

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
1- L'analyse du processus de décision : une problématique adaptée au cas du Brésil	2
2- L'approche de la décision : les apports d'une démarche de recherche	4
3- Méthode de la recherche	6
4- Plan de la thèse	8
 PREMIÈRE PARTIE : LA GÈNESE DES PROJETS, LA FORMATION DE LA DÉCISION.....	9
 CHAPITRE 1 : LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE GLOBAL (1976 A 1983).....	11
 SECTION 1 : LA BALANCE DES PAIEMENTS DU BRÉSIL : UN VRAI PROBLÈME ET LE DÉTONATEUR D'UNE SÉRIE DE MESURES	12
1 - A propos de balance des paiements : les concepts et lectures possibles	12
2 - L'évolution de la balance des paiements du Brésil de 1976 à 1983	15
a) L'état de la balance des paiements.....	15
b) Un excédent "dopé".....	17
c) Le financement extérieur : une pratique connue.....	19
 SECTION 2 : LA STRATÉGIE PROPOSÉE : LE RECOURS AU FINANCEMENT EXTÉRIEUR	21

SECTION 3 : LE TRANSPORT URBAIN :	
UN MOYEN A PART ENTIERE	24
1 - Le nouveau rôle du transport :	
réponse à la crise de l'énergie et soutien	
à l'industrie ferroviaire	24
2 - Le profil du Programme des	
Trains Métropolitains	25
3 - Les villes-témoins : Recife,	
Belo Horizonte et Porto Alegre	27
a) La Région Métropolitaine de Recife.....	29
b) La Région Métropolitaine de	
Belo Horizonte.....	34
c) La Région Métropolitaine de	
Porto Alegre.....	39
CHAPITRE 2 : INSTITUTIONS ET ACTEURS	
DE LA DECISION.....	44
SECTION 1 : LA STRUCTURE INSTITUTIONNELLE	
ET FINANCIERE DES TRANSPORTS URBAINS AU BRESIL	45
1 - Les institutions responsables	
du transport urbain : une structure lourde	45
2 - Rappel sur le financement des	
transports urbains au Brésil	51
SECTION 2 : LES TRAINS METROPOLITAINS	
ET LA STRATEGIE DE L'EPTU	54
CHAPITRE 3 : LE JEU DES DECIDEURS,	
LES ENJEUX DE LA DECISION.....	57
SECTION 1 : LA PLACE DES ACTEURS DANS	
LE PROCESSUS DE DECISION : DES ROLES MOUVANTS	58
1 - Les promoteurs de la décision :	
des acteurs au-delà du système	
institutionnel des transports urbains	59
2 - Les institutions-acteurs :	
des rôles adaptés au processus de décision	62
SECTION 2 : LES DIFFERENTS ENJEUX	
DU PROCESSUS DE DECISION	68
1 - Quel enjeu pour chaque	
institution-acteur ?	69
2 - Les enjeux industriels :enjeux-moteurs	
dans le processus de décision ?	74

SECTION 3 : L'INTERVENTION DE L'EXTERIEUR : LES ENTREPRISES ET LES BANQUES	80
DEUXIEME PARTIE : LA MISE EN OEUVRE DE LA DECISION.....	86
CHAPITRE 1 : CHRONIQUE DE LA DECISION.....	88
SECTION 1 : LE TEMPS DE LA DECISION DES TRAINS METROPOLITAINS	89
1 - Les approches séquentielles de la décision et leur application au cas des trains métropolitains	90
2 - Opérationnalité d'une approche séquentielle	93
a) Les deux dimensions temporelles : le temps économique et le temps politique.....	93
b) L'approche séquentielle : de l'émergence à l'exécution.....	95
SECTION 2 : L'EMERGENCE : CONTRAINTES ET OPPORTUNITES EXTERIEURES	97
1 - L'endettement extérieur : une solution pour sortir de la crise (1976-1979)	99
a) La période du Deuxième Plan National de Développement (II PND) : stimulation aux prêts extérieurs.....	100
b) Les mesures prises : des facilités aux crédits extérieurs.....	101
2 - L'échec d'une politique de transport ferroviaire (1974-1979)	102
3 - La prise en charge de la décision par le pouvoir central	104
SECTION 3 : L'ENGAGEMENT : LA RECHERCHE DE FINANCEMENTS EXTERIEURS	106
1 - De la décision politique à la mise en service des trains métropolitains : une vue synoptique	106
2 - Spécificités des négociations de financement	112
a) L'élaboration d'un montage financier : le cas de Belo Horizonte.....	113
b) Recife : le poids d'un lobby économique : le Groupe ODEBRECHT.....	118

c) Porto Alegre : la logique économique de la Banque Mondiale.....	122
Les particularités du financement de Porto Alegre.....	124
La MAFERSA : qui gagne perd.....	127
CHAPITRE 2 : LE FINANCEMENT DES PROJETS :	
LA SUBSTANCE DE LA DECISION.....	131
SECTION 1 : MONTAGES FINANCIERS ET LOGIQUES DE FINANCEMENT CONTRASTEES	132
1 - Belo Horizonte et Recife : similitudes et différences	133
a) Banquiers et industries : l'imbrication nécessaire des acteurs.....	133
b) Les pourcentages de participation : entre la certitude et le doute.....	137
c) Des profils de contrat homogènes.....	142
2 - Le "contrat-monopole" de la Banque Mondiale pour Porto Alegre	149
a) Le montage financier du train métropolitain de Porto Alegre.....	151
b) Lecture de l'accord de projet.....	154
SECTION 2 : LA VERITE DU FINANCEMENT OU LA FACE CACHEE DES CONTRATS	159
1 - Les conditions financières des prêts : analyse comparée	159
a) Recife et Belo Horizonte : les contreparties de l'urgence.....	160
b) Porto Alegre : les conditions de la Banque Mondiale.....	163
TROISIEME PARTIE : BILAN CRITIQUE DE LA DECISION.....	167
CHAPITRE 1 : LES CONSEQUENCES DE LA DECISION AU NIVEAU NATIONAL.....	169
SECTION 1 : LA DECISION REMISE EN QUESTION : L'INTERFACE MACRO-ECONOMIE ET TRANSPORTS	170
1 - L'équilibre recherché : du rêve à l'illusion	172
2 - Les prêts "en monnaie" : une pratique courante	178

3 - Les capacités de réponse des trains métropolitains aux objectifs de la politique économique	180
a) La relance de l'industrie ferroviaire : de faux espoirs.....	181
La persistance d'une situation instable au niveau de la production.....	182
Une restructuration difficile : bilan des exportations.....	185
La nouvelle vague : diversification du secteur.....	187
b) Le secteur ferroviaire n'est plus prioritaire.....	190
 SECTION 2 : L'EFFET-MIROIR DE LA DECISION SUR L'EPTU	193
1 - Un organisme subordonné aux variations de la politique économique fédérale	194
a) Une politique par "programmes" et des investissements multimodaux.....	196
b) Le programme des trains métropolitains a marqué toute une époque.....	198
c) Le cycle infernal des prêts-investissement-amortissement-endettement.....	204
2 - L'après-train métropolitain : une nouvelle organisation institutionnelle ?	209
a) L'échec de la stratégie institutionnelle.....	209
b) La tentative de décentraliser le transport ferroviaire urbain.....	212
 CHAPITRE 2 : LES CONSEQUENCES AU NIVEAU LOCAL : LA MISE A L'EPREUVE DU PROCESSUS DE DECISION.....	215
 SECTION 1 : VERS UNE NOUVELLE LECTURE DE LA DECISION, REPLACÉE AU NIVEAU LOCAL	216
1 - Décision centralisée et gestion des systèmes : à la recherche d'une cohabitation réussie	216
a) Une institution parachutée et éphémère : le "Conselho Curador".....	218
Concertation, mais sous contrôle fédéral.....	218
L'affaiblissement des organismes locaux : un effet immédiat à Recife.....	221
Belo Horizonte : des effets plus nuancés.....	223

b) Une nouvelle institution : les "Secrétariats aux Trains Urbains"	225
c) La TRENSURB à Porto Alegre : une création de la Banque Mondiale.....	227
SECTION 2 : OFFRE DE TRANSPORT ET COMPLEMENTARITE	
INTERMODALE: UN PARI DIFFICILE	231
1 - Le scénario de l'intégration parfaite, condition du succès des trains métropolitains	232
2 - Les "commissions d'intégration" : la mise en oeuvre de la complémentarité	233
3 - La résistance des exploitants de bus dans le processus de concertation	236
a) La phase postérieure de mise en oeuvre de l'intégration intermodale.....	237
b) L'importance du facteur politique.....	238
4 - Les usagers des transports urbains : les oubliés de la décision ?	241
a) Des réactions très ponctuelles.....	241
b) Des conditions physiques précaires.....	243
CHAPITRE 3 : QUEL AVENIR POUR LES TRAINS	
METROPOLITAINS ?.....	246
SECTION 1 : LES ANNEES 90 : UNE NOUVELLE ERE	
DANS LES PROCESSUS DE DECISION ?	247
1 - Les premiers symptômes de changement : vers des décisions conjoncturelles importantes	247
a) Les plans économiques : entre l'espoir et l'échec.....	248
b) La "Constituante" et les élections directes.....	250
c) La question du transport dans la nouvelle constitution.....	250
SECTION 2 : L'IMPASSE FINANCIERE ET	
INSTITUTIONNELLE DES STRUCTURES HERITEES	
DES ANNEES 70	252
1 - Le tarissement progressif des sources de financement	253
2 - La tendance à la décentralisation institutionnelle	255
CONCLUSION GENERALE.....	259

ANNEXES	265
ANNEXE 1 : TAUX D'INFLATION AU BRESIL	266
ANNEXE 2 : BUDGET D'INVESTISSEMENT DE L'EBTU	266
ANNEXE 3 : CONDITIONS DES PRETS POUR LE TRAIN METROPOLITAIN DE RECIFE	268
ANNEXE 4 : CONDITIONS DES PRETS POUR LE TRAIN METROPOLITAIN DE BELO HORIZONTE	271
ANNEXE 5 : L'ENDETTEMENT DE L'EBTU PAR RAPPORT AUX PROJETS DE TRAIN METROPOLITAIN (NOTE DE METHODE)	272
ANNEXE 6 : SITUATION DES PROJETS DE TRANSPORT URBAIN DISCUTES AU CONGRES NATIONAL	277
ANNEXE 7 : LA DEMANDE DES TRAINS METROPOLITAINS	278
LISTE DES SIGLES	282
LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES, CARTES ET SCHEMAS	285
LISTE DES PERSONNES INTERVIEWEES OU CONTACTEES	290
BIBLIOGRAPHIE	295
TABLE DES MATIERES	308