



2. LA RUE QUI NE DORT JAMAIS, une succession de magasins et de restaurants ouverts en permanence, maintient en vie le centre ville de Curitiba. L'implantation des banques, des compa-

gnies d'assurances et des autres activités de bureau est réglementée pour éviter que le quartier ne se transforme en ville fantôme après 17 heures.

criminalité y est moindre et le niveau d'éducation moyen de la population y est supérieur.

Pourquoi Curitiba réussit-elle là où tant d'autres ont échoué? Parce que les municipalités successives ont transformé la ville en un laboratoire du développement urbain, privilégiant les transports collectifs par rapport aux automobiles individuelles, intégrant l'environnement naturel au lieu de le rejeter, retenant des solutions choisies par les citoyens plutôt que d'imposer des techniques de pointe. Cette approche a été mise en place progressivement, à la fin des années 1960, puis officiellement instaurée en 1971.

Les inondations endiguées

Les urbanistes ont remporté un premier succès dans les années 1960: ils ont définitivement contenu les inondations qui menaçaient le centre-ville. La construction de maisons et d'autres bâtiments sur les berges des rivières avait aggravé ce problème. Plusieurs cours d'eau avaient été canalisés et enterrés: pour drainer les eaux de pluie, il fallait creuser d'autres canaux, à des coûts exorbitants. Des entrepreneurs construisaient en outre de nouveaux centres industriels et urbains dans la périphérie, sans se préoccuper du drainage.

À partir de 1966, la municipalité a réservé des terrains au drainage et a interdit la construction sur les zones les plus basses. Depuis 1975, une régle-

mentation stricte protège ce qui reste du réseau hydrographique naturel. Les berges des rivières ont été transformées en parcs naturels, plantés d'arbres, et des lacs ont été creusés pour retenir l'eau. Sur les berges, les usines et les bâtiments abandonnés ont été transformés en installations sportives et de loisirs. Des lignes d'autobus et des pistes cyclables relient ces parcs à la ville.

Cette intégration de la nature dans la ville a résolu d'un coup plusieurs problèmes. Les inondations ont été supprimées, et le drainage est assuré à moindre coût. En outre, la surface d'espace vert par habitant est passée de 0,5 mètre carré en 1970 à 50 aujourd'hui, alors que, simultanément, la population augmentait.

Le centre de Curitiba, n'est pas, comme celui de la plupart des autres villes, un goulot d'étranglement où convergent des autoroutes surchargées. Dans les villes qui croissent de façon radiale, en annexant de nouveaux secteurs périphériques à mesure que les commerces et les bureaux deviennent plus denses dans les quartiers du centre, la saturation est inévitable, surtout lorsque la majorité des banlieusards utilisent leur véhicule personnel pour se déplacer entre la périphérie et le centre. Au cours des années 1970, les autorités de Curitiba ont encouragé l'extension de la ville selon des axes, tout en développant des transports en commun qui assuraient des liaisons efficaces entre les commerces, les

bureaux et les habitations. Le réseau routier et les transports publics ont déterminé la forme actuelle de la ville.

Chacun des cinq principaux axes de croissance est composé de trois artères parallèles. Au centre, deux couloirs d'autobus, réservés à des lignes rapides, sont longés par des routes de desserte locale. De chaque côté, à un pâté de maisons, deux larges avenues en sens unique desservent le centre-ville. Le plan d'occupation des sols a favorisé une forte densité de constructions, avec des services et des commerces, le long de ces axes.

Des liaisons transversales et des lignes de quartier complètent le réseau rapide des axes principaux. Des gares routières, aux extrémités des cinq lignes rapides, et des stations intermédiaires, tous les deux kilomètres environ le long de ces lignes, assurent les correspondances. Un seul billet donne accès à tout le réseau.

Les moindres détails du réseau d'autobus concourent à accroître la rapidité du transport. Les passagers montent rapidement dans les autobus: le paiement s'effectue dans les arrêts, et les autobus ont de larges portes. Des autobus articulés de longueur double et triple accroissent la capacité de transport des lignes rapides.

Un tel réseau d'autobus est aussi économique qu'efficace: la construction d'une ligne de métro aurait coûté entre 300 et 350 millions de francs par kilomètre; l'aménagement des lignes

d'autobus n'a coûté qu'un million de francs par kilomètre. En outre, des entreprises capables d'exploiter des lignes d'autobus existaient déjà. Ces entreprises sont responsables des trans-

ports en commun de Curitiba, sous le contrôle de l'administration. Leur rétribution dépend des distances parcourues et non du nombre de personnes transportées : le service est ainsi équi-

libré sur toutes les lignes et il n'y a pas de concurrence néfaste. L'ensemble du système est autofinancé.

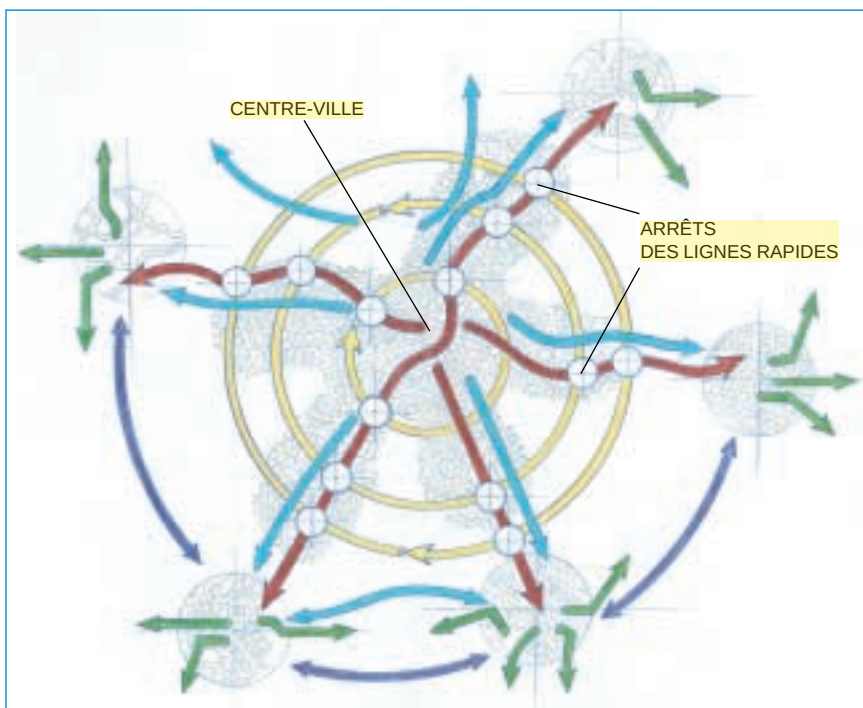
Transports moins chers et moins polluants

Les habitants les moins riches de Curitiba ne dépensent ainsi qu'environ dix pour cent de leurs revenus pour le transport, ce qui est peu au Brésil. Bien que cette ville contienne plus de 500 000 voitures (c'est la seconde ville la plus équipée par habitant de tout le Brésil après Brasilia, la capitale), les trois quarts des banlieusards empruntent les autobus, qui transportent environ 1,3 million de passagers par jour. La consommation de carburant par habitant y est de 25 pour cent plus faible que dans les villes brésiliennes de même taille, et la pollution atmosphérique y est aussi plus faible : les autobus roulent au gazole, mais leurs émissions polluantes sont largement compensées par celles que ne produisent pas les voitures qu'ils remplacent.

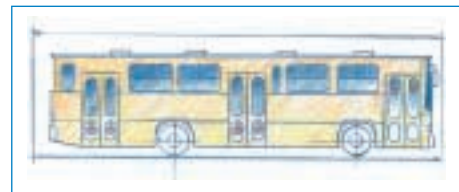
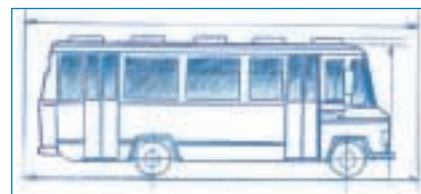
La mise en service des transports en commun a été accompagnée d'un



3. LE BOULEVARD PRINCIPAL de Curitiba, maintenant piétonnier, est le lieu d'une célébration hebdomadaire pour les enfants. Cette coutume a commencé en 1972, quand les automobilistes ont menacé d'emprunter la rue comme d'habitude : les employés municipaux les ont bloqués en déroulant de grandes feuilles de papier et en invitant les enfants à s'installer pour dessiner.



- LIGNES RAPIDES
- LIAISONS ENTRE LES QUARTIERS
- LIGNES DIRECTES
- DESSERTES LOCALES
- RAMASSAGES D'ENTREPRISES



4. LES LIGNES D'AUTOBUS se sont développées en même temps que la ville. Curitiba a cinq axes principaux, tracés par la construction de couloirs d'autobus que les automobiles ne peuvent emprunter et qui sont réservés à des lignes rapides ; des lignes locales et

des liaisons entre les quartiers desservent le reste de la ville. La taille des véhicules est adaptée à chaque ligne, des minibus de 40 places pour les trajets locaux aux véhicules articulés de 270 places pour les lignes les plus rapides.