

Carte postale du port de Rio de Janeiro



Le port de Rio de Janeiro

Source : Companhia das Docas do Rio de Janeiro, 2008

Le port de Rio de Janeiro, avec ses 15 300 mètres de quais, est un espace incontournable de la ville carioca ; et pourtant, depuis les années 1970, cet immense espace urbain, à proximité du *centro* (dont on peut apercevoir les immeubles de bureaux au niveau de l'arrière plan droit), éprouve de nombreuses difficultés à retrouver sa gloire passée. En effet, le port a largement contribué au développement de la ville et du Brésil à partir de l'époque coloniale, puisqu'il était alors la principale porte de sortie des richesses du pays à destination de l'Europe, et la principale porte d'entrée des besoins des colons.

Comme tous les ports urbains du monde entier, le port de Rio de Janeiro est confronté depuis deux décennies à un besoin de réorganisation de ses espaces pour faire face à la mondialisation croissante des échanges, et à la place primordiale que représentent le transport maritime et les ports au sein de celle-ci. La réforme portuaire lancée en 1993 par le gouvernement brésilien a permis de jeter les bases de la réorganisation du port, et aujourd'hui, si divers éléments sont un succès (comme les terminaux de conteneurs et rouliers de Caju, à gauche de la photo ou le terminal destiné aux bateaux de croisières, parallèle au *centro*), d'autres sont encore source de nombreux conflits entre les autorités portuaires et la municipalité. La modernisation des espaces portuaires, pour faire face aux besoins des « géants des mers » (porte-conteneurs par exemple), a rendu obsolète une grande partie des espaces portuaires de la ville carioca. Nous pouvons identifier ces espaces à droite de la photo ou nous pouvons voir de nombreux entrepôts parallèles aux quais des quartiers de Saúde, Gamboa et São Cristóvão (même si sur la photo la présence de navires au bord des quais concernés peut induire en erreur). Près des 3/4 sont aujourd'hui en friches et font l'objet de divers plans de revitalisation calqués sur de célèbres projets tel que celui du port de Barcelone.

Toujours sur cette partie de la photo, on distingue nettement la barrière physique que constituent les 18 entrepôts et l'avenue aérienne longeant ces quais, illustrant la séparation nette entre la ville et le port depuis les années 1970. L'enjeu principal pour le port et la ville de Rio de Janeiro aujourd'hui est de reconstruire le lien ville/port, tâche difficile car durant des décennies ceux-ci se sont littéralement tournés le dos.

La municipalité semble promouvoir uniquement des projets autour du tourisme et des loisirs (centres commerciaux, nouvelle station maritime de passagers...), mais est-ce la seule solution ? Une ville comme Rio de Janeiro (la seconde la plus importante et la plus dynamique du pays derrière São Paulo qui possède le premier port brésilien, Santos), située dans le triangle le plus productif du Brésil (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte), est en mesure de développer une relation productive avec son port. Rio de Janeiro compte la présence de plusieurs multinationales brésiliennes et étrangères (PETROBRAS, PSA...), des centres de recherches parmi les plus importants du Brésil et de l'Amérique latine (Université Fédérale de Rio de Janeiro, Centre de Technologie...), pourtant, peu de projets ont été formulés quant au devenir du port. Les ports qui s'insèrent aujourd'hui pleinement dans les flux de la mondialisation sont aussi de grands centres logistiques (cf. [carte postale du port de Barcelone, J-P Raud Dugal](#)), ils ne sont plus de simples outils permettant le transport et la circulation de marchandises, mais sont aussi de grands centres de productions et de services. Avec un trafic d'environ 10 millions de tonnes, soit le tonnage d'un port comme La Rochelle, le port de Rio de Janeiro semble bien petit pour un centre urbain d'environ 13 millions d'habitants, mais n'oublions pas cependant que la principale activité du port est centrée autour de la conteneurisation (quatrième port brésilien dans ce domaine avec environ 500 000 EVP) et du trafic roulier (véhicules), des activités qui nécessitent de plus en plus de services logistiques...

Malgré les conflits entre les autorités portuaires et la municipalité, depuis quelques mois, les deux parties semblent s'entendre pour promouvoir un essor du port en étroite relation avec les forces productives de la ville en libérant de nouveaux espaces pour les activités de conteneurs notamment, en agrandissant et en favorisant la construction de nouvelles voies d'accès multimodales à la zone portuaire (voies ferrées, routes)... Tous ces éléments devraient constituer une nouvelle étape dans les relations ville-port de la *cidade maravilhosa* [1] et réconcilier les Cariocas avec des espaces qu'ils ont oubliés depuis trop longtemps.

Si Rio n'arrive pas à revitaliser ses espaces portuaires en friche et ses activités logistiques et maritimes, elle risque de perdre un atout important : s'insérer dans les réseaux mondiaux est capital pour une ville à sa mesure.

Bertrand Cozic

Pour aller plus loin :

- <http://www.portodorio.org.br> (site en portugais)

[1] Ville merveilleuse