



U – PANTHÉON - SORBONNE – 1
UNIVERSITÉ PARIS 1

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME



Coopération décentralisée et « fabrique de la ville » Le cas de la coopération Paris-Rio



Rio Comprido, vue d'hélicoptère (Rio de Janeiro, 20 juillet 2010, © Antoine Soulier)

Directeur de Mémoire : Francis Beaucire, Professeur, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Mémoire soutenu le 14 décembre 2010 à l'Institut de Géographie de Paris

Jury : Xavier Desjardins, Maître de conférences, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
André-Marie Bourlon, Adjoint au Directeur, Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)
et Mathilde Chaboche, Chargée de mission, DG Relations Internationales, Mairie de Paris

Antoine Soulier

UFR de Géographie - Master 2 Professionnel Urbanisme - Année 2009-2010

Remerciements

André-Marie Bourlon, Adjoint au Directeur de l'APUR, pour m'avoir donné la chance de réaliser ce stage au sein de l'APUR et durant huit mois à Rio de Janeiro.

Olivier Richard et Julien Bigorgne, urbanistes à l'APUR, pour leur très agréable collaboration et leur accompagnement.

Mathilde Chaboche, Chargée de mission Coopération Décentralisée à la Direction Générale des Relations Internationales de la Mairie de Paris, pour sa précieuse relecture.

Jean-Pierre Janot, architecte au Service Municipal de l'Urbanisme (SMU) de la Mairie de Rio et toute l'équipe du SMU et du Centro de Arquitetura e Urbanismo (CAU) de Rio au sein desquels j'ai travaillé avec grand plaisir tous les jours durant huit mois.

Et en particulier Claudia Grangeiro, architecte (SMU) qui, d'un mail envoyé au hasard en novembre 2009 grâce à une recherche Google « Rio urbanismo », a bien voulu me rencontrer à Paris en décembre et m'a indiqué la coopération Paris-Rio de l'APUR, qui m'a donc été d'une grande aide pour trouver ce stage et m'a de plus permis de trouver un appartement magnifique sur les hauteurs de Jardim Botânico, quartier exceptionnel de Rio. Claudia Tavares, pour m'avoir fait découvrir Niterói. Regina Maura et Leandro Gomes de l'Instituto Pereira Passos, pour leur accompagnement dans mon travail de recherche dans la basegeo de Rio.

Maria Helena Röhe Salomon, Directrice du CAU, pour m'avoir si bien introduit dans le monde de l'architecture carioca et nos innombrables *parques* qui m'ont permis de découvrir Rio.

La famille Michahelles-Berlese, Kristina, Leo et Elisa, pour m'avoir permis d'habiter au sommet de leur maison magnifique du Alto Jardim Botânico avec la vue la plus incroyable de Rio

Ma famille, mon père, Patrick, ma mère, Martine, mon frère, Narcisse et ma soeur, Pauline pour leur soutien et qui en auront encore profité pour visiter Rio de Janeiro.

La bande de LePetitJournal.com, le journal des expatriés francophones, pour lequel j'ai eu l'immense plaisir et privilège d'écrire des articles sur l'urbanisme et l'architecture à Rio et au Brésil.

A tous mes amis rencontrés à Rio : Axel et son excellent point de chute pour démarrer un séjour à Rio, sa petite maison de la favela Perreira da Silva et sa terrasse avec vue sur la baie de Botafogo, Samia, Cerise, Serge et Jean-Cristophe, Gautier, Roxane, Regiana, Ricardo, Teresa, Marlete, la meilleure vendeuse de *açaí* des *baraquinhas* de Botafogo, Miguel, Gabriel, Elise, Camille, Julia, les Pedro, Ingrid, Rosy, Pamela, Martha, Emmanuel, Leo, Valérie et Leonardo da Peninsula.

Sommaire

Introduction	4
I- Une structure de coopération solide.....	8
A- Une coopération insérée dans le cadre globale des coopérations décentralisées	8
1- Un cadre juridique clair.....	8
2- Une importante activité des agences françaises d'urbanisme	9
B- La mise en place d'une coopération solide Paris-Rio.....	9
1- Mise en place et déroulement de la coopération Paris-Rio de 2004 à 2009	9
2- Le volet actuel de la coopération de 2009 à 2010	10
C- Des acteurs bien identifiés mais qui ont évolué récemment.....	11
1- Une organisation claire à la Mairie de Paris	11
2- La réorganisation récente de la Mairie de Rio	11
II- L'importance du dialogue entre les deux villes.....	13
A- Des calendriers et des rencontres très structurés	13
1- Les missions	13
2- Les Groupes de Travail	14
3- Le travail à Paris / le travail à Rio	14
B- Le travail sur le projet urbain de Rio Comprido et le moment-clé de l'appropriation des études.....	15
1- Les objectifs du projet urbain.....	15
2- Les allers-retours des propositions entre Paris et Rio et l'appropriation	16
III- Une traduction dans la « fabrique de la ville » réelle mais difficile.....	18
A- Rio, une ville à la production urbanistique particulière	18
1- Anciens projets au succès mitigé	18
2- Nouveaux projets en attente	20
B- « Fabrique de la ville » et autres effets positifs de la coopération	21
1- Des résultats réels en termes de « fabrique de la ville »	21
2- Les autres apports de la coopération	24
3- Le parcours résumé des propositions de la coopération.....	26
C- Identification des freins à la « fabrique de la ville »	26
1- La Ville de Rio a d'autres priorités immédiates.....	26
2- Le manque de diffusion des apports de la coopération	26
3- Problèmes de financement	26
4- Le droit de l'urbanisme carioca.....	27
5- Le manque de relais politique	27
Conclusion.....	28
Sources	29
Annexes	31
Annexe 1 : Liste des personnes interrogées	31
Annexe 2 : Grille de questions des entretiens.....	32
Annexe 3 : Carte de la zone centrale de Rio de Janeiro	33
Annexe 4 : Photographie aérienne de la zone centrale de Rio de Janeiro	34

Introduction

La coopération technique décentralisée en urbanisme n'est pas une pratique très connue. Il s'agit d'une catégorie de la coopération décentralisée. Cette dernière regroupe « l'ensemble des initiatives et actions de coopération internationale menées par une ou plusieurs collectivités territoriales françaises (régions, départements, communes et leurs groupements) d'une part, et une ou plusieurs autorités territoriales étrangères et/ou leurs groupements d'autre part » (définition donnée par le site internet du Ministère français des Affaires Etrangères). La coopération internationale, quant à elle, rassemble les actions de partage d'informations, de personnels et les projets dans tous les domaines possibles entre des institutions (Etat central ou collectivités ou dérivés de ceux-ci) d'au moins deux pays.

On entend par l'expression « fabrique de la ville » le fait même de construire, de faire évoluer physiquement la ville : l'agrandir, la réaménager, l'embellir... Nous voulons désigner l'action urbanistique physique même. Il s'agit d'une véritable transformation perceptible, visible dans l'espace. Nous n'excluons pas cependant dans une plus faible mesure, les études et projets non réalisés dans le sens où ils contribuent peu ou beaucoup à l'évolution de la pensée urbanistique sur une ville ou permettent plus tard d'infléchir ou faire naître de nouveaux projets, sans oublier la réapparition régulière d'anciens projets oubliés. Ces études et projets ont évidemment une importance capitale aussi dans l'évolution physique de la ville.

La coopération décentralisée oscille, dans l'opinion communément partagée, entre simple diplomatie de collectivités locales et aide au développement. Les idées reçues sur la coopération décentralisée sont les suivantes : « elle ne sert à rien, ce n'est que pour le prestige des villes, elle a peu d'influence, peu d'efficacité, peu de résultats et peu de moyens ». La coopération est perçue comme une action plus politique que technique ou urbanistique. C'est pourtant une activité plus riche que cette simple opposition et qui est largement développée en France aujourd'hui. La seule carte des actions à l'international des agences françaises d'urbanisme (réseau FNAU, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, voir ci-dessous) le montre aisément. Parmi ces actions, il faut bien distinguer les coopérations décentralisées organisées par les collectivités dans lesquelles les agences d'urbanisme interviennent en tant qu'appui technique, et les activités internationales privées qu'elles exercent également en leur propre nom. La coopération décentralisée en urbanisme est un véritable échange d'expertises entre deux collectivités territoriales considérées également, sans hiérarchie. Ce sont des échanges d'experts qui bénéficient aux deux parties et aux deux villes ou plus qui sont impliquées. Nous nous intéresserons à ces deux types d'activités qui ponctuent la coopération entre les deux villes depuis l'origine alternativement.



Carte des missions internationales des agences affiliées FNAU, en 2005 (www.fnau-international.org)

Les Mairies de Paris et de Rio de Janeiro développent depuis 2004 une intense et renouvelée coopération. Aujourd'hui, en 2009-2010, la coopération entre les deux villes en est à son troisième volet. Depuis 2004, la coopération a porté sur plusieurs thématiques urbaines : trois études de projets urbains pour trois secteurs de la zone centrale de Rio, études pour le développement du logement social locatif ou encore des propositions régulières pour le développement d'un schéma global de transport en commun pour l'agglomération carioca. Depuis 2004, la coopération s'appuie principalement sur l'APUR, l'Atelier Parisien d'Urbanisme, l'agence d'urbanisme de la ville de Paris, mais également pour des missions ponctuelles sur les autres entités publiques rattachées à la Mairie de Paris, du type OPH (Office Public de l'Habitat) et évidemment sur les services internes de la Mairie de Paris. Cela fait donc six ans que l'APUR fournit des études à la ville de Rio. C'est un recul suffisant pour permettre de voir comment fonctionne la coopération en urbanisme et surtout pour essayer d'entrevoir les résultats en termes de « fabrique de la ville ».



Situation de Rio de Janeiro et de son agglomération autour de la Baie de Guanabara
(Google Maps, 2010, 1/1000000)



Photographie aérienne de l'agglomération de Rio (©Prefeitura do Rio, 2000)

La question à laquelle se propose donc de répondre cette étude est la suivante : **Comment la coopération technique décentralisée parvient-elle à « faire la ville » ?** Nous proposons d'y répondre à partir de l'expérience de la coopération Paris-Rio. L'objectif premier d'une coopération décentralisée entre deux collectivités n'est pas la modification urbaine de l'une d'entre elles. De fait les thèmes de coopération entre Paris et Rio ont toujours été très urbains avec une action forte de l'APUR. Nous cherchons donc à voir si ces travaux ont eu une traduction physique à Rio sans dire que cela devrait être un but de la coopération.

Le passage de l'étude à la réalisation dans une coopération est en effet moins évident que dans le cas d'une seule collectivité. La collectivité bénéficiant de la coopération devant en effet s'approprier les propositions. Le dialogue entre les collectivités est ce moment qui semble être la clé du passage à la « fabrique de la ville ». Il faudra y revenir plus tard. La présente étude se veut à la fois une présentation critique de la coopération Paris-Rio comme valeur empirique de la coopération décentralisée en urbanisme et une analyse de celle-ci permettant d'entrevoir le fonctionnement des coopérations en urbanisme en général. L'étude permettra en outre de voir les points positifs, négatifs de la coopération et d'identifier les freins et les possibilités d'amélioration de celle-ci.

Nous nous appuyons pour cela sur plusieurs sources. Il existe peu d'écrits dans la littérature scientifique sur la coopération décentralisée en Urbanisme. Cela justifie d'autant plus la valeur de cette étude qui vient s'inscrire comme nouvel exemple et gagnerait donc à être mise en parallèle avec d'autres expériences. Nous avons cependant pu nous appuyer sur un numéro de la revue Géocarrefour (n°80/3, 2005) et notamment sur les articles d'Eric Verdeil et Taoufik Souami qui y ont fait des études sur la circulation des idées en urbanisme à partir de la coopération de l'IAURIF (IAU-IDF aujourd'hui) au Moyen-Orient, au Caire et à Beyrouth. Ils identifient entre autre que ce qui favoriserait la circulation des idées sont : les relations interpersonnelles, construites souvent grâce aux formations initiales des experts mobilisés, leurs parcours professionnels, leurs voyages et le partage de moments conviviaux entre eux. Pour T. Souami les liens personnels sont capitaux en ce domaine. Notre étude sera l'occasion de voir si cela s'applique dans le cas de Paris-Rio.

Nous bénéficions également de la réalisation d'un stage de neuf mois de mars à novembre 2010, au sein de l'APUR et au sein du service municipal de l'urbanisme de la

Mairie de Rio de Janeiro, où nous avons travaillé pendant tout ce laps de temps. Nous disposons donc de l'expérience personnelle de la coopération pour répondre à cette question. L'apprentissage du portugais durant ce stage a extrêmement facilité les échanges avec tous les partenaires cariocas ainsi que pour recevoir leurs commentaires. Nous avons également eu à disposition les études réalisées par l'APUR pour la coopération carioca depuis 2004. Nous avons eu la possibilité de faire de nombreuses enquêtes de terrain à Rio dans tous les secteurs d'étude de la coopération. Et nous avons également réalisé de nombreux entretiens avec les personnes, parisiennes et cariocas, impliquées dans la coopération depuis 2004 (voir en Annexes).

Pour répondre à la question « comment ? », nous allons voir dans une première partie que la coopération décentralisée dépend d'abord de la mise en place d'une structure solide de coopération. C'est une infrastructure institutionnelle forte et claire qui permet le bon déroulement de la coopération. Toujours pour répondre à la question « comment ? », la deuxième partie envisagera l'impératif du bon déroulement des échanges entre les collectivités et entre les personnes engagées dans la coopération. Ceci semble être le point le plus positif de la coopération Paris-Rio. Cette partie permettra d'identifier le point crucial d'une bonne coopération permettant la « fabrique de la ville » : l'appropriation des études et des échanges par la partie carioca, à partir de la coopération 2009-2010. Enfin, la troisième partie permettra de développer ce noeud de la coopération, l'appropriation et le passage à l'acte, « la fabrique de la ville » dans le cadre de la ville de Rio. Ce sera alors une tentative de bilan de la coopération depuis 2004.

I- Une structure de coopération solide

La première partie de cette étude vise à exposer « l'infrastructure » de la coopération Paris-Rio afin de permettre la compréhension des modalités de passage à l'acte de la « fabrique de la ville ». Pour qu'une coopération fonctionne, il faut que son infrastructure soit solide, nous verrons ici que c'est le cas dans le cadre de Paris-Rio. Nous verrons d'abord rapidement le cadre légal de ces coopérations décentralisées, puis l'historique de la coopération qui possède déjà 6 ans d'expérience et enfin le panorama des acteurs impliqués dans cette coopération.

A- Une coopération insérée dans le cadre globale des coopérations décentralisées

Nous souhaitons tout d'abord bien montrer que le système de coopération technique décentralisée repose sur un cadre légal clair et ce depuis longtemps à présent. Puis, nous voulons aussi démontrer que cette action internationale des agences d'urbanisme n'est plus du tout marginale.

1- Un cadre juridique clair

Pendant longtemps la « diplomatie des villes » ne disposait pas de cadre juridique clair. Née des premiers jumelages franco-allemands puis de l'aide au pays du sud, la coopération décentralisée est réellement reconnue par la loi d'orientation du 6 février 1992 qui « entoure cette coopération dans la limite des compétences des collectivités locales et dans le respect des engagements internationaux de la France, et crée la commission nationale de la coopération décentralisée (CNCD) ». Ceci aura été facilité 10 ans plus tôt par les lois de décentralisation de 1982-1983 qui reconnaissent « l'action extérieure » des collectivités locales. Enfin la loi sur l'action extérieure des collectivités territoriales du 25 janvier 2007 complète le dispositif en affirmant clairement que les collectivités territoriales peuvent conclure tout accord de coopération dans quelque domaine que ce soit dans le respect des traités internationaux signés par la France, levant ainsi l'incertitude sur les domaines ouverts à la coopération.

La coopération décentralisée peut s'appuyer sur une administration dédiée au sein du Ministère des Affaires Etrangères et Européennes (MAEE), la Délégation pour l'action extérieure des collectivités territoriales (DAECT) et sur la commission nationale de la coopération décentralisée (CNCD) qui rassemble les représentants des associations de collectivités territoriales et les ministères concernés. Les collectivités les plus grandes disposent d'administration dédiée à la coopération décentralisée à l'image de la délégation générale aux relations internationales (DGRI) rattachée au secrétariat général de la Mairie de Paris.

La coopération est donc un dispositif solide d'action technique pour les collectivités à l'étranger.

2- Une importante activité des agences françaises d'urbanisme

Aujourd'hui sur les 53 agences d'urbanisme du réseau FNAU, 16 travaillent à l'étranger. Il s'agit entre autres des agences suivantes : APUR, IAU-IDF, Lyon, Dunkerque, Rennes, Marseille, Nantes, Clermont-Ferrand... La coopération internationale n'est donc pas l'apanage des seules « grandes » agences d'Urbanisme.

L'activité internationale des agences d'urbanisme vient le plus souvent en accompagnement des coopérations décentralisées des communes (coopération décentralisée). C'est le cas de l'APUR dans le cadre de la coopération Paris-Rio. Cependant certaines de ces activités sont effectuées directement par les agences avec les donateurs d'ordre étrangers (grandes institutions internationales, ex : BID), comme c'est le cas pour de nombreuses études de l'IAU-IDF par exemple (activité internationale privée).

L'importance du site dédié de la FNAU aux questions internationales, www.fnau-international.org, montre l'attention de celle-ci pour le développement de ces activités. Ce site est exclusivement rédigé en anglais. Le Club International de la FNAU était présent au Forum urbain mondial qui s'est déroulé à Rio de Janeiro du 22 au 26 mars 2010. Il y tenait un stand et distribuait des plaquettes sur l'activité internationale des agences de la FNAU. Plus de 150 actions à l'international ont été réalisées par les agences depuis 1990. Elles abordent de nombreux sujets de travail : projet urbain, SIG, planification, management urbain ou encore formation.

Surtout, l'activité internationale des agences est amenée à se développer dans le contexte d'extension et de montée en puissance de la coopération décentralisée dans le monde. La diplomatie des collectivités va se renforcer, dans le cadre de la tendance longue de marginalisation des Etats. Des associations d'élus et collectivités comme Cités et Gouvernements Elus locaux ou Association Internationale des Maires Francophones, appellent de leurs vœux le développement de ces coopérations.

B- La mise en place d'une coopération solide Paris-Rio

L'accord de coopération actuel entre les deux Mairies s'inscrit dans une histoire récente de coopération entre Rio et la France qui renforce la solidité actuelle des travaux.

1- Mise en place et déroulement de la coopération Paris-Rio de 2004 à 2009

Avant la coopération entre les villes de Paris et Rio, il y avait déjà eu d'autres coopérations entre la ville de Rio et la France qui avaient « préparé le terrain ».

En 1998, une coopération « non-décentralisée » avait rassemblé la Mairie de Rio, les ministères français de l'Équipement et de la Culture (Architecte des Bâtiments de France), le Pacte de Paris et le Consulat Général de France à Rio de Janeiro. Le thème de cette coopération était la réhabilitation des espaces publics et des bâtiments anciens de valeurs du *Morro da Conceição*, colline urbanisée au XVII^{ème} siècle dans la zone portuaire de Rio. Cette coopération avait bénéficié d'importants moyens et disposait par exemple d'un atelier de travail permanent au sommet de la colline, à l'intérieur du quartier. Quelques bâtiments suggérés par cette étude ont été construits mais le projet complet n'a pas été mis en place. Un livre a été édité. Ce projet sert toujours de base pour une réhabilitation future qui se fait de plus en plus urgente dans le contexte de revalorisation prioritaire du port voulue par la municipalité carioca actuelle.

Le premier accord de coopération entre les deux Mairies a été signé en 2004 et s'est étendu jusqu'en 2006. Ce premier volet rassemblait aussi la Caixa Econômica Federal (banque brésilienne à capital public) et le Ministère brésilien des Villes. Les études ont porté sur le quartier de São Cristovão, quartier péricentral situé à l'ouest du *Centro*. C'est un quartier historique (Palais de l'Empereur du Brésil) dévalorisé mais plein de potentialités de développement notamment de par sa situation centrale et l'accueil futur de la gare TGV de Rio. Et en 2008, l'APUR et la ville de Rio ont remporté un appel d'offre de la BID (Banque Interaméricaine de Développement) pour une étude de valorisation de la zone centrale. Les études ont alors porté sur la zone portuaire, zone centrale désindustrialisée et durant longtemps très dévalorisée de Rio et les alentours de l'avenue President Vargas.

Ces différentes coopérations ont un résultat très bénéfique aujourd'hui. En effet, on retrouve dans les différents services de la Mairie de Rio, dans ceux de l'Etat de Rio, au sein de l'administration centrale de l'Union Fédérale ou encore au Consulat français ou à l'ordre des architectes de Rio de Janeiro, par le biais des participations personnelles ou des mutations professionnelles, des personnes faisant naturellement le relais de la coopération actuelle et qui facilitent grandement son travail. L'image de la coopération avec Paris est ainsi très valorisée dans plusieurs institutions brésiliennes.

2- Le volet actuel de la coopération de 2009 à 2010

Le volet en cours de la coopération a été signé en octobre 2009 entre les deux maires. Cet accord prévoit un travail selon trois axes jusqu'à la fin de l'année 2011. Le premier axe est la poursuite d'un travail de conseil pour l'élaboration d'un schéma global de transport public pour la zone centrale de la ville de Rio. Le deuxième est un travail de conseil pour la création d'une offre de logements locatifs sociaux, politique totalement inexistante au Brésil aujourd'hui. Et le troisième volet est l'élaboration d'un projet urbain pour le quartier de Rio Comprido. L'étude sur ce quartier poursuit les études précédentes, car il se trouve également à proximité immédiate du centre. La Mairie de Paris et l'APUR complètent ainsi leurs études pour la grande zone centrale de Rio, priorité actuelle du maire carioca.



Situation du secteur de Rio Comprido dans l'agglomération carioca (Google Maps, 2010, 1/1000000)

C- Des acteurs bien identifiés mais qui ont évolué récemment

La coopération entre les deux villes s'appuie évidemment sur des administrations bien identifiées, condition indispensable pour le bon déroulement de celle-ci. Mais on va le voir cette situation s'est récemment déséquilibrée côté carioca, compliquant le développement de la coopération.

1- Une organisation claire à la Mairie de Paris

La Mairie de Paris s'appuie sur une administration dédiée pour gérer et animer ses accords de coopérations : la Délégation Générale aux Relations Internationales (DGRI). Au sein de celle-ci, la coopération Paris-Rio est gérée par une chargée de mission aux coopérations décentralisées qui est chef de projet pour un certain nombre de coopérations dont celle avec la ville de Rio, Mathilde Chaboche. Ce rôle de pilotage se traduit par la réalisation des actions suivantes: mise au point des objectifs en concertation avec les partenaires cariocas, recherche de financements en appui à la coopération, relation avec le bailleur de fonds qu'est le MAEE, organisation des missions et suivi technique et financier du projet dans son ensemble.

Pour réaliser les accords de coopération et en fonction des besoins techniques la Mairie de Paris s'appuie sur ses différentes directions (Direction de la Voirie et des Déplacements, DVD, Direction du Logement et de l'Habitat, DLH...) et les organismes qui lui sont liés (RIVP...) au sein desquels, elle désigne des experts mandatés pour participer aux différents travaux et aux missions en fonction des besoins. En ce qui concerne l'élaboration de projets urbains, la Mairie de Paris s'appuie sur l'APUR.

En 2010, la Mairie de Paris aura ainsi envoyé en mission à Rio, un directeur sectoriel de la RIVP, Hubert Grenier, un responsable de la Direction du Logement et de l'Habitat, Jean-Baptiste Martin et un expert de la Direction de la Voirie et des Déplacements, Patrick Lefebvre. L'APUR aura envoyé à une ou plusieurs missions quatre experts : André-Marie Bourlon, Cécile Diguët, Olivier Richard et Julien Bigorgne et un stagiaire durant huit mois, moi-même. Mathilde Chaboche se sera rendue également trois fois à Rio sur la période 2009-2010. La coopération repose donc sur un investissement en personnel important.

2- La réorganisation récente de la Mairie de Rio

La Mairie de Rio dispose d'un service des relations internationales avec à sa tête, un ancien ambassadeur, Stelio Amarante, qui gère la partie politique et protocolaire de la coopération. De ce fait, la coopération avec Paris est gérée par un binôme : une coordinatrice institutionnelle de la coopération, Laís Coelho, responsable au service municipal de l'habitat (SMH) et un coordinateur technique, Jean-Pierre Janot, architecte franco-brésilien au service municipal de l'urbanisme (SMU).

Avant l'année 2010, la coopération reposait sur un institut important, l'Instituto Pereira Passos (IPP), équivalent de l'APUR à Rio de Janeiro. Depuis l'arrivée au pouvoir du nouveau maire en janvier 2009, l'organisation municipale a beaucoup changé. L'IPP a été rattaché au service municipal du développement économique. L'adjoint à l'urbanisme a souhaité récupérer une équipe de projet urbain. La décision a donc été prise de rattacher une équipe d'une vingtaine d'architectes au SMU. Cette équipe projet a été rattachée au Centro de Arquitetura e urbanismo (CAU) qui a perdu sa vocation unique de recherche et de divulgation de l'architecture et de l'urbanisme

cariocas. Le déménagement de l'équipe projet, à laquelle appartient Jean-Pierre Janot et un autre architecte travaillant sur le projet urbain de Rio Comprido est intervenu en mars 2010, en plein milieu de la coopération 2009-2010 donc. Cette équipe était tout au long de 2010 en pleine interrogation et recherche de son nouveau rôle au sein de l'administration carioca. Elle a même connu dans ce court laps de temps un changement de directeur de leur équipe au début du mois de septembre 2010. Tous ces changements et ces incertitudes ont défavorisé la disponibilité pour travailler sur le projet urbain contenu dans la coopération.

Toujours au niveau de l'organisation municipale carioca, une autre modalité complique la coopération actuelle. En effet, l'organisation de la Mairie de Rio fait que le SMU est très petit et ne joue pas de rôle de coordinateur des autres services en rapport avec l'urbanisme : transport, habitat, gestion de l'eau, éclairage public... De ce fait le groupe de travail (GT) mis en place au sein de la Mairie de Rio et qui se réunit régulièrement pour poursuivre le travail sur les trois volets de la coopération a du mal à être productif en ce qui concerne le volet urbanistique. Le SMU ne parvient pas à jouer un rôle de rassembleur et est sans cesse en train de devoir prouver son rôle de coordinateur. De plus, une bonne part des projets urbains en cours ont quitté le SMU au profit de nouvelles administrations en dehors du GT : le service municipal à la Coupe du monde et aux Jeux Olympiques de 2016 et la CDURP, SEM qui gère la revitalisation de la zone portuaire. Ces deux organismes gèrent des projets qui ont une incidence directe sur le projet urbain de Rio Comprido : projet du stade Maracanã à l'ouest du secteur d'étude, le Sambódromo situé dans le secteur de Rio Comprido et le projet de Porto Olímpico qui regroupe dans la zone portuaire les équipements olympiques de la zone centrale.

Cependant le GT s'est bien réuni régulièrement tout au long de l'année 2010 permettant de progresser sur les trois points de la coopération. Le travail est simplement plus long pour diffuser les échanges qui y sont développés aux autres services non présents dans le GT mais impliqués dans les projets.

II- L'importance du dialogue entre les deux villes

Après avoir vu, « l'infrastructure » de la coopération Rio-Paris, il s'agit de voir concrètement comment se déroule celle-ci : les échanges, les missions, la réalisation des études. Après l'analyse des calendriers et des missions de coopération, nous pourrions nous intéresser au travail précis de l'élaboration du projet urbain de Rio Comprido qui nous permettra d'identifier le moment-clé de la coopération : l'appropriation des études par l'autre partie coopérante.

A- Des calendriers et des rencontres très structurés

Nous nous intéressons ici exclusivement à la coopération 2009-2010, comme exemple de l'ensemble du fonctionnement de la coopération depuis 2004. Le contenu d'une année de coopération se compose d'une succession de missions à Rio et à Paris, de la réunion régulière du GT à Rio et des travaux des deux équipes techniques à Rio et à Paris en dehors des missions.

1- Les missions

Pour le volet de coopération 2009-2010, huit missions d'une semaine ont eu lieu entre Paris et Rio. S'intéresser à leur contenu et les comptes-rendus qui y ont résulté permet de reconstituer le va-et-vient des idées urbanistiques et leur progression.

- Septembre 2009 : mission de coordination. Cette mission à Rio qui rassemblait la chargée de mission de la DGRI et deux responsables de l'APUR a fait le point sur la situation urbanistique de Rio et préparait le renouvellement de la coopération le mois suivant.
- Octobre 2009 : mission politique. La venue de Bertrand Delanoë, Maire de Paris, à Rio a permis la signature du renouvellement de la coopération pour 2009-2011 et de fixer le programme de travail jusqu'à la fin 2010.
- Novembre 2009 : mission technique. Trois urbanistes de l'APUR se sont rendus à Rio pour commencer les premières études liées aux volets Transport et Projet urbain.
- Mars 2010 : Forum Urbain Mondial. A l'occasion de cet événement international à Rio, la chargée de mission DGRI et un urbaniste de l'APUR ont présenté les six ans de coopération et ont poursuivi les discussions avec les membres cariocas de celle-ci.
- Avril 2010 : mission technique. Deux urbanistes de l'APUR et un directeur sectoriel de la RIVP se sont rendus à Rio.
- Juin 2010 : mission technique. Six techniciens de la Mairie de Rio se sont rendus à Paris pour y faire de nombreuses visites : Paris Rive Gauche, Bercy, parc social de la RIVP, gestion des eaux à Paris, Vélib', tramway T3.
- Septembre 2010 : mission technique. Un urbaniste de l'APUR, un responsable de la DLH et un responsable de la DVD se sont rendus à Rio.
- Novembre 2010 : mission de clôture. M. Bourlon (APUR) et Mme Chaboche (DGRI) viennent clore le volet 2009-2010 de la coopération et établissent le programme de travail pour l'année 2011 avec les cariocas.

Chaque mission est suivie de la rédaction d'un compte-rendu reprenant au fur et à mesure, l'avancée des études et des propositions. Ces comptes-rendus sont la trace écrite et la référence pour les travaux suivants de la coopération. Ils sont régulièrement ressortis et utilisés par les techniciens de la Mairie de Rio.

2- Les Groupes de Travail

Le GT (groupe de travail) rassemble 15 personnes: cinq personnes du secrétariat municipal à l'habitation et de ses différents services spécialisés (planification, projets), une responsable de la réglementation urbaine du SMU, deux architectes de la nouvelle équipe de projet du CAU, rattaché au SMU, un urbaniste stagiaire de l'APUR (moi-même) qui permet à l'Atelier de garder un lien direct avec les travaux sur place, un responsable des projets de Rio Aguas (égouts), deux responsables du secrétariat municipal aux transports, un représentant du secrétariat municipal au Patrimoine, un représentant de la Caixa et un représentant du Ministère brésilien des villes.

Tous les représentants n'ont pas pu être présents à chaque réunion. La composition du groupe démontre que la pluridisciplinarité est assurée et permet une approche équilibrée du projet urbain et des autres volets de la coopération.

Le travail au sein du GT a toujours été une discussion très ouverte où chaque personne peut faire des remarques même en dehors de son champ d'action. A chaque réunion, les participants doivent amener de nouveaux documents permettant d'avancer sur les trois objectifs. A titre d'exemple, la carte-projet de Rio Comprido a été actualisée régulièrement.

Plusieurs points ont pu faire débat, comme la destination du terrain de l'ancienne prison sur le secteur de projet, pris en charge par l'Etat de Rio souhaitant y construire 2500 logements populaires en accession à la propriété. La groupe a tenté via les représentants du SMH d'insister sur la nécessaire mixité fonctionnelle du futur ensemble et surtout la chance énorme de désenclavement de la favela que représente ce terrain qui ne doit pas être un espace fermé comme le prévoit le projet de l'Etat.

Un autre exemple des débats qui se sont déroulés dans ce GT est la proposition de l'APUR de réaliser un téléphérique, Gare TGV/métro/favelas/quartier favorisé de Santa Teresa/métro. Les arguments qui ont pu aller à l'encontre de cette proposition ont surtout été de l'ordre paysager et portaient également sur son tracé. Suite à ces discussions, les cariocas ont décidé de ne pas reprendre l'idée de téléphérique à leur compte pour l'instant, mais il reste un sujet de débat avec l'APUR en l'attente du retour d'expérience du futur téléphérique du Complexo do Alemão (zone nord de Rio).

3- Le travail à Paris / le travail à Rio

En dehors des périodes de missions, les experts des villes continuent le travail de la coopération, chacun de leur côté. On l'a vu précédemment ce travail est soumis aux agendas des deux villes. Si un projet est plus important, urgent ou prioritaire, les travaux pour la coopération avancent moins vite. C'est durant cette période que les propositions parisiennes se sont précisées.

Du côté carioca, que nous avons particulièrement expérimenté, cette période permet de continuer le travail de mobilisation des différents services nécessaires au projet urbain. Le travail de renforcement du diagnostic préalable a été réalisé notamment par l'étude de la « basegeo » de l'IPP que nous avons pu exploiter en début de stage et que les techniciens cariocas ne pouvaient effectuer faute de temps auparavant. Le GT s'est prononcé régulièrement sur les propositions de l'APUR. Le

travail de terrain se poursuit également durant cette période et notamment les visites à l'intérieur des favelas avec les gérants des projets du SMH. Les favelas sont un terrain de travail difficile où le va-et-vient n'est pas naturellement possible, l'aide des fonctionnaires du SMH est précieuse. Ce travail de terrain est également important pour connaître le secteur d'étude car tous les participants du GT n'allaient pas régulièrement dans les favelas en projet aux dépens de la qualité des analyses et des propositions.

B- Le travail sur le projet urbain de Rio Comprido et le moment-clé de l'appropriation des études

En prenant pour exemple le travail effectué en 2009-2010 sur le secteur urbain de Rio Comprido en projet, nous verrons le moment délicat de l'appropriation des études par la partie coopérante, c'est à dire les membres cariocas de la coopération dans notre cas. Ce moment est la clé de la traduction des études en « fabrique de la ville ». En effet si les études de la coopération ne sont pas « traduites » dans le droit carioca ou le programme de travail carioca, il n'y a pas de passage à la « fabrique urbaine ».

1- Les objectifs du projet urbain

Rio Comprido est une vaste zone qui jouxte le *Centro* à l'ouest (voir annexe 3). Plusieurs éléments en font un secteur stratégique. Tout d'abord il est à proximité immédiate de la future gare TGV qui devrait relier Rio et São Paulo en 2017, la gare de Leopoldina. Il est à la croisée de trois futurs pôles olympiques: le stade *Maracanã*, le *Sambódromo* qui accueille le final de tous les carnivals cariocas et qui accueillera aussi des épreuves en 2016 et le petit pôle olympique du port, *Porto Olímpico*, qui regroupera une partie du village des médias, la cité des arbitres, deux bâtiments d'appui logistique (entrepôt des uniformes) et un hôtel. A ce titre, Rio Comprido aura une grande visibilité durant les grands événements à venir et représentera Rio auprès des visiteurs. Ce qui en fait un secteur de défis est qu'il regroupe d'importantes favelas qui ne disposent toujours pas d'unités militaires de pacification (UPP) et qui sont toujours sous le contrôle des trafiquants: le *complexo do morro São Carlos* (complexe de plusieurs favelas de la colline de São Carlos), le *morro da Coroa*, *Fallet*, *Fogueitero* et le *morro dos Prazeres*. Le projet urbain entend terminer l'urbanisation et l'intégration des favelas au reste de la ville.

Lors des pluies d'avril 2010 qui ont fait 250 morts dans l'agglomération carioca, le secteur de Rio Comprido a été le plus touché de la commune de Rio (50 morts dans le *morro dos Prazeres*). La rivière, *rio comprido*, déborde très régulièrement et provoque d'importantes inondations en contrebas, bloquant la circulation. Le bassin versant de cette rivière est très réduit. Un des premiers objectifs est de palier les insuffisances de drainage de la zone et d'empêcher à l'avenir les glissements de terrain meurtriers.

Rio Comprido dispose d'un secteur en plein développement, *Cidade Nova*, qui termine à l'ouest la grande avenue Presidente Vargas, siège de nombreuses activités de services. L'objectif du projet est également de tirer parti de ce développement pour tout le quartier. Le désir de projet urbain est également né de la rencontre entre une association d'entrepreneurs locaux et l'adjoint au maire local. La dynamisation économique du secteur dans sa partie sud est également un des objectifs du projet.

La partie basse de Rio Comprido abrite encore un bâti du début du XX^{ème} siècle très caractéristique de l'urbanisation précoce de Rio avec des maisons longues de un à deux étages, *sobrados*. Ces maisons sont aujourd'hui dans un très mauvais état mais

renferme l'histoire ouvrière et noire de Rio. L'exemple le plus abouti est la cité ouvrière, *Vila Operaria*, située à proximité du Sambodromo. Le projet urbain doit également proposer des modalités pour la préservation de ce patrimoine urbain. Des opérations immobilières ont déjà commencé à en faire disparaître.

Le projet urbain a aussi un aspect paysager car Rio Comprido est traversé par plusieurs grandes infrastructures: deux viaducs autoroutiers donnant accès aux tunnels reliant la zone sud et la zone nord de Rio: avenue Paulo de Frontin et avenue du 31 mars, et une ligne électrique traversant la colline São Carlos et le sud du secteur.

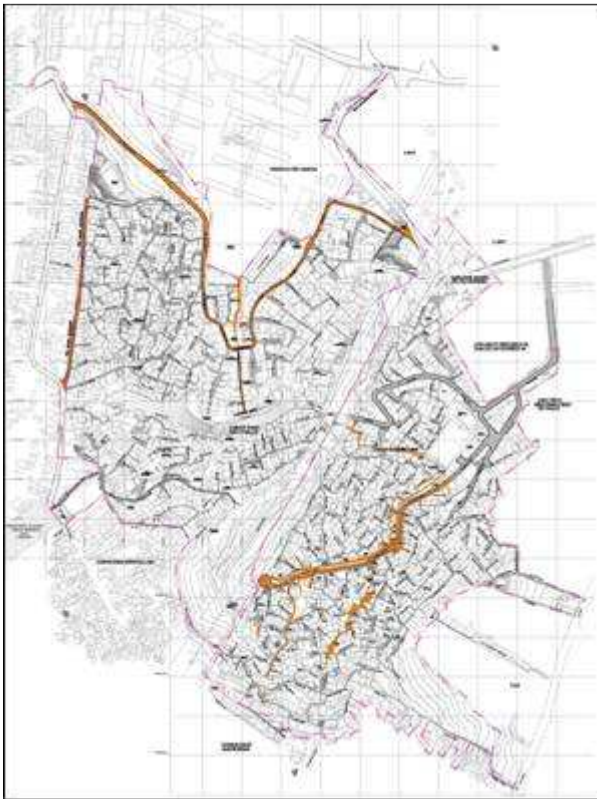


Carte du secteur de Rio Comprido (©Prefeitura do Rio, 2003)

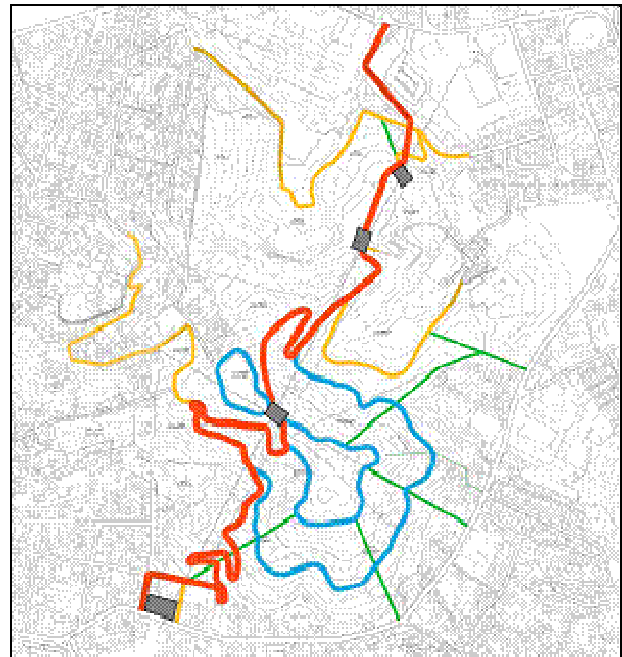
2- Les allers-retours des propositions entre Paris et Rio et l'appropriation

Nous l'avons déjà exprimé, retracer le fil des idées en urbanisme est difficile. Nous pouvons cependant le reconstituer en ce qui concerne deux exemples pour le projet urbain de Rio Comprido : le tracé de nouvelles rues dans le complexe de favelas São Carlos et la proposition de la construction d'un téléphérique.

Le SMH met en travaux le percement et l'urbanisation de nouvelles voies à l'intérieur du morro São Carlos en 2010, comme le montre le plan ci-dessous. Il a donc fallu adapter les propositions de nouvelles voies de l'APUR à celui-ci. Le compromis a été du côté de l'APUR qui a modifié deux voies dans sa proposition pour emprunter le même parcours que celles déjà actées par le SMH. Du côté du SMH, les propositions de l'APUR ont permis de reprendre le débat sur une liaison nord-sud en lieu et place de la ligne électrique qui serait enterrée, seule liaison à même de permettre un véritable désenclavement de la favela, qui fonctionne comme une colline impénétrable. Cette proposition de liaison nord-sud est cependant soumise aux études futures de faisabilité car la topographie de la colline est compliquée.



Plan d'urbanisation de voies du SMH
(©Prefeitura do Rio, 2010)



Propositions de nouvelles voies de l'APUR
(©APUR, 2010)

En ce qui concerne le téléphérique, nous l'avons déjà abordé, il a provoqué de nombreux débats. La proposition de l'APUR était d'en faire un vrai mode de transport alternatif. Il partait de la gare TGV au nord et rejoignait une station de métro au sud afin de ne pas avoir un téléphérique en « cul-de-sac » et qu'il profite à plus de monde que les seuls habitants des favelas et ainsi éviter d'en faire un transport « pour les favelas ». Le compromis semble être dans un premier temps de le garder en tant que principe dans le projet urbain, en attendant notamment le bilan des autres téléphériques en cours d'installation à Rio



Propositions de téléphérique de l'APUR (©APUR, 2010)

III- Une traduction dans la « fabrique de la ville » réelle mais difficile

Nous rappelons que l'objectif de cette étude est de voir comment s'effectue le passage à la « fabrique de la ville ». Afin de continuer à répondre à cette question, nous reviendrons d'abord sur le contexte carioca récent de production de la ville, qui ne facilite pas de manière générale les changements urbains. Puis, nous verrons les traductions effectives des coopérations depuis 2004 dans la ville de Rio, car il y en a. Et enfin, nous reviendrons sur les freins relevés à cette « fabrique de la ville » à l'intérieur même du processus de coopération.

A- Rio, une ville à la production urbanistique particulière

« La fabrique de la ville » endogène à Rio ne va pas sans difficulté. Il faut d'abord voir les modalités propres de l'urbanisation de Rio avant de s'intéresser aux « résultats » de la coopération avec la Ville de Paris.

1- Anciens projets au succès mitigé

Barra da Tijuca et les infrastructures autoroutières

Barra da Tijuca est située à plus de 20km au sud du *Centro*. Décidée dans les années 1970, sur un plan de Lucio Costa, l'urbanisation de Barra, poursuivant l'expansion de la ville vers les plages de plus en plus grandes au sud du centre de Rio, a mobilisé jusqu'à maintenant d'importantes sommes d'argent aux dépens du reste de la ville. En effet, le plan de Barra applique parfaitement les préceptes de la ville fonctionnaliste : de larges autoroutes quadrillent l'espace, un corridor commercial abrite de gigantesques *shopping centers* et les logements sont presque exclusivement des *condominiums* (ensemble d'immeubles avec services, fermés à la circulation publique) d'immeubles de très grande hauteur.

L'objectif premier était d'y transférer l'ensemble des fonctions du centre dans un nouveau *Centro metropolitano*, terrain énorme aujourd'hui totalement vide au centre de Barra. Pour relier ce nouveau quartier au reste de la ville, les dépenses ont été considérables : construction de l'autoroute *linha amarela* jusqu'à l'aéroport et duplication des voies de la zone sud. Aujourd'hui encore cette zone peu dense et abritant une population aisée mobilise d'importants crédits : réalisation d'une longue ligne de métro enterrée avec creusement de deux tunnels et construction de trois BRT (*Bus rapid transit*, BHNS). Et pourtant les liaisons automobiles entre Barra, encore à majorité résidentielle, et le centre-ville restent très difficiles et paralysent quotidiennement la ville.

Surtout la création de ce nouveau quartier a vu naître au sein des décideurs politiques les « pro » et les « anti » Barra. En effet la valorisation foncière de ce quartier par la construction de liaisons avec le centre favorisait les investisseurs de cette zone. Aujourd'hui la trace de cette opposition est d'avoir choisi Barra comme site principal des Jeux Olympiques 2016 sous la mandature précédente alors que le maire actuel tente de rapatrier le maximum d'équipements dans la zone portuaire.

La construction de Barra pèse donc toujours aujourd'hui sur la constitution d'une ville véritablement cohérente et finalement le *centro metropolitano* est petit à petit revendu en lot où fleurissent de nouveaux gigantesques *shopping centers*. C'est le centre-ville et le port qui en ont souffert alors qu'ils représentent la jonction avec la zone nord très défavorisée. C'est bien cette zone centrale, à laquelle s'intéresse la coopération qui est à même de réaliser la cohésion de la ville, sans parler du fait qu'elle est en liaison directe avec Niterói, prolongement est de l'agglomération carioca, de l'autre côté de la Baie de Guanabara. C'est cette zone centrale qui devrait aujourd'hui concentrer la majorité des investissements qui profiteraient à plus d'habitants.



Barra da Tijuca, vue d'hélicoptère (20 juillet 2010, ©Antoine Soulier)

L'urbanisation des favelas

Le traitement des favelas est passé par plusieurs politiques. Jusque dans les années 1950, on pensait que les favelas étaient un phénomène transitoire et temporaire et qu'elles disparaîtraient d'elles-mêmes. Puis, la première politique, jusque dans les années 1970 prônait leur destruction pure et simple et le relogement des habitants dans de grands ensembles (*conjuntos habitacionais*) ou des alignements de petites maisons populaires (Cidade de Deus, 1960 ou Vila Kennedy, 1964).

La deuxième, depuis les années 1980, avait pris l'excès inverse, l'urbanisation de toutes les favelas (consistant à l'apport de tous les réseaux publics et des équipements publics). Evidemment cet objectif ne fut jamais atteint. Toute personne demandant une approche plus nuancée était immédiatement accusé d'être anti-sociale et les intérêts entre hommes politiques et trafiquants se sont développés. L'opportunisme électoral battait son plein et peu de travaux étaient réellement effectués. La politique la plus aboutie de cette période est *Favela-Bairro*, le but étant d'abolir la frontière entre les collines couvertes de bidonvilles et les parties basses accueillant la ville formelle (*morro/asfalto*). Depuis 1994, trois vagues de projets ont été réalisées. Dans certains cas les projets ont apporté un réel bénéfice mais souvent les crédits de fonctionnement n'ont

pas suivi les crédits d'investissement, qui allaient diminuant, et les cas de crèches sans puéricultrices se sont multipliés.

Une troisième période semble se dessiner aujourd'hui alors que le besoin d'urbanisation des favelas reste presque entier. Suite aux meurtrières pluies d'avril 2010, le Maire de Rio décida de détruire les favelas ou parties de favelas en zone à risques (glissement de terrain, zone inondable), ce qui est une approche plus raisonnable de la question. De plus, en août 2010, a été lancé un ambitieux nouveau programme, *Morar Carioca*, dont l'objectif est l'urbanisation totale de toutes les favelas de Rio en 2020. L'objectif est ambitieux. Il semble cependant raisonnable et atteignable, d'autant plus que les finances de la municipalité se sont récemment grandement améliorées et que le programme bénéficie déjà de 8 milliards de reais, soit environ 4 milliards d'euros. Rio Comprido vient de rentrer dans ce programme à l'exception du complexe de favelas du Morro São Carlos pour lequel la municipalité carioca souhaite profiter de la coopération avec Paris.

2- Nouveaux projets en attente

Porto maravilha

Le projet de restructuration de la zone portuaire de Rio est en discussion depuis 30 ans. Pendant très longtemps le principal problème était son financement. Un système de vente de droits à construire (*Cepacs*) a été mis en place, inspiré entre autre des propositions issues de la coopération. C'est un projet de grande envergure, qui se veut la traduction carioca des réalisations similaires de récupération des ports de Barcelone et Buenos Aires (*Puerto Madero*). Le projet prévoit de valoriser par de nombreuses tours de bureaux (jusqu'à 180m) et de logements de standing les parties basses au bord des quais, où étaient situés les entrepôts industriels. Quant aux parties hautes, les collines qui regroupent trois quartiers historiques de Rio dont les premières favelas, *Morro da Conceição*, *Morro da Providencia* et *Morro do Pinto*, elles feront l'objet d'une récupération patrimoniale pour le premier et les deux autres bénéficieront du programme *Morar Carioca* d'urbanisation des favelas. L'activité portuaire demeurera mais a été transférée dans la partie ouest du port.

Le projet, *Porto Maravilha*, est entièrement pris en charge par une SEM municipal, la CDURP, qui n'achète pas les terrains. Ce pilotage d'opération est totalement inédit à Rio. Les travaux ont commencé en 2010 par la construction de deux musées dans la partie est du port. L'opération paraît enfin bien engagée. Elle est de plus mise en avant comme *legado urbano* (bénéfice urbain) des Jeux de 2016.

Le tramway suggéré par la coopération et après de nombreux allers-retours sur sa réalisation ou non est aujourd'hui aussi l'une des priorités du *legado urbano* des Jeux Olympiques de 2016. Ce tramway reliera l'aéroport du centre-ville de Rio, Santos Dumond, la station de bateau pour la ville de Niterói et toute la zone portuaire (Déclaration du secrétaire municipal au développement économique, Felipe Gois, lors du séminaire « As olimpíadas e a cidade, conexão Rio-Londres », le 14 octobre 2010). Cette décision peut également être mise au bilan de la coopération.

TGV Rio-São Paulo

Un autre exemple de projet d'envergure pour la ville qui a pris du temps et de l'argent au détriment d'autres projets est la construction envisagée d'une ligne TGV Rio-São Paulo. Estimée à 34 milliards de reais aujourd'hui (16 milliards d'euros), la prochaine décision aura lieu à la mi-décembre 2010 et choisira quelle entreprise construira et opérera la ligne. Le scepticisme est total au sein de l'administration carioca

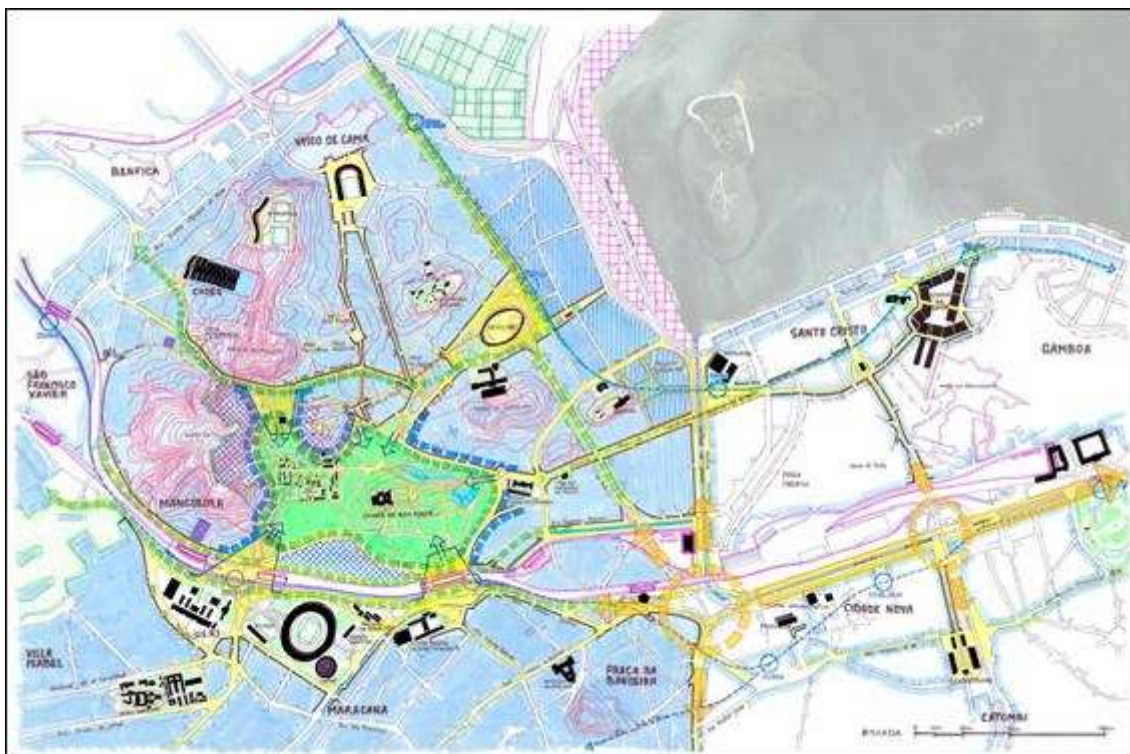
autant sur l'éventualité de sa construction effective que sur son utilité. Ceci empêche toute discussion sur ces éventuels effets urbains dans la ville alors même que sa livraison partielle est prévue pour 2016 et sa livraison totale en 2017. Dans le cadre du projet urbain de Rio Comprido qui est à la porte de la future gare TGV, aucune discussion n'a pu avoir lieu cette année sur ces conséquences et sur les potentialités de développement qu'il peut engendrer ne serait-ce que pour la proximité immédiate de la gare.

B- « Fabrique de la ville » et autres effets positifs de la coopération

A présent, nous pouvons effectuer ce petit retour en arrière et une tentative de bilan de la coopération Paris-Rio, qui n'a que six ans d'existence ce qui est un temps court en urbanisme.

1- Des résultats réels en termes de « fabrique de la ville »

Le projet Quinta-Maracanã



Proposition de la coopération d'aménagement du quartier São Cristóvão en 2006

Ce projet se situe dans le quartier São Cristóvão, à l'ouest de la zone portuaire. Il s'agit du premier secteur à l'étude dans la coopération. Le projet rendu en 2006, prévoyait une reprise en main générale du quartier, en particulier ses rues et la mise en valeur de ses grands équipements : parc de Boa Vista, zoo, Cadeg (marché au gros), stade Vasco da Gama et le pavillon de foire São Cristóvão.

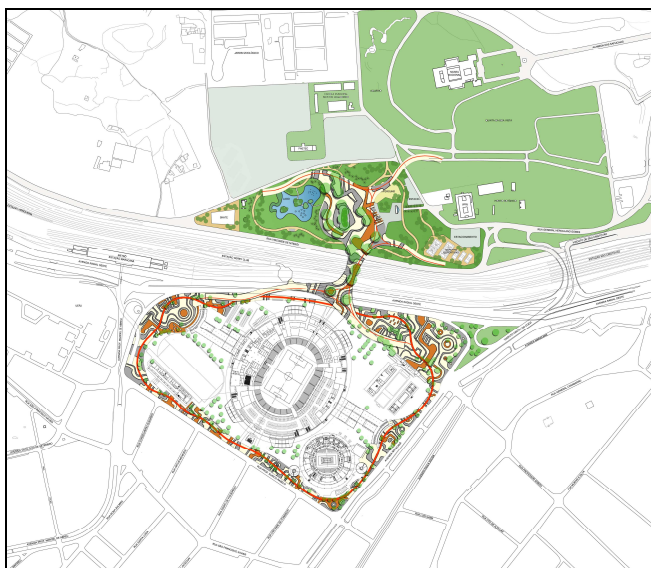
Nous nous intéressons ici à la proposition de liaison entre ce quartier et le stade Maracanã. Dès 2006, la coopération prévoyait deux enjambements des voies ferrées qui coupent ce secteur en deux, comme on peut le voir sur l'illustration plus haut. Cette proposition avait été reprise et amplifiée dans le cadre du contrat BID comme on peut le

voir sur l'illustration ci-dessous. Il s'agit là d'une véritable couverture avec construction de nouveaux immeubles sur la dalle de couverture. Cette proposition était une inspiration directe de la couverture des voies de la gare d'Austerlitz à Paris. Cette solution permet évidemment une liaison directe et fluide entre les deux secteurs en plus d'une valorisation foncière très importante.



Proposition de la coopération de couverture des voies ferrées entre le stade Maracanã et le parc de Boa Vista, dans le cadre du contrat BID (©Mairie de Paris, 2008)

Les ambitions du projet actuel, qui entre en phase finale à la mairie de Rio, sont à la baisse puisqu'il était envisagé à l'origine une couverture de la route et des voies ferrées « à la manière de la couverture de Paris Rive Gauche ». Aujourd'hui, comme on peut le voir ci-dessous, l'agence Burle Marx s'apprête à livrer une grande « passerelle » qui enjambe les voies ferrées et permettra de relier au nord le parc Boa Vista agrandi avec de nouveaux parkings au stade Maracanã au sud. Cependant le principe de tentative d'effacement de la barrière des voies ferrées demeure.



Projet en cours de passerelle entre le stade Maracanã et le parc de Boa Vista (©Escritorio Burle Marx, 2010)

Le PRI de São Cristovão

Outre, le projet de passerelle, le projet de São Cristovão (1^{ère} illustration du paragraphe précédent), dès son élaboration par la coopération a été intégré à l'élaboration d'un PRI (*plano de requalificação integrada*). Les propositions de la coopération ont donc pu être intégrées directement dans un document réglementaire carioca. C'est une condition importante de sa traduction physique dans la ville. Ceci n'empêche pas que la mise en œuvre de ce PRI soit soumise, au temps, aux moyens financiers et à la volonté des responsables pour sa réalisation effective. En tant que plan à long terme, il est difficile aujourd'hui de relever des réalisations que l'on peut mettre au crédit de la coopération.

Le PRI existe toujours et fait loi dans cette zone. Un nouveau projet des alentours du stade Vasco da Gama est en cours d'élaboration au CAU et reprend les propositions de la coopération. En tant que secteur prometteur et stratégique en termes de développement urbain, la coopération ne s'était pas trompée. En effet, il a été constaté en septembre 2010, que les prix au m² de São Cristovão dépassaient désormais ceux de Recreio dos Bandeirantes, quartier situé encore plus au sud de Barra da Tijuca, au bord de la mer qui accueille de nombreux condominiums de haut standing.

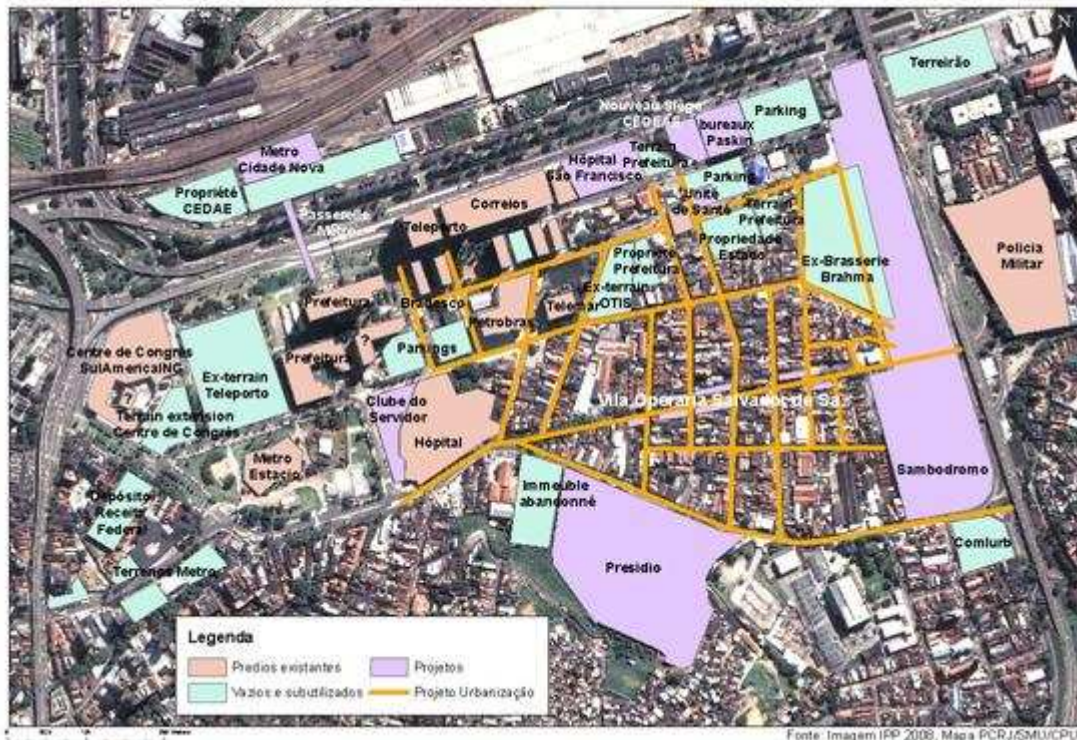
Le développement de Cidade Nova

Cidade Nova est la partie « basse » du secteur actuellement à l'étude de la coopération, situé au nord du secteur de Rio Comprido. Envisagée dans l'étude BID, la densification de la partie ouest de l'avenue Presidente Vargas semble aujourd'hui en bonne voie. La Petrobras (entreprise brésilienne d'extraction pétrolière) y a construit un important bâtiment l'année dernière. Un grand centre de congrès a également vu le jour en 2009, alors qu'auparavant le centre de congrès Rio Centro était situé à Barra da Tijuca. La CEDAE (eaux de Rio) est en train d'y construire son nouveau siège. Dans le cadre de la duplication du Sambódromo, la Brahma (brasseur brésilien) y construit un nouvel immeuble de bureau de 26 étages en l'échange de la construction des nouveaux sièges de spectateurs. Et surtout de nouveaux terrains restent disponibles et en cours de valorisation. Ainsi la compagnie du métro de Rio qui y a construit une nouvelle station *Cidade Nova* a publiquement annoncé l'achat de terrains à proximité pour les valoriser plus tard.



Propositions d'aménagement de la zone centrale, contrat BID, 2008

Projetos no entorno da Cidade Nova



Les projets en cours dans Cidade Nova en 2010 (APUR, Antoine Soulier)

Le logement social locatif

Installer un programme de logements sociaux locatifs, cet aspect de la coopération paraît bien engagé. S'il n'a pas encore eu de réalisation concrète car la révolution culturelle est forte en ce domaine, cela aura peut-être plus tard de fortes répercussions dans la manière de faire la ville. La montée d'une équipe de plus en plus nombreuse de techniciens du SMH, mais aussi du service du Logement de l'Etat et au sein de la Caixa, en faveur de la création d'une offre de logement social locatif est indéniable. En septembre 2010, le SMH a même mis en place un groupe de travail en son sein chargé de la mise en place de ce nouveau programme. La création effective de ce programme ne sera pas rapide car les freins sont encore nombreux, en particulier : le lobby des constructeurs, le grand programme *Minha Casa Minha Vida* (Ma Maison Ma Vie) et la culture de la propriété. C'est pourtant un enjeu énorme car actuellement le programme *Minha Casa Minha Vida* construit beaucoup de logements mais ce sont des logements uniformes de 37m² pour des ménages de 2, 6 ou 10 personnes, ce qui compromet l'élévation sociale des personnes bénéficiaires. La coopération a eu un apport considérable pour ce point dont l'apport culturel parisien est indéniable.

2- Les autres apports de la coopération

En plus des résultats urbanistiques directs, la coopération engendre d'autres points positifs en termes de gestion urbaine de Rio qui se traduisent plus tard dans la « fabrique de la ville ».

Participation à la gouvernance générale de la ville

Le dialogue des services de la mairie de Rio et des institutions dépendant de la Mairie et de l'Etat de Rio se réalise curieusement grâce à la coopération. A titre d'exemple, lors de la mission de septembre 2010, la venue de la CDURP, SEM chargée de l'aménagement du Port, et de l'ITERJ, Institut de régulation foncière de l'Etat de Rio de Janeiro, était une première. Des participants apprenaient même lors des missions des projets ou des décisions urbanistiques qu'ils ignoraient. Il y a toujours l'unanimité à l'issue des missions parisiennes à Rio pour faire perdurer les discussions entre les différents services brésiliens (Mairie, Etat, autres institutions). Lors des réunions de conclusion, les participants cariocas émettaient unanimement le vœu de continuer les discussions et les réunions entre eux.

Aussi bien en avril qu'en septembre les deux missions parisiennes à Rio ont permis de rassembler des services ne s'étant jamais rencontrés auparavant. C'est ce que l'on peut appeler « l'effet catalyseur » de la coopération. Si c'est indéniablement un effet positif, cela semble être une déviation de l'objectif de la coopération. Elle n'est pas là pour permettre la communication ou le *management* interne des institutions cariocas. Cela met en lumière les lacunes de la diffusion de l'information et de la communication des services au sein des différentes institutions de Rio. Ce manque de diffusion de l'information est préjudiciable pour la coopération même dont les conclusions régulières ne semblent pas suffisamment partagées.

Dans les faits ces vœux de réunion étaient peu suivis. Le CAU, en pleine reconquête de son rôle, on l'a vu, a mis en place début juin 2010, un *agenda urbana*, présentation bi-hebdomadaire des projets en cours à Rio et ouverte à tous les services de la Mairie de Rio. Ces réunions n'ont toujours pas rencontré leur audience. L'*agenda urbana* va même passer à une fréquence plus faible, toutes les trois semaines à partir d'octobre 2010. De même, les réunions du GT Rio Comprido, ayant lieu toutes les deux ou trois semaines, n'ont jamais réuni tous ses membres.

Cependant le développement du dialogue entre les services ne peut être que positif pour la fabrique urbaine carioca. Il ne faut tout de même pas négliger cet apport de la coopération.

Le maintien du lien Paris-Rio

Dans l'histoire de Rio, la relation avec Paris est longue. Que ce soit avec les réformes urbaines de Pereira Passos au début du 20^{ème} siècle directement inspirées par Paris ou les apports de Le Corbusier et Agache dans la proposition de plans d'aménagement, le lien avec Paris est historique et la coopération permet de garder ce lien.

De plus, de nouvelles initiatives apparaissent : l'Institut des Métropoles Durables lancé prochainement par le Maire de Paris avec plusieurs métropoles mondiales rassemblera Rio ou encore le Trophée des Lumières, d'initiative particulière, cet événement en cours d'élaboration, inspiré par les Nuits Blanches parisiennes ou encore les plans d'illumination de la ville aura probablement lieu en novembre 2011.

La coopération entre les deux villes permet le maintien de ce lien qui se traduit régulièrement par de nouvelles actions. Il est important de ne pas le perdre.

3- Le parcours résumé des propositions de la coopération

Les résultats de la coopération ne sont donc pas pour l'instant tous traduits en fabrique de la ville mais ils participent tous de cet objectif. Le parcours des propositions de la coopération semblerait donc pouvoir être résumé ainsi : création, publication, attente et ressortie à l'initiative d'un acteur extérieur à la coopération.

C- Identification des freins à la « fabrique de la ville »

Afin de rendre cette étude complète, il convient de tenter d'identifier quels sont les freins à la traduction physique des propositions de la coopération, en plus de ceux que l'on a déjà pu voir au cours des développements précédents.

1- La Ville de Rio a d'autres priorités immédiates

La Coupe du Monde de 2014 et les Jeux Olympiques 2016 mobilisent logiquement une grande partie de l'agenda et du budget municipal. En outre, les techniciens du SMU, par exemple, sont régulièrement mobilisés sur des projets plus modestes situés aux alentours des futurs sites olympiques qu'ils doivent sortir dans des délais serrés ce qui les empêche de consacrer du temps pour le projet urbain de la coopération par exemple. On peut citer les projets de corridor des stades Maracanã-Engenhão ou encore la liaison Quinta-Maracanã dont nous avons déjà parlé.

Cet argument pourrait pourtant servir au projet de Rio Comprido qui se trouve entre trois sites olympiques, à proximité immédiate du projet Porto Maravilha, de la future gare TGV et surtout ses collines visibles depuis tous ces lieux sont encore couvertes de favelas non pacifiées et non urbanisées. Rio Comprido devrait donc être aussi dans les priorités de la municipalité en vue des grands événements. C'est un argumentaire qu'il reste à exposer.

2- Le manque de diffusion des apports de la coopération

Les participants cariocas à la coopération ne diffusent pas assez les comptes-rendus. Le danger est le cas où une personne a été mandatée par son service pour participer à la coopération ou au GT Rio Comprido et ne diffuse pas les informations échangées. L'information reste donc cantonnée à cette personne même. Nous avons déjà pu aborder ce thème précédemment mais c'est une raison qui paraît primordiale pour expliquer la lenteur et la faible concrétisation de la coopération. La partie carioca pourrait élaborer des dispositifs pour diffuser plus largement les conclusions régulières de la coopération à l'intérieur de l'administration carioca. La sédimentation des études de la coopération ne peut avoir lieu dans ces conditions. Or, c'est la diffusion des informations qui permet la fabrique future de la ville.

3- Problèmes de financement

Depuis 2004, la coopération entre les deux villes a été financée par le MAEE et les budgets propres des villes de Paris et Rio. Les financements du MAEE sont indisponibles pour l'année 2011 alors que la convention signée en octobre 2009 prévoyait une poursuite des travaux jusqu'à la fin de l'année 2011. La Mairie de Paris propose de continuer les échanges à distance, par internet et de réduire le nombre de

missions puisqu'elle se retrouvera seule financeur sur son propre budget. Si cette solution permettrait de ne pas perdre le fil du travail déjà accompli, on peut douter de l'approfondissement des travaux tant nous avons pu constater combien la présence d'un stagiaire et surtout les missions cariocas et parisiennes faisaient avancer les travaux à Rio. En effet, logiquement, en l'absence du maintien physique de la coopération les dossiers, autre que ceux de la coopération, prennent le dessus dans le temps quotidien du travail. Le télétravail est cependant très adapté pour l'échange de documents et de données notamment sur la question du logement social. C'est une piste qui n'a pas encore été suffisamment utilisée. En revanche pour l'élaboration du projet urbain le travail en groupe est essentiel.

Les problèmes de financement sont également un souci à l'intérieur même de la Mairie de Rio qui ne débloque pas de financements pour les projets étudiés par la coopération.

4- Le droit de l'urbanisme carioca

Ceci est un point important que nous avons encore peu abordé. La traduction des décisions de la coopération ou en découlant en droit urbain carioca est indispensable pour le passage à la fabrique de la ville. C'est une étape très difficile à appréhender par la coopération car la différence de législation et le parcours législatif sont compliqués à Rio. De plus c'est un travail qui appartiendrait plus à la partie carioca de la coopération mais les techniciens y prenant part ne sont pas ceux qui s'occupent de cette transposition. On est alors dans une impasse. D'où l'importance de la diffusion des travaux de la coopération aux décideurs respectifs des services pour que celles-ci soient traduites en législation et en projets.

5- Le manque de relais politique

Au delà des responsables techniques des services, nous nous intéressons ici aux responsables politiques: le maire et ses adjoints. Quelle est la connaissance et la considération de la coopération du Maire de Rio? Quel est le soutien des adjoints cariocas? L'adjoint à l'urbanisme n'a vu pour la première fois le projet de Rio Comprido que la dernière semaine de septembre lors de la mission parisienne. Il y a apporté une réponse positive en l'absence de laquelle les architectes du SMU dédiaient peu de temps au projet. La question de la mobilisation des responsables politiques est donc cruciale.

Bien que le Maire Eduardo Paes ait signé avec le Maire de Paris en personne, en déplacement à Rio, en octobre 2009, le renouvellement de la coopération, le relais politique semble faible. Le Maire de Rio connaîtrait mal le rôle et les bénéfices que l'on peut tirer d'une coopération décentralisée. Il vient juste de signer un jumelage très léger avec Casablanca qui prévoit simplement l'envoi de délégations d'entrepreneurs. L'adjoint à l'urbanisme, paraît également ne pas beaucoup le partager non plus.

La coopération souffre également de la concurrence entre adjoints au maire. Le secrétariat à l'urbanisme est actuellement dépossédé de ses pouvoirs au profit du secrétariat au développement économique et du secrétariat à la Coupe du Monde et au Jeux Olympiques or ces deux secrétariats sont actuellement en dehors de la coopération que ce soit lors des travaux des missions ou du GT Rio Comprido.

Conclusion

L'étude a visé à démontrer « comment » la coopération décentralisée permettait une réelle fabrication de la ville. Grâce à sa relative stabilité « infrastructurelle », des acteurs bien identifiés, relativement stables, des rencontres fréquentes à Paris et surtout à Rio, la coopération Paris-Rio a fait avancer des idées conséquentes en matière d'aménagement urbain carioca qui sont en train d'être réalisées. Les modalités de traduction des propositions de la coopération en projets effectivement réalisés peuvent être résumées ainsi : discussion, association d'un maximum de partenaires, appropriation des propositions et enfin traduction en législation et en projets.

Ce travail remet en évidence que la question du cheminement des idées en urbanisme est difficile à reconstituer et reste un défi à accomplir.

La coopération avec Paris pointe le doigt sur des secteurs dévalorisés et péricentraux qui rentrent petit à petit dans l'agenda urbain de la mairie carioca. Les questions qui restent en suspens sont : l'effective appropriation des études depuis 2004 par une large audience à la Mairie de Rio, le passage à l'opérationnel pour les projets élaborés en 2010 (Rio Comprido, logement social locatif), la divulgation au grand public et aux décideurs des travaux déjà réalisés et plus largement un passage à un niveau supérieur de coopération.

Sources

Ouvrages :

- Andreatta, Verena, Atlas dos planos urbanísticos do Rio de Janeiro de Beaurepaire-Rohan ao Plano Estratégico, Atlasandreatta, Viver cidades, Rio de Janeiro, 2008, 21p.
- Dorier-Apprill, Jaglin, Gérer la ville: entre global et local, Editions de l'Aube/IRD, Série Autrepart, 2002, 195p., lisible sur Google Livres, URL : <http://books.google.fr/books?id=smP2FOEVFU4C&printsec=frontcover&hl=pt-BR#v=onepage&q&f=true>
- Marie, Alain, La coopération décentralisée et ses paradoxes, Editions Karthala, 2005, 226p.
- Anuário Estatístico da Cidade do Rio de Janeiro, Prefeitura do Rio de Janeiro, 1998, 864p.
- Expériences urbaines Paris-Rio de Janeiro, um projet vert pour São Cristóvão, novembre, Mairie de Paris, Prefeitura do Rio, 2006, 72p.
- Indicateurs Ambientais da Cidade do Rio de Janeiro, Prefeitura do Rio de Janeiro/SMMA/SMU/IPP, 2005, 177p.
- Morro da Conceição, da memória o futuro, Sextante Artes, Prefeitura do Rio de Janeiro, 2000, 110p.
- Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, Prefeitura do Rio, 2004, 261p.

Articles :

- Antier, Gilles, « Santiago du Chili : accompagner la flaque urbaine ? », in Urbanisme, n°373, juillet-août 2010, p.35-40
- Bourjaillat, Vincent, « L'Afrique des villes en quête d'affirmation, Ateliers d'Urbanisme de Porto-Novo », in Urbanisme, n°373, juillet-août 2010, p. 32-34
- Jáuregui, Jorge Mario, « Brésil, un urbanisme pour la ville informelle », in Urbanisme, n°345, novembre-décembre 2005, p. 26-29
- Montenegro, Ana-Maria, « Rio de Janeiro, la prise en compte du fait métropolitain », in Villes en parallèle, sous la direction de Galia et Guy Burgel, « Gouverner les métropoles », n°30-31, décembre 2000, Nanterre, p.275-296
- Ribbeck, Eckhart, « City of all colours and shades, Redevelopment projects in Rio de Janeiro », in The international review of landscape architecture and urban design, n°64, Topos, 2008, p.30-35
- Signoles, Aude, « Another Global City. Historical Explorations into the Transnational Municipal Moment 1850-2000, ss dir. Pierre-Yves Saunier et Shane Ewen », Géocarrefour, Vol. 84/4, 2009, [En ligne], mis en ligne le 06 janvier 2010. URL : <http://geocarrefour.revues.org/index7469.html>. Consulté le 12 juillet 2010
- Verdeil, Eric, « Une ville et ses urbanistes : Beyrouth en reconstruction », *Strates* [En ligne], 11 | 2004, mis en ligne le 14 janvier 2005. URL : <http://strates.revues.org/452>

Reuves :

- « Brésil, France, Architecture », *Les cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, n°18-19, mai 2006, Monum, Editions du patrimoine
- Brésil, in *L'architecture d'aujourd'hui*, n°359, Jean Michel Place, juillet-août 2005
- « Expertises nomades », sous la direction d'Eric Verdeil, *Géocarrefour*, vol. 80/3 | 2005, [En ligne], mis en ligne le 13 mars 2008. URL : <http://geocarrefour.revues.org/index1143.html>

- « Coopération décentralisée et développement durable », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 1, n° 1 | Mai 2010, mis en ligne le 16 juin 2010, Consulté le 05 août 2010. URL : <http://developpementdurable.revues.org/index8453.html>

Sites internet :

Sites institutionnels :

- www.rio.rj.gov.br, Mairie de Rio de Janeiro
- www.governo.rj.gov.br, Gouvernement de l'Etat de Rio de Janeiro
- www.paris.fr, Mairie de Paris, notamment la page Relations Internationales
- <http://cncd.diplomatie.gouv.fr/frontoffice/>, section Coopération décentralisée du site internet du Ministère Français des Affaires Etrangères
- www.fci.gouv.fr, France Coopération Internationale, GIP, structure interministérielle d'appui aux opérateurs nationaux et de promotion de l'expertise française pour des missions de coopération et de développement
- www.cites-unies-france.org, Association Cités Unies France qui rassemble les CT françaises engagées dans la coopération internationale
- www.observ-ocd.org, Observatoire de la coopération décentralisée Union Européenne-Amérique Latine
- www.f3e.asso.fr, F3E est une association qui rassemble près de 80 organisations de solidarité internationale et collectivités territoriales françaises engagées en coopération pour le développement
- www.fnau-international.org, site internet international de la FNAU, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme

Données statistiques :

- www.armazemdedados.rio.rj.gov.br, site de l'Institut Pereira Passos (Prefeitura do Rio/SMU), site très complet de données statistiques sur Rio
- <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/portalgeo/index.asp>, autre site de données statistiques de l'Institut Pereira Passos (Prefeitura do Rio/SMU)
- www.ibge.gov.br/home, sites de l'Institut Brésilien de Géographie et de Statistiques

Autre site :

- <http://confins.revues.org/>, Confins, Revue franco-brésilienne de Géographie

Annexes

Annexe 1 : Liste des personnes interrogées

- André-Marie Bourlon, Adjoint au Directeur de l'APUR
- Olivier Richard, Urbaniste à l'APUR
- Julien Bigorgne, Urbaniste à l'APUR
- Mathilde Chaboche, Chargée de mission Coopération Internationale, DGRI-Mairie de Paris
- Jean-Pierre Janot, Architecte au service municipal d'Urbanisme-Mairie de Rio, coordonnateur technique de la coopération
- Marcos Santos, Architecte au service municipal d'Urbanisme-Mairie de Rio
- Laís Coelho, Architecte au service municipal de l'Habitation-Mairie de Rio, coordinatrice institutionnelle de la coopération
- Martha Allemand, Architecte au service municipal d'Urbanisme-Mairie de Rio
- Luiz Paulo Gerbassi, Architecte au service municipal des Transports-Mairie de Rio
- Romaric Sulger Buel, Chargé des Relations Internationales au service municipal de la culture-Mairie de Rio
- Andrea Cardoso, Chef des projets au service municipal de l'Habitation-Mairie de Rio
- Dimitry Ovtchinnikoff, Attaché de Coopération et d'Action Culturelle, Consulat Général de France à Rio de Janeiro
- Bruno Queiroz, architecte-gérant de projet au service municipal de l'Habitation-Mairie de Rio

Annexe 2 : Grille de questions des entretiens

Grille de questions

Nom :

Date :

Réponse possible en français ou en portugais

Pouvez-vous décrire votre poste actuel avec précision ? Et vos liens hiérarchiques avec votre institution ?

Depuis combien de temps travaillez-vous pour la coopération Paris-Rio ? Dans quelle coopération avez-vous participé ? Quel est ou a été votre rôle dans la coopération, votre aire d'intervention ?

Quelles résultats concrets dans la ville de Rio voyez-vous de la coopération Paris-Rio depuis 2004 ? Ou de la précédente coopération française avec le Ministère Français de l'Équipement ?

Quels sont les autres résultats que vous constatez de ces coopérations ?

Quelle est selon vous la modalité la plus efficace de la coopération pour la transformation urbaine de Rio ? Etude, projet, réunion, discussions, présentation de projets, visites à Paris, mission à Rio, envoi de stagiaire ?

Quels sont selon vous les freins qui entravent le travail de la coopération ou la traduction concrète des propositions émanant de celle-ci ?

Que proposeriez-vous pour améliorer cette coopération ? Nouvelles modalités de travail ?

Voyez-vous un problème de légitimité des propositions de la ville de Paris à être appliquées à Rio ?

Vous pouvez faire ici toutes vos remarques que vous jugez utiles et qui n'ont pas été abordées par les questions :

Annexe 3 : Carte de la zone centrale de Rio de Janeiro



Carte de la zone centrale de Rio (©Prefeitura do Rio, 2003)

Pour se repérer : le pain de sucre est situé en bas à droite de la carte, sur la petite péninsule et l'encadré représente le secteur de Rio Comprido, à l'étude dans le cadre de la coopération 2009-2010.

Annexe 4 : Photographie aérienne de la zone centrale de Rio de Janeiro



Photographie aérienne de la zone centrale de Rio (©Prefeitura do Rio, 2009)

L'encadré blanc représente le secteur de Rio Comprido.

Mots-clé :

urbanisme, Brésil, Rio de Janeiro, Paris, coopération décentralisée, agence d'urbanisme, APUR

Résumé

L'international (coopération décentralisée et activité internationale privée) est devenu une activité importante des agences d'urbanisme du réseau FNAU (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme). Dans le cadre des coopérations décentralisées qui impliquent les agences d'urbanisme, à quels résultats assiste-t-on en termes de « fabrique de la ville » ? Et comment ? C'est à cette dernière question que la présente étude tente de répondre dans le cadre de la coopération décentralisée entre les villes de Paris et de Rio de Janeiro. Cette coopération a été mise en place depuis 2004. Dans ce cadre, l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) est venu en appui sur les questions de projets urbains. A partir de l'expérience des travaux de coopération réalisés depuis 2004 et surtout de ceux du dernier volet de coopération en 2009 et 2010, nous verrons comment la « fabrique de la ville » dans ce mode de travail s'opère. Infrastructure de coopération, acteurs solides, dialogue, missions, appropriation des études et traduction locale des projets semblent être la clé de ce « comment » réaliser la fabrique de la ville dans un contexte de coopération décentralisée en urbanisme. Mise à la lumière de l'expérience Paris-Rio, nous verrons que ce schéma mérite nombre d'adaptations. Cette étude est enfin le témoin de la richesse urbanistique que permettent de créer les coopérations décentralisées en urbanisme.

Palavras-chave:

Urbanismo, Brasil, Rio de Janeiro, Paris, cooperação descentralizada, agencia de urbanismo, APUR

Resumo

O Internacional (cooperação descentralizada e atividades privadas internacionais) tornou-se uma importante atividade das agências de planejamento da rede FNAU (Federação Nacional das Agências de Urbanismo). No âmbito da cooperação descentralizada que envolvem órgãos de planejamento urbano, o que resulta é que assistimos em termos de "fazer a cidade"? E como? É esta última questão que este estudo tenha abordado no contexto da cooperação descentralizada entre as cidades de Paris e Rio de Janeiro. Esta cooperação foi estabelecida desde 2004. Neste contexto, o Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) veio para as questões de projetos urbanos. A partir da experiência de trabalho cooperativo feito desde 2004 e, em especial as do último capítulo da cooperação em 2009 e 2010, vamos ver como a " fábrica da cidade " neste tipo de trabalho ocorre. infra-estruturas de cooperação, os orgos sólidos, o diálogo, as missões, educação e participação nos projetos, parecem ser a chave para este "como" fazer a cidade, em um contexto de cooperação descentralizada no planejamento urbano. Com a experiência de Paris-Rio, vemos que esse esquema merece ajustes. Este estudo é a última testemunha da riqueza urbana que pode criar a cooperação descentralizada no planejamento urbano.