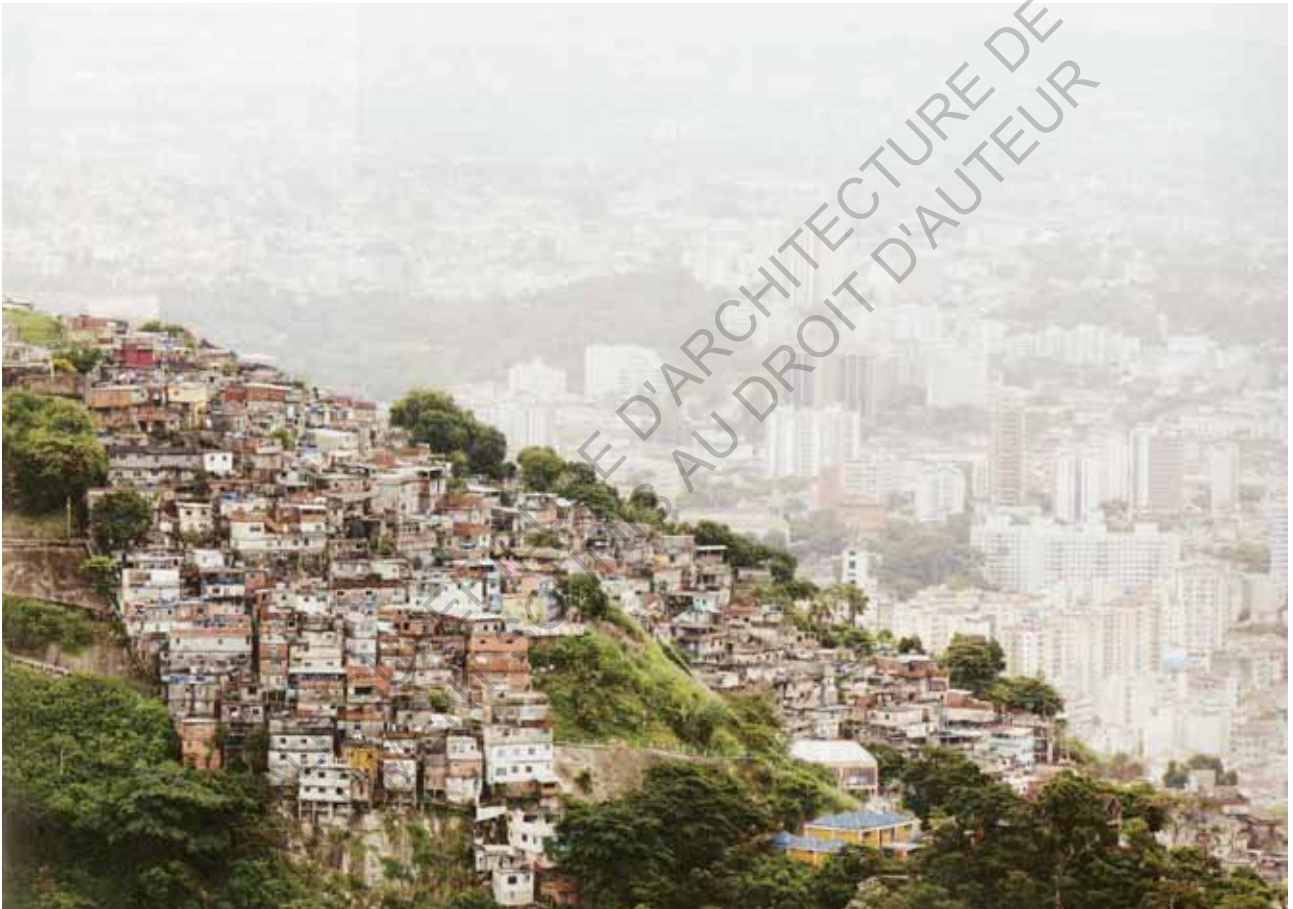


Sud de la Zone Ouest

On trouve des favelas sur l'ensemble du territoire carioca. Dans l'imaginaire collectif, elles se rattachent fortement à l'image de la ville de Rio de Janeiro et de ses paysages contrastés. Elles sont le lieu de vie de la population la plus défavorisée. À l'origine, elles se définissaient comme étant un groupement de baraques construites avec des matériaux inadéquats, souvent de récupération, telles que le bois, le zinc ou même le carton. Elles se répartissent de manière irrégulière sur des terrains illégaux en ce qui concerne le titre de propriété et sont presque totalement dépourvues d'équipements urbains et des différents services publics. Avec le temps, une grande partie des constructions faites à partir de matériaux de récupération ont été remplacées par des constructions en dur, mais la carence en infrastructures est toujours la même. Les typologies présentes dans les favelas lui sont propre, et permettent une évolutivité constante.

Les favelas sont le reflet d'une société incapable de résoudre les problèmes urbains d'accès au logement. Elles hébergeaient 22 % de la population de Rio de Janeiro en 2010, et en représentent une part croissante. En effet, elles étaient habitées par 882 483 personnes en 1991, ce chiffre était de 1 443 772 en 2010. Milton Santos, qui soutient la tentative d'inscrire les favelas comme phénomène urbain dans les politiques publiques, les présente comme : *«la spirale du déséquilibre qui refuse à des familles entières la dignité de citoyen du monde.»*

Elles représentent un phénomène particulier dans la ville, lié à leur nature, leur construction sur des terrains illégaux. Ces zones ne sont pas touchées par l'augmentation du prix du marché immobilier du fait que les résidents n'ont pas de statut de propriétaire légal. Elles sont les seuls endroits où le prix de l'immobilier reste abordable, en particulier dans les régions les plus aisées. Elles seules permettent une mixité sociale dans les différentes zones de la ville, du fait qu'aucun (ou presque) programme de logement social n'y est mis en place, contrairement à beaucoup d'autres grandes villes du monde où des coefficients sont souvent imposés. Jusqu'à présent le danger majeur pour ces quartiers informels était celui de l'expulsion. Aujourd'hui avec la lutte pour la régularisation des terres en Amérique latine, le nouveau danger est la gentrification. En effet, la régularisation des terres serait en théorie interprétée comme une avancée permettant l'égalité entre les habitants des favelas et ceux des quartiers formels, avec un même droit de propriété. Mais alors, la favela entrerait dans la zone d'influence du marché immobilier, rendant possible le processus de gentrification en son sein. Et sans programme de logement assurant une mixité sociale, les populations défavorisées seront repoussées.



Favela Carioca

Source : Architectural Review, Juin 2015

B - Historique du développement urbain

«Notre histoire a produit une urbanisation fondée sur l'exclusion. Aujourd'hui notre modèle traduit autant qu'il induit la concentration du revenu et du pouvoir. Dans nos villes, 30 à 60% de l'espace urbain, selon les cas, est produit par le marché formel et concentre la majorité des investissements en infrastructures. C'est là que vivent les classes moyennes et supérieures. Tout à côté, s'étend la ville des pauvres, deux à trois fois plus vaste. C'est là que logent en majorité les travailleurs. Lesquels autoproduisent leur logement, leur quartier, leur centre. Mais ne disposent pas d'infrastructures : ni eau, ni électricité, encore moins d'espaces publics ou de parcs. Ce que ces habitants ont obtenu a été obtenu et arraché au prix de longues luttes contre la dictature d'abord, puis pour l'inclusion et la transformation des favelas en quartier populaire.» Raquel Rolnik

L'actuelle ville de Rio de Janeiro est fondée sous le nom de São Sebastian do Rio de Janeiro le premier mars 1565 à l'entrée de la magnifique baie de Guanabara, au niveau du tiers inférieur du littoral brésilien. Elle n'était dans ce début qu'une ville coloniale au développement urbain lent. Cependant, dans la seconde moitié du XVIIe, les plantations de canne à sucre s'y sont développées, la faisant devenir la ville la plus peuplée du Brésil avec 30 000 habitants. Le besoin d'esclaves est croissant, ces derniers représentent alors un tiers de la population totale. Son importance s'accrut encore au XVIIIe avec l'acheminement de l'or du Mina Gerais, consolidant l'importance de son port et faisant d'elle le principal centre économique de la colonie, ce qui justifia le déplacement de la capitale du Brésil colonial de Salvador da Bahia à Rio de Janeiro le 31 août 1763.

En 1807, le roi portugais João VI, menacé en Europe, se rend à Salvador de Bahia avec sa cour de 15 000 personnes. Il prend finalement résidence à Rio de Janeiro, comptant alors une population de 60 000 personnes, dont 40 000 esclaves noirs, de 1808 à 1821. Au cours de cette période, sa présence entraîna la construction de palais et de nombreux bâtiments publics, jusque là inexistantes dans la colonie.

En 1822, le Brésil prend son indépendance, et Rio de Janeiro en devient la capitale. Elle connut une croissance rapide dans la seconde moitié du XIXe, liée à son statut de centre politique de l'empire. Une grande partie de l'architecture de l'époque et remplacée par des constructions neuves, à cause de l'étroitesse du site liée aux contraintes du terrain naturel.

En 1889, la République du Brésil est proclamée. De grandes problématiques naissent dans la période qui s'ensuit à cause d'une croissance rapide et incontrôlée de la ville. En 1888, l'abolition de l'esclavage entraîne l'arrivée d'un grand nombre d'anciens esclaves en provenance des plantations, ainsi qu'une arrivée importante d'immigrants européens. Ainsi, entre 1872 et 1890, la population carioca double, atteignant les 522 000 habitants, transformant le visage de la ville. De grandes transformations urbaines sont faites avec la création de larges avenues et le remplacement de beaucoup de bâtiments portugais, avec l'influence de styles importés d'Europe. Ces modifications ne changent en rien la crise du logement croissante dans la ville, au contraire. Elles permettent d'essayer d'assainir le centre-ville, que la surpopulation dégradait et rendait insalubre. Mais dans ces opérations, de nombreux immeubles d'habitations ont été détruits, chassant les pauvres du centre et les amenant à s'installer sur les pentes des morros, en particulier le Morro da Providencia et le Morro da Saude. C'est la naissance des premières favelas du pays.

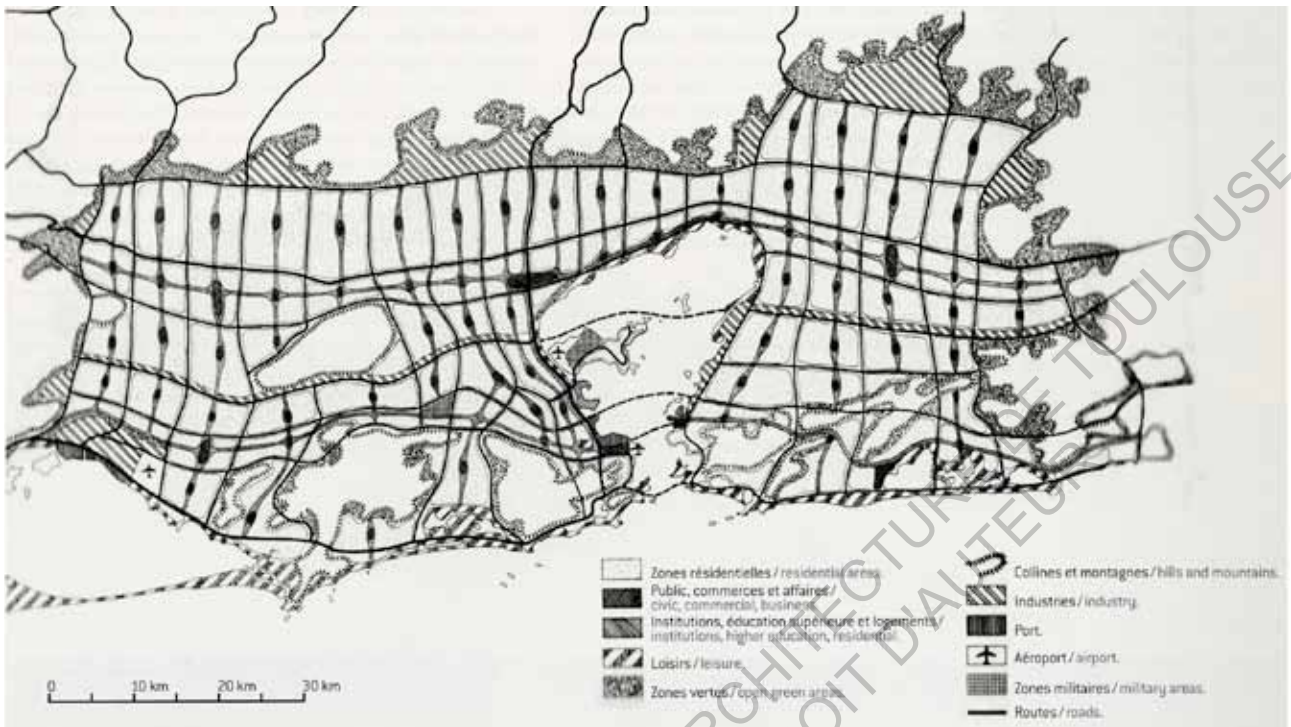
Au début du XXe siècle, l'urbanisme de la ville va continuer à fortement se développer, mais la ville va se diviser en plusieurs zones dont les orientations diffèrent fortement.

Au sud de la zone centrale, c'est l'actuelle 'zone sud' qui va croître jusqu'à la colonisation du littoral Atlantique. Zone aisée, c'est une destination touristique qui se développe fortement. En 1908, est inauguré le téléphérique du Pão de Açúcar, en 1923 le Copacabana Palace Hotel, en 1931 c'est le Cristo Redemptor qui s'installe au sommet du Corcovado. Au nord de la zone centrale, une autre histoire est en train de s'écrire. La ville s'y développe de manière rapide beaucoup moins organisée, les populations ne pouvant se loger ailleurs s'y réfugient. On y trouve également de nombreux sites industriels. Les favelas continuent à croître dans la ville.

Lorsqu'en 1960 la ville de Rio de Janeiro perd son statut de capitale au profit de Brasília, la question de son avenir se pose alors. La perte des instances politiques et d'autres, grandes structures la déstabilisent. La ville est devenue une mégalopole, ses quartiers pauvres se sont fortement développés, elle perd le contrôle de sa croissance, et prend des allures de station touristique décadente.

Dans les années 1960-1970, deux plans d'urbanisme ont été réalisés. En 1965 le plan Doxiadi qui est le plan directeur pour la région métropolitaine de Rio de Janeiro. En 1969, l'architecte urbaniste Lucio Costa présente un plan d'urbanisation pour la zone de Barra da Tijuca. Ces planifications se basent sur l'hypothèse d'une explosion démographique qui n'aura jamais lieu. La volonté était de libérer la ville d'une obligation de densification, en privilégiant l'expansion. Le plan Lucio Costa n'a pas été totalement réalisé, mais il a posé les bases de la logique de développement actuel, que nous approfondirons dans la troisième partie. Ces années voient aussi la réalisation de grands projets urbains, tous localisés dans la Zone sud ou sud de la Zone Ouest. L'Aterro de Flamengo, l'élargissement de l'Avenida Atlantica, la liaison entre la zone sud et Barra, ou encore la construction du pont de Niteroi.

À partir des années 1990, la ville va trouver un nouvel enjeu, un nouvel objectif, celui d'entrer dans le réseau des villes mondes, capables d'accueillir de grands événements de la scène internationale. Cette volonté va orienter sa logique de croissance de développement urbain, avec la mise en place de stratégies. Elle va alors entreprendre de grands projets urbains, qui se basent en partie sur les plans urbains mis en place dans les années 1960-1970. La ville souhaite montrer qu'elle n'est pas qu'une simple station balnéaire, mais une ville organisée capable de gérer son urbanisme et d'héberger de grands événements.



Plan Doxiadi pour la planification de la métropole de Rio de Janeiro
 Source : Architecture d'Aujourd'hui, Juillet 2013

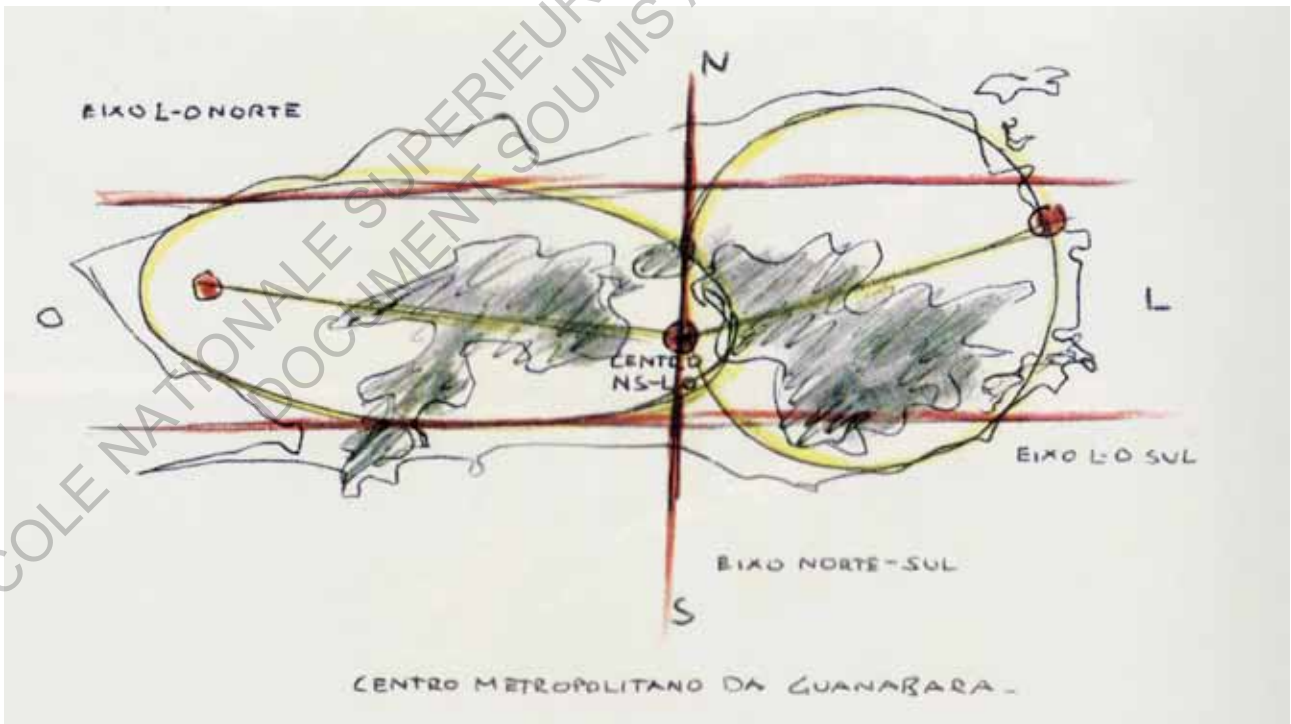


Schéma d'intention du plan Lucio Costa pour la zone de Barra da Tijuca
 Source : Architecture d'Aujourd'hui, Juillet 2013



Aterro do Flamengo
Voie rapide et parc paysagé entre la Zone Sud et la Zone Centre
Réalisé par Affonso Reidy et Roberto Burle Marx



Avenida Atlantica
Avenue du front de mer de Copacabana, traitement paysagé réalisé
par Roberto Burle Marx

C - Enjeux urbains

L'analyse de la ville nous permet de mieux cerner sa morphologie, de mieux comprendre son fonctionnement et la nature de ses différentes régions. La ville de Rio présente un découpage lié à la nature de son site, dont les différentes régions peuvent être très contrastées. De cet état des lieux, il est possible de dégager ce qui nous semble être les enjeux urbains majeurs.

Au travers de l'histoire de la ville de Rio de Janeiro, nous avons pu constater que son urbanisation s'est faite dans des dynamiques très différentes selon ses régions. En effet, les différences entre ses quartiers sont flagrantes, les contrastes sont forts. Le centre, la zone sud et la plus récente zone de Barra da Tijuca ont eu un développement planifié, à l'origine d'un tissu urbain structuré. Ce tissu sain et les différents investissements réalisés leur permettent de posséder les différentes infrastructures et services nécessaires à leur bon fonctionnement. De plus, une grande part des activités s'y concentre. Les autres parties de la ville n'ont pas la même chance. En effet, la zone nord a connu une croissance beaucoup plus rapide et chaotique qui ne confère que peu de qualités à l'organisation de son tissu urbain. Elle souffre également de graves carences en termes d'infrastructures et de services, notamment liés au fait de son manque d'attractivité. On pourrait simplifier ce constat à un contraste entre le centre de la ville et sa périphérie. Les favelas, souffrant des mêmes maux et présentes sur l'ensemble du territoire urbain, sont l'exception à ce constat.

Un enjeu urbain majeur est celui de la réduction des différences entre les régions de la ville. Pour ce faire, retrouver les services et infrastructures nécessaires aux zones qui en présentent aujourd'hui le manque. Le territoire de la ville étant extrêmement vaste, ne considérer qu'une zone centrale ne semble pas viable. Il serait intéressant d'envisager de trouver de nouvelles centralités dans la périphérie de la ville, ayant un rôle structurant, mais stimulant également l'attractivité et les investissements.

La mobilité urbaine est en règle générale un problème majeur dans les grandes villes brésiliennes, dont le trafic routier est souvent trop dense. Dans une ville aussi étendue et fragmentée que celle de Rio, cette question de mobilité urbaine, et plus particulièrement celle des transports publics se pose. Avant les jeux olympiques, la ville possédait trois systèmes de transports publics : Le bus, fonctionnant dans l'ensemble de la ville, mais dont l'efficacité diffère en fonction des zones. Le métro, ayant pour terminus sud Ipanema, il dessert le littoral en remontant vers le nord et se divise dans le centre. Une ligne bifurque vers l'ouest jusqu'au quartier de Tijuca, l'autre remonte dans la zone nord, où les stations sont beaucoup moins fréquentes. Le train, le principal lien entre la périphérie et la zone centrale, avec deux lignes desservants la zone nord, et une allant jusqu'à Campo Grande, au nord de la zone ouest. Les stations restent peu nombreuses par rapport à l'immense surface de la périphérie carioca. L'efficacité des transports en commun dépend encore une fois de la région de la ville. Cette problématique est totalement liée au premier enjeu cité.

Une amélioration et une rationalisation des systèmes de transport en commun sont un enjeu majeur de cette ville.

Le logement est un autre enjeu pertinent. Nous avons pu voir que la ville de Rio de Janeiro, à travers son histoire, a toujours connu des difficultés quant à la problématique de l'accès au logement. De plus, le système d'exclusion qui s'est mis en place dans le développement urbain de la ville, mis en évidence avec le développement parallèle de la zone nord et de la zone sud au cours du XXe et de la prolifération des favelas, ne permet aucune mixité

sociale. Aucun programme de logement dit social permettant l'accès aux personnes de revenus plus faibles n'existe. Les favelas sont actuellement la seule alternative à une population défavorisée d'habiter proche des centres dynamiques. L'homogénéisation de la ville passe aussi par la mise en place d'une mixité sociale au sein de ses différentes zones, pouvant être permise par la mise en place de programmes de logements sociaux. Une telle initiative serait l'occasion d'amorcer un échange entre les différentes couches d'une société actuellement hermétiques entre elles.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

II - PRÉPARER LA VILLE AUX MÉGA-ÉVÈNEMENTS PRÉSENTATION DU PROJET OLYMPIQUE

A - Rendre la ville éligible aux méga-événements

À partir des années 1990, la ville de Rio va présenter une nouvelle volonté dans sa gestion. Elle va chercher à mettre en place une stratégie afin de trouver sa place dans le réseau des «villes-monde», c'est-à-dire une ville possédant les qualités permettant de recevoir des événements d'ampleur internationale. L'année de 1992 est considérée comme un déclic, elle est celle de la première réception d'un méga-événement dans la ville, avec l'accueil du premier Sommet Mondial de l'Environnement. De nouvelles méthodes de gestion de la ville vont chercher à être mises en place, notamment le concept de planification stratégique.

Comme nous l'avons étudié dans la partie précédente, les Jeux Olympiques de Barcelone sont considérés comme étant un modèle dans le processus de transformation urbaine. La ville de Rio va s'inspirer de certains de ses principes, notamment celui de l'intervention du secteur privé qui permet l'apport de ressources participant à la redynamisation urbaine. Ce système incluant le privé dans la prise de décision va être considéré dans la planification stratégique de la ville. Un premier plan stratégique en partie guidé par des équipes catalanes va être élaboré entre novembre 1993 et septembre 1995. Il se nomme 'Rio sempre Rio'.

La volonté d'une évolution de la gestion de la ville devint évidente lors de la mise en place de ce plan stratégique en 1995. Il présente la mise en place des partenariats publics-privés dans la prise de décision urbaine, la réalisation de grands projets urbains et le souhait de rendre la ville plus attractive pour attirer les investissements étrangers. Ces grands projets urbains sont en partie dédiés à l'embellissement et à la création d'infrastructures dans les quartiers les plus aisés, vitrine de la ville. La création de ce plan stratégique répondait également à la volonté d'organiser les Jeux Olympiques de 2004, mais la candidature de sera pas retenue. Le Comité international olympique n'a pas estimé que la ville et le projet proposé répondaient aux exigences nécessaires à la réception des Jeux. Malgré cet échec, la future ville olympique continue son développement urbain dans la même dynamique.

B - Les Jeux Panaméricains de 2007

La ville de Rio nécessitait de faire la preuve aux grandes organisations internationales de sa capacité à recevoir un événement mondial majeur tel que les Jeux Olympiques. Pour ce faire, elle va présenter sa candidature pour l'organisation de la quinzième édition des Jeux Panaméricains de 2007. Le projet proposé retient les leçons de l'échec de sa candidature pour les Jeux Olympiques de 2004, en modifiant le choix réalisé pour l'accueil des épreuves sportives, une des raisons pour laquelle le projet avait été critiqué. Le site majeur proposé avait été celui de l'île de Fundão, dans la zone de l'aéroport international de Galeão. Dans le projet destiné aux Jeux Panaméricains, il sera remplacé par la zone de Barra da Tijuca. Les autres sites seront Deodoro, Maracanã et Copacabana. Mais la zone de Barra de Tijuca reste celle qui recevra la majorité des activités, et donc des investissements. La justification donnée à ce choix sera celle de la sécurité des athlètes.

Ces Jeux serviront de référence à la ville de Rio de Janeiro pour montrer sa capacité à assumer l'organisation d'un grand événement sportif. Ils seront surtout très utiles à la justification du projet Olympique proposé pour 2016, qui va utiliser celui des Jeux Panaméricains

comme base. En effet, les sites d'accueil des activités resteront les mêmes, et certaines des infrastructures construites pour 2007 seront réutilisées pour les jeux de 2016, par exemple le stade João Havelange dans la zone de Deodoro, ou encore le Vélodrome à Barra da Tijuca. La candidature pour les Jeux Olympiques de 2016 a été déposée seulement quelques semaines après la fin des Jeux Panaméricains.

Certaines critiques ont tout de même été réalisées sur le projet de ces Jeux. Premièrement, celle du dépassement du budget initial, avec un montant s'élevant à 3,3 milliards de dollars au lieu de 224 millions. Une autre sera celle du manque de participation de la population à l'élaboration du projet, et un manque de visibilité sur les budgets et les transformations réalisés. Le cas de la Vila Panamericana a également été mis en avant, il s'agit du projet du village des athlètes, à Barra da Tijuca. Présenté comme une solution à la crise du logement à Rio, il a été financé avec des fonds publics et cédé à une compagnie immobilière privée après les jeux. De plus, le projet, qui n'a jamais été totalement terminé, a été construit sur une zone marécageuse. Dix années après sa construction, il est déjà sévèrement dégradé.



Vila Panamericana

Source : https://www.francetvinfo.fr/sports/jo/a-rio-comment-la-vie-dans-un-ancien-village-d-athletes-a-tourne-au-cauchemar_1597507.html

C - Le masterplan des jeux olympiques



Masterplan des Jeux Olympiques
Source : Dossier de candidature de 2009



Masterplan du Parc Olympique
Source : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/eclairage/jo-rio-2016>

La candidature de la ville de Rio de Janeiro pour l'hébergement des Jeux olympiques d'été 2016 a été retenue le 2 octobre 2009. La ville organisatrice se doit de répondre aux différentes exigences des organismes organisateurs. Elles concernent les équipements sportifs, mais également des exigences sanitaires, d'infrastructures touristiques, hôtelières, d'hébergement, de transport et de télécommunication. De grands projets urbains sont alors lancés par la ville pour atteindre les objectifs qu'impose la réception d'un tel événement.

Les travaux d'infrastructure sont répartis dans deux catégories différentes par les autorités officielles :

La Matrice de Responsabilité qui rassemble les projets exclusivement réservés aux Jeux olympiques, c'est à dire l'hébergement des activités sportives et des athlètes le temps de la compétition. Elle comprend 46 projets répartis de la sorte : 25 à Barra da Tijuca, 13 à Deodoro, 3 à Copacabana et 3 à Maracana. Son budget total est de 6,670 milliards de reais, avec la répartition suivante : 84% à Barra da Tijuca, 12% à Deodoro, 2% à Copacabana et 2% à Maracana.

La seconde est Le Plan de Politiques Publiques qui rassemble les projets d'infrastructures et de rénovations urbaines qui ne concernent pas exclusivement la tenue des Jeux, mais dont les réalisations sont permises grâce à leur organisation. Son budget total est de 24,6 milliards de reais.

Les interventions infrastructurelles réalisées pour ces Jeux sont de différentes natures. Il peut s'agir de nouvelles constructions ou bien de transformations permanentes ou temporaires sur de l'existant. Elles se répartissent dans différents domaines : les équipements sportifs, les transports, les équipements touristiques et immobiliers et certaines interventions sur le tissu urbain.

LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

Les constructions neuves :

- Dans le Parc Olympique de Barra da Tijuca ont été construit le stade Olympique aquatique, un stade Olympique de Tennis ainsi que quatre Centres Olympiques d'Entraînement.
- Sur le site de Deodoro ont été construit le Centre Olympique de BMX, le Stade Olympique de Canoë Kayak ainsi que le stade éphémère de rugby qui n'est resté en place que le temps de la compétition.

Les transformations permanentes sur l'existant :

- Dans le Parc Olympique ont été transformés le Vélodrome Olympique et le Parc Aquatique Maria Lenk.
- Sur le site de Deodoro ont été transformés le Centre National Équestre et le Centre National de Tir.
- A la Marina da Gloria a été transformé le Stade de Rame.
- Dans la région du Maracanã ont été transformés le Stade Maracanã et le Sambódromo

Les transformations temporaires :

- Dans le Parc Olympique a été transformée temporairement l'Arène Olympique
- Dans la région du Maracanã a été transformé temporairement le Maracanãzinho

LES TRANSPORTS

Les transports représentent le plus gros investissement financier du projet olympique, soit 57% du budget de Jeux. Un tel investissement se justifie, car il représente un des principaux héritages à la ville du projet, influençant de façon directe la problématique de la mobilité urbaine dans l'agglomération carioca. Les interventions cherchent à favoriser les liens entre les différents sites Olympiques, mais sont également présentés comme étant des investissements à long terme, qui permettront l'amélioration de la mobilité urbaine de la ville, et ainsi améliorer la qualité de vie des cariocas et des visiteurs. Les interventions se divisent en différentes catégories : l'extension du réseau de métro, la création d'un système de tramway, la mise en place du BUS RAPID TRANSIT (BRT), la rénovation du système ferroviaire qui lie le centre-ville à son immense périphérie et la modification du réseau routier.

L'extension du métro et la création du tramway

Jusqu'aux Jeux Olympiques, le métro carioca était constitué de deux lignes, la 1 et la 2. La première allant jusqu'à la station General Osorio à Ipanema jusqu'à la station Uruguai dans le quartier de Tijuca, et la seconde qui bifurque en direction de la station Pavuna, dans la périphérie Carioca. La modification du réseau concerne la mise en place d'interconnexions entre les lignes 1 et deux, ainsi qu'une extension de la ligne 1, en direction du Sud, permettant la distribution des quartiers de Leblon, São Conrado et Gávea.

Un système de tramway a été créé dans la zone portuaire. Il fait partie du projet rénovation du centre-ville, le projet Porto Maravilha.

Le Bus Rapid Transit (BRT)

Les infrastructures permettant la mise en place d'un système de BRT ont été créées. Il se compose de quatre lignes différentes, dont trois permettent de relier la zone de Barra da Tijuca au reste de la ville. Les lignes TransCarioca, le Transolympique et le TransOlympique desservent respectivement Barra à l'aéroport international Galeão, à la zone Deodoro et à Zona Sul. Ce système de distribution, ainsi que la forte concentration de projets à Barra da Tijuca montrent de manière claire l'intention de faire de cette zone une nouvelle centralité de Rio de Janeiro. L'installation de ce système amène la création de nouvelles lignes de circulation nécessaires à son fonctionnement.

Le système ferroviaire

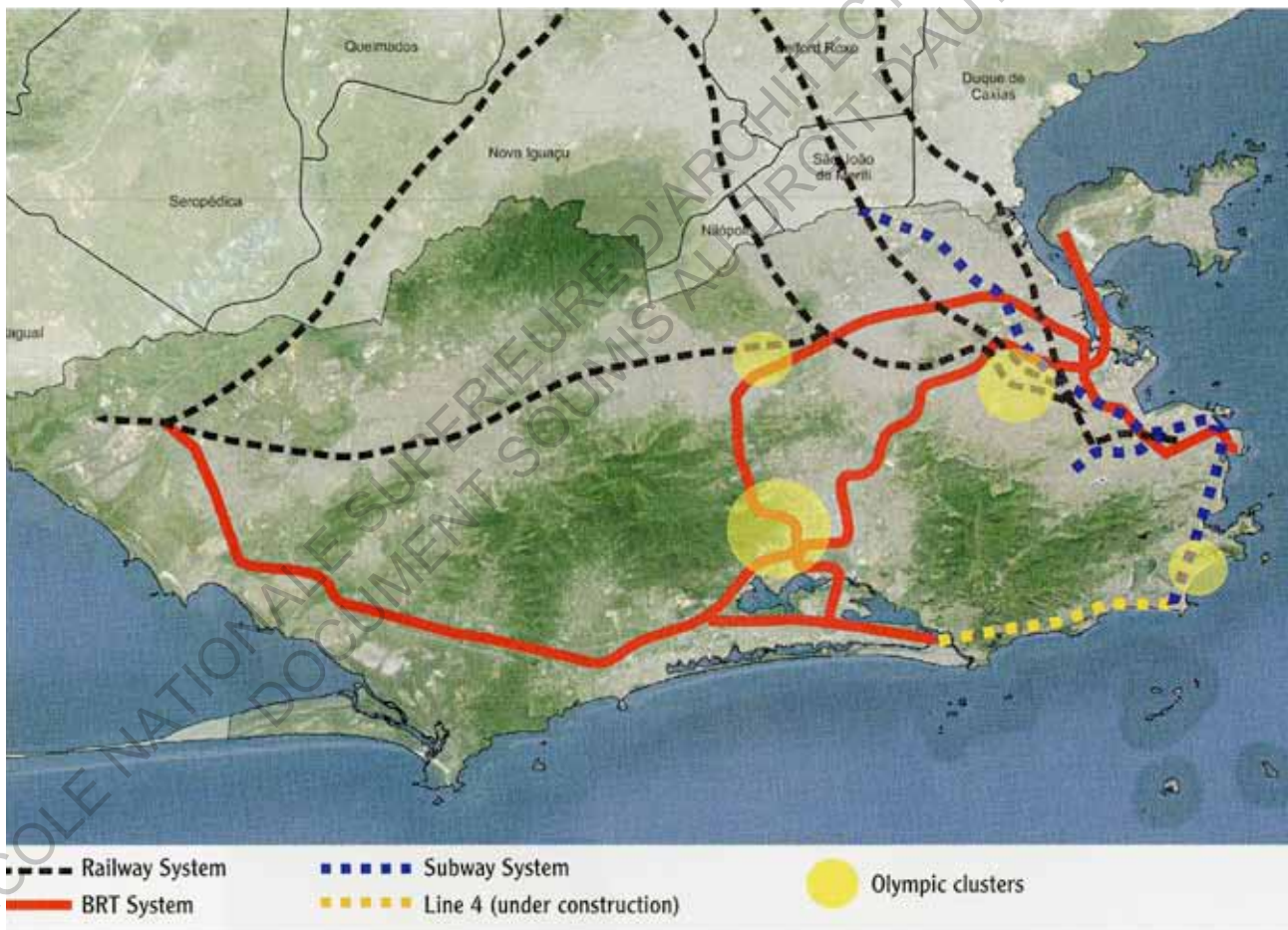
En ce qui concerne le système ferroviaire, il n'y a pas eu modification des itinéraires, ou de création de nouvelles lignes ou stations. L'action portée à ce secteur s'est limitée à des améliorations des trains, amenant plus de confort, notamment par le remplacement des voitures vétustes. Certaines stations desservies pendant les Jeux Olympiques ont reçu des rénovations afin de permettre de meilleures conditions d'accueil de la population venue assister aux épreuves de la compétition.

Le système routier

Des interventions pour élargir certains axes majeurs, et la création de nouvelles routes vont permettre de fluidifier le trafic entre les différentes zones olympiques. On peut citer l'Avenida Brasil dans la zone de Deodoro, l'Avenida das Américas et l'Avenida Salvador Allende à Barra da Tijuca ou encore l'avenue du 24 mai, dans la zone de Maracanã.

Restructuration de certains tissus urbains

Les zones recevant les activités olympiques, ainsi que celles recevant les différentes infrastructures ont reçu des interventions visant la restructuration du milieu urbain. On peut citer par exemple la zone de Deodoro, des axes recevant le ligne du BRT, des interventions paysagères, l'amélioration de réseau cyclable ... Nous pouvons tout de même constater que certains «dommages collatéraux» sont causés dans certains lieux d'implantation de ces infrastructures.



Les systèmes de mobilité urbaine après les Jeux Olympiques

Source : Topos, Septembre 2013

LE PROJET «PORTO MARAVILHA»

Le projet Porto Maravilha est une intervention qui a été réalisée sur la zone portuaire de Rio de Janeiro, en plein coeur de la ville, c'est un des quartiers urbanisés les plus anciens, symbole de son héritage maritime. Il s'agit d'une zone historique de la cité carioca. Elle était le centre du commerce des esclaves, dont certains vestiges tel que la 'pedra do sal' ont encore une grande importance dans la vie culturelle locale. Elle est le lieu de départ de nombreuses révoltes. De plus, le Morro da Providência, considéré comme étant la première favela du Brésil, se trouve également dans cette zone.

Pendant plusieurs décennies, cette zone a connu un déclin économique et démographique, notamment lié au transfert de la capitale nationale à Brasilia. Une baisse des activités portuaires est apparue avec la désindustrialisation progressive du vieux port, réduisant encore davantage les activités économiques. Les nouvelles activités économiques portuaires se sont déplacées plus au nord dans la baie. À cela est venue s'ajouter la destruction d'une grande voie rapide aérienne le long du littoral, devenant une grande artère de circulation. Les bâtiments historiques ont commencé à se délabrer et près d'un million de mètres carrés d'espace de logement et de bureaux se sont retrouvés vides. Il s'agissait pour cette zone d'un véritable déclin urbain.

Un projet de réhabilitation de cette espace portuaire a été imaginé, et sera réalisé à l'aide d'investissements de fonds public et du secteur privé. Le projet couvre près de cinq millions de mètres carrés. Il prétend intervenir sur les différents espaces industriels existants, les zones résidentielles vétustes ainsi que sur le réseau de transport devenu vétuste.

Différentes interventions sont prévues :

- La modernisation des réseaux, notamment en ce qui concerne le traitement des eaux usées, l'accès à l'eau potable, les télécommunications et l'éclairage public.
- L'augmentation de la capacité d'accueil des bateaux de croisière par la modification et l'augmentation des points d'ancrage.
- La restauration des entrepôts existants se trouvant face à la baie de Guanabara. Ils seront destinés à la location et à l'accueil de différents événements, comme l'exposition 'Arte Rio' organisée annuellement.
- La restructuration des infrastructures de transport dans le but d'améliorer la mobilité urbaine en donnant la priorité aux piétons et aux transports publics. Pour ce faire de grandes interventions sont réalisées.
 - La destruction de l'imposant axe routier aérien qui isolait la zone de la baie par son tracé longeant le littoral. Cette intervention permet la libération de grands espaces
 - La construction d'un tunnel de cinq kilomètres accueillant une voie rapide assurant l'ancienne fonction de l'axe aérien.
 - La mise en place du système de tramway
- La modification des espaces publics, notamment grâce aux grands espaces libérés par la destruction de la voie rapide, permettant également une remise en valeur du patrimoine

historique de la zone.

- L'augmentation de la végétation, avec la plantation de plus de 15 000 nouveaux arbres.
- La construction d'espaces culturels, comme le Museu de Arte do Rio (MAR), ou encore le Museu do Amanhã, présents sur la praça Maua, ainsi les nouvelles entreprises et structures éducatives.
- La mise en place de logements sociaux.

Ces différentes interventions sont réalisées dans le but d'atteindre les objectifs que le projet promet de remplir. L'augmentation de la population de la zone, passant de 30 000 à 100 000 habitants, une augmentation de la capacité des flux de circulation, la réduction de la pollution de l'air et de la pollution sonore, l'augmentation de la perméabilité des sols, l'amélioration des services publics. Ce projet a pour vocation d'améliorer la qualité de vie de la population de Rio, et devenir une référence pour le reste de la ville.



Museu do amanhã, praça Maua

Source : L'architecture d'aujourd'hui, décembre 2015

CONSIDÉRATIONS FINALES

L'analyse de la ville de Rio de Janeiro au travers de la morphologie de son site naturel, de la ville qui s'y est développée et de son histoire, nous a permis de dégager ce qui semble être ses enjeux urbains majeurs : la recherche d'une homogénéisation de la ville par des interventions dans ses zones présentant des carences en infrastructures, services et organisation urbaine; l'amélioration et la rationalisation de son réseau de transport public et enfin une réponse à la crise du logement, notamment par la mise en place de programmes de logements sociaux permettant une mixité sociale dans les différentes régions de la ville. La prise de connaissance du projet proposé par la municipalité carioca pour ces Jeux olympiques d'été va nous permettre, à l'aide de la matière accumulée dans les deux premières parties, d'en faire une analyse critique dans la troisième.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TROYES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

TROISIÈME PARTIE

ANALYSE CRITIQUE DU PROJET OLYMPIQUE DE RIO DE JANEIRO

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Dans la troisième et dernière partie de ce travail, nous allons nous lancer dans une analyse critique du projet des Jeux Olympiques de Rio de Janeiro. Pour ce faire, la matière accumulée dans les deux premières parties va servir de base. Certaines vont être approfondies, d'autres serviront d'éléments d'analyse ou de comparaison.

Nous allons tenter de comprendre dans quelle logique les différentes interventions du projet olympique ont été pensées et mises en place. Les données rassemblées préalablement nous amènent dans un premier temps à approfondir le sujet de la zone de Barra da Tijuca afin de comprendre le phénomène qui s'y produit et la raison de la concentration de la majorité des investissements des Jeux olympiques. Nous ne nous contenterons pas simplement ici d'une analyse descriptive, mais tenterons de porter un jugement sur la pertinence de ces différentes stratégies.

Par la suite, nous nous intéresserons au reste de la ville, aux interventions effectuées et à celles qui paraissent manquer, et questionnerons à nouveau la pertinence du projet. Pour ce faire, nous nous baserons sur les différents enjeux urbains que nous avons mis en évidence dans la partie précédente, et tenterons d'observer si les différentes actions réalisées permettent d'y répondre.

L'analyse des différentes réalisations du projet des Jeux olympiques de Rio de Janeiro amène également la question des conséquences de leur mise en oeuvre. Beaucoup de ces nouvelles infrastructures s'implantent sur des tissus urbains déjà occupés, ayant pour conséquence la libération de ces sols pour les constructions, amenant de nombreux déplacements de population souvent contestés et parfois médiatisés.

Le projet olympique pose la question de l'héritage qu'il va laisser à la ville après le passage de la compétition. Comme il a été expliqué précédemment, des projets de telle ampleur ne peuvent se contenter d'une finalité à court terme, limitée à la réception d'une compétition sportive. Il n'est censé trouver son sens réel que dans son devenir, son apport à la ville sur le long terme, comme a pu si bien nous illustrer le cas de Barcelone. Nous nous poserons alors la question de cet apport et de sa qualité dans le cas du projet de Rio de Janeiro, ainsi que celle du devenir des différentes infrastructures réalisées.

I - DES JEUX OLYMPIQUES AUTOUR DE BARRA DA TIJUCA

A - Mise en évidence de la priorisation de Barra da Tijuca

La présentation du projet urbain des Jeux olympiques nous a permis de prendre connaissance des différentes interventions qu'il contient et nous renseigne également sur son budget.

La répartition des projets directement liés à la compétition, soit ceux contenus dans la matrice des responsabilités, montre que la grande majorité des interventions réalisées se trouvent dans la zone de Barra da Tijuca. En effet, sur les 46 projets contenus dans cette partie du programme, pas moins de 25 sont réalisés dans cette région, mettant en évidence la priorisation de cette zone. Cette répartition, très similaire à celle du projet des jeux panaméricains de 2007, est liée à la décision de choisir cette région de la ville pour l'accueil du Parc Olympique. La priorisation de cette zone est d'autant plus évidente à la lecture de la part du budget destiné à la partie du programme olympique qui s'y trouve. En effet, 84% des 6,67 milliards de reais lui sont consacrés.

Pour ce qui est des projets contenus dans le Plan de Politiques Publiques, la même constatation peut se faire, particulièrement en ce qui concerne la mobilité urbaine. Le nouveau système de Bus Rapid Transit créé à l'occasion des jeux, représente 23% de l'investissement dans les infrastructures de transport. À la vue du plan de son réseau, nous constatons que trois des quatre lignes créées permettent de relier Barra da Tijuca aux autres régions de la ville. L'intervention réalisée sur le métro qui correspond à 43% de ce budget, ne permet finalement que la prolongation de la ligne 1, par la création de la ligne 4, qui après son passage par Leblon et São Conrado trouve son terminus à la station Jardim Oceanico, à Barra da Tijuca.

B - Quelle logique urbaine ?

Origine et dérive de la région de Barra da Tijuca

La volonté de développer la zone ouest du littoral atlantique de la ville trouve son origine dans les années 1970, sur les bases du plan Doxiadi, plan directeur pour la région métropolitaine de Rio de Janeiro, et le plan Lucio Costa, pour la région de Barra da Tijuca. Ils se basent sur la théorie d'une explosion démographique qui n'arrivera jamais et sur la pensée d'une réorganisation de la ville à la vue de son évolution d'alors.

Nous avons pu constater que l'urbanisation de la ville de Rio de Janeiro s'est faite à différentes vitesses et de différentes manières. Une croissance organisée et assez dense dans la zone sud, et une autre plus rapide, sans contrôle, sans investissements, de la zone nord. Au fil du temps, la zone sud s'est densifiée, et est restée contenue au sud-est du massif de Tijuca. La zone nord, elle, a continué son expansion chaotique et son étalement s'est propagé au nord des massifs de Tijuca et de Pedra Branca, dont la topographie agit comme une barrière. Ainsi, la zone nord s'étale fortement vers l'ouest, et la seule jonction Nord Sud se réalise à l'est du massif de Tijuca. Ce même effet de barrière naturelle de la topographie des massifs avait préservé la région de Barra da Tijuca de toute expansion urbaine.

Ce constat amena la volonté d'exploiter le potentiel de cet espace préservé pour restructurer et rééquilibrer l'agglomération carioca. Il est pensé que cette zone pourrait redevenir une nouvelle centralité, permettant de relier les différents espaces de la ville, en créant

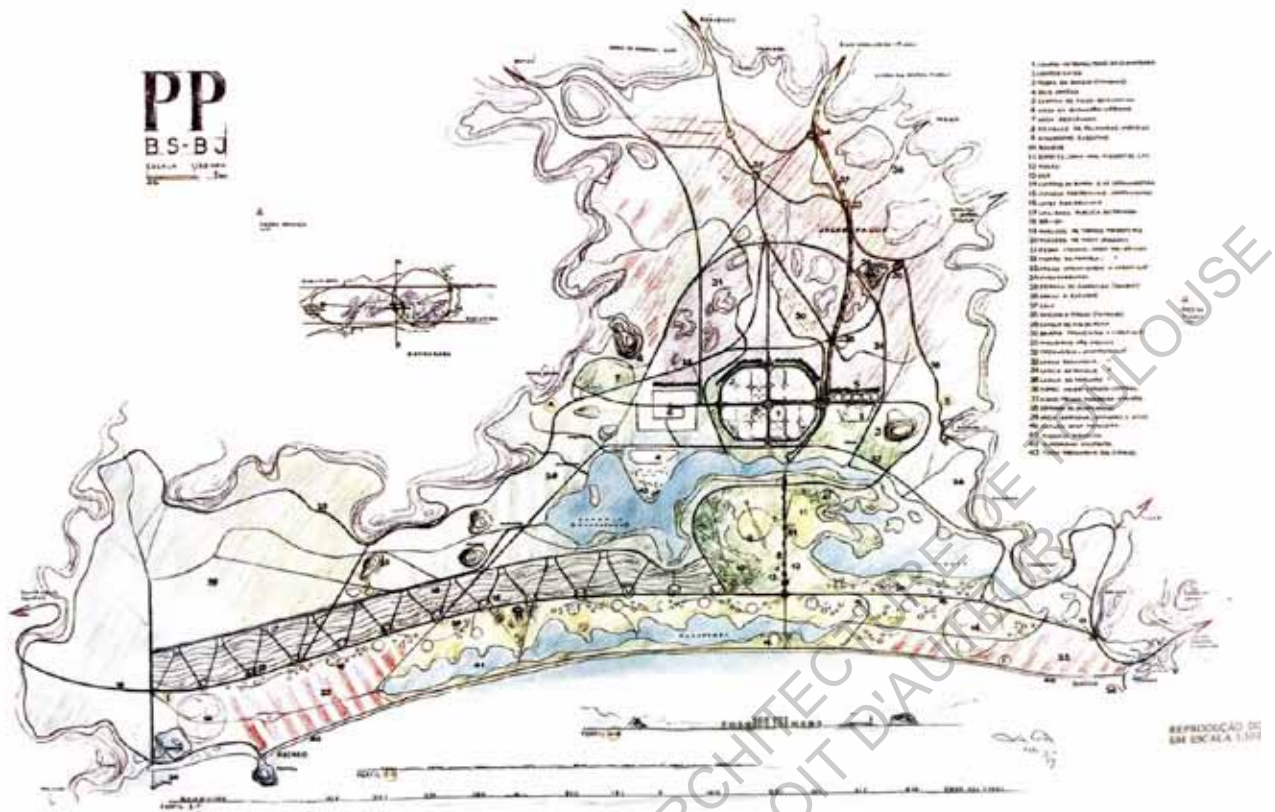
un nouvel axe nord-sud entre les deux massifs et un nouvel axe Est-Ouest le long du littoral. C'est dans cet objectif que Lucio Costa mit au point son plan. Ce dernier fut conçu en se basant sur le constat de la grande qualité de l'environnement naturel de cette zone. L'urbaniste cherche alors à concilier les enjeux d'un plan urbain de grande échelle et de la conservation des qualités de ce lieu. Il va définir le tracé de deux axes Est-Ouest, et créer de grandes zones de préservation naturelle autour des lagons. Il définira la manière de construire le long de ces axes, en sélectionnant les zones à bâtir, et la manière de les investir (typologie, densité, programme).

Ce plan ne sera réalisé que partiellement, mais amorce la logique de développement urbain actuel. La grande qualité environnementale de la zone, qui a fortement influencé la planification de Lucio Costa, a également l'effet pervers d'être irrésistiblement attractive et son ouverture par la création de ces axes attise les désirs d'en profiter. Ainsi, l'investissement de la zone dicté par un enjeu urbain à l'échelle de la métropole a été noyé par le désir d'une tranche de la population de profiter de ce cadre naturel maintenant accessible. De nombreux projets de logements voient le jour. Il s'agit d'immeubles de standing ou encore de zones résidentielles sécurisées, qui attirent les populations les plus aisées de Rio. De nombreux programmes immobiliers de cette nature voient le jour, continuant le développement de la zone dans cette dynamique. La limitation des zones à investir prévue par le plan de Costa a été oubliée. Ainsi, une grande partie des espaces de protection environnementale définient a été investie. Nous pouvons constater la tolérance de la municipalité par rapport à ce phénomène avec l'exemple du golf olympique qui a lui-même été créé dans une de ces zones, alors qu'un golf de qualité était déjà existant.

L'influence du secteur privé

Les Jeux panaméricains de 2007 utilisèrent la zone de Barra da Tijuca comme site d'accueil principal de la compétition, se justifiant en prétextant assurer la sécurité des Athlètes, leur permettant également de donner une bonne image de la ville lors de la compétition, loin de ses problèmes. Mais ce choix permit également d'attirer les investissements dans ce centre urbain émergent. Le projet olympique de la ville de Rio de Janeiro se basa en grande partie sur celui des Jeux panaméricains, eux-mêmes influencés par la volonté d'attirer des investissements privés. Nous pouvons par exemple penser au projet de la Vila Panamericana. De plus, la formation des Partenariats Public-Privé fait entrer le secteur privé dans la prise de décision.

Dans le cas des Jeux olympiques, ce secteur privé a joué un rôle dans le dessin même du projet afin de servir ses propres intérêts. Il est possible d'en faire le constat dans le projet du Parc Olympique. Le projet gagnant d'AECOM a été modifié après avoir gagné le concours. En voici deux exemples : le dessin du village des arbitres prévoyait la création d'espaces publics autour des bâtiments, il sera transformé en complexe de condominiums privés fermés, permettant d'en faire une meilleure exploitation après la compétition olympique. Le cas de la Vila Autodromo qui a été fortement médiatisé. Il s'agit d'une favela de 550 logements voisine au Parc Olympique. Sa conservation était une des exigences lors du concours lancé pour le parc, le projet gagnant d'AECOM répond à cette attente. Après des négociations entre le conseil municipal et le secteur privé, qui souhaitait réaliser plus de logements, la favela sera détruite afin de valoriser le projet immobilier. La municipalité accepte de réaliser des concessions dans les projets afin de servir les intérêts du secteur privé. En retour, ces derniers financent la construction des équipements imposés par les critères du Comité International Olympique.



Plan Lucio Costa

Source : <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.116/3375>



État actuel de la zone de Barra d Tijuca

ERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
OUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Image de concours du Parc Olympique, la Vila Autodromo y est représentée

C - Une orientation pertinente ?

L'origine du projet d'investissement de la zone de Barra da Tijuca était de créer une nouvelle centralité dans la ville, permettant de lier ses différentes régions, avec la création de deux nouvelles liaisons, une Nord-Sud, et une autre Est-Ouest. Cette hypothèse peut être compréhensible, en particulier dans le contexte où le projet a été pensé, c'est-à-dire dans l'hypothèse d'une très forte augmentation démographique. On peut imaginer dans ce cas qu'il aurait pu permettre d'accueillir la nouvelle population dans un espace structuré plutôt que de provoquer l'accélération de la croissance désorganisée de la périphérie (à la condition d'un programme permettant d'accueillir une population mixte). Ce triangle libre sauvegardé par la topographie était avec certitude un espace représentant un enjeu majeur à l'échelle de la cité, du fait qu'il était totalement encerclé par la ville. Nous pouvons tout de même émettre une critique, ou plutôt un questionnement quant à cette intention. L'expansion était-elle la bonne solution à apporter ? N'est-elle pas un moyen pour fuir les problématiques du tissu urbain existant ? L'origine de ce questionnement vient en grande partie du constat de l'état actuel de la région de Barra da Tijuca, de sa dérive par rapport à son plan initial. Si ce dernier avait été respecté, peut être que l'investissement de cette zone n'aurait jamais été source de débat. Quel que soit l'avis que l'on y porte, le projet a été réalisé, et ce bien avant les interventions plus récentes destinées à l'accueil des méga-événements.

Nous avons pu constater que dans le passé, de nombreux projets ont été réalisés dans le but d'améliorer la structure urbaine de la zone sud et sud de la zone ouest. Leurs réalisations, qui se sont appliquées sur un tissu urbain déjà stable lié à un développement planifié, conféraient à ces zones les infrastructures et les services suffisants à leur bon fonctionnement. Le reste de la ville, dont le développement urbain s'est fait de manière incontrôlée sous la pression de la croissance démographique, a été abandonné à son propre sort. Dans l'étude du projet de Barcelone, dont l'intention première était de réduire les écarts entre les différentes zones de la ville, la stratégie a été de réaliser des projets sur des lieux définis de sa périphérie, qui comme à Rio de Janeiro, est la région souffrant de multiples et conséquentes carences. Le phénomène d'osmose, que nous avons décrit dans la première partie, permettait à partir de ces nouvelles centralités de structurer et d'améliorer le tissu urbain environnant. Au lieu de concentrer la majorité des nouvelles infrastructures dans une zone possédant déjà toutes celles qui lui sont nécessaires, n'aurait-il pas mieux valu les trouver au sein même des régions les plus défavorisées ?

La mise en place de partenariats public-privé faisant entrer le secteur privé dans la prise de décision peut-être bénéfique, car il va permettre le financement d'une partie du projet. Cela peut fonctionner de manière tout à fait convaincante, lorsque l'intérêt public du projet reste prioritaire, le projet de Barcelone qui a initié cette démarche en est la preuve. Dans le cas des Jeux Olympiques de Rio, l'intérêt des investisseurs du secteur privé entraîne des modifications dans le projet au détriment de l'intérêt public. De plus, une des priorités de ces investisseurs est d'exploiter les programmes d'habitations créés pour les Jeux. La création d'habitations est importante dans une ville qui a toujours connu une crise dans l'accession au logement, mais ceux créés lors des Jeux ne sont destinés qu'à une population aisée. La création d'habitations destinée à une population au revenu modeste aurait été intéressante dans une zone telle que celle de Barra de Tijuca où, comme nous l'avons vu précédemment, la majorité des réalisations sont des logements destinés à la tranche la plus riche de la population.

Les principaux investissements dans les réseaux de transport, le réseau de BRT et le

prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Barra da Tijuca étaient destinées à lier entre eux les différents sites olympiques, mais ils constituent également un des principaux héritages des Jeux olympiques. Nous avons fait la remarque que le dessin de ses lignes montre la volonté de faire de cette région une centralité. Il peut paraître cohérent que cette dernière, au vu de sa position centrale dans la ville joue un rôle de noyau de distribution. Cependant, on peut penser que l'importance que lui confère sa position et la convergence de ces réseaux devraient influencer son contenu. Une zone de telle importance dans la ville devrait avoir une dynamique, être un pôle d'activité comme l'est l'actuelle zone du centre, où convergent l'ensemble des voies du réseau de train tissé dans la périphérie de la ville et où se concentrent 38% des emplois de la ville. La région de Barra da Tijuca n'en possède que 7% et ne s'apparente aujourd'hui qu'à une zone résidentielle destinée aux riches cariocas. En effet, 31% des appartements mis en vente dans la ville s'y trouvent.

Il est intéressant de constater que la Zone Sud de Rio de Janeiro, recevant finalement peu d'activités olympiques par rapport à la région de Barra da Tijuca, est utilisée comme vitrine de la ville, notamment dans la médiatisation au cours de la diffusion des Jeux Olympiques.

II - ET LE RESTE DE LA VILLE ?

A - Le traitement de la zone périphérique

Les quatre sites de la ville de Rio de Janeiro recevant les activités Olympiques sont Barra da Tijuca, Copacabana, Déodoro et Maracanã, avec comme nous l'avons vu précédemment la majorité des investissements concentrés dans la région de Barra da Tijuca. De ces différents sites, le seul se trouvant hors des zones touristiques habituelles est le site de Deodoro, proche de la limite entre la Zone Nord et la Zone Ouest. Les infrastructures sportives qui y sont réalisées se trouvent plus précisément dans le quartier limitrophe de Vila Militar, abritant des casernes et des habitations militaires, constituant la plus grande concentration militaire d'Amérique latine. Il est déjà structuré et représente une sorte d'enclave dans la périphérie. Les autres zones plus pauvres de la ville ne sont en aucun cas représentées.

La majorité des investissements se concentrent dans les zones les plus aisées de la ville, alors que les plus défavorisées n'en reçoivent que très peu. Les seuls que l'on peut y trouver se rapportent aux interventions de transport. En effet, 13% du budget consacré à la mobilité urbaine est attribué au système de train, recevant jusqu'à 2 millions d'utilisateurs par jour et qui est actuellement le principal moyen de liaison entre la périphérie et le centre (qui concentre 38% des emplois de la ville). Mais cette intervention n'est destinée qu'à la rénovation de certaines rames vétustes, et de stations fréquentées pendant les Jeux olympiques. Le réseau n'a pas été amélioré, aucune nouvelle station n'a vu le jour. L'intervention sur le métro, représentant 43% de ce budget, se contente de faire la liaison entre la zone sud et Barra da Tijuca. Le BRT, qui en représente 23%, permet la réalisation de nouveaux itinéraires en transports publics. Le tracé de ses lignes est destiné à lier les sites olympiques entre eux, soit directement par le BRT, soit en retrouvant un autre réseau de transport public. Son tracé, qui comme nous l'avons vu, est principalement centré sur la zone de Barra da Tijuca. Il permet d'irriguer certaines parties de la zone Nord et de la zone ouest qui n'étaient jusqu'alors pas desservies. On peut cependant noter qu'un de ces tracés a été condamné par l'Institut des Architectes du Brésil, car il pourrait encourager l'étalement urbain en passant dans des zones à faible densité de population. Il s'agit de la ligne transoeste qui relie Barra

à Campo Grande par le littoral.

B - Le traitement des zones de favelas

Les favelas font évidemment partie des zones nécessitant l'installation d'infrastructures et de services. Comme évoqué dans la partie précédente, elles hébergent les populations défavorisées dans les différentes zones de la ville. Elles seules permettent une mixité sociale dans l'ensemble de ses régions en l'absence de programmes de logements pour les populations aux revenus modestes.

L'ancien maire de la ville Eduardo Paes, en fonction avant et pendant les Jeux olympiques, dira dans une conférence TED en 2012 «les favelas peuvent être une solution», expliquant lui même qu'elles nécessitent l'installation d'infrastructures et de services et que la municipalité carioca prétend urbaniser toutes ses favelas d'ici 2020.

Eduardo Paes annonce ainsi le projet «Morar Carioca», qui s'inspire des meilleures pratiques internationales sur le logement informel, destiné à «mettre à niveau» les favelas en réalisant les opérations nécessaires à leur urbanisation. L'annonce de ce programme est un grand espoir pour les habitants de ces communautés ainsi que pour les urbanistes. Afin de le mettre en oeuvre, 40 équipes d'architectes seraient sélectionnées pour développer des projets «in situ» avec la participation de la population, 449 favelas sont éligibles à cette mise à niveau. Un an plus tard, seules 12 équipes sont retenues, en 2013 les contrats sont arrêtés, le projet est presque entièrement gelé. À la Vila União, favela située dans la zone ouest de la ville, les forums participatifs avaient commencé, puis un avis d'expulsion a été envoyé. Le label «Morar carioca» a été appliqué rétroactivement à d'autres projets gouvernementaux non participatifs dans des favelas.

Depuis 2009, le programme des Jeux olympiques a forcé le déplacement d'environ 22 000 familles. En effet, la municipalité a publié en 2009 une liste de 119 favelas devant être détruites pour un usage public du terrain, des menaces environnementales ou encore des risques de glissements de terrain ou d'inondations.

Des projets de mobilité urbaine concernant les favelas ont également été élaborés. Inspiré d'un projet déjà réalisé à Medellín, la municipalité de Rio de Janeiro prévoit l'installation de téléphériques dans trois favelas de la ville, Morro da Providencia, Complexo do Alemão et Rocinha. Seul deux d'entre eux furent réalisés. Présentés comme étant des investissements destinés à améliorer la mobilité urbaine des habitants des communautés où ils sont installés, leurs créations provoquent de nombreuses réactions. Ces dernières sont liées à différentes raisons. La première est le fait d'investir de grandes sommes dans la construction d'un téléphérique plutôt que dans la mise en place des nécessités de base. En effet, de nombreuses zones de ces favelas ne sont équipées ni d'eau courante ni de systèmes sanitaires, ou peuvent encore manquer d'électricité. De plus, leur création impose la destruction de nombreuses habitations sans que les habitants n'en soient informés à l'avance, dans certains cas, ils apprennent la nouvelle au moment où leur maison reçoit la marque signalant qu'elle doit être détruite. Enfin, aucune communication avec les habitants n'a été établie, leur avis n'a pas été pris en compte. Beaucoup estiment que ces téléphériques sont plus destinés aux touristes qu'aux habitants. Dans le cas de la favela de Morro da Providencia, la construction du téléphérique a été financée dans le cadre du programme Morar Carioca. Il a coûté 75 millions de reais sur les 165 millions du budget total de ce dernier. Les habitants ont estimé qu'il aurait mieux valu les investir dans l'installation des services de base, et estimant qu'il n'y en avait pas la nécessité, au vu des courtes distances et des moyens de

déplacement déjà effectifs. Sa construction à entraîner la destruction de 842 maisons, ainsi que du principal espace public de la communauté. Ce téléphérique sera finalement la seule infrastructure financée par le programme Morar Carioca, les autres projets ont été gelés. La création du téléphérique prévu pour Rocinha a été abandonnée, les habitants se sont révoltés lorsqu'ils ont appris qu'il devait être financé par le budget d'un programme destiné à son développement.



Destruction d'une favela
Source : <http://www.huckmagazine.com/>



Téléphérique du Morro da Providencia

C - Porto Maravilha

Comme nous avons pu le voir dans sa description lors de la présentation du programme olympique, «Porto Maravilha» est un projet de revitalisation urbaine de la zone centre de la ville. Les transformations y sont flagrantes, la ville utilise beaucoup cette opération pour communiquer sur l'impact positif des Jeux olympiques.

La destruction de la voie rapide aérienne qui longeait le littoral de la zone centre a offert de grandes potentialités qui ont été très bien exploitées. Cette ceinture qui interdisait tout rapport à l'eau et étouffait de nombreux bâtiments historiques a laissé place à de vastes espaces publics s'apparentant à des quais offrant une circulation piétonne continue de l'aéroport Santos Dumont jusqu'à la pointe nord du Centro, correspondant à l'entrée et à la sortie du tunnel Prefeito Marcelo Alencar, qui a permis malgré la destruction de la voie aérienne de ne pas couper cet axe de circulation majeur qui est dans la continuité de l'Aterro de Flamengo. Le long de ces espaces publics, des aménagements de qualité ont été réalisés, des bâtiments historiques ont été remis en valeur et de nouveaux lieux dédiés à la culture ont vu le jour, comme le Museu do Amanha de la praça Maua. Cet aspect du projet peut être considéré comme une réelle réussite.

Ce projet a également reçu un investissement avec la mise en place du VLT (tramway). Son tracé permet sa circulation dans une grande partie de la zone centre et se connecte à l'aéroport Santos Dumont. L'installation de ce type de circulation de l'on peut qualifier de douce est une nouveauté et une évolution dans le bon sens. Mais nous pouvons tout de même relever que pendant que cette voie aérienne est détruite et que le VLT est installé dans le centre, de nombreuses grandes avenues et autoroutes sont construites à l'ouest de la ville, notamment avec l'installation du réseau de BRT.

Nous avons pu constater que le programme de ce projet comportait également la création de logements sociaux et de bureaux. La création de programmes de logement sociaux est une vraie avancée et apparaît comme une lueur d'espoir dans une ville qui n'en possédait pas (ou presque). Cependant, certains éléments amènent à modérer cet enthousiasme. Ce projet de réhabilitation a été financé pas des partenariats public-privé, ce qui a eu pour conséquence la priorisation de constructions de bâtiments de bureaux que d'habitation. Le projet prévoit de passer à 100 000 habitants dans le quartier, mais cet objectif à court terme ne suffira peut-être pas à contrebalancer le hiatus croissant entre le lieu de vie et le lieu de travail à Rio. La zone centre possède 38% des emplois et seulement 4% des logements, alors que la région de Barra da Tijuca en possède 7% mais 31% des logements mis en vente, dont le nombre ne cesse d'augmenter, notamment grâce aux projets olympiques, avec par exemple le village des Athlètes divisé en 3600 appartements à la vente.

La rénovation urbaine qu'a connue ce quartier peut dans l'ensemble être considérée comme une réussite, avec un contraste avant/après frappant. Cependant, sans remettre en question la qualité de cette transformation, le fait que ce projet ne reçoive absolument aucun programme lié à la compétition peut paraître étonnant, et amène à se questionner sur sa cohérence dans le projet Olympique. Ce constat pourrait amener les mauvais esprits à penser qu'il s'agit d'un projet phare employé comme un fond de teint pour masquer les imperfections du projet global.



Image de la zone portuaire avant la réalisation du projet



Image de la zone portuaire après la réalisation du projet

Source : <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=751306&page=2415>

III - L'HÉRITAGE DES JEUX OLYMPIQUES

Les différents constats et analyses amènent à l'évidence que la logique du projet urbain des Jeux olympiques reste celle de la concentration des investissements dans les zones plus évoluées. Les zones défavorisées n'ont reçu aucun investissement, si ce n'est le passage de quelques nouvelles lignes de transport. Les intentions présentées d'améliorer ces espaces ne se sont jamais concrétisées. Cela nous amène à simplement penser que l'amélioration des conditions des régions souffrant de carences, la réduction des écarts entre les différentes zones de la ville, n'a jamais réellement fait partie du projet olympique. En ce qui concerne la création de logements, l'apparition d'un programme de logement social offre une lueur d'espoir, même si elle est contrebalancée par sa limitation sur décision du secteur privé, ainsi que par la création de nombreux logements de standing toujours au profit de ce dernier.

Un an après les Jeux olympiques, il nous est possible de constater ce que sont devenues les différentes infrastructures réalisées. En ce qui concerne les infrastructures de mobilité, les réseaux de BRT, de métro et de VLT continuent de fonctionner. Les téléphériques réalisés dans les favelas du Complexo do Alemão et du Morro da Providencia connaissent de nombreux arrêts dans leur fonctionnement pouvant durer plusieurs mois, sans réelles justifications et sans informations sur la date de réouverture. Pour ce qui est des installations sportives, la majorité d'entre elles n'ont pas rouvert leurs portes. Dans le Parc Olympique, qui n'est maintenant ouvert que le week-end, seul le cours de tennis est encore accessible, le parc serait plus devenu un lieu de balade pour les habitants des environs. Les infrastructures devaient être reprises et transformées après les jeux, mais l'état n'a pas l'argent à investir, et il n'y a pour l'instant aucun repreneur privé. Les infrastructures sont donc laissées à l'abandon, il en est de même pour les équipements des sites de Deodoro et du Maracanã. Mais ne jugeons pas trop vite, il est possible que la reprise et la réouverture de certains de ces sites nécessitent simplement un peu plus de temps, comme cela a pu se faire à Londres.

CONCLUSION

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La ville de Rio de Janeiro est connue de tous, pour son cadre naturel extraordinaire, ses quartiers à la mode surplombés de favelas, ses plages urbaines de carte postale et sa culture festive. Derrière cette vitrine attirante et excentrique se cache une ville complexe, remplie de problèmes, d'inégalités, de conflits qui ne correspondent pas à l'idée que l'on se fait d'une «ville merveilleuse». Le site et l'histoire de cette cité ont dicté son évolution, façonnant au fil des siècles son visage actuel. Un tissu urbain a réussi à se développer entre les monts et l'océan, lentement d'abord, et de plus en plus rapidement au fil de la prise d'importance de cette ville dans son territoire. La dure société qui y a régné, commune à de nombreux endroits du monde à une époque passée, a laissé son empreinte sur la croissance de la ville, un modèle d'exclusion s'est mis en place et a ouvert la voie à un urbanisme à deux vitesses, dont le modèle perdure encore aujourd'hui. D'un côté la ville planifiée, dotée d'un urbanisme structuré et dont la croissance est maîtrisée, il s'agit de la zone centre, la zone sud et plus récemment le sud de la zone ouest. De l'autre côté, s'est développé un tissu chaotique, lâche, désorganisé, dicté par la croissance démographique, s'étendant sur une grande surface et souffrant de lourdes et nombreuses carences, il s'agit de la zone nord et du nord de la zone ouest.

À partir des années 1990, la ville de Rio de Janeiro va tenter de trouver une nouvelle logique et une nouvelle dynamique à son développement urbain, lié à l'objectif de devenir une ville monde, capable d'accueillir les plus grands événements internationaux et d'attirer les investissements étrangers. De grands projets urbains sont alors lancés dans le but d'améliorer l'image de la ville, et des partenariats public-privé vont alors être formés sous l'influence du modèle barcelonais qui a fait ses preuves lors des Jeux olympiques de 1992. La volonté d'accueillir ces derniers ne tardera pas, avec le dépôt d'une candidature pour ceux de 2004 qui ne sera pas retenue. Nous avons pu constater que l'accueil d'un tel événement dans une ville peut-être à l'origine d'une grande revitalisation urbaine, grâce aux moyens qu'il permet de générer. Dans l'étude du cas de Barcelone, le projet urbain réalisé n'avait pas pour simple finalité l'accueil de cet événement, mais était destiné à un objectif à long terme, celui d'apporter les transformations nécessaires à l'amélioration du tissu urbain de la ville, en intervenant dans les espaces stratégiques. L'accueil des Jeux olympiques a eu un effet de catalyseur, offrant la possibilité de réaliser de manière rapide et simultanée de grandes opérations urbaines dont la nécessité avait déjà été avancée, mais dont les moyens de mise en oeuvre étaient encore inconnus. Ce projet répond avant tout à une volonté, celle d'améliorer la ville et la vie de ses habitants.

Le projet des Jeux olympiques de Rio de Janeiro, fortement lié à celui des Jeux Panaméricains de 2007 et plus largement à la stratégie urbaine lancée dans les années 1990 ne révèle pas réellement une telle volonté. La grande majorité des interventions réalisées se sont concentrées dans les zones les plus aisées de la ville, on pense particulièrement à la zone de Barra da Tijuca, qui a accueilli le Parc Olympique et qui est la centralité de la majorité des nouvelles infrastructures de mobilité urbaine. Les zones les plus défavorisées de la ville n'ont quasiment pas reçu d'investissements, beaucoup de programmes censés intervenir dans certaines de ces zones n'ont jamais vu le jour, ou se sont arrêtés en cours. Des différents enjeux urbains qui ont été isolés après l'état des lieux de la ville, aucun d'entre eux n'a semblé faire réellement partie des objectifs de ce projet.

Nous pourrions en effet nous poser la question de la qualité du projet de Rio de Janeiro en réalisant une simple comparaison des interventions avec le projet de Barcelone et dire qu'une erreur a été réalisée ici, qu'il aurait mieux valu faire comme cela ... Mais il n'y a aucun sens à comparer deux projets qui n'ont pas les mêmes intentions. La recherche d'une

amélioration globale de la ville, de l'égalisation de ses différentes régions, de l'amélioration de la qualité de vie de l'ensemble des habitants n'a pas été l'enjeu majeur de ce projet olympique. L'influence du secteur privé semble avoir été importante dans l'orientation des projets urbains lancés dès les années 1990, cherchant à servir ses intérêts. Les partenariats public-privé, censés aider le financement d'une grande partie des réalisations semble avoir obtenu la priorité et l'intérêt privé a primé sur l'intérêt public. Ainsi, le moyen est devenu l'objectif, aux dépens des réels enjeux auxquels ils devraient permettre de répondre.

La grande crainte que je ressens pour l'avenir de cette ville n'est pas celle de sa capacité à agir, mais plutôt celle de sa volonté. Elle ne semble pas donner priorité à la résolution des réels problèmes qui la meurtrissent. On peut avoir l'impression que la forme prime sur le fond, et qu'il est plus important de soigner l'image de la ville merveilleuse plutôt que de s'intéresser à ce qui se passe dans ses coulisses. Le projet de Porto Maravilha en est un exemple, sans remettre en question la qualité de cette intervention urbaine, il paraît servir de vitrine, afin de donner une bonne image de l'ensemble de l'intervention réalisée. Le même constat peut se faire avec la mise en place des téléphériques tant contestés, mais qui ont le mérite d'être visibles de tous. Il est impossible de trouver les bonnes réponses si l'on ne se pose pas les bonnes questions.

Depuis le début de mes études, mon parcours est toujours resté cantonné une échelle architecturale. Ce travail a été pour moi une bonne occasion de me plonger dans le monde de l'urbanisme et de l'étude des grands projets tels que les méga-événements. Il s'est principalement réalisé à l'aide d'une bibliographie riche en articles de revues spécialisées, d'articles internet et de documents officiels des Jeux olympiques. Les informations et idées présentées ici en sont issues. La limite de ce travail a je pense été celle d'une méconnaissance de l'ensemble des rouages du monde de l'urbanisme, rendant mes approches et mes recherches peut-être un peu imprécises. J'ai tenté autant que possible de mettre en place une logique, un raisonnement cohérent dans le développement et la structuration des différentes parties de ce travail, mais je reste conscient des carences qu'il peut présenter. Néanmoins, je me sens pleinement satisfait des nombreuses connaissances qu'il m'a permis d'accumuler sur cette ville à laquelle je me suis fortement attaché, et des nombreuses portes qu'il m'a permis d'ouvrir.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES ET ARTICLES DE REVUES

Rio de Janeiro
Portrait de ville

La modernisation de Barcelone
Les cahiers de la recherche architecturale, 1992

A new threat to favelas
Architectural Review, Juin 2015

Rio's eviction predilection
Architectural Review, Mai 2015

L'ouïreuse mue de Rio
L'architecture d'aujourd'hui, Décembre 2015

Rio après les JO
Ecologik, Janvier 2017

Who is the real winner
Topos, Septembre 2013

Le Brésil face aux urgences de la ville
L'architecture d'aujourd'hui, Juillet 2013

Le futur Parc Olympique de Rio de Janeiro
Archibat, août 2012

Hermetic artifacts
Topos, Septembre 2013

Brazil, restructuring the urban
Architectural design, Ma 2016

DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES

Un an après les JO, Rio ne répond plus - Morgann Jézéquell, août 2017
<http://www.leparisien.fr/sports/un-an-apres-ses-jo-rio-ne-repond-plus-07-08-2017-7179258.php>

Porvidencia's cable car launch : urban mobility or tourism ?- Stefan Jonhson, Juillet 2014
<http://rionwatch.org.br/?p=11751>

Plano Piloto para a urbanização da baixada compreendida entre Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá - Lucio Costa
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.116/3375>

Rio de Janeiro, une ville segmentée - Soumia El Ghazouani, Septembre 2011

<https://riofavela.wordpress.com/2011/09/26/rio-de-janeiro-une-ville-segmentee/>

Rio de Janeiro, portrait géographique - Hervé Théry, Juillet 2016

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/eclairage/rio-de-janeiro-portrait-geographique>

Croissance urbaine et favélisation des métropoles - Céline Sachs, Août 1981

<http://www.lebret-irfed.org/spip.php?article779>

Porto maravilha, Brésil. Transformer un vestige industriel en joyau urbain.

<http://www.urban-hub.com/fr/cities/le-porto-maravilha-revitalise/>

L'opération urbaine de Porto Maravilha

<https://www.metropolis.org/fr/prix/5e-edition-2014/loperation-urbaine-porto-maravilha>

Rio 2016 vise à laisser un héritage durable - CIO, Septembre 2013

<https://www.olympic.org/fr/news/rio-2016-vise-a-laisser-un-heritage-durable>

Rio 2016, ville candidate

http://franceolympique.com/files/File/olympisme/rio2016_fr.pdf

Rapport de la commission d'évaluation 2016 du CIO - CIO

https://stillmed.olympic.org/Documents/Reports/FR/fr_report_1469.pdf

Comment la vie d'un ancien village d'athlète a viré au cauchemar - Pierre Godon, Août 2016

https://www.francetvinfo.fr/sports/jo/a-rio-comment-la-vie-dans-un-ancien-village-d-athletes-a-tourne-au-cauchemar_1597507.html

Intégration urbaine à Rio de Janeiro - Jorge Mario Jáuregui

http://www.jauregui.arq.br/favelas2_france.html

L'architecture et l'urbanisme au Brésil, une réflexion sur trente ans d'histoire

Margareth da Silva Pereira

Olimpic 2016, AECOM

<http://worldlandscapearchitect.com/olympics-2016-rio-de-janeiro-brazil-aecom/#.Wlbc-P5OdWRu>

Fondation de Rio de Janeiro

https://www.herodote.net/1er_mars_1565-evenement-15650301.php

Mémoire de séminaire : conditions de consultation

Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).

L'auteur du document accorde les droits d'usages suivants :

	OUI	NON
Diffusion numérique limitée aux étudiants de l'ENSA Toulouse		
Diffusion numérique limitée au réseau Archirès		
Diffusion internet (Dumas)		
Exposition		