

**Axe 5 « Les mobilisations locales face aux dégradations écologiques dans les territoires urbains et périurbains des Amériques »**

**Recife, la mangrove engloutie par la ville : Le cas du projet Via Mangue**

Les conflits qui ont pour scénario l'espace urbain sont un objet d'étude pour mieux comprendre une société. C'est dans cet espace que la relation Homme x nature est la plus contradictoire. Cette relation se déroule sur une base matérielle : l'espace et ses utilisations, le temps et son utilisation, la matérialité et ses diverses formes, les actions et leurs diverses caractéristiques (Santos, 2014). En parallèle émerge la conscience d'une urgence d'un mode de vie plus durable, où le progrès soit plus raisonnable. Cette notion de durabilité, en revanche, n'est pas partagée unanimement autour du globe. Les populations des pays dits en développement ont connu une urbanisation tardive et accélérée, avec pour conséquence un manque de planification et d'aménagement urbain qualitatif. Au Brésil, cette situation se reproduit dans les grandes villes.

Analyser l'organisation des principales villes brésiliennes est une tâche très importante à l'époque contemporaine, qu'elle soit organisationnelle, sociale ou même la planification urbaine, en particulier les villes côtières, car elles couvrent une grande parcelle du territoire national, y compris les métropoles importantes. De l'émergence des premiers cycles économiques au milieu du XVIe siècle à l'époque actuelle, le Brésil a connu une croissance substantielle du processus d'urbanisation, en particulier quand on évoque le développement industriel des six dernières décennies. Pour avoir une idée de la croissance exponentielle, par exemple, en 1940 la population urbaine représentait 26,3% du total ; en 2000, cette population représentait 81,2% (IBGE, 2010). Ces caractéristiques sont liées aux transformations structurelles survenues dans l'environnement urbain du pays ces dernières années, tels que : processus d'industrialisation intense, investissement dans industries de base et la mise en place de la mécanisation de l'agriculture dans les zones rurales. Par conséquent, au cours des dernières décennies, les espaces urbains ont connu une croissance vertigineuse de leur occupation territoriale.

En parallèle, ces villes ont connu une série de transformations structurelles, de nature économique, sociale et urbaine dans l'utilisation des sols (Penna, 2002). Cependant, les changements dans l'espace le développement urbain n'étaient pas suffisants pour résoudre ou minimiser les problèmes découlant de la densification excessive dans les grandes métropoles brésiliennes, comme on le vérifie encore de nos jours. Les principales villes du pays connaissent plusieurs problèmes économiques, sociaux et économiques,

environnementaux, qui sont le résultat d'une croissance désordonnée et concentrée dans l'espace. Le paysage urbain a connu de grandes transformations causées par la spéculation du marché immobilier. Plus récemment, en vue de l'accueil de la Coupe du monde de 2014, les villes accueillantes ont connu un afflux majeur d'investissements apportés par les pouvoirs publics, parfois en partenariat avec des sociétés privées, afin d'améliorer les infrastructures des centres urbains concernés par l'évènement. La ville de Recife a ainsi vu des projets de grande envergure se mettre en place : construction de stade, implantation d'un réseau hôtelier ciblant les touristes internationaux et les équipes participantes. Le projet de l'autoroute Via Mangue a été de loin le plus controversé parmi eux. En effet, la scène des travaux était insérée dans une zone protégée de mangrove, et était un lieu de conflits depuis des années à cause des tensions entre les riverains et la pression du marché pour l'installation d'immeubles prestigieux, notamment des gratte-ciels.

Comme dans d'autres zones urbaines des pays en développement, qui connaissent une expansion rapide, la pollution, les sans-abris, l'assainissement inadéquat et de mauvaises conditions d'approvisionnement en eau sont des problèmes chroniques pour les villes des pays en développement (Melé, 2012). Le projet Via Mangue (*voie mangrove*), considéré comme le « plus grand chantier routier de la capitale du Pernambuco depuis des décennies », a été développé grâce au partenariat de la mairie de Recife (Empresa de Urbanização do Recife - URB) avec le gouvernement fédéral et a fait partie des actions visant à l'organisation de la Coupe du monde 2014, couvrant les zones des quartiers Boa Viagem et Pina, dans la zone sud de la ville.

Les travaux engagés pour la Coupe du monde ont eu des impacts directs et complexes : déménagements, expropriations, dégradation ou dommages causés par les travaux exécutés pour la Coupe du monde et / ou rendus possibles économiquement - stade, hôtels, nouvelles routes, changements dans le système de transport public. Ceci s'est répercuté sur l'évolution de la valeur du sol sur le secteur immobilier, l'abandon de zones, la modification des usages prédominants, entre autres. Les investissements dans les travaux de mobilité, en général, finissent par créer différents emplacements dans le tissu urbain, à mesure qu'ils modifient l'accessibilité de certains secteurs de la ville, ce qui augmente le prix du sol et rationalise l'économie de la région.

Parallèlement à l'amélioration du système de circulation dans les quartiers concernés, le Via Mangue propose d'emblée de servir de ceinture de protection pour la mangrove encore existante dans la zone et envisage la réinstallation des populations pauvres qui vivaient sur les maisons sur pilotis environnantes. La Via Mangue est une œuvre majeure qui, en tant qu'action d'aménagement du territoire, a pour ambition de réorganiser toute sa zone d'influence et l'espace qui l'entoure, provoquant des problèmes urbains, environnementaux et sociaux. Selon la mairie de Recife, la Via Mangue est un projet stratégique pour le développement économique, social, touristique et environnemental de la ville. Le projet comprend l'amélioration du réseau d'assainissement ; des travaux d'urbanisation ; la construction de 992 maisons pour les familles des cités lacustres et d'autres quartiers informels, réparties dans 3 lotissements ; et la prolongation du réseau routier de 4,5 km, atteignant les zones anciennement occupées par les maisons, ce qui a justifié leur

destruction (RECIFE, 2007). Pour la mise en œuvre de la Via Mangue, il était donc nécessaire de détruire plusieurs quartiers : les communautés Beira Rio et Jardim Beira Rio (Pina) et Pantanal, Paraíso / Deus nos Acuda et Xuxa (Boa Viagem) (Andrade,2014). Ces communautés étaient installées dans la zone depuis les années 1970. Cette population vivait dans des *palafitas* (cités lacustres sur pilotis) au bord de l'estuaire et ne bénéficiaient pas d'un réseau d'assainissement. Aujourd'hui, nous avons toujours un scénario côtier de grande expansion des activités humaines sur les mangroves de Pernambuco, développement des décharges, accélération de l'expansion urbaine par la construction de copropriétés, routes, industries, ports, égouts sanitaires et ordures (Da Silva, 2012).

La mangrove joue des fonctions biologiques très importantes, comme contribuer à productivité primaire dans la zone côtière et stocker du carbone dans les sols ; sa végétation sert à fixer les terres, empêchant ainsi l'érosion tout en stabilisant la côte, les racines de mangrove agissent comme des filtres pour la rétention des sédiments ; elle abrite des poissons et des crustacés qui sont des ressources pour les communautés de pêcheurs, etc. Quant au déplacement des communautés impactées par le projet Via Mangue, la municipalité de Recife avait déjà adopté cette politique publique par le passé, cependant dans le cas du projet Via Mangue, le déplacement des familles concerne des zones centrales et valorisées, il s'agit d'un exemple clair de « nettoyage » des zones d'intérêt pour la valorisation immobilière et la spéculation. Un autre aspect pertinent est que le déménagement s'accompagne d'une série de problèmes concernant l'adaptabilité, beaucoup de ces communautés ont été construites dans les années 1970, il y a un lien fort entre les résidents et le lieu. Plusieurs générations ont grandi au bord de la mangrove, où elles trouvent leurs ressources alimentaires et ne s'imaginent pas de vivre loin de ce paysage.

Dans ce contexte socio-environnemental, l'écosystème de la mangrove, l'un des plus riche en biodiversité et des plus fragiles, se trouve au milieu de ces aménagements urbains qui ciblent un modèle de développement de la ville tout en négligeant cet espace vital à la vie marine et fluviale. Au-delà de l'aspect physique, la mangrove aussi joue un rôle de relation affective pour les locaux, ce qui impose toute une autre dynamique.

L'urbanisation à Recife semble l'une des plus complexes du pays, de par son territoire réduit face à d'autres métropoles nationales. Cette caractéristique a entraîné une verticalisation vertigineuse des nouveaux immeubles haut de gamme localisés dans les zones aisées. La nature coûte cher, dans le sens où le capital immobilier est considéré comme un atout de réussite sociale. Habiter au bord de la mer et à proximité d'une zone verte en plein milieu urbain est un argument en direction des populations aisées sensibles à une bonne qualité de vie, mais cette dynamique se fait au détriment des populations démunies qui habitaient précédemment les lieux. Les alternatives au transport individuel, modèle sous-jacent du projet Via Mangue, et notamment le développement d'un système de transport en commun efficace représente un défi pour l'administration publique, inconsciente du besoin de la population. Les conflits seront toujours présents.

**Mots-clés** : ville, urbanisation, environnement, transport, mangrove

**Barreto de Sena, André** Etudiant en Master 2 GAED à la Sorbonne université, parcours Environnement, temps, territoires, sociétés (ETTES).

Master 1 avec le mémoire bibliographique *Recife : La mangrove engloutie par la ville*, soutenu en septembre 2020. Encadrement par Marianne Cohen.