

BRÉSIL

LA RENOVATION DU "BONDE" DE RIO DE JANEIRO

Le vieux "Bonde" Carioca est en passe de devenir le point de départ de la renaissance du tramway dans les grandes villes brésiliennes.



Photos N. Laurier

Le "Bonde" fait partie du patrimoine de la ville de Rio de Janeiro.

LE MUSÉE

Depuis 1979, un petit musée regroupant les vestiges de l'ancien réseau des tramways cariocas est géré par l'administration du "Bonde". Longtemps installé à proximité de la station de métro Carioca, il a été dernièrement transféré dans de nouveaux locaux plus spacieux situés dans les ateliers de la ligne du Bonde. A côté de quelques très vieux tramways et des multiples maquettes exposées, on trouve également de nombreuses reproductions photographiques qui retracent l'évolution du réseau et celle de l'urbanisme de Rio. Les ateliers perchés à flanc de colline peuvent être également visités. La vue sur l'ensemble de la cité y est remarquable et le prix d'entrée est laissé à la libre estimation de chaque visiteur.

Au Brésil, le tramway exploité dès 1859 par des entrepreneurs anglo-saxons est affublé d'un curieux nom : le "Bonde" (prononcer bondje). Ce nom est la déformation de celui des "bonds" de transport destinés au réseau de tramway de la ville de Rio qui étaient imprimés aux Etats-Unis. Ils étaient constitués d'un ensemble de cinq coupons, chaque coupon donnant droit à un passage. En monnaie d'époque, un bond coûtait 1000 reis, somme plus facile à manier que le prix d'un seul billet.

A la fin de la Seconde Guerre mondiale, les principales villes du Brésil possédaient leur réseau de tramway. Aujourd'hui, seule la ville de Rio de Janeiro en possède un, et encore... Si, en 1946, ce réseau de tramway couvrait l'ensemble de l'agglomération urbaine, de nos jours, une seule ligne reste en service, sur un parcours presque réduit de moi-

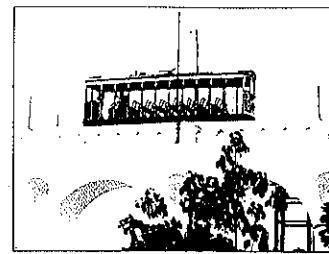
tié par rapport à son extension maximale. Le Bonde de Santa Teresa dessert un quartier bohème pouvant, sur bien des points, se comparer au Montmartre parisien. Il est établi sur une petite colline située légèrement à l'écart du centre économique de la ville. Son habitat est surtout constitué de maisons individuelles entourées de verdure et de nombreux artistes, certains internationalement connus, ont choisi d'y vivre.

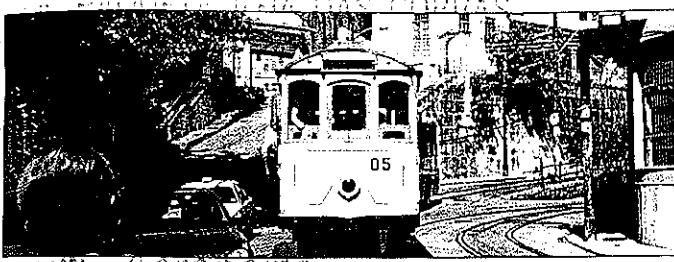
La survie de cette ligne est liée à sa particularité géographique. Pour atteindre le centre-ville à partir de Santa Teresa, il faut obligatoirement traverser une vallée large et profonde. Aujourd'hui encore, le seul chemin direct pour n'importe quel type de transport consiste à passer par le faîte de l'ancien aqueduc de Lapa qui culmine à presque trente mètres de hauteur. Il n'a guère plus de deux mètres de largeur et supporte

à peine les quelque douze tonnes en charge du vieux "Bonde".

UNE LIGNE CENTENAIRE

La ligne du Bonde de Santa Teresa a 104 ans. Elle est équipée d'un matériel roulant vétuste datant, au mieux, de la dernière guerre mondiale. Depuis 1995, elle fait l'objet d'une importante action de rénovation, inspirée et étroitement suivie par la municipalité Carioca malgré plusieurs changements d'équipes politiques. Le "Bonde" est aimé par la population du quartier, il fait incontestablement partie du patrimoine local. Son aura dépasse largement son aire de desserte. Pas un ouvrage, un guide ou une brochure sur la ville de Rio sans au moins une photo d'un de ses charmants et désuets véhicules de couleur jaune. On ne compte plus les publicités nationales ou internationales qui utilisent son image. En quasi-faillite, son ancien propriétaire, la Companhia de





Transportes Caletiços (CTC), l'avait abandonné à son sort depuis 1961. Tombé dans le giron de l'Etat en 1983, il fut question, un court moment, de le faire disparaître, faute de crédits. Mais, les élus réalisèrent vite qu'il appartenait au patrimoine culturel brésilien.

De premiers efforts

Les premiers efforts de "récupération" (recuperação) ont porté sur la rénovation du réseau aérien d'alimentation et sur le matériel roulant.

Au début de la décennie, rares étaient les jours où il était possible d'aligner simultanément plus de deux tramways pour assurer le service. Chaque matériel étant constitué d'une seule motrice, le réseau ne disposait, en tout et pour tout, que de quatre voitures en relativement bon état. Aujourd'hui, grâce aux efforts d'une petite équipe dirigée par Bernardo Stille, jeune ingénieur bien connu de la RATP, dix Bondes sont opérationnels et quatorze sont espérés avant le début de l'année prochaine qui permettront, alors, d'aligner simultanément jusqu'à huit matériels aux heures de pointe.

La remise en état des 7,5 km de voies restées en service a été entreprise ainsi que la reconquête (revitalização) de deux tronçons, l'un de 2,8 km et l'autre de 510 m, autrefois désactivés et recouverts par le macadam. Ils permettront la connexion de la ligne à l'avenue Rio Branco, le cœur du quartier des affaires, d'une part, et à la gare de départ du petit train à crémaillère qui monte au Corcovado, d'autre part. De quasi impasse, la ligne

du "Bonde" redeviendra le lien entre deux importantes zones d'activité de la ville. Le tramway constitue, de cette manière, l'un des éléments du système de transport collectif de la ville. Pour le futur proche, d'autres extensions du réseau sont envisagées. Elles seraient équipées avec du matériel moderne capable, à l'instar de celui des villes portugaises de Porto et de Lisbonne, de circuler sur des infrastructures anciennes. Dans cette perspective, Bernardo Stille est venu, en juin 1999, visiter le TVS parisien et le métrobus de Rouen. Les anciennes voitures seront réservées au tourisme et à certains événements particuliers, comme le carnaval. Elles ne sortiront que lors des fins de semaine. En définitive, le tramway moderne est redevenu un des moyens de transport collectif parmi les mieux adaptés aux besoins actuels du continent sud-américain où la croissance urbaine reste l'une des plus fortes au monde. Fiable, peu polluant, à la source de beaucoup moins de nuisances sonores qu'autrefois, il est devenu, là où un métro lourd existe, un complément idéal dans les zones où le trafic est moins dense. Et lorsque les moyens où la possibilité de construire un réseau souterrain n'existent pas, c'est un parfait substitut d'un coût nettement moindre.

Norbert Lauriot



LONDRES

PROLONGEMENT DE LA LIGNE DES DOCKLANDS VERS LE SUD

Le prolongement de la branche sud de la ligne automatique des Docklands vers Greenwich et Lewisham, sur la rive droite de la Tamise, a été ouvert au public le 22 novembre 1999.



BALLOUIN - JR

Le réseau du DLR (Docklands Light Rail), ouvert en 1987, relie aujourd'hui le centre de Londres aux quartiers d'affaires situés au nord des méandres du fleuve à l'est de l'agglomération. Les lignes ont comme terminus les stations de Bank ou Tower Gateway dans le centre, Stratford au nord, Beckton à l'est et Lewisham au sud. Cette dernière branche a été prolongée vers le sud. Entre les stations Island Gardens, sur la rive gauche, et Cutty Sark, sur la rive droite, elle franchit la Tamise par deux tunnels forés, longs de 1 080 m décrivant une courbe de 200 m de rayon. Au sud de la station Greenwich, la ligne s'élève sur un viaduc de quelque 800 m de longueur pour franchir le val de Deptford Creek. La station Deptford Bridge est placée sur le viaduc au-dessus de la route A2. La station terminale de Lewisham est située sous les voies d'une ligne de chemin de fer de la North Kent.

Financée par des capitaux privés et publics, cette extension du réseau des Docklands permet une liaison rapide entre quartiers du sud-est de Londres, sur la rive droite de la Tamise, et la City. Elle apporte deux nouveaux points de correspondance avec le réseau ferroviaire à Greenwich et Lewisham où il existe une importante gare routière. Les promoteurs du projet pensent qu'elle contribuera à accélérer la réhabilitation de certaines zones du sud de la Tamise, grâce notamment à l'effet bénéfique de la correspondance du nouveau tronçon avec celui, nouveau lui aussi, du prolongement de la Jubilee Line à l'est. Avec ce prolongement, le DLR a doublé son kilométrage d'origine. Il transporte aujourd'hui cinq fois plus de voyageurs. Plusieurs autres projets d'extension sont dans les cartons, notamment jusqu'à l'aéroport du London City.

Jean Tricoire