



**HAL**  
open science

# L'insécurité et son impact sur la mobilité urbaine : le cas de Rio de Janeiro, Brésil

Juliana Muniz de Jesus Neves

► **To cite this version:**

Juliana Muniz de Jesus Neves. L'insécurité et son impact sur la mobilité urbaine : le cas de Rio de Janeiro, Brésil. Histoire. Sorbonne Université, 2021. Français. NNT : 2021SORUL033 . tel-03363712

**HAL Id: tel-03363712**

**<https://theses.hal.science/tel-03363712>**

Submitted on 4 Oct 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**SORBONNE UNIVERSITÉ**

**ÉCOLE DOCTORALE VII**

**Laboratoire de recherche Médiations**

**T H È S E**

pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ SORBONNE UNIVERSITÉ

Discipline : Aménagement, Urbanisme, Dynamique des espaces

Présentée et soutenue par :

**Juliana MUNIZ DE JESUS NEVES**

le : 14 septembre 2021

**L'insécurité et son impact sur la mobilité urbaine**

**Le cas de Rio de Janeiro, Brésil**

**Sous la direction de :**

M. Xavier DESJARDINS – Professeur, Sorbonne Université

**Membres du jury :**

Mme Anne AGUILERA – Directrice de recherche, Université Gustave Eiffel

M. Vincent KAUFMANN – Professeur, École Polytechnique Fédérale de Lausanne

Mme Marie MORELLE – Professeure, Université de Lyon 2 Lumière

M. Alexandre DINIZ – Professeur, Pontificia Universidade Católica de Minas Gerais

M. Frédéric MONIÉ – Professeur, Universidade Federal do Rio de Janeiro

M. Raymond WOESSNER – Professeur honoraire, Sorbonne Université



## REMERCIEMENTS

Mes remerciements vont d'abord à mon directeur de recherche, Xavier Desjardins. Il a su être disponible aux moments clés de ce travail et faisait part de réflexions pertinentes qui m'ont permis de mener cette thèse à son terme.

Je remercie également Raymond Woessner, pour m'avoir fait confiance et pour votre générosité au début de ce cheminement. Et bien évidemment, je tiens aussi à remercier les membres du jury d'avoir accepté d'évaluer ce travail ainsi que le Conseil national de développement scientifique et technologique du Brésil pour avoir financé cette formation. Ce travail n'aurait jamais pu être mené à bien sans l'allocation de recherche obtenue au cours de 2014.

J'exprime ma gratitude au laboratoire Enec et Médiations pour les conditions d'accueil et de travail qui m'ont été offertes tout au long de la thèse. Je salue aussi toute l'équipe et les doctorants, avec qui les échanges plus ou moins formels m'ont permis d'avancer. Des remerciements particuliers à Dewa, Francisco, Marie-Alix et Federica pour leur amitié, leurs conseils avisés et leurs encouragements. Un grand merci à Vivi, ma chère amie et partenaire d'étude, sans qui cette expérience aurait été beaucoup plus difficile. Ton amitié était un magnifique cadeau que cette expérience parisienne m'a offert. Je remercie aussi à tous mes amis, qui de près ou de loin, ils ont su me soutenir pendant ce long parcours.

Mes remerciements vont aussi aux personnes rencontrées et interrogées lors de mes travaux de terrain à Rio. Merci à tous ceux qui ont été bienveillants, accueillants et disponibles pour m'aider dans mes recherches. Une mention spéciale pour Lorena, Juliana DeCastro, les membres du projet A.I.M Rio, l'ancien préfet Hélio de Mattos et mon ancien directeur de recherche Licinio Portugal. Je remercie aussi à tous ceux qui ont accepté de partager leurs quotidiens, leurs expériences et leurs pensées avec moi.

Enfin, cette thèse n'aurait pu se réaliser sans le soutien indéfectible de ma famille. Ainsi mes dernières pensées vont vers ma mère pour avoir toujours fait preuve d'amour et de patience, à mon père pour l'effort infatigable d'apprendre le français et pour la relecture de la thèse, ma sœur Maria Clara pour n'avoir jamais manqué à l'appel, mon frère Pedro par ses vifs encouragements, à ma sœur Marcela pour être ma meilleure amie et confidente, et à mon compagnon Braj pour tout son soutien quotidien et son enthousiasme à l'égard de mes travaux. Thank you very much! Merci beaucoup! Muito obrigada!



# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE .....</b>	<b>7</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE : CONTEXTES GÉOGRAPHIQUE ET THÉORIQUES.....</b>	<b>18</b>
CHAPITRE 1 – RIO DE JANEIRO : UNE URBANISATION À PARTIR DES INÉGALITÉS .....	21
CHAPITRE 2 – CADRE THÉORIQUE : COMMENT LE COUPLE INSÉCURITÉ ET MOBILITÉ EST DEVENU UN OBJET D'ÉTUDE.....	51
CHAPITRE 3- LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE RIO .....	89
<b>CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE .....</b>	<b>121</b>
<b>DEUXIÈME PARTIE : LE PROTOCOLE DE RECHERCHE .....</b>	<b>119</b>
CHAPITRE 4 – LA CITÉ UNIVERSITAIRE DE L'ÎLE DU FUNDÃO .....	126
CHAPITRE 5 – LE PROTOCOLE DE RECHERCHE DE L'ÉTUDE DE CAS.....	157
<b>CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE .....</b>	<b>183</b>
<b>TROISIÈME PARTIE : LES DÉPLACEMENTS ET LE CRIME .....</b>	<b>184</b>
CHAPITRE 6 – LES MANIFESTATION DE L'INSÉCURITÉ LORS DES DÉPLACEMENTS VERS LE CAMPUS .....	187
CHAPITRE 7 – ENTRE FAITS ET RUMEURS : LES EXPÉRIENCES DE VICTIMATION ET LES RÉPONSES DES ÉTUDIANTS .....	233
<b>CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE.....</b>	<b>286</b>
<b>QUATRIÈME PARTIE : LES ESPACES D'INSÉCURITÉ ET LES RÉPONSES COLLECTIVES .....</b>	<b>289</b>
CHAPITRE 8 : LE CAMPUS TEL QUE PERÇU PAR LES ÉTUDIANTS .....	291
CHAPITRE 9 - ENVIRONNEMENTS TRAVERSES DANS LA MÉTROPOLE.....	334
CHAPITRE 10 - LES RÉPONSES DE L'ACTION COLLECTIVE .....	380
<b>CONCLUSIONS DE LA QUATRIÈME PARTIE.....</b>	<b>427</b>
<b>CONCLUSION GÉNÉRALE .....</b>	<b>430</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>446</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>474</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS.....</b>	<b>500</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>503</b>



# Introduction générale

Au cours de dernières années, le Brésil a traversé une période d'intenses changements politiques, économiques et sociaux. Après que le parti des travailleurs a été treize ans au pouvoir, le pays a sombré dans une forte crise qui a culminé avec la destitution de la présidente Dilma Rousseff en mai 2016. Depuis lors, la polarisation politique s'est accentuée au sein de la population brésilienne, qui a élu le président d'extrême droite Jair Bolsonaro, fin 2018, avec plus de 55% des voix. La sécurité publique fut l'un des multiples facteurs ayant poussé le pays à se lancer dans la vague conservatrice, déjà en cours dans le contexte international (Solano, 2018). Les points les plus importants sur lesquels s'est appuyée la campagne électorale de Jair Bolsonaro ont été la possibilité d'avoir facilement accès aux armes à feu et la création d'un « super ministère » de la justice et de la sécurité publique (Dolo & Racouchot, 2021). En outre, l'actuel président est un ancien membre de l'armée brésilienne et en tant que personnalité politique, il a toujours agi au nom de l'armée, ce qui explique pourquoi, durant son mandat, la plupart des postes de direction sont occupés par des militaires ou d'anciens militaires.

Au niveau local, la situation des États de la fédération s'avère d'autant plus complexe. En 2016 sur les vingt-sept États, trois se sont déclarés en faillite, car ils n'avaient pas les moyens de faire face à leurs dépenses. L'État de Rio de Janeiro a été le premier du pays à avoir déclaré publiquement cette « *situation calamiteuse* » (Maiello & Pasquinelli, 2015). Après une « décennie de fortune » marquée par de forts investissements dans les infrastructures urbaines et la réalisation de grands événements sportifs, Rio de Janeiro est entré dans une profonde crise liée à de multiples scandales de corruption. Ce contexte a favorisé l'élection de l'ancien juge fédéral Wilson Witzel en 2019, jusque-là inconnu dans le milieu politique. Il a acquis une grande notoriété car il se présentait en tant qu'« *outsider* ». Sa candidature était dans la ligne du discours du candidat Jair Bolsonaro. De plus, ses principales propositions de campagne visaient à renforcer le combat contre le crime et à lutter contre la corruption.

Dans ce contexte, le nombre de décès causés par la police à Rio en 2019 a dépassé les chiffres record avec plus de 1800 meurtres en une année (soit 18% de plus que l'année précédente) (ISP/RJ, 2019). En 2020 la police de Rio de Janeiro est responsable d'un décès violent sur



quatre dans l'État (ISP / RJ, 2021). Suite à ces excès, la commission des droits de l'homme de Rio de Janeiro a dénoncé la politique de sécurité de Witzel à l'Organisation des Nations Unies. Tout cela s'est passé en moins de deux ans, car en août 2020 il a été destitué pour des faits de corruption présumés liés à la lutte contre le coronavirus.

Dans cette brève description des événements politiques qui ont marqué les dernières années, que ce soit au niveau local ou à celui national, il est possible de constater combien la sécurité publique est un sujet important pour la société brésilienne. Dans la littérature scientifique, plusieurs auteurs font le lien entre le positionnement politique et les préoccupations sécuritaires (Maiello & Pasquinelli, 2015 ; Robert & Zauberman, 2018). À plusieurs reprises dans l'histoire, la peur de la violence a été utilisée comme levier politique. Racouchot (2019) dans son article « Crime, problème n ° 1 », soutient que l'augmentation de la violence, dans les années ayant précédé les élections de 2018, a constitué l'une des principales raisons de l'élection de Jair Bolsonaro.

La violence au Brésil se manifeste de multiples manières (Adorno, 2002). Au sein d'une société qui se caractérise par un niveau d'inégalités des revenus parmi les plus élevés au monde, de nombreux intellectuels mentionnent l'existence de « *Deux Brésils*<sup>1</sup> ». Ce fossé gigantesque entre les niveaux de vie des populations se reflète dans le contexte de violence auquel elles sont exposées. Il n'est pas rare qu'il existe, au sein d'une même ville, des quartiers où les niveaux de violence sont proches de ceux des pays développés, tels que la Suède ; alors qu'à quelques kilomètres de là, d'autres quartiers font face à des taux de violence similaires à ceux des pays en guerre, comme la Syrie (IPEA & FBSP, 2018). Ce clivage extrême ne se traduit pas seulement dans les taux de criminalité, il a en également pu être observé lors de l'élection présidentielle de 2018, durant laquelle il a été possible de constater l'existence d'une polarisation politique entre centre et périphérie (Théry, 2019). Alors que dans une grande partie du nord et du nord-est du Brésil, le candidat du parti de gauche était le vainqueur, Bolsonaro a quant à lui obtenu son mandat grâce aux votes des électeurs du centre, du sud et du sud-est du pays. Ce contraste s'exprime dans la composition sociale de son électorat, en particulier dans les grandes villes, telles que Rio de Janeiro et São Paulo, où

---

<sup>1</sup> L'expression "deux Brasis" peut être relevée dans plusieurs ouvrages classiques portant sur la société brésilienne au début du XXe siècle. Dans le livre "Os sertões", publié en 1902 par Euclides da Cunha, il est possible d'observer une distinction frappante entre la classe ouvrière exploitée et les grands propriétaires

Bolsonaro a principalement obtenu des voix parmi les membres des classes moyennes et supérieures. Dans son livre publié en 2018, la sociologue Esther Solano décrit les électeurs de Bolsonaro comme des hommes de la classe moyenne et supérieure, du sud et du sud-est du pays, d'un bon niveau scolaire, étant donné que la plupart des intentions de vote dans ce sens provenaient de personnes titulaires d'un diplôme universitaire, qui, au Brésil représentent environ 17% de la population âgée de 25 ans ou plus (IBGE, 2019). En outre, il est important de noter qu'avant même que sa campagne ait été officialisée en 2017, Jair Bolsonaro bénéficiait déjà des intentions de vote de la plupart des jeunes de 16 à 34 ans (Solano, 2018).

Dans ce contexte, la recherche présentée ici étudie la façon dont est perçue la sécurité par la partie de la population dotée du profil suivant : jeune, universitaire et habitant d'un grand centre urbain. L'image actuelle de Rio de Janeiro n'a plus rien à voir avec celle qu'elle avait donnée lors de sa candidature pour les méga-événements, de ville prometteuse, touristique et internationale. Désormais l'image de Rio de Janeiro est celle d'une ville en faillite et décadente, rappelant celle qui existait lors du transfert de la capitale nationale à Brasilia en 1964. Durant cette phase de transition, la participation des jeunes s'est avérée essentielle, ce depuis les manifestations nationales, qui ont débuté en juin 2013 jusqu'à la dernière élection présidentielle de 2018 (Solano, 2018). On espère que grâce à cette recherche, il sera possible de mettre en lumière l'un des aspects fondamentaux de cette période, à savoir la qualité de vie dans les grands centres urbains (UN Women, 2017). Bien qu'il s'agisse là de concepts multifactoriels, la mobilité et la sécurité personnelle constituent l'un des piliers à la base de la relation entre l'individu et l'espace urbain.

## **A- Aux origines de la recherche**

Les racines de ce travail remontent à mes recherches de master durant lequel j'ai eu l'occasion d'étudier les effets des méga-événements sur l'amélioration de la mobilité urbaine à Rio de Janeiro. À l'époque, l'étude de cas choisie était le stade du Maracanã, récemment rénové et réouvert en 2013 pour les matchs de football de la coupe des confédérations. Ainsi, avec une équipe de chercheurs, nous nous sommes rendus sur le terrain pour mener une enquête auprès des usagers du stade afin de comprendre ce qu'ils pensaient des nouvelles infrastructures de transport disponibles dans le quartier. De plus, cette recherche visait à identifier les obstacles à l'utilisation des modes actifs, marche à pied ou vélo, pour accéder au stade. Parmi les nombreux éléments techniques et infrastructurels pris en compte dans les analyses, la sécurité

publique s'est avérée très importante dans tous les contextes, que ce soit pour les piétons, les handicapés ou les automobilistes. Très souvent, le sentiment d'insécurité lié à la criminalité a été mentionné au fil des entretiens, de sorte qu'il était presque impossible d'évaluer l'accessibilité au stade sans toucher à la question de la sécurité publique.

En même temps, nous avons pu établir que la littérature dans le domaine de la mobilité urbaine traitait ce sujet de manière secondaire, même au Brésil où les taux de violence sont très élevés. Ce sujet était plutôt relégué à certains secteurs des sciences sociales comme la sociologie, la criminologie et la psychologie sociale. C'est cette lacune dans ce domaine d'étude qui m'a incitée à développer la présente recherche. De plus, le décalage entre les réelles inquiétudes des personnes qui se rendent à Rio de Janeiro et les informations disponibles dans la littérature des transports a aussi constitué une importante source de motivation pour le choix de ce thème.

## **B- Une problématique qui s'insère dans un champ de recherche transdisciplinaire mêlant mobilité et sécurité urbaine**

La mobilité des personnes est un domaine d'étude transdisciplinaire qui touche plusieurs aspects, tels que la ville durable, la transition énergétique, l'égalité des sexes, la révolution numérique, la santé publique. En raison de cette caractéristique, la mobilité peut être traitée à partir de nombreuses approches, et justifier le choix d'une seule d'entre elles peut constituer une tâche difficile à réaliser. Cependant, lorsque nous nous penchons sur le contexte des villes d'Amérique latine et, plus particulièrement, du Brésil, l'analyse de la mobilité des personnes sous l'angle de la sécurité publique commence à avoir plus de sens. Les taux élevés de violence urbaine montrent que cette question mérite l'attention de quiconque s'intéresse à l'organisation et à la planification des transports dans ce pays. Essayer de séparer l'un de l'autre ne semble pas réaliste. Les citoyens n'ont pas une perception sectorielle du problème. Dans la vie quotidienne, mobilité et sécurité s'avèrent inséparables. C'est alors dans une perspective transversale et pragmatique de la mobilité des personnes que cette thèse souhaite s'inscrire. Elle introduit le thème de la « subjectivité » dans les pratiques de mobilité et, ce faisant, réinsèrent l'utilisateur dans sa spécificité d'être humain, avec son vécu, ses craintes et ses peurs (Barjonet, 2010).

Nous partageons le point de vue que la mobilité est un élément central de la vie quotidienne et qu'elle structure de plus en plus les rapports au territoire et à la ville (Kauffman, 1998). Ainsi, dans un contexte marqué par une extrême ségrégation socio-spatiale et une privatisation croissante des espaces de vie, les déplacements finissent souvent par être l'une des seules formes d'exposition à l'ensemble de la ville et aux espaces publics (Caldeira, 2000). Dans les métropoles où le taux de violence est élevé, ce genre d'activité banale peut être associé à des perceptions menaçantes de l'urbain et inciter à prendre un arsenal de mesures de prévention, ce qui peut encore contribuer à accentuer les phénomènes de ségrégation déjà fortement palpables. Dans ce contexte, l'objectif de cette recherche est de comprendre comment le sentiment d'insécurité construit les pratiques de mobilité quotidienne et comment s'opère la perception du risque à partir de l'expérience du déplacement. La principale hypothèse soutient que la peur de la violence a un fort impact sur les pratiques de mobilité. Néanmoins il ne s'agit pas de réduire toutes les pratiques de mobilité au sentiment d'insécurité, mais plutôt de trouver la place que le sentiment d'insécurité occupe par rapport à d'autres critères fondamentaux dans la mobilité tels que l'accessibilité, le confort, le coût et la rapidité.

Comment le sentiment d'insécurité interagit-il avec ces autres dimensions et dans quel contexte devient-il plus important ? Pour répondre à cette question, nous entendons utiliser deux angles d'attaque mutuellement connectés et complémentaires. Le premier fait référence aux caractéristiques personnelles de l'individu telles que le sexe, le revenu, le quartier de résidence, les modes de transport disponibles et les expériences vécues. La seconde fait référence aux caractéristiques du déplacement, telles que le(s) mode(s) de transport(s) utilisé(s), la distance parcourue, le temps de trajet, la connectivité des transports et les espaces traversés.

Toutes ces informations sont révélatrices de la façon dont le degré et le temps d'exposition à l'espace public peuvent être anxiogènes, en plus d'autres critères architecturaux, spatiaux, sociaux et représentationnels qui contribuent à la perception du risque lors des déplacements. Il s'agit d'identifier le long des chemins quels lieux et étapes sont les plus anxiogènes. Existe-t-il un espace de transit dans la ville qui inspire un plus grand sentiment d'insécurité ? Si oui, quelles sont les caractéristiques de ces espaces. Certes, les représentations et les constructions sociales auront un impact sur cette réponse, mais à quels éléments du vécu peut-on leur associer ? Les expériences de victimisation ou les atteintes recensées sont-elles suffisamment nombreuses pour expliquer le taux de peur éprouvé ? Comment la réalité concrète et

objective est-elle perçue et reconstruite au regard des croyances et valeurs face à l'insécurité ? Nous supposons que cette reconstruction de la réalité guidera la prise de décision et le comportement des individus lors de leurs déplacements.

Ainsi, la principale question qui se pose consiste à savoir si la perception de la violence urbaine modifie les pratiques de déplacements quotidiens à Rio de Janeiro. En tant que questions secondaires, il conviendra de déterminer quels groupes de la population et quels types de déplacement sont les plus touchés par ce phénomène. Comment la population se saisit-elle du problème tant aux niveaux individuels que collectif ? Notre intention à la fin de cette étude est de pouvoir dresser un panorama général et de faire une brève mise en perspective socio-politique de ce phénomène. Pour ce faire, non seulement le point de vue des individus seront prises en compte, mais aussi celle des acteurs et collectivités locales directement concernés par le sujet. Nous utiliserons à cette fin l'étude de cas du campus de l'Université fédérale de Rio de Janeiro (UFRJ) et les déplacements des étudiants pour y accéder.

En effet, le campus universitaire est un endroit souvent mis en lumière, non seulement en raison de sa mission et son engagement envers le savoir et les transformations sociales souhaitées, mais également du fait de son impact sur les transports et la structure urbaine (Balsas, 2003). Selon Portugal et Goldner, (2003) les campus universitaires sont considérés comme des pôles générateurs de déplacement en raison du nombre de déplacements qu'ils sont capables d'attirer et de produire. D'autre part, leur rôle dans la formation et l'éducation des personnes peut faciliter la mise en œuvre d'outils de gestion de la mobilité et leur diffusion dans le reste de la société (Parra, 2006). De nos jours, de nombreuses universités explorent de nouvelles solutions de transport afin d'encourager la mobilité durable et de réduire les impacts négatifs des déplacements, notamment les embouteillages ou les risques d'accident. Par conséquent, du point de la vue de la planification des transports, il est possible de comprendre l'intérêt qu'il y a à étudier les pratiques de mobilité des étudiants de l'université brésiliens.

D'autre part, du point de vue sécuritaire, les jeunes présentent des caractéristiques sociales particulièrement intéressantes, au point que certains auteurs en viennent même parfois à définir la violence urbaine comme la délinquance juvénile, surtout lorsqu'elle émane des quartiers populaires (Mucchielli, 2010a). Au Brésil, plus de la moitié des homicides sont commis contre des jeunes âgés de 15 à 29 ans (IPEA et FBSP, 2018). Plus de la moitié de la

population carcérale est composée de la tranche d'âge des 18 à 29 ans (Agência Brasil, 2017). Il est vrai que parmi ces groupes, les étudiants de l'université ne sont pas nombreux, car ce sont surtout les jeunes des classes les plus défavorisées qui sont concernés (Barcellos & Zaluar, 2014). Cependant, en tant que jeunes, les étudiants ont tendance à mener des vies plus mouvementées, ce qui augmente leur degré d'exposition aux risques. Par rapport à la mobilité, par exemple, les jeunes sont fortement dépendants des transports en commun. Ils ont tendance à se déplacer à des horaires (en soirée) et dans des endroits (zones périphériques) où les problèmes de sécurité personnelle sont plus fréquents (Currie *et al.*, 2013; Zauberman *et al.*, 2013; Mucchielli, 2010a). Pour la réalisation de la recherche, le campus universitaire apparaît de plus comme un lieu favorable, surtout pour la mise en œuvre des enquêtes que nous avons choisies de réaliser.

Par rapport au concept d'insécurité il est important de souligner qu'il est un objet fluide qui se comporte comme un mot-valise, où se mêlent des phénomènes très divers et des situations difficiles à mettre en relation les unes avec les autres (Fernandes & Rêgo, 2011). Ainsi il convient d'établir quelques distinctions majeures. La première est celle entre « l'insécurité » en tant que préoccupation sociale et « *l'insécurité* » renvoyant cette fois à une perception personnelle. Alors que la première reflète une opinion sur un problème social, la seconde fait quant à elle référence à la perpétuation d'une agression physique sur soi-même ou sur ses proches (Furstenberg, 1971). En d'autres termes, il est possible que quelqu'un élève la question de la sécurité au rang de problème social important, voire prioritaire, sans pour autant se sentir directement menacé en raison de ses caractéristiques personnelles, par exemple. Ce type de malentendu est très courant dans les sondages d'opinion car lorsqu'ils tentent de mesurer le sentiment d'insécurité personnelle, ces enquêtes finissent par remettre en question le sentiment d'insécurité au sens social ou vice versa. Ce type de recherche anime le débat public en faisant dire à peu près tout et n'importe quoi aux chiffres, d'où l'importance de prendre des précautions méthodologiques face à ce sujet (Mucchielli, 2010b). Dans ce travail de recherche, le principal axe de lecture porte sur le sentiment d'insécurité personnelle, c'est-à-dire que c'est surtout la peur pour soi qui retiendra notre attention. Il s'agit d'enquêter sur ce phénomène à travers la perception de l'individu qui peut ou non être victime d'un crime.

### **C-Le concept de crime et son utilisation dans la recherche**

Le mot « crime » fait toujours référence à un certain cadre normatif délimité par un ordre économique. Selon l'UNHSP (2007), le « crime » peut être défini comme un acte antisocial

qui viole une loi et pour lequel la punition peut être imposée par l'État ou au nom de l'État ; l'éventail des actes punissables est ainsi énorme et varie selon les juridictions et cultures. Il possède de forts liens avec la violence, comme dans le cas des meurtres et des vols associés à des agressions. Toutefois, certains actes violents ne sont pas toujours reconnus comme des « crimes » dans certaines juridictions, ce en particulier dans des cadres culturels et religieux spécifiques où la violence peut être tellement ancrée dans les normes, qu'elle fait partie de la structure de vie tolérée. L'inverse est également vrai au sens où tous les crimes ne sont pas physiquement violents, comme par exemple les fraudes et les contrefaçons (Gentry, 2015)<sup>2</sup>. Il ne faut ainsi pas perdre de vue que les significations données au « crime » et à la violence sont une construction sociale qui dépend du contexte, de l'histoire et des groupes sociaux considérés (Cunty, 2004).

Dans le cas brésilien, le concept de « crime » donne lieu à un usage très similaire à celui de l'anglais courant, où le mot « crime » désigne indifféremment un crime ou un délit, ou même toutes les infractions à la loi en général. Au Brésil, selon les définitions formelles, « *un crime peut être considéré comme une action juridiquement punissable* » (Nucci, 2011), ou une « *conduite (action ou omission) contraire à la loi, à laquelle la loi attribue une sanction* » (Barros, 2008). Ainsi, la notion de « crime » peut être employée pour tous les actes contraires à la loi, sans tenir compte du contenu de l'infraction. Par conséquent, ce concept jugé très large et non spécifié est utilisé tout à la fois dans la langue courante et dans l'environnement scientifique, afin de désigner toute forme de délit, de contravention ou de crime plus grave. Ainsi, nous trouvons très souvent, aussi bien en portugais qu'en anglais, des recherches portant sur la « *sociologie du crime* », la « *politique du crime* », le « *discours du crime* » et surtout « *la peur du crime* » (Hale, 1996; Caldeira, 2000; Borges, 2012).

C'est sur ce dernier concept que s'appuiera ce travail, en utilisant l'expression « crime » dans le même sens généraliste qu'utilisé au Brésil. Nous reconnaissons toutefois qu'en français, il

---

<sup>2</sup> Crime and violence are related issues, although many crimes may not entail violence (such as theft and drug-related offences) and some acts of violence may not be crimes (such as those committed pursuant to law or those embedded in cultural norms). However, there are significant overlaps between crime and violence, such as in the cases of murders, armed robberies and assaults, including sexual assault. Violence is one feature that distinguishes types of crime within the broad categories of crimes described below. Certain types of violence may not be considered as crime in some jurisdictions or may be illegal but tolerated within the context of overriding religious or cultural frameworks. In these cases, violence is so embedded in norms that it is part of the accepted structure of life (UNHSP, 2007).

existe une distinction entre « délits » et « crimes » et que le mot « crime » se réfère exclusivement aux infractions les plus graves punissables par une peine de prison (homicide volontaire ou viol, par exemple), tandis que les « délits » font pour leur part référence à des infractions jugées par le tribunal correctionnel et principalement punies d'une amende et/ou d'une peine d'emprisonnement inférieure à dix ans (Service-public.fr, 2019). Ces spécificités terminologiques de la justice française ne seront pas prises en compte dans ce travail, puisqu'elles ne sont pas valables dans le contexte brésilien. Voilà pourquoi tout au long de cette thèse, vous allez retrouver l'expression « crime » pour faire référence à toute sorte d'actes aux conséquences plus ou moins graves.

## **D-Présentation du plan**

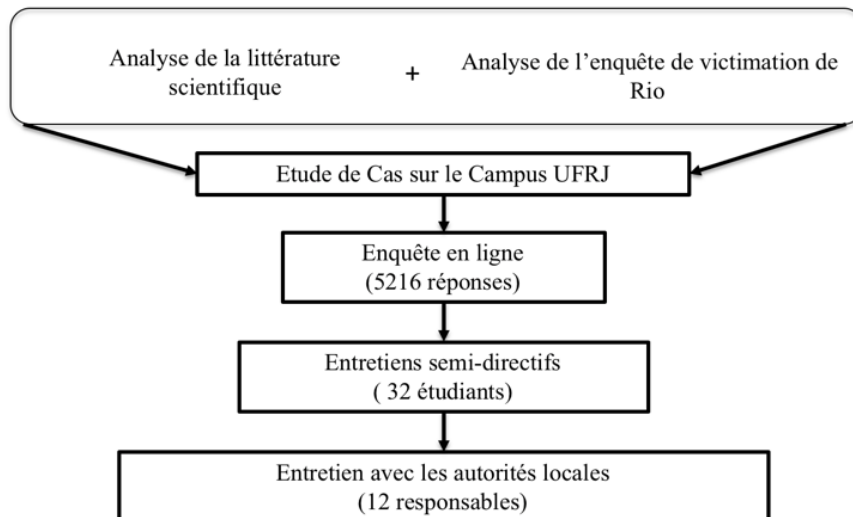
La question soulevée par cette thèse - l'impact du sentiment d'insécurité sur les pratiques de mobilité quotidiennes à Rio de Janeiro - s'organise autour de quatre parties, décomposées en 10 chapitres. La première partie consiste en une contextualisation du sujet et du terrain d'étude de manière large. Tout d'abord, nous avons entrepris une analyse de la littérature scientifique qui nous a guidée tout au long de l'étude et dans le cadre de laquelle il a été possible d'identifier des lacunes sur ce sujet. Parallèlement, nous avons cherché à réaliser une recherche documentaire et de données dans la littérature grise et institutionnelle brésilienne afin de récupérer d'éventuelles données dignes d'intérêt pour cette étude. Ainsi la première partie comprend un chapitre présentant la métropole de Rio de Janeiro et ses principales zones géographiques (chapitre 1). Ensuite, nous apportons une revue de littérature sur le sentiment d'insécurité en milieu urbain et notamment dans les transports (chapitre 2). Ce deuxième chapitre identifie les principaux auteurs et domaines de recherche ayant contribué à faire évoluer cette thématique. De plus, nous y résumons les principaux facteurs et méthodologies utilisés pour expliquer le phénomène de l'insécurité dans les transports. Enfin, nous clôturons cette première partie par une analyse de l'enquête de victimisation de Rio, où nous cherchons à croiser les pratiques modales quotidiennes, les sentiments d'insécurité et les caractéristiques socio-économiques de la population métropolitaine.

La seconde partie est composée de deux chapitres qui ont pour but de présenter les caractéristiques de l'étude de cas (chapitre 4), et de rendre compte de nos choix méthodologiques et des démarches réalisées pour la récolte des données (chapitre 5). Nous avons eu recours à une démarche reposant sur une collecte de données mixte (schéma 1),



associée à des entretiens quantitatifs et qualitatifs réalisés en trois étapes : la première a consisté à inviter l'ensemble de la communauté universitaire à remplir un questionnaire en ligne. En tout, 5216 étudiants ont répondu à cette enquête dont le principal objectif était d'établir un état des lieux des déplacements vers le campus et en son sein. A partir des résultats de cette première enquête, un guide d'entretiens semi-directifs a été élaboré avec des questions plus détaillées afin d'éclairer et d'approfondir certains aspects. Pour cet entretien individuel, trente-deux étudiants aux profils variés ont été interrogés. Par ailleurs, nous avons cherché à mettre en perspective les statistiques découlant du questionnaire en ligne et les réponses aux entretiens qualitatifs, afin de garantir une lecture articulée et approfondie de chaque aspect examiné.

### Schéma 1 : Protocole de réalisation de la recherche



La troisième partie apporte les premiers résultats des enquêtes menées auprès des étudiants UFRJ. Elle commence par livrer des informations sur leurs profils et déplacements, puis fournit des données concernant la manifestation du sentiment d'insécurité, les groupes et les types de déplacements les plus touchés par ce phénomène (Chapitre 6). Le chapitre suivant porte sur les expériences de victimisation vécues directement et indirectement sur le chemin du campus. Nous y listons et analysons les principaux cas de violence vécus et les comparons au sentiment d'insécurité perçu par les étudiants (chapitre 7).

La quatrième partie de la thèse retrace la dimension spatiale et politico-institutionnelle de ce phénomène au fil de trois chapitres. L'un d'eux se penche sur les enjeux, les dangers et les perceptions à l'intérieur du campus et un autre apporte des informations sur les espaces

traversés afin d'accéder à l'île (chapitre 8 et 9). Nous présentons ici les lieux les plus emblématiques de la ville associée au sentiment d'insécurité des étudiants. Enfin, nous proposons une synthèse des résultats des entretiens menés avec les acteurs locaux. En tout, douze techniciens et responsables de la gouvernance du campus, de la sécurité et des transports ont été interrogés. Les discussions ont porté non seulement sur le cas des campus de l'UFRJ, mais aussi sur le reste de la ville. Ainsi dans le dixième chapitre figurent les réponses collectives et les divers obstacles à ce problème du point de vue des entités qui s'occupent directement de cette question.

## Première partie



---

## Contextes géographiques et théoriques

---

La violence à Rio de Janeiro est un sujet très populaire, que ce soit dans le débat public, politique ou scientifique. Les taux alarmants de criminalité attirent l'attention du monde entier sur cette ville, qui est aussi très connue pour être la vitrine du Brésil. De nombreuses recherches ont été menées sur la violence urbaine à Rio de Janeiro, et au niveau national, cette ville est sûrement l'endroit le plus étudié. Cependant, bien que les violences au Brésil soient majoritairement « urbaines », peu d'urbanistes se consacrent réellement à cette thématique (Souza, 2006), et lorsqu'ils le font, la plupart d'entre eux cherchent à l'étudier en prenant pour perspective les violences institutionnelles ou dans le cadre de préoccupations sociales. En tant que phénomène individuel et spécifique à chaque individu, l'insécurité demeure encore peu explorée, et il en est de même pour ses conséquences sur les modes de circulation.

C'est pourquoi nous avons donc décidé de commencer cette thèse en contextualisant le domaine d'étude et en établissant quelles étaient les connaissances antérieures sur ce thème. Notre intention est ici de présenter la métropole de Rio à partir de ses principaux découpages et spécificités géographiques, puisque notre objet d'étude porte sur les déplacements qui se produisent quotidiennement sur ce terrain. Dans ce premier chapitre, en plus de la dynamique actuelle de la ville, la géographie des événements violents et leurs impacts connus sur les axes de circulation seront soulignés. Ensuite, nous présentons un état de l'art, qui comprend non seulement les connaissances préalables sur l'impact du sentiment d'insécurité sur la mobilité quotidienne, mais aussi l'identification des acteurs et des domaines de recherche qui s'intéressent et contribuent à cette thématique. Il est également prévu d'identifier dans la littérature les principaux facteurs associés à la peur du crime lors des déplacements et leurs impacts sur la mobilité. En outre, notre intention est ici de comprendre comment le domaine des études sur la mobilité des personnes est lié à celui de la violence urbaine, et d'identifier quelles sont les méthodologies traditionnellement utilisées dans ce type de recherche.

Enfin, des analyses seront proposés à partir des informations disponibles sur le sentiment d'insécurité et la mobilité quotidienne à Rio de Janeiro. Les angles d'analyse seront les caractéristiques sociodémographiques des individus (sexe, revenus et âge) et les principaux modes de transport utilisés quotidiennement. L'objectif est de comprendre comment ces variables ont un impact sur la nature et l'intensité du sentiment d'insécurité, ainsi que les comportements de protection adoptés au quotidien. Les variables géographiques que sont la

familiarité avec l'endroit et la résidence dans « *les favelas* » seront prises en compte à titre d'analyse.

# CHAPITRE 1 – Rio de Janeiro : une urbanisation à partir des inégalités

Dans ce chapitre, nous tenterons de présenter un aperçu de la région métropolitaine de Rio de Janeiro et des différents échelons qui jalonnent cette étude. L'intention est de faire un bref descriptif des zones qui la composent, afin de permettre au lecteur de davantage s'approprier la géographie et la dynamique de notre terrain d'étude. Les dimensions et les informations présentées ici sont largement connues des *cariocas*<sup>3</sup> et de ceux qui y vivent ou qui fréquentent la métropole. En revanche, pour ceux qui ne connaissent pas Rio, nous essaierons de présenter un portrait réaliste de ce lieu dans son moment actuel, afin que plus avant dans la thèse, les analyses sur ce thème puissent être bien comprises.

## 1. Une métropole fragmentée

Rio de Janeiro, qui en français signifie littéralement fleuve de janvier, est actuellement le nom de l'une des 27 unités fédératives du Brésil « *l'État de Rio de Janeiro* » et celui de sa capitale homonyme « *la ville de Rio de Janeiro* ». Ce territoire a été découvert par les Portugais le 1<sup>er</sup> janvier 1502 à partir de la baie de Guanabara - dont les colonisateurs ont tout d'abord cru qu'il s'agissait d'un fleuve, ce qui explique son nom. Depuis cette époque, ce territoire a connu plusieurs changements dans son statut politique et ses délimitations géographiques.

Depuis 1974, l'État de Rio de Janeiro est composé de 92 villes dont 21 font partie de l'actuelle région métropolitaine de Rio de Janeiro (RMRJ), aussi connue comme le *Grande Rio*. Plus des trois quarts (75%) de l'ensemble de la population de cet État (16,7 millions d'habitants selon (IBGE, 2017)) vivent dans la région métropolitaine, étant donné qu'elle concentre également la majorité (70%) de la puissance économique de l'État (Câmara Metropolitana, 2017). Après São Paulo, Rio est la deuxième région métropolitaine la plus peuplée du Brésil avec 12,3 millions d'habitants, ce qui correspond à presque 6% de l'ensemble de la population du pays. Économiquement, la RMRJ n'a pas le même dynamisme que sa métropole voisine São Paulo, surtout après le transfert de la capitale du pays à Brasília pendant les années 1960, mais elle demeure le deuxième pôle de l'activité nationale avec une prédominance du secteur des services, suivi par la branche industrielle. Les gisements de pétrole situés au large du littoral de Rio et exploités par l'entreprise publique *Petrobras*, sont

---

<sup>3</sup> Personnes de Rio de Janeiro

l'une des principales sources de revenus de l'État, ainsi que le gaz, les industries de construction navale et pharmaceutiques.

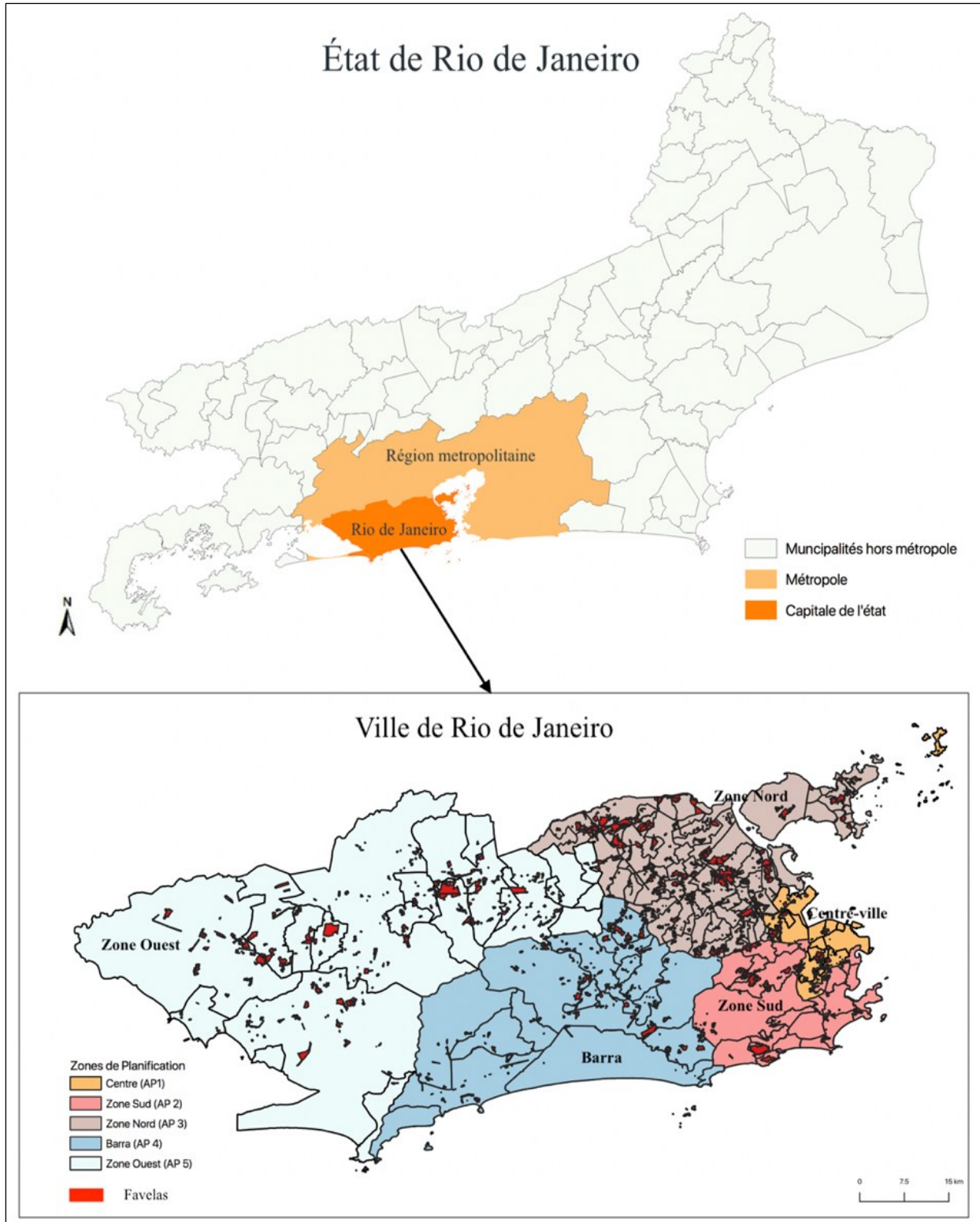
Le tourisme représente une activité économique très importante, puisque la célèbre ville de Rio de Janeiro est considérée comme la carte postale brésilienne aux yeux du monde. Au niveau national, Rio joue le même rôle de « vitrine » attirant le regard de tous les Brésiliens, puisque cette ville est le siège du géant hégémonique de la communication dans le pays, à savoir du *Grupo Globo*. Il assume la responsabilité de plusieurs journaux, magazines, radios, d'un site internet, d'un bouquet satellite et du réseau de télévision le plus regardé du Brésil. Le conglomérat médiatique *Globo*, basé à Rio depuis 1965, est le plus important d'Amérique du sud dans ce domaine (Naudasher, 2014).

Connaissant un développement très centralisé vers la capitale, qui concentre le plus grand nombre d'habitants et des postes de travail, la région métropolitaine de Rio de Janeiro comprend quatre autres villes très importantes : Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Niteroi et São Gonçalo. Malgré le fort lien existant entre elles, au niveau administratif, la RMRJ ne dispose pas encore d'une structure efficace de gouvernance métropolitaine permettant de développer l'aménagement territorial à partir d'une perspective intégrée. En fait, depuis la promulgation de la constitution fédérale de 1988, au Brésil les communes et l'État sont basés sur un principe d'autonomie (Beyer, 2011). Les efforts d'intégration réalisés depuis 2015 à partir de la création de la chambre métropolitaine d'intégration gouvernementale n'ont pas donné de véritables résultats. Jusqu'à présent, il existait effectivement deux niveaux d'administration : l'État et les municipalités. La municipalité de Rio est le principal noyau central de tout l'État (carte 1).

La ville de Rio de Janeiro est divisée en 33 régions administratives et composée de 160 quartiers. Depuis 1981, la mairie de la ville de Rio organise la coordination et la planification urbaines à partir de 5 « zones de planification » (carte 1) (*Áreas de Planejamento* : AP). Cette division est largement consolidée dans l'imaginaire de la population de Rio et correspond au découpage naturel imposé par le relief, ainsi qu'aux disparités socio-économiques du 8<sup>ème</sup> pays le plus inégalitaire au monde (UNDP, 2020). Cependant, avant d'en présenter les caractéristiques ainsi que de répertorier les différences entre les régions officielles, il est

fortement nécessaire de se pencher sur celles des zones officiellement les plus emblématiques de Rio de Janeiro, à savoir des favelas.

**Carte 1 : État de Rio de Janeiro, sa région Métropolitaine et la ville**



Auteur : Muniz, 2021



## 1.1- Les disparités à une petite échelle : les favelas et leurs implications dans la géographie de violence urbaine

En raison de la géographie unique et accidentée de Rio de Janeiro, la répartition spatiale des inégalités finit par se manifester à très petite échelle, ce qui n'est pas le cas dans la plupart des villes où les populations les moins aisées sont poussées vers les bordures et les espaces périphériques. Dans ce contexte, Rio de Janeiro a une caractéristique très frappante et singulière, car elle concentre d'énormes poches de pauvreté au milieu de zones riches et aisées. Lors du processus d'urbanisation, les collines accidentées présentes presque partout à Rio ont été rapidement occupées par la population la plus pauvre, ce qui a été à l'origine de l'installation des bidonvilles (souvent déplacés en périphérie) à l'intérieur de la ville, dans les zones centrales. Les *favelas* (les bidonvilles à la brésilienne) sont devenues un "symbole" du fait de leur ampleur, de leur morphologie et leur localisation sur des mornes, qui peuvent bénéficier de belles vues et s'insérer dans des quartiers des classes moyenne et aisée (Hervé, 2000). Ainsi, à Rio de Janeiro, il existe des différences socio-économiques non seulement entre les quartiers mais aussi à l'intérieur d'un même quartier, où pauvres et riches sont séparés par de courtes distances (photographie 1).

### Photographie 1 : La favela du Vidigal situé parmi les quartiers aisés de Rio de Janeiro



Source : Johnny Miller, 2021 disponible sur [millephoto.com/unequalscenes](https://millephoto.com/unequalscenes)

Au début de ces occupations, le gouvernement a tenté de les éradiquer et de les retirer des zones les plus riches, mais cette tâche devenait de plus en plus complexe en raison du fort flux migratoire et du manque d'infrastructures de transport adéquates pour assurer l'accessibilité de

la population la plus pauvre aux emplois et services (Torres & Torres, 2018). Entre 1950 et 2010, la population de la ville de Rio a presque triplé alors que celle des favelas a été multipliée par 8,5 (Ninnin, 2015). A partir de la seconde moitié du XXème siècle, le processus d'industrialisation, qui s'est fortement polarisé au Sud-est du pays, a attiré une énorme vague migratoire d'habitants du nord et du nord-est, qui voulaient échapper à la crise économique provoquée par la sécheresse et par conséquent, à la misère qui sévissait dans cette région. Mais, la ville de Rio de Janeiro n'était pas prête à accueillir toute cette main-d'œuvre peu qualifiée et il n'y avait pas de travail ni d'infrastructure pour tous ces migrants. Les solutions au problème de l'habitat populaire, demeuraient peu nombreuses en termes de quantité de logements construits, ce qui impliquait souvent d'aller vivre dans la périphérie et d'assumer le coût du transport (Chétry, 2010). La proximité avec le lieu de travail a attiré la population la plus pauvre vers le centre-ville et la zone sud, la plus riche. Par ailleurs, de nombreuses favelas se sont établies à partir des chantiers de construction dans les quartiers aisés, ce qui justifie leur présence dans les parties centrales et pas uniquement en périphérie. Ainsi, en raison de la faible qualité du système de transport public et de son coût élevé, de nombreuses personnes disposant de faibles revenus ont fini par s'installer de manière informelle à proximité du marché du travail, en se concentrant principalement dans les zones centrales et les plus riches (Beyer, 2011).

**Carte 2 : Revenu des ménages à la zone sud de Rio de Janeiro par aire de diffusion**



Données : IBGE 2010 fait par Gusmão, le 22 juin 2016 disponible sur <https://desigualdadesespaciais.wordpress.com/>

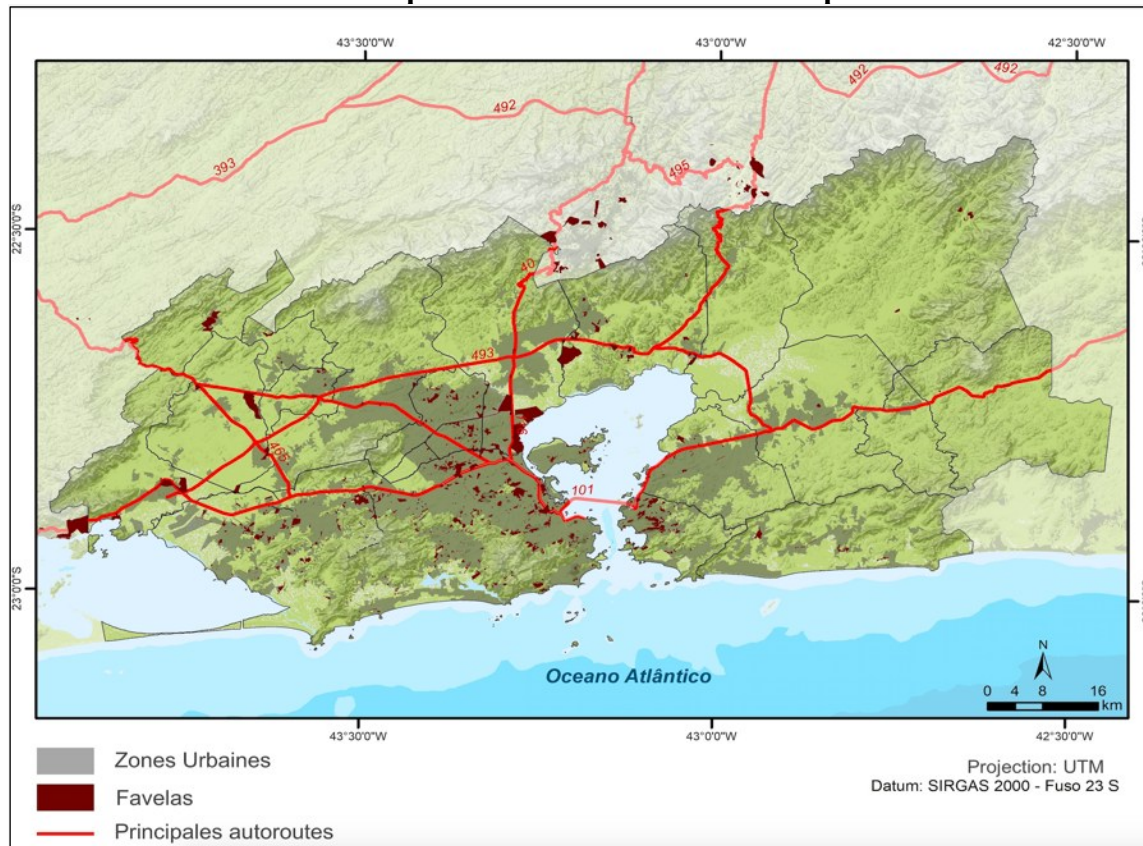
La carte 2 a été réalisée à partir des informations concernant le niveau de revenu des habitants de la zone sud de Rio de Janeiro collectées lors du dernier recensement démographique de 2010. Ces informations sont présentées dans la plus petite unité géographique d'analyse disponible, ce qui ne permet pas de mener sur leur base des analyses détaillées. Dans ce cas, nous pouvons constater qu'une grande partie des habitants de la zone sud de la ville appartiennent aux classes A et B, mais qu'il existe également de grandes zones où les habitants appartiennent à la classe E (Gusmão, 2016). Ces résidents moins aisés sont principalement concentrés à l'intérieur, tandis que les classes les plus aisées vivent quant à elles plus près de la côte. On peut également observer qu'à Rio de Janeiro, la ségrégation socio-spatiale se manifeste sur un site composé de barrières naturelles, telles que le relief escarpé, le littoral, l'île, ainsi que la baie et la forêt protégée qui se trouvent toutes deux au cœur de l'espace métropolitain (Motte-Baumvol *et al.*, 2016).

De plus, le modèle de développement routier a engendré de nouvelles barrières physiques dans la ville parce qu'il existe beaucoup d'autoroutes et d'avenues avec un flux élevé de véhicules qui traversent l'espace urbain et contribuent à sa fragmentation géographique, ainsi qu'à l'augmentation des coûts et des temps de trajet dans cette si grande région métropolitaine. Dans ce contexte de mobilité limitée, même le prix du logement dans les espaces précaires des quartiers centraux est élevé. Ainsi, une autre partie de la population ne disposant que de faibles revenus a décidé de s'installer dans des zones éloignées, mais à proximité des axes de transport afin de mieux accéder au marché du travail (Ninnin, 2015). C'est pourquoi le système des transports a joué un rôle important dans l'expansion urbaine de Rio de Janeiro. De nombreux quartiers et bidonvilles des classes moyennes prolétaires ont émergé autour des axes routiers et ferroviaires. Ce n'est pas un hasard s'il existe plusieurs favelas autour des principales autoroutes de Rio de Janeiro. Abreu fait remarquer qu'en 1946, avec l'ouverture de l'Avenida Brasil, par exemple, il s'est produit une énorme expansion des bidonvilles dans la zone environnante qui constitue la « banlieue automobile » ou la « banlieue autoroutière »<sup>4</sup> (Abreu, 1987). Ainsi, les abords du réseau routier de Rio de Janeiro peuvent être considérés comme un mélange de quartiers formels et informels (carte 3).

---

<sup>4</sup> La « banlieue automobile » ou « banlieue autoroutière » fait référence à une partie du nord et de l'ouest de Rio de Janeiro, qui a été consolidée avec l'expansion des grandes autoroutes à partir des années 1930. Cependant, comme dans la plupart des villes, la banlieue de Rio de Janeiro a connu sa première phase d'expansion à la fin du 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup> siècle avec la création de la voie ferrée. Mais c'est à partir de l'extension du réseau routier que la banlieue de Rio de Janeiro s'est consolidée et a pris la forme qu'elle présente aujourd'hui. L'occupation de cette partie de la ville par des industries et des logements populaires a rapidement entraîné une

**Carte 3 : Zones urbaines et quartiers informels dans métropole de Rio de Janeiro**



Auteur : Muniz, 2021

Aujourd'hui, la ville de Rio de Janeiro compte 763 favelas qui concentrent en moyenne 23% de la population de la ville, c'est-à-dire qu'un résident sur cinq habite dans une favela. (IBGE en 2010<sup>5</sup>). Certaines d'entre elles ont la taille de villes, comme c'est le cas de la favela de Rocinha, située entre les zones sud et ouest, et qui compte déjà 69 000 habitants (IBGE, 2010). D'autres favelas sont tellement peuplé et se situent si près les unes des autres qu'elles constituent de véritables ensembles appelés « *complexo de favelas* » comme c'est le cas du

---

expansion des favelas et donné lieu à une lutte de leurs habitants pour de meilleures conditions de vie (Torres & Torres, 2018).

<sup>5</sup> Les autorités ne sont pas d'accord entre elles sur la définition du terme « favela », ce qui explique en partie les différences entre les recensements de l'IBGE et ceux de l'Institut Pereira Passos, autorité municipale responsable de la planification urbaine, car, si, en 2010, l'IPP comptait 1 041 favelas, l'IBGE en recensait pour sa part 763 (Ninnin, 2015).

*Complexo de Favelas do Alemão* composé d'une douzaine de « *comunidades* »<sup>6</sup>. La présence et le pourcentage des favelas à Rio sont devenus si forts et indéniables que, depuis la fin des années 1980, les autorités brésiliennes ont abandonné l'idée d'éradiquer les favelas. Ils ont changé de discours en passant à une tendance plutôt marquée par l'urbanisation et la légalisation visant la transformation des favelas en quartiers officiels (Silva, 2009). Il est possible d'indiquer à titre d'exemple le projet d'urbanisation « Favela Bairro »<sup>7</sup>, entrepris par la mairie de Rio au début des années 1990, et qui a été repris en 2017. Le défi est énorme et jusque-là, les projets développés par les autorités ont été à l'origine d'améliorations ponctuelles et temporaires des favelas.

Le plus récent de ces projets fut l'installation des unités de police pacificatrices (UPP) mises en place pour essayer de récupérer le contrôle des favelas fortement dominé par des groupes criminels. Ce projet de sécurisation s'était inspiré de celui réalisé à Medellín en Colombie et a engendré des résultats positifs au début, en contribuant à réduire le nombre des homicides et des vols qualifiés entre les années 2008 et 2012. Mais, au fil du temps, il a été observé que ce projet ne touchait pas la diversité des territoires dominés par les organisations criminelles à Rio de Janeiro (Magaloni et al., 2018). Les techniques d'occupation militaire n'ont pas suffi à résoudre le problème de la violence et de plus ont été à l'origine d'épisodes de violences policières, de violation des droits et d'homicides d'habitants des favelas (Ninnin, 2015). Par ailleurs, le projet de « *reconquête* » militaire a surtout concerné les favelas situées dans les quartiers aisés ou à proximité des principaux axes de transport, ce qui a engendré une migration de la violence vers l'intérieur de l'État (Hervé, 2016).

Pour les favelas situées dans la partie touristique de la ville, les UPPs ont engendré des processus de « gentrification, spéculation immobilière, et « (d')élitisation » (Ninnin, 2014). La médiatisation des favelas à partir des années 2000 parmi les films et les stars renommés internationalement, les a transformées en produit touristique et les projets de pacification ont

---

<sup>6</sup> La dénomination « *comunidade* » est souvent utilisée par les médias, par les autorités locales, ainsi que par une partie de la population brésilienne pour faire référence aux favelas. Elle fait allusion à l'expression « *comunidade carente* », qui signifie communauté nécessiteuse et son emploi fait l'objet d'un fort débat considéré comme un contre-discours en faveur des habitants des favelas, comme le précise Birman, P. (2008). *Favela é comunidade?* In: L. A. Machado da Silva (org.), *Vida sob o cerco: violência e rotina nas favelas do Rio de Janeiro*, p. 99-114. Rio de Janeiro : FAPERJ.

<sup>7</sup> Ce projet est populairement connu comme « Favela Bairro » (Favela-Quartier), mais son nom officiel est Programme d'urbanisation des agglomérations populaires de Rio de Janeiro (PROAP). Il a été créé en 1995 et en est actuellement à sa quatrième phase (plus d'informations disponibles sur : [http://www0.rio.rj.gov.br/habitacao/favela\\_bairro.htm](http://www0.rio.rj.gov.br/habitacao/favela_bairro.htm)).

accéléralé le « *tourisme de la pauvreté*<sup>8</sup> » à Rio. Mais, les représentations sociales que se font les brésiliens des favelas ont du mal à évoluer, car la séparation « *mornes et asphalte*<sup>9</sup> » est bien établie dans les mentalités et les défis sont grands pour mettre fin à toutes les stigmatisations qui définissent les favelas comme un lieu de précarité, criminalité et danger.

### **1.1.2 - Le contrôle illégal du territoire des favelas par le « pouvoir parallèle »**

Concernant les violences urbaines, il est important de souligner que si les favelas ne sont pas considérées comme des territoires dans leur dimension politico-administrative, à des fins de sécurité publique, ces zones apparaissent comme des entités géographiques dont la forme et le contenu influencent l'émergence d'événements violents (Gonçalves, 2017). Le trafic de drogue s'est, en effet, développé à Rio de Janeiro, au cours des années 1980, par le biais de gangs qui ont commencé à envahir les quartiers dont les habitants avaient de faibles revenus (Misse, 2010). Ils ont installé, dans ces zones, des points fixes de vente de drogues, connus couramment sous le nom de « *boca de fumo* ». Ces « *bocas de fumo* » sont de véritables marchés à ciel ouvert qui, afin de fonctionner au quotidien, ont besoin de tout un appareil et d'une organisation comprenant des « soldats » et des « gardiens », qui défendent le territoire contre les attaques d'autres gangs et de la police. Naturellement, l'ensemble de ces « points de vente » finissent par se confondre avec l'agglomération dont ils font partie, en constituant ainsi un véritable territoire dominé par des gangs qui étendent leurs normes et règles à tout le quartier (Misse, 2010). Dans ces territoires, « ceux qui ont le plus de poids utilisent les autres, ainsi que les artefacts (armes, etc.) pour imposer leur volonté sans tenir compte des principes éthiques, des devoirs moraux, des affections, etc » (Silva, 2009). C'est pour cette raison que les formes de violence dans les favelas divergent de celles existant dans les autres parties de la ville où l'État est présent d'une autre manière.

De même, le faible pouvoir d'achat de ceux qui opèrent dans ces territoires les rend vulnérables à un système de consignation de la vente dans lequel la dette est payée par la mort (Misse, 2010). Le trafic de drogue, qui sert les élites et les classes moyennes dans tous les pays du monde, y compris au Brésil, n'est pas associé de la même manière à la violence, principalement parce qu'il est opéré par des individus et non par des gangs, et n'est pas basé

---

<sup>8</sup> Il est possible de trouver davantage d'informations sur ce concept et le développement à Rio de Janeiro dans (Freire-Medeiros, 2010) : *Le Tourisme de la Pauvreté : Étude du Cas d'une Favela à Rio De Janeiro, Brésil.*

<sup>9</sup> « *Morro et asfalto* » peut être traduit comme les Mornes, ce qui signifie les collines où se trouvent de nombreuses favelas à Rio, et l'asphalte, quant à lui, représente les quartiers formels où les voies sont généralement goudronnées. »

sur le contrôle des territoires, mais en relation directe avec le consommateur, par le biais de la livraison à domicile ou dans des lieux intermédiaires (Misse, 2010). Il n'existe donc pas de relation inéluctable entre les drogues illicites et l'ampleur de la violence, hormis lorsque le trafic est territorialisé et repose sur des jeunes pauvres, soumis au système de vente en consignation et de subordination au chef du gang (Misse, 2008).

C'est pour cette raison que de nombreux chercheurs affirment qu'il existe à Rio de Janeiro un contrôle illégal du territoire par les gangs, qui, bien qu'il ne comporte pas de disposition spécifique dans le code pénal, est mené à la suite de plusieurs crimes (dont des homicides), en plus d'exister pour le maintien d'activités illégales (Gonçalves, 2017). Ce contrôle illégal du territoire finit par influencer la géographie des événements violents qui se produisent dans la métropole et créent des murs invisibles qui changent les façons de se déplacer dans la ville. Ces limites peuvent même être observées dans les services de cartographie en ligne, de plus en plus utilisés comme outils d'aide à la mobilité quotidienne, notamment du fait de la grande diffusion des smartphones. Nous aborderons ensuite les impacts de cette géographie de la violence sur les déplacements dans la métropole de Rio de Janeiro.

### **1.1.3- La mobilité quotidienne dans un « terrain miné »**

Outre le débat sur le manque de représentation des favelas sur la cartographie officielle du pays, il en existe un autre portant sur les grandes entreprises technologiques qui font leurs propres cartographies et sont une référence mondiale pour la mobilité GPS (IPP, 2012). La société Google, par exemple, n'a commencé à cartographier les favelas de Rio de Janeiro qu'en 2014 et a été la cible d'un litige porté devant les tribunaux par le gouvernement brésilien qui souhaitait la suppression du nom « favela » de ses cartes (Southwick, 2016). Jusque-là, l'entreprise représentait ces quartiers uniquement comme des vides en « blanc », sans mentionner aucune information sur ses rues ou l'usage du sol. Ce n'est qu'en 2013, que la société a été contrainte par la justice de supprimer le nom « favela » de ses cartes ou de le remplacer par le mot « *morro* » dans le cas de quartiers situés sur des collines. Le gouvernement de Rio de Janeiro a prétendu que l'attribution du nom « favela » a stigmatisé la région et éloigné les visiteurs et touristes potentiels, de sorte que cette mesure a été prise en 2013 avant la Coupe du monde de football (Southwick, 2016). En revanche, la non-signalisation des « favelas » ou plutôt, des zones à risque de Rio de Janeiro, a été vivement critiquée par une partie de la population et certains personnalités politiques, qui estiment que ce manque d'informations met en danger la vie des utilisateurs des applications. Il a, en effet,

paru dans les médias plusieurs cas fameux de personnes qui, étant entrées par erreur dans la zone des favelas y avaient été violemment attaquées par des trafiquants, et même parfois, avaient été assassinées (Gomez, 2015).

## Photographie 2: Les zones à risque à Rio et les assistant à navigation



### Éviter les zones à risque élevé

Waze currently offers alerts for high-risk areas in Israel and Brazil only.

In those countries, you'll get an alert:

- Before you start navigating to a high-risk area
- If and when you enter a high-risk area

Par défaut, Waze vous permet d'éviter les zones à risque élevé. Si vous souhaitez désactiver ce paramètre, procédez comme suit :

1. Appuyez sur **Rechercher** , puis sur **Paramètres** .
2. Appuyez sur **Navigation**.
3. Désactivez l'option **Éviter les zones à risque élevé**.

 Donnez-nous votre avis sur cet article

Les informations sur la fonctionnalité "zones à risque" de l'application « Wazes » à Rio de Janeiro consulté le 12 octobre 2020

En mai 2015, la voiture d'une actrice brésilienne a été mitraillée par des trafiquants de drogue lorsqu'elle est entrée par erreur dans une favela de la ville de Niterói dans le RMRJ (photographie 2). Quelques mois plus tard, un couple de personnes âgées a connu le même sort et la femme en est morte (Gomez, 2015). Dans ces deux cas, les conducteurs utilisaient l'application Waze pour atteindre leur destination et échapper aux embouteillages. Cependant, l'itinéraire suggéré par le GPS ne prévoyait pas la présence de trafiquants armés et a fini par conduire ses utilisateurs sur ces lieux dangereux. Ce type d'erreur a déjà provoqué d'autres « frayeurs » et « morts » accidentelles avant même la multiplication des smartphones. De nombreux chauffeurs de taxi, refusent de desservir certaines zones et notamment les favelas. Avec l'avènement des applications mobiles VTC, ce problème perdure. A Rio de Janeiro, nombre d'entre eux réalisent leur propre cartographie des zones à risques de la ville afin d'alerter leurs chauffeurs ou même de bloquer l'offre du service dans certaines zones (Southwick, 2016).



Cependant, ce type de mesure a été très controversé car il a entravé la mobilité de la population locale, en plus de renforcer les stéréotypes négatifs concernant les favelas. En 2019, le maire de Rio de Janeiro a signé une loi obligeant les entreprises qui développent des applications de cartes, de trafic et de navigation à « émettre des alertes sonores et des notifications visuelles aux utilisateurs concernant l'existence et la proximité de zones présentant des problèmes de sécurité publique ». Cette loi a été adoptée le jour même où la voiture de deux policiers a été mitraillée après qu'ils avaient pénétré par erreur dans une favela (Boere, 2019). Dans l'application Waze, qui appartient à la société Google, cette fonctionnalité avait déjà été utilisée en 2016 lors des Jeux olympiques d'été de Rio de Janeiro et jusqu'en octobre 2020, la société fournissait ce type de fonctionnalité uniquement pour les villes de Rio de Janeiro et d'Israël (photographie 2) (Google, 2019).

#### **1.4- Conflits territoriaux et fusillades en milieu urbain**

Il est également intéressant de noter qu'à Rio de Janeiro, outre le fort contrôle territorial exercé par le trafic de drogue, il existe une grande variété de gangs qui se disputent le marché de la drogue et dominent les favelas, contrairement à ce qu'il advient dans d'autres villes brésiliennes comme São Paulo, où un seul gang parvient à garder le contrôle de l'ensemble de la métropole. C'est pourquoi se produisent de fréquents affrontements entre ces gangs pour le contrôle des « micro territoires », très proches les uns des autres. Parfois, les affrontements peuvent avoir lieu dans une même favela découpée en plusieurs zones contrôlées par des bandes rivales différentes (Naudasher, 2014). Un rapport produit par la police civile en juillet 2020 souligne qu'il existe 1413 favelas dans l'État de Rio de Janeiro dominés par au moins trois gangs différents de trafiquants (81%) ainsi que par des gangs paramilitaires (19%) (Leitão et Lannoy, 2020). Selon ce même rapport, près de la moitié des homicides commis dans cet État sont liés au crime organisé. Des études soulignent également que la majorité des événements potentiellement létaux se produisent à l'intérieur ou autour des favelas (Gonçalves, 2017). A cela s'ajoute le fait qu'une police extrêmement militarisée a adopté, depuis de nombreuses années, une politique de « guerre » contre le trafic de drogue.

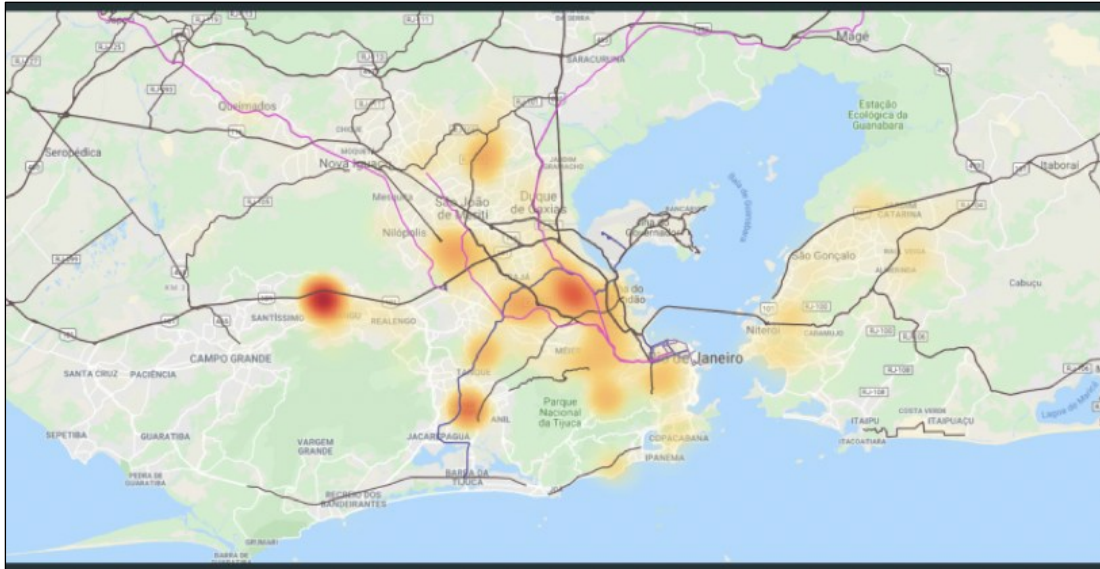
### **Photographie 3 : Les passagers se protègent des coups de feu lors du passage de la ligne rouge**



Source : Journal en ligne G1 Rio le 16/07/2016

Dans ce contexte de conflit territorial entre les trafiquants de drogue, les paramilitaires et la police, les fusillades sont des événements quotidiens dans certains quartiers de la ville. Entre juillet 2016 et 2018, la région métropolitaine de Rio de Janeiro a enregistré une moyenne de 18 fusillades par jour (Fogo Cruzado, 2018). Certains de ces conflits peuvent durer plusieurs heures et impliquer directement la population locale, souvent touchée par les « balles perdues ». En 2018, pendant les dix mois qu'a duré l'intervention fédérale dans la sécurité publique à Rio de Janeiro, 68 personnes ont été victimes de balles perdues et 13 d'entre elles sont décédées. Dans la plupart des cas, ces victimes innocentes ont été frappées lors d'activités quotidiennes à l'intérieur ou autour de leur propre quartier. Les écoles, commerces et les routes sont directement touchés par les tirs, ce qui change complètement la vie quotidienne dans ces lieux. En 2017, dans la ville de Rio de Janeiro, 467 écoles ont dû être fermées en raison de fusillades, dans certains cas, des élèves ont manqué jusqu'à 45 jours de cours à cause de la violence. En 2019, le nombre d'écoles touchées a augmenté car 32% des fusillades dans le territoire métropolitain se produisent à moins de 300 mètres de ces dernières. Il en est de même pour les voies de circulation. En 2019, les couloirs de transport ont été touchés par des fusillades plus de mille fois. Certaines routes de la ville ont même enregistré 164 fusillades dans un rayon de 100 mètres de leur environnement. En 2019, les systèmes de Bus Rapid Transit et ferroviaires ont accumulé près de 40 heures d'interruption en raison de fusillades. La même chose se produit sur les autoroutes qui doivent parfois être fermées en raison de conflits armés dans leurs alentours (Fogo Cruzado, 2020).

#### Photographie 4 : L'impact des fusillades sur les voies de circulation en 2019



À gauche cartographie des toutes les fusillades à 100 mètres des systèmes de transport en 2019 selon « Fogo Cruzado »

Les données présentées à propos des tirs et des fusillades sont issues de la plateforme numérique collaborative "Fogo Cruzado", qui vise à enregistrer l'incidence de la violence armée à Rio de Janeiro (photographie 4). Il s'agit d'un laboratoire de données sur la violence armée qui recueille et met à disposition des données et informations géo-localisées en temps réel, par le biais d'une application mobile associée à une base de données. Ce projet existe depuis juillet 2016 et a été créé par Amnesty International et compte également sur la participation de chercheurs locaux qui surveillent les violences pour assurer la légitimité et la cohérence des données. Dans le même objectif d'alerter la population sur les fusillades, l'application « Onde Tem Tiroteio – OTT » a été créée en janvier 2016 par quatre amis habitant la ville de Rio de Janeiro. Cette initiative était totalement indépendante et a commencé par figurer sur les réseaux sociaux en ligne avant de devenir une application. En 2020, ses créateurs estiment qu'ils atteignent 4,7 millions de personnes supplémentaires avec leurs alertes de coups de feu en temps réel. L'existence et la popularité de ces applications indiquent à quel point la sécurité (ou son absence) influence la vie quotidienne de la population. En outre, les analyses géographiques des événements criminels démontrent que, même à des degrés divers, ils sont susceptibles de se produire dans différentes parties de la métropole, compte tenu que les favelas, ainsi que le contrôle territorial des gangs sur ces territoires, sont partout présents. Ensuite, nous allons présenter les caractéristiques des principales villes qui composent la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

## 1.2. La région métropolitaine de Rio de Janeiro (RMRJ)

Les régions métropolitaines du Brésil sont les formes spatiales qui reflètent le plus les cohérences et contradictions des systèmes économiques, institutionnels et idéologiques qui prévalent dans le pays. Le cas de Rio semble être représentatif, puisque, en plus d'avoir été la capitale du Brésil, cette ville fut la plus peuplée du pays pendant presque toute cette période, ne perdant cette position privilégiée au profit de São Paulo que dans les années 1950 (Abreu, 1987). Mais, malgré son importance au niveau national, la région métropolitaine de Rio de Janeiro (RMRJ) n'a été établie qu'en 1974, un an après la création de la loi fédérale.

Actuellement, la ville de Rio est le centre de l'État et de la région métropolitaine, même si cette dernière a connu, au fil des années, plusieurs changements dans sa structure. Le modèle de Rio tend à être celui d'une métropole dont le noyau hypertrophié concentre la plus grande partie des revenus et des ressources dans la capitale, entourée de communes périphériques de plus en plus dépourvues de services et d'infrastructures au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre (Wiefels, 2002). C'est dans la plupart de ces municipalités que vit une large part de la population qui dispose de faibles revenus, ce qui en fait souvent des « *villes dortoirs* » (Annexe 1).

Lors de sa création, la RMRJ était composée de 14 municipalités et depuis 2013 ce nombre est passé à 22 municipalités suite aux dernières inclusions des villes de Petrópolis, Rio Bonito, et Cachoeira de Macacu. Ces deux dernières ont été ajoutées en raison de leur proximité de l'ancien projet du *Complexe Pétrochimique de Rio de Janeiro* dans la ville d'Itaboraí. La construction de ce complexe, conçu par le gouvernement fédéral en 2008, n'a jamais été achevée en raison la crise économique et des cas de corruption qui ont touché l'entreprise responsable Petrobras. Du fait que ce projet n'a pas décollé, ces municipalités demeurent peu développées, renferment des parcelles de territoires ruraux et dépendent fortement de la ville de Rio. Par ailleurs, historiquement, dans le processus d'expansion urbaine de cette métropole, les parcelles rurales sont souvent considérées comme des terres devant être urbanisées, surtout quand elles se situent près des axes de transport. Dans la plupart des cas, comme dans la *Baixada Fluminense*, l'aptitude géomorphologique à l'usage urbain n'a pas été prise en considération. Des plaines inondables ont été occupées, de même que des chemins ouverts sur les collines sans le moindre souci de sécurité ou urbanistique. Les glissements de terrain et les inondations y sont fréquents pendant la saison des pluies.

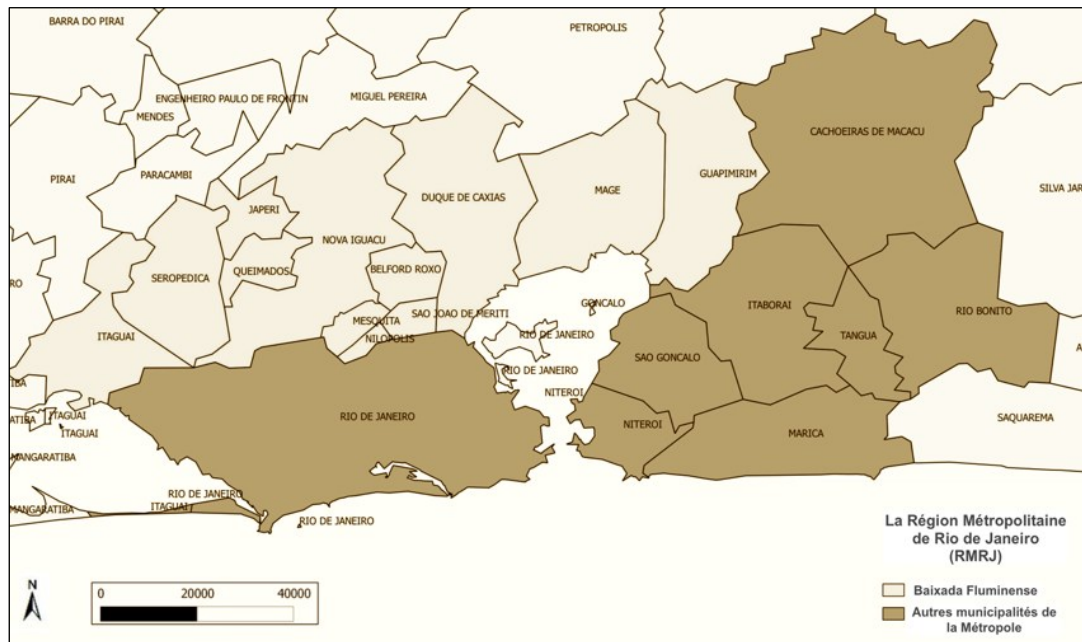
L'incapacité des autorités locales à répondre aux besoins d'infrastructures et de services est un gros problème. La précarité et les inégalités sont les symboles du processus de développement de la région métropolitaine de Rio de Janeiro qui a évolué de façon presque autonome et qui continue à s'étendre de façon anarchique d'environ 32 km<sup>2</sup> par an (Câmara Metropolitana et Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2017).

Le manque d'intégration entre les municipalités constitue un grand obstacle au développement de la RMRJ et résulte de l'absence d'une gestion métropolitaine depuis presque trente ans. Suite à la création de la RMRJ, le gouvernement a également créé la Fondation pour le Développement de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, mais cette institution, dont l'objectif était de promouvoir le développement intégré de la métropole, a subsisté durant à peine quinze ans. Depuis sa disparition, la concurrence prédatrice entre les villes a dominé, au détriment du processus de coopération métropolitaine (Beyer, 2011). Les plans de développement urbain ont été créés au niveau municipal sans prendre en compte la continuité du tissu urbain dont elles font partie. Ainsi la métropole, qui s'étend de plus en plus autour de la baie de Guanabara et le long de l'océan Atlantique, présente un aspect inégal, diffus, dispersé et discontinu (Hervé, 2016).

### **1.3- Les villes dortoirs de la « Baixada Fluminense »**

Durant la période allant de 1763 à 1960, Rio de Janeiro, qui devint le siège de la couronne portugaise en 1808, et la capitale de la République du Brésil, s'est agrandie et transformée en très peu de temps en la plus grande ville du pays et le principal port de l'Atlantique sud. Dans ses alentours, plusieurs établissements agroindustriels ont été fondés, en particulier pour la production de sucre. Jusqu'au milieu du dix-huitième siècle, la principale culture fut celle de la canne qui se développa le long des rivages de la baie de Rio et des terres voisines aussi bien à l'Ouest qu'à l'Est. Ces terres ont été partagées en grands domaines appartenant à quelques nobles choisis par la couronne (*sesmarias*). Ce processus est à l'origine de l'occupation de plusieurs zones situées au-delà des limites administratives de la ville et pour certaines régions comme la *Baixada Fluminense*, il s'est accéléré au moment de l'arrivée du train qui faisait la liaison avec le port de Rio. Grâce à ce mode de transport désormais nouveau au Brésil, cette région a connu un fort développement à partir du cycle minier, période où elle fut un important réseau d'écoulement de l'or de l'État de Minas Gerais.

#### Carte 4 : Les municipalités de la Baixada Fluminense au sein de la Métropole de Rio de Janeiro



Auteur : Muniz, 2021

L'expression *Baixada Fluminense* désigne, en effet, géographiquement l'ensemble des terres qui, au pied de la *Serra do Mar*, longent la baie de Guanabara où se dresse Rio de Janeiro. Selon cette signification, plusieurs municipalités y sont incluses, y compris celles situées en dehors de la RMRJ. D'autre part, au sens strict et courant, cette expression se réfère seulement aux terres qui sont situées au nord de la municipalité de Rio de Janeiro (carte 6). Jusqu'en 1943, la plus grande partie de la Baixada était intégrée dans la municipalité de Nova Iguaçu qui a vu sa population progressivement augmenter au fil du temps. Les migrants européens, arrivés après l'abolition de l'esclavage, et ceux venus du nord-est du pays, se sont progressivement installés autour des stations de train, ce qui a engendré la naissance d'importants noyaux urbains à l'origine de nouvelles municipalités. Nilópolis, São João de Meriti, Belford Roxo, Mesquita, Japeri, Queimados et Duque de Caxias sont les villes de la *Baixada Fluminense* aux côtés de Nova Iguaçu, qui a conservé son influence commerciale dans la région (Abreu, 1987). Malgré son lent développement économique et son fort caractère de « ville dortoir » à cause de la présence des autoroutes et du réseau de transport qui dessert cette zone en direction de Rio, Nova Iguaçu est le siège d'industries des secteurs de l'alimentation, des cosmétiques et de l'automobile. Elle est aussi devenue récemment un pôle d'éducation grâce à la présence d'universités et de centres de formation professionnelle.

Mais, au niveau économique, dans la *Baixada Fluminense*, Duque de Caxias est la

municipalité qui domine car elle est le siège de l'un des parcs industriels les plus dynamiques de l'État, fortement concentré sur le secteur chimique et pétrochimique (PDTU, 2013). Cette industrie est stimulée par la présence de la raffinerie Duque de Caxias, la deuxième plus grande du pays gérée par *Petrobras*. À la suite de décisions politiques qui ont restructuré ce territoire périphérique et après des périodes s'étant caractérisées par une alternance de vigueur et de déclin, la *Baixada Fluminense* a été progressivement abandonnée, ce qui a instauré une distance entre la ville de Rio de Janeiro et ses alentours, dont les effets perdurent de nos jours. La mise en place de cette raffinerie a changé la dynamique de Duque de Caxias, auparavant considérée comme une « ville dortoir », du fait qu'y étaient concentrés les postes de travail à Rio (Câmara Metropolitana, 2017). En dépit de son PIB élevé, la qualité de vie dans cette municipalité demeure très mauvaise, avec une forte concentration des ressources dans la partie centrale et peu d'investissements publics à l'intérieur de la ville (Muniz *et al.* 2017). Les inégalités sont facilement perçues dans le paysage qui reflète les conditions de vie précaires de la majorité de la population. Duque de Caxias, tout comme les autres villes de la *Baixada Fluminense*, est parsemée de favelas. Les grands terrains publics vacants à côté des rivières, des mangroves et de la baie ont été rapidement occupés par la population la plus pauvre, qui était attirée par la proximité de Duque de Caxias avec la partie Nord de Rio – où se situent l'aéroport international et l'Université Fédérale de Rio de Janeiro – et par l'efficace connexion routière de cette municipalité, grâce aux principales autoroutes qui la traversent. Toute la *Baixada Fluminense* est, en effet, desservie par les autoroutes nationales Washington Luís et Via Dutra, qui font la liaison entre Rio de Janeiro et São Paulo, cette zone peut ainsi être définie comme un couloir de « villes dortoirs » entre les deux métropoles, où la pauvreté, le manque d'infrastructure urbaine et la violence font partie du quotidien des classes ouvrières et défavorisées qui y habitent, et qui sont couramment identifiées comme « *carioca da baixada*<sup>10</sup> » (Ribeiro, 2016).

### **1.3.1- Niterói et São Gonçalo : quand la métropole s'étend de l'autre côté de la baie**

Niterói et São Gonçalo sont deux municipalités situées dans l'est métropolitain, qui ont largement participé au développement de l'État de Rio de Janeiro. Jusqu'en 1890, toutes deux faisaient partie de la même ville, tout d'abord appelée Nitcheroy en langue tupi-guarani

---

<sup>10</sup> Bien que le mot « *carioca* » fasse référence aux gens qui sont nés dans la ville de Rio de Janeiro, il est souvent utilisé dans le vocabulaire informel pour désigner ceux qui vivent dans la région métropolitaine, comme c'est le cas de ceux qui habitent dans la *Baixada Fluminense*.

(langue indigène locale). Son processus d'occupation date de la période de la présence française dans la baie de Guanabara et il a impliqué une forte participation des communautés indigènes auprès des Portugais.

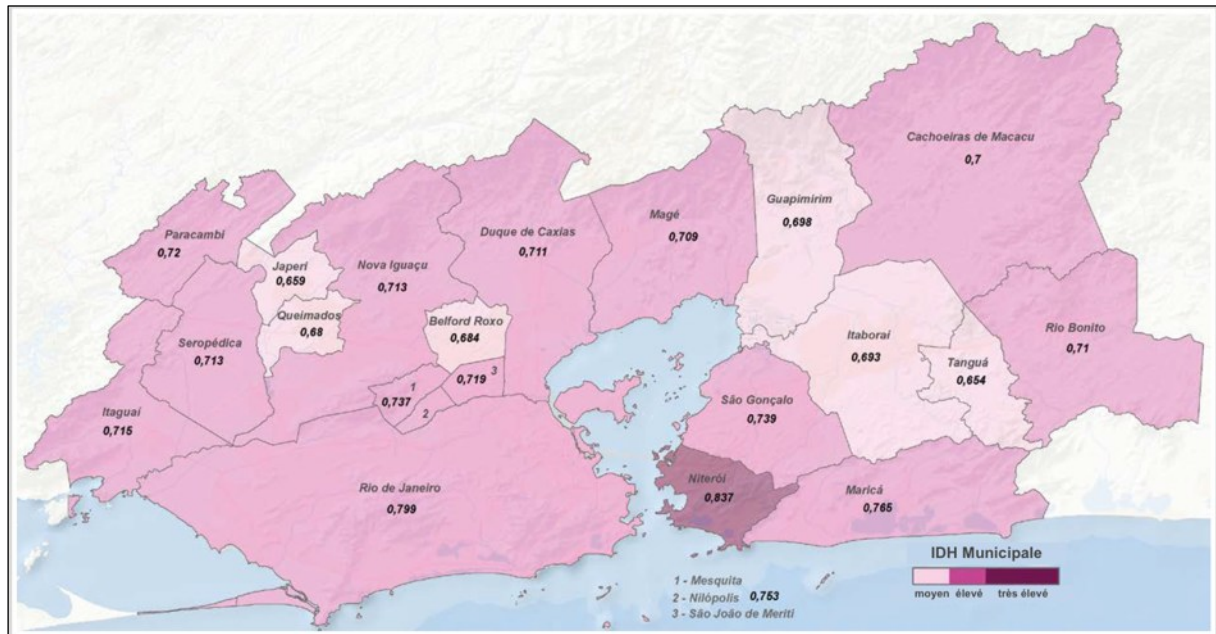
Historiquement, le développement de Niterói a été directement influencé par la ville de Rio de Janeiro du fait que ses premières occupations urbaines situées à proximité de la baie de Guanabara permettaient d'effectuer plus facilement des échanges commerciaux avec la capitale. Durant la période coloniale, Niterói était composée de fermes qui fournissaient, en partie, les besoins d'approvisionnement de la cour portugaise. En 1835, a été inauguré un service régulier de bateaux à vapeur entre Rio et Niterói et le tissu urbain a évolué à partir de la zone centrale originelle autour de ce port dans un modèle radial de proximité avec la baie de Guanabara (Abreu, 1987). L'arrivée des tramways à Niterói, en 1899, a aussi contribué à l'extension urbaine de ce territoire vers la municipalité de São Gonçalo. En 1950, Niterói possédait toute la portion plate située entre la baie et les collines du massif central déjà occupée, surtout dans les zones des plages de la baie et la partie nord. En 1960, *l'Université Fédérale Fluminense* a été créée à Niterói, ce qui a fait de cette ville un pôle étudiant au sein de l'État car cette université est jusqu'à nos jours l'une des plus grandes du pays, puisqu'elle compte presque 40 000 étudiants (UFF, 2017).

En 1974, la construction du pont qui fait la liaison entre Rio et Niterói a encore accéléré davantage la croissance démographique de cette zone. La popularisation de la voiture a permis aux classes moyennes et aisées d'abandonner progressivement le centre-ville de Niterói pour partir s'installer vers les plages de la région océanique où il était possible de trouver de grands terrains vacants au bord de la mer (Wiefels, 2002). Le marché immobilier a profité de cet intérêt pour promouvoir l'expansion massive des « *complexes d'Alphaville* », qui sont des enceintes résidentielles clôturées et sécurisées, composées de villas et d'espaces verts. Les infrastructures urbaines ont progressivement envahi cette partie de Niterói et la possibilité de vivre dans de grandes maisons face à une mer non polluée (comme c'est le cas de la Baie de Guanabara) a aussi attiré la classe moyenne et aisée carioca qui y a trouvé la qualité de vie souhaitée mais à un prix moins élevé qu'à Rio. Ainsi Niterói est désormais la ville de la RMRJ qui concentre le plus fort pourcentage de population aisée parmi ses résidents (42,9% des habitants font partie des deux couches les plus aisées du pays selon le recensement de l'IBGE 2010). L'indice de développement humain est le plus haut de l'État et le septième du pays (carte 7). Toutefois les indicateurs positifs à l'échelle municipale



masquent les inégalités internes de la ville qui abrite également des quartiers dont les habitants ont des niveaux de vie inférieurs, comme celui du *Pé Pequeno* (IDH de 0,661) ,situé à trois kilomètres d’Icaraí, le quartier le plus aisé (IDH 0,962) (IPEA *et al.*, 2016). De plus, même si les favelas de Niteroi demeurent plus petites que celles de Rio, elles se développent cependant à un rythme croissant et similaire à celui de la ville.

**Carte 5: Indice de Développement Humain (IDH) des municipalités de la métropole de Rio de Janeiro**



Source : Câmara Metropolitana, 2017 adapté par Muniz, 2021

La ville de São Gonçalo, bien qu’elle soit réputée comme la périphérie métropolitaine à nos jours, auparavant elle était déjà renommée comme la « *Manchester Fluminense* », entre 1940 et 1960, grâce à son important parc industriel (Luquez, 2015). Son emplacement entre deux puissantes villes comme Rio et Niteroi, ainsi que sa proximité avec le port, l’implantation de voies ferrées et la disponibilité de terrains à de bons prix ont attiré les industries. La forte industrialisation, en parallèle à la culture d’agrumes, a contribué au développement urbain de cette ville qui a connu une vraie croissance démographique avec l’arrivée des ouvriers. Mais la crise politico-économique qui a touché Rio après le transfert de la capitale à Brasília a eu des impacts à São Gonçalo qui, pendant les années 1960, a connu un processus de désindustrialisation. Cette ville est pourtant devenue un réservoir de main-d’œuvre pour Rio et Niteroi. Bien que les industries pharmaceutiques et de la mode y soient encore présentes, elles ne sont pas suffisamment dynamiques pour soutenir le marché de travail de la deuxième municipalité la plus peuplée de la métropole (Luquez, 2015). Ainsi, São Gonçalo peut être

définie comme la ville dortoir de la classe la moins aisée, longtemps délaissée par les autorités qui ont concentré les investissements d'infrastructures dans la capitale.

À partir des années 1990, São Gonçalo a repris de l'importance grâce à l'amélioration du contexte productif lié au pétrole à l'est de la RMRJ et au contexte des politiques publiques fédérales visant à promouvoir le développement des villes. La croissance de la classe moyenne dans cette municipalité est à l'origine de développements urbains tels que les *shopping centers* et les quartiers clos de murs. Il y a eu des améliorations en ce qui concerne l'approvisionnement en eau et l'assainissement, et des projets de logements sociaux ont été envisagés dans les franges municipales éloignées, proches des grands axes routiers, mais mal desservies par les transports publics (Gonçalves, 2012). Le contexte urbain municipal de São Gonçalo s'améliore, mais les disparités dans l'espace interne de la ville se sont accentuées, en particulier parce que la plupart des projets prévus par les autorités publiques ne suivent pas le même rythme que les développements proposés par le marché privé. Ainsi, la ligne 3 du métro, prévue il y a plus de trente ans pour faire la liaison entre Niteroi et São Gonçalo, n'a jamais été créée. São Gonçalo continue donc à se caractériser par ses infrastructures précaires, l'aspect informel des favelas et la ségrégation urbaine.

#### **1.4. La ville de Rio de Janeiro et son site naturellement compartimenté**

Contrairement à ce que beaucoup imaginent, la ville de Rio de Janeiro n'a pas été le premier pôle de développement du Brésil. L'occupation du territoire brésilien a commencé par le nord-est, en raison de sa proximité avec l'Europe et de la production de canne à sucre. Les Portugais ne sont vraiment venus s'installer dans la région de Rio qu'après la menace de l'invasion française du territoire carioca, en 1555<sup>11</sup>. Le 1<sup>er</sup> mars 1565, le gouverneur Estácio de Sá fonda la ville de São Sebastião de Rio de Janeiro. À ce moment-là, il transféra la zone de peuplement de la partie sud de la ville (le quartier Urca) vers le Morro do Castelo situé dans l'actuelle partie centrale. Ce transfert stimulé par la localisation du port a effectivement

---

<sup>11</sup> La « *France antarctique* » fait référence à la période comprise entre 1555 et 1560 où les Français, sous le commandement de l'amiral Nicolas Durand de Villegagnon et avec le soutien du Roi de France Henri IV, ont essayé de créer une colonie en Amérique du sud à partir de l'occupation d'une petite île dans la Baie de Guanabara. Cette île est appelée aujourd'hui "Ilha de Villegagnon". Elle appartient actuellement à la marine brésilienne et fait partie de la ville de Rio de Janeiro. Pour en savoir plus sur ce sujet, voir GAFFAREL (Paul) - Histoire du Brésil français au XVIIe siècle ; Paris, Maisonneuve 1878 in-8, couvt. muette, 3 cartes dépl.

marqué le début de l'expansion de cette ville qui, presque deux siècles plus tard, allait devenir la capitale de la colonie (Coaracy, 1988). Grâce à la découverte de l'or dans l'intérieur du pays, l'axe économique est passé du nord-est au sud-est et par conséquent, la ville de Rio de Janeiro en est venue à jouer un rôle très important en tant que port de départ des richesses brésiliennes vers l'Europe, pendant la période coloniale.

L'activité portuaire a été à l'origine de la construction d'un noyau urbain serré entre les morros (*morros*<sup>12</sup>) et la baie. Ce terrain, comme beaucoup d'autres à Rio, a dû être soigneusement préparé à l'occupation humaine grâce à des travaux d'assèchement des zones marécageuses et des mangroves (fréquentes dans cette zone). À cette époque, en raison de l'absence d'un réseau de transports en commun et de la nécessité de se défendre, tous les citoyens habitaient autour du port et à proximité les uns des autres. L'élite locale ne se différenciait pas par son lieu de résidence, mais par son type d'habitation. Ce n'est qu'au XIX<sup>ème</sup> siècle, avec l'arrivée du roi du Portugal, que la ville de Rio de Janeiro a commencé à transformer radicalement sa forme urbaine et à présenter véritablement une structure spatiale stratifiée en termes de classes sociales (Abreu, 1987).

Grâce au transfert de la cour portugaise au Brésil en 1808, Rio de Janeiro est devenue la première ville du pays à susciter de vrais projets urbains. L'ouverture des routes a permis à la population la plus aisée de quitter l'ancien centre surpeuplé et de déménager vers la partie sud de la ville. La concurrence avec les prestigieux quartiers s'échelonnant le long des plages a fait que la zone de résidence portuaire s'est dégradée et a été abandonnée à la classe ouvrière la plus pauvre. Un tel phénomène s'est surtout produit à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, quand l'esclavage a été aboli au Brésil (1888) et qu'il y a eu une période de transition du profil social de l'élite économique, qui de catégorie à prédominance patriarcale et esclavagiste s'est transformée en une classe urbaine et bourgeoise (Villaça, 1998). C'est ainsi que l'expansion urbaine vers le littoral sud s'est consolidée grâce à l'arrivée d'une population aisée qui a apporté avec elle des infrastructures et des services (carte 8).

#### **1.4.1- Un centre-ville à l'américaine**

La zone centrale est celle qui abrite le centre historique, la zone portuaire et le quartier des commerces et services construit dans un style proche des centres d'affaires nord-américains. Cette partie correspond à la zone de planification 1 (AP 1). Elle concentre un quart des postes

---

<sup>12</sup> Les *morros* sont des reliefs peu élevés à forte pente, s'apparentant à des collines.

de travail de la ville et exerce une forte centralité au niveau métropolitain. En ce qui concerne la préservation historique, il subsiste peu de traces du passé dont on a fait table rase pour donner de la place aux tours de bureaux construites pendant les années 1960 et 1970. La frénésie affairiste et immobilière a fait surgir partout ailleurs des gratte-ciel modernes à l'américaine qui font du cœur de la ville une vraie « City » (Hervé, 2000). Le bâti ancien est globalement peu rénové et il a été laissé longtemps à l'abandon. Cependant, lors de l'accueil des événements sportifs internationaux en 2014 et 2016, quelques projets de renouvellement se sont développés dans cette zone dont le plus important fut le « *Porto Maravilha*<sup>13</sup> ». Depuis des décennies de déclin urbain, ce projet a été conçu pour promouvoir dans un délai de 30 ans la réhabilitation de la friche portuaire afin de la transformer en quartier stratégique de divertissement, culture et d'affaires (CDURP, 2016). A l'occasion des Jeux Olympiques de 2016, une partie significative du quartier portuaire présentait désormais un nouveau paysage attirant des touristes grâce à l'inauguration du Musée du Lendemain, du Musée d'Art de Rio de Janeiro (MAR), du boulevard *Olimpico* doté de la plus grande galerie d'art urbain à ciel ouvert du pays et du plus grand aquarium d'Amérique du Sud. Les transports qui desservent cette zone ont eux aussi été repensés pour donner la place aux transports actifs et le réseau routier de la zone centrale a beaucoup changé depuis l'aménagement de ce projet : une importante autoroute suspendue qui y passait a été démolie (*elevado da perimetral*) et trois nouveaux tunnels routiers ont vu le jour, avec 70 kilomètres de nouvelles routes. De plus, le tunnel ferroviaire a été rénové, un réseau de lignes de tramway a été créé et 17 km de pistes cyclables ont été aménagés. Ce quartier a aussi bénéficié du renouvellement de 700 km de réseaux d'eau, d'égouts et de drainage, de nouveaux éclairages et mobiliers urbains (CDURP, 2016). Actuellement ce projet est toujours en cours, mais la gestion partenariale publique privée est menacée, car le gouvernement a des dettes vis-à-vis de l'entreprise *Porto Novo*, qui en a désormais la charge. En raison de la crise économique qui touche Rio depuis les J.O., le rythme des travaux a beaucoup diminué. L'idée initiale de transformer ce territoire, jusqu'alors essentiellement industriel, en une zone mixte abritant des résidences et commerces, n'a pas vraiment fonctionné et ce sont des bureaux d'entreprises et de commerce qui s'y sont installés. La zone du port, auparavant abandonnée, est devenue un nouveau pôle de loisir et de culture pour la population *carioca*, mais vivre en plein centre-ville demeure encore le souhait d'un petit nombre de familles.

---

<sup>13</sup> Port merveilleux

### 1.4.2- La traditionnelle banlieue de la zone nord

La zone nord a connu sa plus forte expansion au début du XXème siècle, après que se sont développés les quartiers du centre-ville qui pendant la période impériale, ont accueilli d'importants sièges de la couronne portugaise. Grâce à la mise en place du système ferroviaire, en 1859, d'autres quartiers se sont établis linéairement selon les axes du chemin de fer (Ribeiro, 2016). Cette zone a été très vite qualifiée de « *subúrbio* » ou banlieue/suburbaine carioca, car elle représentait l'ensemble des localités qui entouraient le centre-ville, à l'époque considéré comme la ville dans son intégralité. Plus tard, le concept de « *subúrbio* » à Rio a cessé de représenter l'espace périurbain pour être réinterprété comme « les quartiers ferroviaires qui sont les endroits de résidence du prolétariat dans la ville capitaliste ». Selon Abreu, 1987 :

Le processus d'occupation des banlieues prenait, en principe, une forme typiquement linéaire, les maisons étant situées le long du chemin de fer et, avec une plus grande concentration, autour des gares. Cependant, graduellement des rues secondaires, perpendiculaires au chemin de fer, étaient ouvertes par les propriétaires fonciers ou par de petites entreprises de transport de colis, amorçant ainsi un processus de croissance radiale qui s'intensifierait de plus en plus au fil des ans (Abreu, 1987, *traduction proposée*).

Ensuite, avec la création des grands axes routiers – comme la *Linha Vermelha*<sup>14</sup> et la *Avenida Brasil* – plusieurs industries sont venues s'installer au bord des autoroutes, ce qui a contribué encore plus à la densification de la classe ouvrière dans ce territoire (Martins, 2011). Aujourd'hui, la zone nord est stigmatisée en raison de ses caractéristiques industrielles et populaires, même si l'on y trouve quelques quartiers occupés par des classes moyennes et aisées. C'est dans cette partie de la ville que se situent l'aéroport international de Rio de Janeiro et le campus de l'Université Fédérale de Rio de Janeiro (UFRJ), notre étude de cas.

### 1.4.3- La zone sud et le Rio des cartes postales

La zone Sud est traditionnellement l'endroit de résidence des classes aisées grâce à son emplacement privilégié à proximité du centre-ville et le long des belles plages et des paysages

---

<sup>14</sup> La « *Linha Vermelha* » est appelée officiellement « autoroute Président Joao Goulart », et a été inaugurée et ouverte en 1994. Elle a été construite pour décentraliser le trafic routier de l'*Avenida Brasil* et relie le centre-ville à la région de la Baixada Fluminense, dans la zone périphérique de la région métropolitaine. Elle fait également la liaison routière avec la Zone Sud de la ville et avec l'autoroute BR-116, qui relie les villes de Rio de Janeiro et de Sao Paulo (Martins, 2011)

touristiques. Ce fut l'un des premiers axes d'expansion de la ville et jusqu'à présent, ce territoire bénéficie des meilleures infrastructures. Aujourd'hui, il se caractérise par son dynamisme et renferme des quartiers à fortes densités résidentielles, particulièrement bien équipés en commerces et services (Ninnin, 2015). La valorisation du foncier dans cette partie de la ville a fait progressivement augmenter les taux de construction avec l'édification de grands bâtiments, évolution du marché immobilier qui a ainsi contribué à faire venir aussi les classes moyennes. De ce fait, quelques quartiers plus proches du centre, comme ceux de Catete, Glória, Flamengo ou Copacabana, ont perdu un peu de leur prestige aux yeux des résidents brésiliens. « *Dans ce contexte il a commencé un jeu de saute-mouton immobilier, où les plus riches ont reporté chaque fois plus loin leurs somptueuses villas. Les quartiers de la zone sud ont été successivement occupés, puis le mouvement a continué vers Barra da Tijuca, dans la zone Ouest* » (Hervé, 2000).

#### **1.4.4 - Le nouvel axe d'expansion de la ville**

La zone Ouest est l'axe de développement urbain le plus récent de la ville et peut être divisé en deux ensembles aux caractéristiques très différentes : le littoral, composé des quartiers des classes moyennes et riches de Barra da Tijuca, Recreio do Bandeirantes et Jacarépagua (AP 4), les quartiers situés au sud du massif de Pedra Branca, comme Bangu, Santa Cruz et Campo Grande (AP 5). Ces deux parties ne cessent de recevoir de nouveaux habitants avec une croissance démographique très forte. Les principaux quartiers de l'intérieur ont commencé à se développer au même moment que ceux de la zone nord grâce à l'avènement du système ferroviaire à partir de la seconde moitié du XXème siècle. Mais la croissance était timide et composée de quelques noyaux urbains dispersés au milieu d'une vaste zone rurale. À partir des années 1960, l'installation des districts industriels dans cette région et la proximité du nouveau pôle de Barra da Tijuca ont débouché sur une urbanisation rapide et mal maîtrisée par les autorités locales. Cette région se caractérise, actuellement par des infrastructures insuffisantes, une offre de services réduite, la présence d'activités rurales et industrielles, un bâti essentiellement horizontal sur des parcelles très morcelées, la présence d'activités rurales et industrielles, et un important éloignement du centre de Rio (environ 40 kilomètres).

La partie littorale de la zone Ouest de Rio est composée d'une immense plage de 25km de sable fin et d'un front de mer couvert de gratte-ciel organisés comme des quartiers clos par des murs : "*les condomínios fechados*". Ce type d'ensembles résidentiels gardés par des agents de sécurité privés qui filtrent les visiteurs indésirables est venu des États-Unis et a eu beaucoup de

succès dans cette partie de la ville. En fait, le quartier de Barra de Tijuca a été développé en réponse aux demandes des classes aisées qui cherchaient de l'espace dans l'étroite bande du littoral sud envahi par les classes moyennes (Hervé, 2000). Ainsi, pendant les années 1970, le gouvernement de Rio a décidé d'urbaniser la région en commençant par améliorer l'accessibilité grâce à l'ouverture de tunnels et de voies rapides. Cependant, c'est à partir de la fin des années 1990 que ce projet de construction d'une nouvelle zone a été consolidé à partir de l'inauguration de la Ligne Amarela, officiellement appelée « Avenida Governador Carlos Lacerda ». Cette autoroute à grande vitesse et concession et péages entièrement privés, a été créée dans l'objectif de relier directement le quartier de Barra da Tijuca à l'Ilha do Fundão et à l'aéroport international de Rio de Janeiro, en évitant le détournement par les quartiers de la Zone Sud, qui se trouvent saturés par la circulation des voitures. Ainsi de même que la Ligne Vermelha, la ligne Amarela fait partie du projet de lignes polychromatiques visant à traverser la ville de Rio de Janeiro, élaboré par l'urbaniste grec Doxiadis en 1965 (Martins, 2011).

Lucio Costa, l'architecte qui avait participé à la planification de Brasília, était le responsable du projet d'urbanisation de la Barra da Tijuca. Le modèle de développement conçu était fortement inspiré par les villes américaines, comme Miami, et l'usage de la voiture (photographie 5). Dans le zonage du terrain, la mixité d'usage n'avait pas été prévue, tout est sectorisé et divisé par de larges autoroutes, système qui offre très peu d'accès aux piétons. Le principal axe routier de la région s'appelle « L'avenue *des Amériques* » et ce quartier est même doté d'une statue de la liberté installée dans le centre commercial *New York City Center*. D'ailleurs, la région héberge la plus grande quantité de *shopping centers* de la ville. « *Ce modèle de centre commercial étatsunien (...) concentre plusieurs services et (...) marche très bien au Brésil, car il permet aux classes moyennes et aisées de s'enfermer entre soi et se protéger de tous les possibles inconvénients présents dans les espaces publics* » (Hervé, 2000). Plusieurs constats indiquent que les *malls* renforcent des dynamiques de mise à l'écart et de séparation socio-spatiale (Cary, 2012). À Rio ils sont présents partout et la tendance est si forte que les *shopping centers* sont devenus un point d'ancrage majeur des quartiers.

### Photographie 5: Avenida das Américas à Barra da Tijuca



Source : Diego Baravelli 10 décembre 2016

Ainsi Barra da Tijuca se développe à partir de grands investissements publics et privés, d'une forte spéculation immobilière, avec de plus en plus de nouveaux ensembles fermés, des shopping centers gigantesques, et de nombreuses tours de bureaux. Plusieurs entreprises ont déjà quitté le centre-ville pour s'y installer grâce aux prix plus accessibles des appartements. « *C'est toute une ville et toute une vie nouvelle qui s'organise en marge de la ville ancienne* » (Hervé, 2000). Avec l'organisation des Jeux Olympiques la ville de Rio de Janeiro a essayé de réduire l'enclavement de la Zone Ouest en faisant construire des installations sportives et en améliorant l'accès à Barra da Tijuca par les transports en commun (système de BRT et métro), puisque les autoroutes de cette zone sont souvent très embouteillées. Malgré les améliorations, cette partie de ville demeure toujours un peu à l'écart du reste de Rio, avec un réseau de transport en commun en décalage avec son rythme d'expansion.

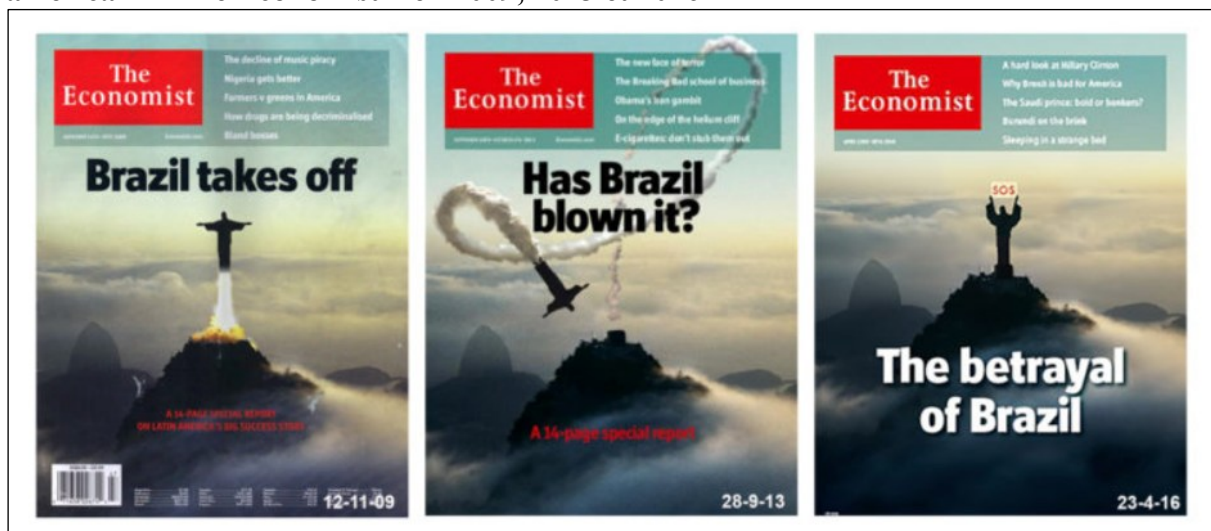
## 1.5. Un État en faillite

Comme il a été précisé lors de cette brève description, Rio de Janeiro a été l'un des lieux emblématiques de l'histoire de l'urbanisation brésilienne, ce qui en a fait la ville symbolique du pays. En plus d'avoir été la capitale du Brésil pendant près de deux siècles, Rio de Janeiro était la seule ville hors d'Europe à être la capitale d'un pays européen. L'installation de la famille royale portugaise à Rio de Janeiro a conduit la ville à accélérer son processus d'urbanisation guidé principalement par des modèles européens. Depuis lors, elle est devenue une référence nationale en termes d'infrastructures urbaines. Des universités, des



bibliothèques, des hôpitaux, des parcs, des théâtres et des musées ont été construits afin d'assurer le niveau de vie de la famille royale pendant les treize années où ses membres y ont vécu (Abreu, 1987). L'expansion accélérée de ce noyau urbain a attiré un grand nombre d'immigrants et le processus d'industrialisation du milieu du XXe siècle n'a fait qu'accélérer ces flux. Cependant, le transfert de la capitale vers Brasilia en 1960 et le développement économique accéléré de la ville voisine, São Paulo, ont conduit Rio de Janeiro à entrer dans un processus de décadence qui a perduré pendant de nombreuses années (Santos et Lins, 2018).

**Photographie 6 : La statue du Christ Rédempteur sur la couverture du magazine américain « The Economist » en 2009, 2013 et 2016**



Source : Théry, H. (6/07/2017) La genèse du Christ du Corcovado. Braises

Afin de résoudre ces deux problèmes si notables à Rio de Janeiro, des projets ont été mis en place, ce qui représentait, à l'époque, une véritable « révolution » urbaine (Legroux, 2016). Après des années sans investissements dans le secteur des transports publics, de nouvelles lignes de métro étaient promises, ainsi que le système structurant du BRT. Dans le centre-ville et la zone sud, le système « Bus Rapid System », qui garantirait une circulation exclusive pour les bus, a été mis en place. Dans la zone portuaire, une ligne de tramway a vu le jour en plus des améliorations de l'accessibilité à l'intérieur des favelas avec la construction des téléphériques. Finalement, seuls quelques-uns des projets envisagés ont été réalisés comme prévu (Santos et Lins, 2018). La plupart d'entre eux ont été livrés en retard et leurs coûts étaient trop élevés. Le système BRT n'est pas complètement terminé, mais il est déjà saturé en raison d'une forte demande. Les téléphériques installés dans les favelas de la Providence et d'Alemão sont hors service depuis 2016, en raison du manque d'entretien. Le système « Bus

Rapid System » n'a pas été mis en œuvre dans l'ensemble de la ville. La nouvelle « ligne de métro » est plutôt un simple prolongement de l'ancienne ligne 1 menant jusqu'au quartier de Barra da Tijuca (Muniz *et al.*, 2017). La « rationalisation » des lignes de bus semble avoir plutôt consisté à exclure certaines lignes reliant la zone nord (ouvrière) à la zone sud (aisée). Selon les analyses de plusieurs spécialistes, les nouvelles infrastructures des transports n'ont pas apporté de bénéfices à la majorité de la population (Legroux, 2016; Ninnin, 2015) et ont, au contraire, accentué les inégalités entre les zones les plus riches et celles les moins développées de la métropole (Pereira *et al.*, 2017).

À cela s'ajoute la crise économique qui a amené l'État de Rio de Janeiro à se déclarer en faillite, en juin 2016 ( photographie 6). La « *situation calamiteuse* » demeure depuis lors et elle se prolonge avec la pandémie de Covid-19. Par rapport à la mobilité urbaine, la réduction du nombre de déplacements a eu un impact direct sur les entreprises de transport qui connaissent d'énormes difficultés financières du fait qu'à Rio de Janeiro le financement des transports en commun est basé sur le profit perçu sur les tarifs payés par les usagers. De même, il est important de souligner qu'au Brésil, l'étalement urbain engendré par la popularisation de la voiture, a contribué à étendre de plus en plus les régions métropolitaines, où la distance entre le lieu de résidence et les activités quotidiennes s'est par là-même allongée. Près de la moitié des trajets en transports en commun à Rio de Janeiro dure deux heures ou plus (PDTU, 2013). Pour de nombreuses personnes, c'est le seul moment de la journée où elles sont en contact avec l'espace public. C'est pourquoi la dynamique actuelle de la géographie urbaine fonctionnelle fait que de nombreux citoyens connaissent mieux les espaces de mobilité que leur propre quartier de résidence (Soares, 2008). Dans ce contexte, le sujet d'étude de cette thèse s'avère intéressant car il vise à analyser précisément la perception de la sécurité lors des déplacements quotidiens, qui à Rio de Janeiro, représentent une grande partie du temps de vie de ses habitants.

## Conclusion chapitre 1

Bien qu'ayant connu un développement urbain similaire à celui d'autres métropoles d'Amérique latine, Rio de Janeiro présente toutefois des spécificités historiques et géographiques qui la rendent unique à plusieurs égards. L'un des aspects les plus marquants de cette ville sont les favelas qui y sont disséminées partout et situées sur les collines, et qui, en plus de modifier le paysage, modifient aussi la dynamique de la ville. Le crime organisé exerce en effet un fort contrôle territorial sur les favelas et finit par influencer la géographie des événements violents. Les fusillades qui éclatent et les homicides commis dans les zones urbaines densément occupées sont fréquents à Rio de Janeiro et ont tendance à affecter la vie quotidienne de ceux qui doivent se déplacer. Dans le même temps, l'étalement urbain et la concentration des postes de travail dans la capitale (principalement dans les zones sud et centrale) obligent la masse ouvrière à se déplacer sur des distances de plus en plus grandes.

Les villes de la Baixada Fluminense sont de véritables réservoirs de main-d'œuvre pour Rio de Janeiro et fonctionnent presque comme des villes dortoirs, puisque la majorité de leur population doit quitter quotidiennement ces villes pour se rendre sur son lieu de travail. La situation à l'est de Rio de Janeiro est meilleure puisque la ville de Niterói se caractérise par son fort indice de développement humain et que ses habitants sont plus aisés que ceux du reste de la métropole. Cependant, de même que dans plusieurs autres villes brésiliennes, à côté des zones aisées se trouvent des poches de pauvreté qui servent de main-d'œuvre bon marché pour la région. Tel est le cas de São Gonçalo, ville très peuplée qui sert de réservoir de main-d'œuvre pour Rio de Janeiro et Niterói. Enfin, la ville de Rio de Janeiro a été présentée à partir de son découpage traditionnel dans lequel la zone sud est celle traditionnellement touristique et aisée ; celle nord est celle où vivent plutôt les classes moyenne inférieures et la zone ouest correspond à l'axe de développement le plus récent de la ville.

## CHAPITRE 2 – Cadre théorique : comment le couple insécurité et mobilité est devenu un objet d'étude

Dans ce chapitre, nous présenterons une synthèse de l'état actuel de la recherche en lien avec le sentiment d'insécurité en milieu urbain. Le cadre théorique reposera sur le point de vue des principaux auteurs qui travaillent sur le thème et les résultats des études précédentes menées dans différents contextes de mobilité. L'idée est de montrer l'importance et le caractère interdisciplinaire de cette problématique. Ensuite nous présentons les différentes approches méthodologiques existantes et les formes de mesures les plus courantes. Nous espérons ainsi repérer les lacunes dans la littérature concernant le sentiment d'insécurité éprouvé durant les déplacements quotidiens au sein des villes brésiliennes, ainsi que justifier la pertinence et l'applicabilité de cette recherche.

### 2.1. Un vaste sujet d'intérêt pour toutes les sciences sociales

La question sécuritaire dans toute sa complexité constitue un sujet d'un grand intérêt pour l'ensemble des sciences sociales. Dès les premiers essais philosophiques, l'homme apeuré et la violence ont toujours interpellé les penseurs qui, à partir de différentes approches, ont fait l'effort de comprendre ce phénomène constamment présent dans l'histoire de l'humanité (Body-Gendrot, 2008). En géographie, l'étude de l'insécurité personnelle a vu le jour dans les années 1960, époque où la géographie humaine, en particulier dans les pays anglophones, s'est tournée vers le behaviorisme et les problèmes liés à la perception<sup>15</sup>. Le travail le plus emblématique portant sur ce sujet est celui réalisé par le géographe sino-américain Yu Fu Tuan, en 1979, dans le livre *Landscapes of fear*. Dans cet ouvrage, il examine en profondeur les diverses manifestations et causes de la peur chez les individus et au sein des sociétés, et leur rapport avec le paysage. Ce livre est paru juste après son grand succès *Topophilia : une étude de la perception, des attitudes et des valeurs environnementales*, publié en 1974 (Tuan, 1990). Malheureusement, dans ces deux ouvrages, l'espace urbain est peu évoqué. Par ailleurs, il est important de souligner, que dans le domaine de la géographie, l'étude spécifique

---

<sup>15</sup> Pour plus d'informations regarder Claval, P. (1974) La géographie et la perception de l'espace. *Espace géographique*, 3(3), 179–187. Et Bailly, A. S. (1981) La géographie de la perception dans le monde francophone : une perspective historique. *Geographica Helvetica*, (1), 14–21.

de la violence interpersonnelle quotidienne a été négligée par rapport aux études sur les guerres et autres formes organisées de violence de masse (Tyner, 2011).

En urbanisme les premières recherches ayant pris en compte la perception des citoyens furent celles réalisés par Kevin Lynch qui, en s'appuyant sur des études d'anthropologie et de psychologie, propose une méthode d'analyse urbaine reposant sur la notion d'image mentale de l'espace. Dans son livre « *Image de la Cité* », à partir des analyses introspectives des déplacements réalisés en voiture dans les villes de New York, d'Hardford, de Boston et de Philadelphie, Kevin Lynch présente la première recherche systématique menée sur les images reçues par l'être humain en mouvement et leur influence sur la compréhension de la structure urbaine (Lynch, 1998). À partir de ces recherches, d'autres importants travaux portant sur la dimension sensible de l'urbanisme ont été menés, tels que *Liveable Street* publié par Appleyard en 1981 et l'ouvrage *Cartes Mentales* écrit par Peter Gould et Rodney R. White en 1986 (Gould & White, 1986). Néanmoins, bien que la dimension sensorielle en soit venue à être prise en compte en urbanisme, à partir des années 1970, le sentiment d'insécurité personnelle demeure tout de même peu exploité dans ce domaine. Il y est souvent possible d'observer une séparation assez marquée entre les spécialistes de la question sécuritaire et ceux en aménagement, bien qu'il soit plus ou moins établi que les préoccupations sécuritaires suivent le phénomène urbain tout au long de son histoire (Souza, 2008; Gould et White, 1986). Le fait est que cette fameuse association entre ville et insécurité personnelle est demeurée longtemps presque exclusivement présente dans le débat public et politique, en étant documentée surtout par la presse (Roché, 2003).

### **2.1.1 – L'approche situationnelle : la criminalité liée à l'espace**

Les réflexions qui mettent en relation l'insécurité et l'aménagement des villes sont souvent attribuées à Jane Jacobs, urbaniste autodidacte, et dont les théories appelaient à la défense de la vie de quartier menacée par l'urbanisme moderne et fonctionnel des années 1960. Dans son fameux ouvrage *La mort et la vie des grandes villes américaines* (2012) elle affirme que le maintien de la sécurité urbaine est une fonction fondamentale qui dépend de l'organisation de la ville et de la structuration des rues et des trottoirs de la ville. Parmi les principes d'un urbanisme communautaire, elle considérait que la marche était le déplacement le plus important, puisqu'en marchant les passants peuvent participer à l'amélioration de la sécurité en ville en gardant leurs « *yeux sur la rue* ». Selon sa théorie, la circulation piétonne tout au long de la journée complétée par une vie sociale dense au sein d'un espace public peut

prévenir la survenance de délits et participe au sentiment de sécurité au sein de l'espace urbain.

Ensuite, dans la tradition des études de sociologie de la criminalité urbaine anglophone, l'architecte américain Oscar Newman a bouleversé le domaine de l'urbanisme au début des années 1970 avec la théorie de l'espace défendable, qui a fait polémique, et qui propose de prévenir la délinquance et l'insécurité à partir du contexte architectural et spatial (Souza, 2005). Dans la même veine, la théorie de la vitre brisée a été publiée dans « *The Atlantic Monthly* » en 1982 par les criminologues James Q. Wilson et Georges Kelling (Wilson et Kelling, 1982). Dans cet essai, l'interprétation classique du sentiment d'insécurité a été prise à rebours, considérée comme résultant de la délinquance pour proposer une boucle de rétroaction de la peur sur la cause du crime à travers les incivilités. Cette théorie est devenue très fameuse parce qu'elle a été appliquée dans la ville de New York entre les années 1994-2001. A cette époque les niveaux de criminalité y étaient très forts et la politique de « tolérance zéro » a donné des bons résultats<sup>16</sup>.

Une autre approche est adoptée en Amérique du Nord et est censée réduire le sentiment d'insécurité : la « *prévention situationnelle* ». Cela consiste à modifier les aménagements des espaces afin de dissuader les agresseurs de passer à l'acte. Connue en anglais sous l'expression « *Crime Prevention through Environmental Design* », cette théorie est en lien avec les travaux de l'École de sociologie de Chicago qui mettent fréquemment en avant le contexte environnemental en réponse au crime commis dans l'espace public (Atkins, et al. 1991). C'est aussi à partir de ces travaux qu'apparaissent dans plusieurs villes, des audits de sécurité pour améliorer la sécurité d'un point de vue spatial (Law, 1999). En revanche la *prévention situationnelle* est contestée et considérée comme radicale par certains urbanistes car elle peut être utilisée pour justifier la mise en œuvre des dispositifs spatiaux à caractère hygiéniste et discriminatoire (Souza, 2008).

---

<sup>16</sup> Malgré résultats positifs de la politique de « tolérance zéro » puisque le taux de criminalité a baissé dans la ville de New York, il existe plusieurs critiques qui la qualifient d'injuste, punitiviste et violente. De plus il existe de discussions autour des résultats positifs de cette politique à New York, car d'autres facteurs ont sûrement joué un rôle important pour la diminution des niveaux de violence pendant la même période, comme les améliorations économiques par exemple. (Plus d'informations sur Wacquant, L. (1999) *Les Prisons de la misère*. Raisons d'agir, Paris.)

Dans le domaine scientifique l'analyse de la dimension environnementale de l'insécurité s'est fortement développée avec les outils d'analyse spatiale (Olvera et al., 2018). A ce propos, il convient de mentionner les contributions des géographes qui, grâce à leur maîtrise des méthodes d'analyse spatiale et des outils, tels que le système d'information géographique (SIG). Ils développent des travaux importants sur la sécurité et la délinquance dans le domaine des transports et des espaces publics, comme c'est le cas de la thèse de doctorat de Claire Cuntly (2004) portant sur les délinquances dans le réseau de transport de la RATP, et des travaux réalisés par Ceccato et Paz (2017) sur la dynamique spatio-temporelle des délits et crimes sexuels perpétrés contre les femmes sur les lignes de métro de São Paulo.

### **2.1.2 – Vivre l'insécurité dans les transports : l'apport du courant féministe**

Le déploiement du courant féministe à la fin des années 1980 participe à appréhender des sujets sous d'autres angles. Et le sujet de l'insécurité personnelle en milieu urbain a commencé à être davantage pris en compte par les différentes disciplines des sciences humaines et sociales. Dans le domaine des transports, la dimension « *genre* » a pendant longtemps été ignorée, que ce soit dans le cadre de la planification ou de la recherche. Grâce aux progrès des études féministes et à l'augmentation de la présence des femmes dans les espaces publics, les recherches concernant les transports ont commencé à s'intéresser tout d'abord aux pratiques de mobilité des femmes et, un peu plus tard, aux différences entre les pratiques de mobilité des hommes et celles des femmes, ce en particulier dans les pays développés ( Lynch et Atkins, 1998) <sup>17</sup>.

Ensuite, les restrictions des déplacements féminins causés par la peur du harcèlement sexuel ont commencé à être mises en évidence à lumière de la théorie féministe radicale qui considérait le viol comme un mécanisme central d'oppression et utilisait une approche méthodologique fondée sur l'expérience des femmes. Puis, le débat s'est élargi en adoptant d'autres approches reposant sur les théories marxistes qui questionnent la présence des femmes dans les espaces publics versus les espaces privés, ainsi que les incivilités et harcèlements quotidiens subis par les femmes dans les espaces publics (Law, 1999). Les recherches ont révélé une conscience omniprésente de la vulnérabilité des femmes aux agressions sexuelles et un éventail de stratégies d'autoprotection et de contraintes

---

<sup>17</sup> Selon Law (1999), les premiers travaux réalisés dans ce domaine qui ont pris en considération le genre dans la mobilité ont porté exclusivement sur les problèmes liés aux besoins des femmes en matière de voyages et sur la définition explicite ou implicite du thème « les femmes et les transports ». Au fil du temps, la recherche féministe est passée d'un intérêt pour la mise en valeur de l'expérience des femmes à un souci de comprendre le genre en tant que catégorie relationnelle ayant un impact sur les hommes et les femmes.

comportementales telles que voyager sous bonne escorte et éviter certains endroits à certains moments. En géographie, l'on doit à Gil Valentine, 1989; Rachel Pain, 1997; Hille Koskela, 1999 ; Jacqueline Coutras, 1996; Stéphanie Condon *et al.*, 2005, Di Méo, 2012, des avancées remarquables concernant cette thématique.

En dehors du champ académique, ce volet de la recherche est étroitement lié à l'agenda anti-viol du mouvement des femmes, tel qu'il s'est exprimé dans les marches « *Take Back the Night* »<sup>18</sup> ayant eu lieu dans les années 1970. Plus récemment, l'actuelle vague du mouvement féministe a remis en lumière cette problématique et les débats autour de la sécurité et de la présence des femmes dans les espaces publics ont bénéficié d'une très forte notoriété dans les champs académique, médiatique, politique et social. Des organisations de différents niveaux, comme les Nations Unies, se sont mises à travailler sur ce problème en développant des politiques et des programmes tels que « *Des villes sûres et des espaces publics sûrs* » mis en œuvre par l'*ONU Femmes* depuis 2010 (UN Women, 2017). Dans le contexte académique et médiatique, les débats menés autour de la présence des femmes dans les espaces publics, de leur mobilité quotidienne, du harcèlement sexuel dans la rue et les transports, ainsi que de leurs peurs en milieu urbain sont devenus des sujets suscitant un « fort intérêt », après avoir été tenus pendant des siècles sous silence. Aux États-Unis, par exemple, ce n'est qu'à partir du début des années 2000 que la plus grande conférence sur le transport organisée par le « *Transportation Research Board* » a commencé à aborder les problèmes de mobilité des femmes (TRB, 2006).

### **2.1.3- Le changement de paradigme dans les études sur la mobilité**

La prise de conscience environnementale dans les années 1970 a eu un impact considérable sur le développement de travaux portant sur l'insécurité et les mobilités. En effet, si l'on prend l'entrée « mobilité » sous l'angle de la durabilité, cela signifie également que ces moyens de déplacements peuvent se faire dans des espaces publics sûrs (fluidité dans les déplacements, multi-modalités, etc.). Pour cela, pour inciter au report modal qui favorise les modes de transports collectifs et actifs, il convient avant toute chose de connaître et de comprendre les comportements des usagers. Ce qui a mené au « *travel behavior* », un champ

---

<sup>18</sup> Le mouvement « *Take back the night* » : Dans les années 70, le problème de la violence contre les femmes est devenu un sujet de conversation publique lorsqu'un certain nombre d'incidents ont attiré l'attention des médias. Des marches visant à réclamer davantage de sécurité pour les femmes dans les espaces publics ont eu lieu à plusieurs endroits du monde et surtout dans les pays développés, comme les États-Unis, la Belgique, l'Italie et le Canada (source : <https://takebackthenight.org/history/> consulté le 13 septembre 2011]



d'étude très important du domaine des transports. Bien que le modèle de comportements et de choix rationnels classique ait longtemps été une référence dans l'élaboration des politiques publiques dans les années 1990 (voiture individuelle, périurbanisation), on constate qu'aujourd'hui, le postulat d'un acteur individuel qui fonde ses pratiques de déplacements quotidiennes dans une optique de réduire le temps et le coût des déplacements n'est plus absolu (Kaufmann, 1998). Plusieurs travaux ont déjà identifié d'autres logiques d'action qui font évoluer les pratiques quotidiennes de mobilité, parmi lesquelles nous retrouvons le sentiment d'insécurité vis-à-vis du crime et qui peut actuellement être observé dans quelques modèles utilisés.

Cette approche plus qualitative de la mobilité à partir de la vision des usagers s'est établie, à partir des années 1990, dans le milieu académique (Kaufmann, 1998). Dans les pays développés on voit donc apparaître des rapports et des études commandés par les sociétés de transport collectif et les autorités locales. Aux États-Unis, au Canada, en Angleterre, Nouvelle Zélande et dans les pays d'Europe du Nord, tels qu'en Suède et Norvège, les départements du transport et les spécialistes publient un certain nombre de rapports portant sur l'insécurité personnelle dans les transports en commun depuis la fin des années 1980 (Noble, 2015a). Cependant, Atkins établit que la façon dont l'on est sensibilisé à ce sujet et on l'évoque, parmi les différentes autorités locales et les opérateurs, diverge beaucoup (Atkins, 1990).

Au Brésil, malgré les mesures de sécurité mises en œuvre au niveau pratique, telles que les wagons exclusivement réservés aux femmes sur certaines lignes de métro, il n'est, pour le moment, toujours pas possible d'identifier des études commandées ou réalisées par les agences de transports ou d'urbanisme sur le sentiment d'insécurité lors des déplacements. Il est également rare de trouver des études qui évaluent l'efficacité des mesures de sécurité mises en place depuis des années (Tillous, 2017). Ainsi, les informations disponibles sur ce sujet peuvent être recueillies de manière très ponctuelle dans les enquêtes portant sur la qualité de vie, celle du service en transport, la mobilité urbaine ou la victimation. Mais, souvent, la façon dont l'échantillonnage est réalisé ne permet pas une analyse fine et stratifiée par caractéristiques individuelles (Ceccato, 2017a).

#### **2.1.4 - Le sentiment d'insécurité dans le champ de recherche sur la mobilité quotidienne**

Par rapport aux travaux académiques plus récents, l'on observe une faible quantité d'articles publiés sur ce sujet, en particulier dans le domaine des transports. La plupart des articles trouvés sur l'insécurité personnelle dans la mobilité quotidienne ont été publiés dans le champ de la criminologie, la sociologie et la santé publique (Noble, 2015a). Pour cette dernière, le sujet d'intérêt le plus récurrent concerne l'usage des modes de transports actifs, comme la marche à pied et le vélo. Mais de façon générale, les modes de transports les plus étudiés dans cette thématique sont les transports en commun, comme le bus et le métro. L'on observe pourtant un manque d'études portant sur l'insécurité personnelle des usagers de la voiture, sûrement parce que ce mode de transport est souvent considéré comme plus sûr que les autres du fait qu'il est privé et que son usager est enfermé (Ferrell et Mathur, 2012).

Quant aux sous-groupes de la population les plus étudiés, on observe souvent que la mobilité des femmes, des enfants, des personnes âgées, ainsi que d'autres groupes classés comme « vulnérables » sont mise en évidence. A partir d'une vaste revue bibliographique sur l'insécurité dans les transports publics, Noble (2015a) a identifié que la plupart de ces études sont des articles publiés dans des revues scientifiques anglo-saxonnes. En France, les travaux académiques portant sur ce sujet sont rares, mais l'on observe depuis peu qu'ils se développent grâce aux nouveaux débats qui émergent sur la mobilité des femmes (Jubainville et Vanier, 2017; Tillous, 2009).

Au Brésil, les travaux académiques menés sur le sentiment d'insécurité dans le cadre de la mobilité quotidienne sont encore moins nombreux. Les informations sur le sentiment de peur ressenti lors des déplacements quotidiens ont fait l'objet d'études dans certains articles tels que celui de Paes-Machado et Levenstein, de 2002, portant sur l'impact des crimes violents sur les conditions de travail des chauffeurs de bus et d'autres professionnels du secteur des transports en commun à Salvador, au Nordeste du Brésil. Sousa, 2005, a réalisé une étude pour le compte de l'entreprise d'autoroutes « Univas » dans laquelle, à partir d'une revue bibliographique, il propose des mesures afin d'améliorer la sécurité personnelle dans les transports en commun. Le mémoire de master de Silva, 2017, se penche sur la manière dont la perception de la violence et la réelle victimation ont un impact sur le choix du mode de transport des étudiants de l'université de São Paulo. Mais, en dehors de ces travaux et de quelques autres qui ont cherché à comprendre surtout les incidents criminels survenus dans

les transports en commun, la production bibliographique portant sur le sujet de l'insécurité personnelle dans la mobilité quotidienne est très peu développée sur le terrain brésilien. Ainsi dans la partie suivante, seront présentés quelques informations disponibles sur ce type de violence au Brésil, sachant que la délimitation des espaces de transport s'avère difficile car ils se confondent souvent avec l'espace public. D'autre part, dans les statistiques officielles des agences de sécurité, il est possible d'obtenir des informations sur certains types de délits qui, en raison de leurs caractéristiques, ont tendance à avoir un impact sur le sentiment d'insécurité lors des déplacements. Ensuite, nous présenterons certains d'entre eux dans le contexte de Rio de Janeiro.

## **2.2. Les caractéristiques de la violence urbaine à Rio de Janeiro**

La violence urbaine telle qu'elle apparaît actuellement au Brésil est un phénomène complexe qui s'est accentué depuis la période de la re-démocratisation (Caldeira, 2000). Les homicides des années 1960 étaient principalement des crimes passionnels, mais avec le temps, ils sont devenus une activité organisée dans les conflits entre gangs et les activités clandestines (Borges, 2013). La même tendance peut être observée dans les crimes contre les biens dans la ville de Rio de Janeiro car ils sont devenus plus violents à partir des années 1970. Jusque-là, les vols non violents étaient le plus répandus dans la ville, mais depuis lors, cette tendance s'est inversée.

Mais le sentiment d'insécurité n'est pas uniquement dû aux meurtres, mais aussi à l'exposition aux agressions, aux extorsions, aux vols et à d'autres formes de crimes moins graves (Musumeci, 2002 apud Borges, 2012). Certains chercheurs soutiennent même que le sentiment d'insécurité est davantage lié aux petits crimes et incivilités qu'aux taux de meurtres (Roché, 2003). Le problème est qu'il s'avère difficile, voire presque impossible, de trouver des données générales concernant l'ensemble des délits commis dans une ville. Quelques solutions ont été proposées au fil des années, mais les taux de sous-déclarations concernant certains types de criminalités persistent. Divers éléments peuvent avoir une incidence sur les données institutionnelles, comme des changements juridiques, politiques, des modifications dans la gestion du registre, les intérêts institutionnels en compte ou la gravité de l'occurrence (FBSP, 2017). À l'heure actuelle, l'une des mesures les plus fiables pour évaluer les taux de violences sont les statistiques des causes de décès émanant du domaine de la santé publique, désormais internationalement reconnues comme constituant la meilleure façon de comptabiliser les morts causées par la violence (Zauberman *et al.*, 2013). Cependant, cela

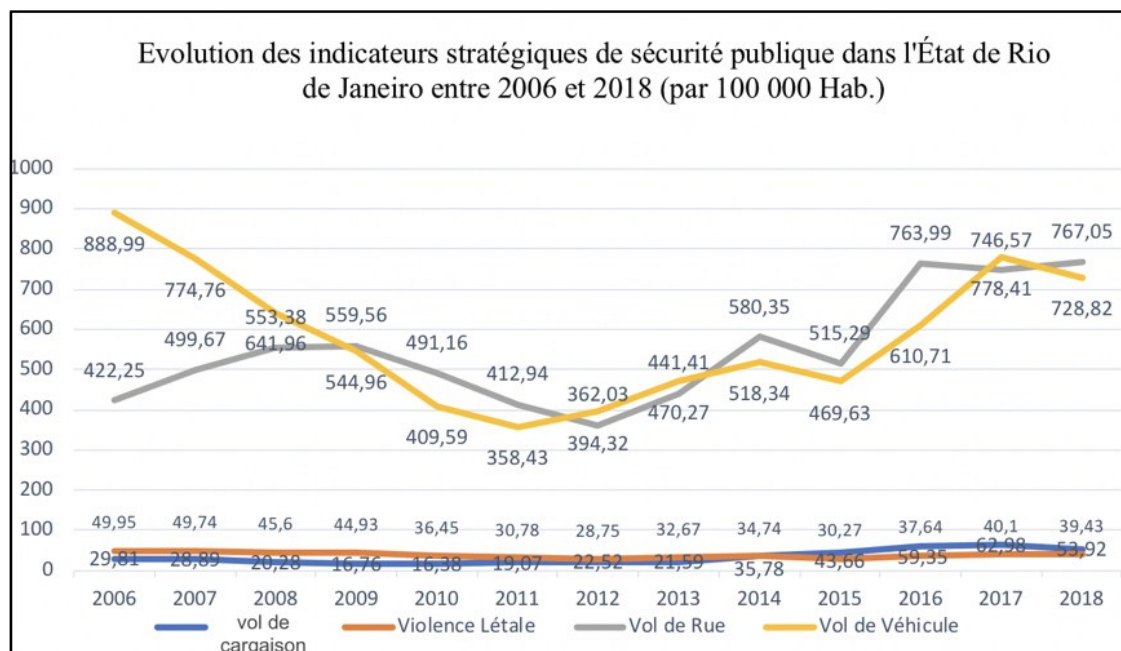
reste un indicateur « de niche » qui mesure uniquement les délits mortels. En dehors de cela, il existe encore une grande variété de crimes redoutés par la population.

Dans l'État de Rio de Janeiro, depuis 2009, les autorités de sécurité publique ont défini quatre indicateurs stratégiques qui « *ont plus d'impact sur le sentiment d'insécurité de la population* » (graphique 1). Ils servent à orienter le programme d'objectifs et de suivi des résultats des autorités locales (ISP/RJ, 2019). Les infractions constituant la liste des indicateurs stratégiques peuvent changer en raison des politiques de sécurité publique, au gré des changements politiques de l'État ou même en fonction de l'atteinte de résultats tout à fait satisfaisants pour les indicateurs proposés. En 2020, les quatre indicateurs stratégiques étaient : la « *violence létale* », qui correspond à la somme du nombre de victimes d'homicides volontaires, de lésions corporelles suivies de mort, de vols suivis de la mort et des autos de résistance<sup>19</sup> ; le deuxième, qui renvoie aux « *vols de rue* », c'est-à-dire à la somme des vols de rue, des vols dans les transports en commun et des vols de téléphones portables ; le troisième indicateur est la somme des « *vols de véhicules* » ; quant au quatrième indicateur, il a été inclus plus récemment en raison de l'augmentation des « *vols de cargaison* » à Rio de Janeiro en 2019 ( graphique 1).

---

<sup>19</sup> Les « autos de résistance » font référence aux homicides commis par les agents de l'État, homicides ayant fait suite à une légitime défense ou à la prise de défense de tiers. Bien qu'il n'existe pas de loi spécifique les définissant, la déclaration de résistance est basée sur l'article 292 du code pénal, qui dispose que : « *S'il existe, même de la part de tiers, une résistance à une arrestation par l'acte ou déterminée par l'autorité compétente, l'exécuteur direct et les personnes qui l'assistent peuvent utiliser les moyens nécessaires pour se défendre ou vaincre la résistance, et tout doit être auto souscrit par deux témoins.* » Toutefois, l'article ne prévoit pas d'investigations sur les excès commis par les agents de l'État, ce qui arrive très fréquemment à Rio et donne lieu à une forte controverse dans le débat public (Misse *et al.*, 2015).

**Graphique 1 : Évolution des indicateurs stratégiques de sécurité à Rio de Janeiro entre 2006 et 2018**



Source : Isp 2019

Comme le montre le graphique 1, depuis 2015, le taux de criminalité de Rio de Janeiro est en hausse. La sécurité publique à Rio a beaucoup diminué depuis 2011, avec des périodes d'amélioration comme en 2012 et 2015 en raison d'actions spécifiques menées par le gouvernement. Le programme de pacification des *favelas* a produit des résultats positifs lors de sa première phase de mise en œuvre entre 2007 et 2011, mais pour des raisons politiques et économiques, il n'a pas pu être maintenu dans la durée. L'augmentation continue du nombre de vols depuis 2011 est symptomatique de cette crise. Elle a un impact direct sur la perception qu'a la population de la sécurité. En outre, les grandes fluctuations des indicateurs de vols de véhicules et dans les rues contribuent à la persistance du sentiment d'insécurité car ce sont les types de crimes qui touchent le plus grand nombre de personnes (ISP/RJ, 2019).

Par rapport aux atteintes contre le patrimoine, il est important de noter que les indicateurs stratégiques de vols de véhicules et de vols dans les rues ne comprennent pas les vols simples, c'est-à-dire les vols sans menace ni violence directe. Si nous y ajoutons les enregistrements de vol simples, l'on constate que les taux des vols en sont presque potentiellement venus à doubler en l'espace de quelques années, ce sans prendre en compte les forts taux de sous-notification de ce type de crime, qui est très élevé. Les spécialistes estiment que le taux de sous-déclaration des vols de véhicules et de cargaisons est moins fort que celui d'autres types de vols en raison de la grande valeur du bien concerné, et de la responsabilité civile rattachée

au propriétaire/transporteur légal du véhicule et des assurances (Borges, 2013). Par conséquent, ces modes de vols donnent lieu à un taux de déclaration plus élevé que les vols dans la rue, ce qui ne veut pas dire autant qu'ils sont vraiment plus fréquents.

Selon Costa et Lima (2018), comme il est impossible de déterminer la part du hasard dans les profils spatiaux et démographiques des victimes de vols, cela augmente le sentiment d'insécurité dans les villes brésiliennes, surtout quand il s'agit de vols avec homicide. Contrairement à d'autres types de morts violentes, le meurtre faisant suite à un vol ne se concentre pas sur un groupe spécifique de la population. De plus, au niveau international, le Brésil se classe au troisième rang en ce qui concerne les taux de vols qualifiés les plus élevés d'Amérique latine, soit 572,7 pour 100 000 habitants (PNUD, 2013). Ces vols sont souvent perpétrés à l'aide d'armes à feu qui, malgré le statut de désarmement adopté entre 2003-2018, continuent à circuler facilement dans le pays et dont le nombre a même eu tendance à fortement augmenter après l'élection du président Jair Bolsonaro<sup>20</sup>, en 2019. En 2015, sur le nombre total des décès enregistrés au Brésil, on estime que 4% font suite à des vols qualifiés suivis d'assassinats.

Dans l'État de Rio de Janeiro, 237 personnes ont été assassinées par des voleurs en 2017 (FBSP, 2018). Ce taux ne figure certes pas parmi les plus élevés du pays, surtout par rapport aux États du Nord-Est, mais il est en augmentation. Entre 2014 et 2017, le taux de vols avec homicides a augmenté de 53% (FBSP, 2018). De plus, très souvent, les répercussions médiatiques de ce type de crime créent la panique sociale et contribuent à faire pression sur les gouvernements et la police (Costa et Lima, 2018).

Lors de déplacements, les modalités de vol sont variées. Ils peuvent avoir le format d'un simple pickpocket dans les transports en commun surchargés, ou ils peuvent se traduire par des enlèvements de courte durée (séquestres éclairs) où les victimes sont retenues en otage à l'intérieur de leur propre véhicule pour que les voleurs puissent effectuer des achats avec leur carte de crédit. Une autre modalité de vol très courant au Brésil sont les « *arrastões* » qui sont un type de vol que l'on pourrait traduire en français littéral par « *chalutier* ». Ce nom est devenu connu dans le langage courant au Brésil pour désigner les vols dans les espaces publics où de nombreuses personnes sont concentrées. Les premiers cas de « *arrastões* » qui s'est fait connaître partout au Brésil s'est produit sur les plages de Rio de Janeiro, au début des

---

<sup>20</sup> L'une des principales promesses de campagne du président élu Jair Bolsonaro était de faciliter le port d'armes à feu à des citoyens sans casier judiciaire.

années 1990 lors de l'été des bandes de jeunes, couraient à travers des baigneurs effectuant des vols qui semaient la panique dans la foule. Plus tard, cette même expression a été attribuée à des vols contre des groupes de personnes aux arrêts de bus, à l'intérieur des autobus ou sur les autoroutes. Dans ce cas, les vols se produisent lorsque les voitures sont bloquées dans la circulation, soit à cause d'embouteillages, soit à cause d'un blocage délibéré, comme les « faux contrôles ». En bref, les « *arrastões* » sont des vols violents qui visent un groupe de personnes, que ce soit à l'extérieur ou à l'intérieur des véhicules. L'une de ses conséquences est de provoquer la panique des victimes et cela peut être à l'origine des émeutes et des accidents lors tentative d'évasion. Sa vulgarisation à Rio de Janeiro a eu lieu en même temps que des vols violents ont commencé à émerger dans la ville.

Concernant les violences faites aux femmes dans les espaces de transport, ces dernières années, les efforts des groupes féministes pour donner de la visibilité et encourager le signalement des victimes, que ce soit de manière formelle ou informelle (comme le signalement de mouvements se limitant aux réseaux sociaux), ont amélioré la qualité des enregistrements. Au Brésil, par exemple, 2018 a été l'année marquée par le plus grand nombre de plaintes pour viols. Les experts estiment que cette augmentation est davantage liée à la plus grande volonté des victimes de signaler, qu'à une augmentation réelle du nombre de cas (FBSP, 2018). Lors de l'année précédente, le Brésil était le septième pays au monde où les femmes étaient les plus tuées en raison de leur sexe (FBSP, 2017). Douze femmes y sont assassinées tous les jours et bien que la plupart de ces crimes soient commis dans l'espace domestique, les débordements de la culture machiste sont aussi faciles à observer dans les espaces publics.

Une enquête menée par l'institut Patrícia Galvão et Locomotiva en 2019 a établi que 97% des femmes âgées de plus de 18 ans ont déjà été victimes de harcèlement dans les transports publics et privés au Brésil. Les chercheurs ont montré aux personnes interrogées une liste des principales plaintes pour harcèlement. Et presque toutes les femmes ont répondu qu'elles avaient vécu au moins l'une de ces situations, comme les regards insistants ou des appels indésirables dans les transports publics, dans les vtc ou en taxi. De plus, 46% d'entre elles ne se sentent pas à l'aise lorsqu'elles se déplacent (Patrícia Galvão et Locomotiva, 2019). Ainsi, ce qui peut être observé à partir de la revue de la littérature et des recherches déjà produites sur le sujet, est que même si le nombre de plaintes est faible et que très souvent la victime ne reconnaît pas l'expérience vécue comme une forme de violence, cet aspect structurant des

relations sociales a cependant un impact direct sur le sentiment d'insécurité des femmes dans les espaces publics. Dans la partie suivante, nous présenterons plus en détail les aspects qui peuvent contribuer à l'augmentation de l'insécurité, telles que la « culture machiste » très présente sur le territoire d'observation.

### **2.3- Les causes de la peur du crime dans les transports : constats actuels**

Comme nous l'avons vu dans le point précédent, la sécurité des personnes lors de leurs déplacements quotidiens est un sujet peu traité dans certains pays, y compris dans ceux où le niveau de violence urbaine est très élevé. Dans une revue bibliographique réalisée sur ce sujet dans les années 1990, Atkins a relevé avec surprise le manque d'attention des planificateurs des transports en ce qui concerne la sécurité personnelle en Angleterre, où la violence était un sujet très largement évoqué dans les médias, ainsi que le travail quotidien des opérateurs, employés et syndicats. En outre, il a constaté que le degré d'intérêt que les responsables prêtaient à ce sujet était étroitement lié aux mécanismes et aux structures institutionnels permettant de soulever ces questions, tels que les associations féministes et les procédures bien développées de participation populaire aux plans et projets urbains (Atkins, 1990).

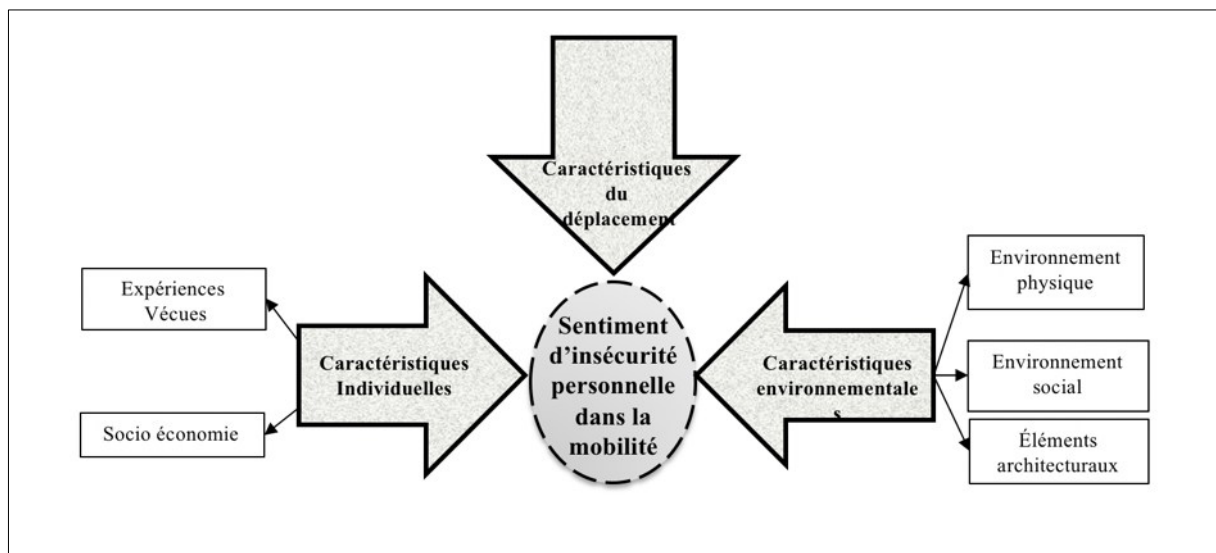
D'après Ingalls *et al.* (1994), la majorité des travaux menés sur le lien entre la criminalité, la sécurité personnelle et les transports, portent sur des questions comme la peur du crime en tant que moyen de dissuasion d'utiliser des transports en commun ; la sécurité du conducteur et du personnel de l'entreprise ; le *design* de la station pour la prévention du crime ; les actions législatives visant à résoudre ce problème et les questions liées au maintien de l'ordre par la police et le personnel. La revue bibliographique réalisée par Noble (2015a) a identifié trois principales sources d'information sur le sujet de l'insécurité personnelle dans les transports en commun : les enquêtes de victimation, des rapports et des études commandés par les sociétés de transport ou les ministères *ad hoc* et les travaux universitaires. Il a aussi identifié trois catégories de facteurs induisant le phénomène de l'insécurité personnelle dans les transports en commun. L'un est de nature sociale et renvoie à l'isolement de certaines catégories d'utilisateurs, la seconde est liée aux modalités de fonctionnement des transports en commun, et la dernière concerne le cloisonnement et ses différents effets selon la quantité d'utilisateurs présents au même moment dans le moyen de transport. Il a conclu ce même travail de recherche en identifiant parmi les étudiants de l'université Paris 13, différents profils d'utilisateurs des transports en commun selon leurs spécificités individuelles en matière de



perception du risque de victimation. Il a rencontré deux profils d'utilisateurs partagés entre les sécurisés et les inquiets, eux-mêmes subdivisés en trois sous profils, le premier groupe renvoyant, en effet, aux fragiles, aux assurés et aux tranquilles ; et le second, aux vigilants, aux résistants et aux protégés.

Quand l'on prend en compte la bibliographie générale, l'on observe, qu'il existe de nombreux angles d'attaque pour appréhender le sentiment d'insécurité dans les transports. Ce sujet peut être étudié selon plusieurs différentes perspectives et de nombreux facteurs qui peuvent être pris en compte dans chaque contexte. Cependant, il est possible de noter que certaines typologies de facteurs sont fréquemment présentes dans les études (schéma 1).

### Schéma 2 Éléments qui influencent le sentiment d'insécurité lors d'un déménagement



Auteur : Muniz, 2021

#### 2.3.1 – Quand les caractéristiques individuelles impactent l'expérience de mobilités

Tout d'abord, l'on remarque l'importance des facteurs « individuels » qui font référence à deux sous-groupes de facteurs, à savoir aux caractéristiques sociales et aux expériences vécues. Le premier sous-groupe comprend les facteurs socio-économiques, le genre, l'âge, l'appartenance ethnique, les handicaps, entre autres. Le second fait quant à lui référence aux expériences vécues, qui peuvent être les habitudes de déplacement et les expériences de victimation vécues directement ou indirectement à travers certains proches, la famille ou les médias, par exemple.

### **2.3.1.1- Les facteurs démographiques et le sentiment de vulnérabilité**

Par rapport au groupe des facteurs socio-économiques, les personnes jugées davantage susceptibles d'exprimer un sentiment d'insécurité sont les femmes, les personnes âgées, les enfants, les jeunes, les minorités ethniques, les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, les groupes de personnes à faible revenu ou en situation de vulnérabilité sociale, ainsi que celles appartenant à des minorités sexuelles et de genre (Olvera, 2018 ; Delbosc et Currie, 2012 ; Loukaitou-Sideris 2006 ; Ceccato et Newton, 2015). En pratique, ces catégories de population sont très proches de celles des personnes vulnérables désignées par le droit actuel qui les distingue sur la base de faiblesses physiques supposées, et par leur capacité douteuse ou chancelante à consentir (Boehringer & Ferrarese, 2015). En plus de la vulnérabilité physique, il y a aussi la croyance de « l'auto-sécurité » et du sentiment de contrôle que nous avons par rapport à une éventuelle agression. Cette composante comporte deux sous-facteurs, l'un se réfère au pouvoir personnel de la victime et l'autre se réfère au pouvoir de l'agresseur potentiel. Dans les études de genre, la dimension de l'« auto-sécurité » est très souvent associée à la perception masculine, qui est directement en lien avec les normes sociales. Ainsi la vulnérabilité perçue est étroitement liée à la croyance de ne pas être capable de réagir ou de s'enfuir face à une menace. De plus, il y a aussi la perception d'être une cible dite « facile » en raison de la posture de l'individu face à un agresseur. À titre d'exemple, le fait de se déplacer avec des biens de valeur, bien que personne ne le sache, peut faire qu'on se sent plus vulnérable face aux criminels (Borges, 2011). Il en est de même pour les femmes qui, en raison de leur caractéristique physique, peuvent avoir plus peur de subir des violences sexuelles.

La vulnérabilité féminine est sans aucun doute l'un des thèmes les plus explorés et les plus complexes, car elle implique une série de constructions sociales encore en discussion de nos jours. De plus, ce débat nous renvoie à la place réservée aux femmes et aux hommes au sein de la société (les femmes, l'espace privé et les hommes, l'espace public). Il nous renvoie également à un schéma normatif de genre qui conduit les hommes et les femmes à penser que l'expression de la peur est un critère par lequel ils peuvent être jugés. Selon la logique contemporaine, le féminin tend à être considéré comme vulnérable et associé à des stigmates de manque de rationalité, de réponse incohérente et inutile, de passivité et d'attente résignée du péril redouté (Boehringer & Ferrarese, 2015). Ce n'est pas par hasard si les résultats de plusieurs enquêtes montrent que le sentiment de vulnérabilité est plus fort chez les femmes, que ce soit dans le contexte urbain du nord, du sud ou des pays en voie de développement

(Olvera et al., 2018). Outre les constructions sociales de genre autour des « *caractéristiques naturelles* » de la vulnérabilité féminine, les risques de harcèlement et d'agression sexuelle par les hommes sont les principales raisons de ce phénomène (Boehringer & Ferrarese, 2015).

Par rapport à la mobilité, la littérature montre clairement comment la peur du crime restreint les libertés des femmes. Lorenc *et al.* (2013) ont évalué la mobilité des femmes dans les pays en développement et reconnu que la sécurité affectait davantage le public féminin que les autres groupes. Selon Gilow (2015), « *l'égalité entre hommes et femmes en matière de déplacement dans la ville est loin d'être acquise. Un aspect de ce déséquilibre est lié au sentiment d'insécurité qui affecte plus spécifiquement les femmes* ». Hilinski *et al.* (2011) ont mené des enquêtes sur le sentiment d'insécurité des étudiants d'université et estime que le niveau de peur rapporté par les femmes est deux à trois fois supérieur à celui des hommes, en dépit du fait que les indices de victimation des femmes s'avèrent inférieurs pour tous les crimes, à l'exception des viols et des agressions sexuelles.

Une étude portant sur la fréquence des crimes chez les usagers des bus dans la ville de Los Angeles a permis d'observer que le risque de victimation est plus fort chez les femmes, les personnes âgées, les hispaniques, et les personnes à faible revenu. En Irlande, McCarthy *et al.* (2016), ont évalué l'impact des applications mobiles sur l'insécurité personnelle dans les transports en commun et constaté que les femmes ont davantage tendance à les télécharger que les hommes, si le produit est gratuit. Keane (1998) a réalisé une analyse de l'enquête nationale sur les femmes canadiennes et relevé que l'insécurité limite les possibilités de déplacement des femmes, du fait soit qu'elles ont peur de marcher seules dans leurs quartiers, soit qu'elles craignent de garer leur voiture sur certains parkings. En Malaisie, une enquête réalisée sur le sentiment d'insécurité des femmes dans trois villes différentes a permis de constater que les travailleuses qui n'ont pas d'autre option que de prendre un transport en commun pour se déplacer ont tendance à avoir plus peur que les hommes durant la journée et encore un peu plus la nuit. En outre, les auteurs ont observé que le degré de peur augmentait avec l'âge, car les femmes âgées de 40 à 50 ans déclaraient davantage craindre de se déplacer pour se rendre à leur travail que celles de 20 ans (Sham et al., 2013).

À cet égard, les recherches montrent que les personnes âgées ont tendance à davantage éprouver un sentiment d'insécurité parce qu'elles se sentent moins physiquement capables de se protéger, ou de s'éloigner d'un potentiel agresseur, et aussi en raison du degré de gravité des conséquences de l'agression (Warr, 1984, Garofalo, 1979). Il en va de même pour les pauvres

qui ne peuvent pas se permettre de se protéger, ou parce qu'il leur faudrait plus de temps que la moyenne pour se remettre de blessures matérielles ou physiques, l'on peut ainsi s'attendre à ce qu'ils « craignent » le crime plus que d'autres types de personnes (Hale, 1996). Plusieurs études démontrent qu'en général, les personnes ayant un statut socio-économique plus aisé, se sentent plus en sécurité ou, en d'autres termes, ont une perception plus faible du risque de victimation (Skogan & Maxfield, 1981 ; Lee, 1981).

En Ile-de-France, des analyses géo-sociales menées sur le sentiment d'insécurité ont démontré que bien que la vie dans une grande métropole internationale expose les élites à un risque non négligeable de victimation, elles y échappent toutefois. C'est plutôt chez les petites classes moyennes et surtout dans les classes populaires, que le sentiment d'insécurité flambe. Dans les transports en commun, les classes populaires en grande banlieue ont plus peur de se faire agresser que l'ensemble des Franciliens réunis (Zauberman et al., 2013). À l'exception du RER, où leur niveau de peur est similaire à la moyenne, les auteurs de cette étude ont remarqué que les moyens de transport pour lesquels les peurs sont les plus élevées sont le train et le métro. Selon Zauberman et al., (2013), cela s'explique car le recours aux transports en commun s'opère sur des fins de ligne plus mal contrôlées que les stations centrales. A Porto Alegre, au sud du Brésil, il été établi que les personnes les plus aisées et par conséquent, ayant le plus accès à la voiture, ont tendance à se sentir plus en sécurité que celles dotées de faibles revenus (Larrañaga *et al.*, 2016).

En revanche, les résultats portant sur l'impact de la strate sociale sur la peur ne font pas l'unanimité. Bien que, dans la plupart des pays, la peur du crime soit plus forte chez les classes populaires, au Brésil la majorité des travaux soulignent en revanche que ce sont les élites qui éprouvent le plus fortement un sentiment d'insécurité. A Rio de Janeiro, des analyses réalisées en 2004 ont montré que la perception du risque des habitants des quartiers les plus riches était plus élevée, bien qu'ils aient un taux de victimation plus faible que les plus pauvres (Dirk et al., 2004). Toujours au Brésil, des recherches menées dans la région métropolitaine de Belo Horizonte ont révélé que les couches sociales les plus aisées et les plus instruites perçoivent un risque plus fort de victimation par vol que les individus à faible revenu et moins scolarisés (Rodrigues et Peixoto, 2003). En ce sens, les auteurs de cette étude déclarent que le fait que ce soient les élites qui éprouvent un plus grand sentiment d'insécurité peut s'expliquer, en partie, par la plus grande possession de biens de valeur de ce groupe, car lorsqu'ils ont analysé la perception du risque d'agression, le revenu n'était pas présenté comme

une variable représentative, à l'inverse de l'âge. Les plus jeunes ont plus peur de l'agression (Rodrigues et Peixoto, 2003).

De même, Ferraro (1995) estime que les femmes plus jeunes ont tendance à avoir plus peur que les celles plus âgées en raison du pourcentage plus élevé de viols au sein de leur communauté. Selon ce chercheur, ce facteur augmente les réactions de peur face à d'autres formes de crimes. Delbosc et Currie (2012) ont observé à partir d'enquêtes réalisées à Melbourne en Australie que, contrairement à ce que l'on constate dans la littérature, le genre et l'âge n'influent pas directement sur le sentiment d'insécurité lors des déplacements. En revanche, en Ile-de-France Jubainville et Vanier (2017), ont mené des analyses de régression logistique à partir des réponses des femmes qui ont participé à l'enquête Cadre de Vie et Sécurité, entre 2010 et 2013, et ont noté que les femmes âgées de plus de 66 ans adoptent plus de comportements d'évitement spatial et temporel lors qu'elles ont besoin d'utiliser les transports en commun. Concernant le niveau d'éducation, ces auteurs ont constaté que les femmes les moins instruites adoptent des comportements moins protecteurs malgré leur sentiment d'insécurité. Cela est dû au fait qu'elles ont tendance à être des utilisatrices captives des transports en commun (Jubainville et Vanier (2017). La même étude a montré que la victimation antérieure est systématiquement associée à l'évitement basé sur le temps et l'espace, tandis que pour leur part, les habitudes de mobilité, telles que la fréquence d'utilisation et le trajet entre domicile et lieu de travail semblent limiter les stratégies d'évitement. À ce stade, il est intéressant de présenter la deuxième dimension des facteurs individuels qui influencent le sentiment de vulnérabilité, à savoir les expériences vécues.

### **2.3.1.2 - Expériences de victimation vécues directement et indirectement**

Selon plusieurs études, les individus qui ont été victimes d'agressions lors de leurs déplacements, ont tendance à avoir plus peur que ceux qui n'ont jamais subi ce type de crimes. Cette relation devient encore plus forte quand l'évènement a eu lieu récemment (durant les 12 derniers mois) ou lorsque ses conséquences ou son degré de violence ont été graves (Noble, 2015b). Dans ce contexte, il est important d'insister sur les différentes typologies de crimes ou violences qui peuvent susciter la peur selon les différents groupes. Appleyard (2015) a étudié les effets de la criminalité sur les déplacements et a observé que les crimes ont tendance à avoir des effets différenciés selon le mode de transport et le type de crime : les crimes violents, les crimes contre la propriété et les crimes graves dissuadent fortement les gens de choisir des modes de déplacement qui les exposent le plus, comme les

TC, la marche à pied et le vélo. Dans un rapport portant sur la « *marchabilité* », réalisé par la Banque Mondiale pour Montgomery et Roberts (2008), il a été établi que le sentiment d'insécurité découlait des crimes subis, notamment, par les femmes, les enfants et les personnes âgées.

De plus, connaître une personne victime peut augmenter considérablement la perception du risque de victimation (Hale, 1996; Garofalo, 1979; Villarreal & Silva, 2006; Pain, 2001). Il est ainsi important d'insister sur la victimation indirecte qui renvoie à toutes les expériences de victimation rapportées ou observées dans la vie quotidienne (Ferraro et Grange, 1987). Ce type de victimation indirecte peut exister lorsqu'une personne a été témoin d'un acte de violence ou a été informée par d'autres gens, ou par le biais des médias, d'un acte de violence. Il s'avère ainsi important de souligner que la diffusion d'informations sur les atteintes peut se faire de plusieurs manières. Villarreal & Silva, (2006) ont observé que la forte cohésion sociale existant au sein des favelas brésiliennes a le pouvoir de répandre un sentiment d'insécurité en faisant circuler les rumeurs d'épisodes de violence.

À Rio de Janeiro, le plus grand sentiment d'insécurité que l'on trouve au sein des classes les plus riches est associé à un plus grand nombre de victimes connues (Dirk et al, 20004). A Belo Horizonte, il s'avère que le sentiment d'insécurité lié aux zones centrales et aux favelas a plus d'influence lorsqu'il est relayé par les médias que par des registres officiels de violence (Diniz, 2003). La même dissonance a été observée en Suède où les médias locaux ont été à l'origine d'un sentiment d'insécurité chez les personnes âgées interrogées par Stjernborg, (2014). De même, en Italie, cette recherche a révélé que des informations trompeuses diffusées par certains partis politiques et des médias incitent les gens à surestimer le risque de criminalité perçu en raison de l'immigration (Coccia, 2020).

La violence et l'insécurité sont des sujets revêtant un grand intérêt pour le public (Roché, 1993). La présence soutenue de ce type d'informations dans les chroniques quotidiennes des faits divers, démontre que le sentiment d'insécurité est un phénomène hautement instrumentalisé et commercialisé par la presse et les politiques (Mucchielli, 2010b; Villarreal et Silva, 2006; Sousa, 2017; Stanko, 1994). De nombreux travaux portant sur ce sujet ont été réalisés dans le contexte brésilien et international (Stanko, 1994; Koury, 2011). La "*médiatisation de la violence*" est une thématique très ancienne qui demeure toujours d'actualité (Mucchielli, 2010a). Les débats à ce propos sont très fréquents dans le monde

scientifique et la diffusion médiatique de la violence est l'une des composantes les plus étudiées dès lors que l'on s'intéresse au sentiment d'insécurité (Noble, 2015b). Dans cette thèse, l'influence des médias sur la construction du sentiment d'insécurité sera appréciée indirectement à travers le discours des interviewés. Mais, il ne s'agit pas pour autant de réduire ou de minimiser les impacts de cette composante, ce qui a déjà été prouvé dans plusieurs études (Misse, 2009; Caldeira, 2000; Sousa, 2016, Koury, 2011).

### **2.3.2 - La « caractéristique du déplacement »**

Un autre groupe de facteurs indispensable à l'appréhension du sentiment d'insécurité dans la mobilité, est la « caractéristique du déplacement ». L'horaire du déplacement, le lieu de destination du déplacement (quartier, ville, pays), la distance à parcourir tout au long du déplacement, le fait d'être accompagné ou non lors du déplacement, le(s) mode(s) de transport(s) utilisé(s) et les étapes du voyage s'avèrent être des données très importantes afin de comprendre le sentiment d'insécurité. On observe, par exemple, que plusieurs études ayant pour but d'examiner le sentiment d'insécurité dans les transports en commun prennent seulement en compte une étape du voyage en particulier, comme l'accès à pied aux stations de métro, ou la période du déplacement à l'intérieur des bus, des wagons ou dans les gares, ce qui s'avère problématique car cela ne traduit pas la réalité des déplacements et réduit les analyses à des nœuds de transport particuliers. Ceccato (2017) attire l'attention sur cette lacune et démontre que les futures recherches devront à l'avenir davantage prendre en compte « *the whole journey approche* », c'est-à-dire toutes les étapes du déplacement.

#### **2.3.2.1 – Des temporalités qui jouent sur le sentiment d'insécurité : des horaires plus anxiogènes**

Par rapport aux horaires de déplacement, tous les travaux démontrent que à la nuit le taux de peur est plus élevé lors des déplacements (Levine et Wachs, 1986; Olvera et al., 2018). Par conséquent, l'une des mesures de protection les plus fréquentes consiste à éviter les sorties nocturnes, étant donné que la plupart des gens croient qu'ils sont plus susceptibles d'être victimes pendant ces heures (Stjernborg, 2014). De plus, les déplacements de nuit sont plus faciles à éviter car ils ont lieu en dehors des heures de bureau. Autrement dit, comme la plupart de ces trajets ne sont pas motivés par le travail et les études, ils sont davantage susceptibles d'être évités. La même logique peut être appliquée pour les déplacements effectués durant le week-end et les jours fériés. Pendant ces périodes, en plus du but de ce type de déplacement et du fait que ses caractéristiques sont moins contraignantes, il existe

également un changement dans l'environnement social, aussi bien dans sa composition que pour ce qui est du nombre de personnes en circulation. A ce propos, Koskela (1999) a observé dans une étude réalisée avec les femmes à Helsinki, que leur sentiment d'insécurité était plutôt lié à l'environnement social qu'à l'obscurité et à la faible visibilité causées par la nuit. La preuve en était que si en hiver, les nuits étaient perçues comme dangereuses à cause de l'obscurité, en été, quand il y a encore du soleil aux mêmes heures, les nuits sont jugées dangereuses à cause des pratiques et comportements sociaux nocturnes. Elle soutient ainsi la thèse que, surtout dans le Nord, la nuit est une construction sociale et que ce n'est pas la quantité de lumière qui rend les gens prudents mais la nature sociale de la nuit.

Au Brésil, une enquête menée auprès de la population en 2017 révèle que plus de la moitié (53%) des gens évitent de sortir la nuit de peur d'être victimes d'un crime (CNI, 2017). À Rio de Janeiro, presque les trois quarts de la population (67%) ont révélé qu'ils avaient peur de marcher dans leur propre quartier après la tombée de la nuit et 30% pensent qu'il existe un risque très élevé de subir des violences s'ils le font (FBSP, 2019). Ferreira (2012) a analysé les schémas spatio-temporels des vols dans les autobus à Rio, en 2011, et constaté que la plupart des crimes ont lieu le soir entre 18h et 00h et pendant les jours ouvrables.

Un autre moment lié au sentiment d'insécurité correspond aux heures de pointe. Pearlstein et Wachs (1982) ont mené une analyse statistique des incidents criminels sur une période de dix ans dans le moyen de transport rapide du district de Californie du Sud et a lui aussi observé que la plupart des crimes ont principalement lieu aux heures de pointe avec des taux d'occurrence disproportionnellement élevés le soir et que les chauffeurs sont beaucoup plus exposés à des incidents criminels que les usagers du bus (Pearlstein et Wachs, 1982). Au Brésil, le métro et le train de Rio de Janeiro disposent d'un wagon exclusivement réservé aux femmes aux heures de pointe afin de leur permettre d'éviter d'être harcelées sexuellement (Tillous, 2017). Cela veut dire que, pour les femmes utilisant les transports en commun, les heures de pointe sont des périodes d'insécurité du fait que les véhicules sont alors bondés, ce qui facilite le harcèlement. À cet égard, des enquêtes menées dans le métro de São Paulo ont révélé que les moments les plus propices au harcèlement sexuel sont les heures de pointe du matin et de l'après-midi (Ceccato & Paz, 2017). La même analyse a identifié un plus grand nombre de cas de harcèlement sexuel dans les stations centrales ; de même, Levine et Wachs (1986) ont établi qu'aux États-Unis, la perception de l'insécurité des usagers de bus est plus importante pour les trajets vers le centre-ville, que lors des trajets entre les banlieues.



### 2.3.2.2- Le mode de transport et la peur de crime

Par rapport au choix du mode de transport, il n'existe pas de consensus sur l'impact du sentiment d'insécurité. Alors qu'un certain nombre de travaux démontrent qu'il n'a pas d'impact significatif, d'autres défendent, pour leur part, l'idée que le sentiment d'insécurité est capable de décourager l'utilisation des modes de transport en commun et actif. Concernant les déplacements à pied, Montgomery et Roberts (2008) ont reconnu l'importance de la sécurité pour ces déplacements, en particulier la nuit. À Toronto, une étude réalisée en 1989 sur le sentiment d'insécurité des femmes, le soir, a démontré que les « services de descente entre deux arrêts », peuvent améliorer leur sentiment de sécurité car ils permettent aux femmes d'éviter de longs trajets à pied jusqu'à leur destination (Keane, 1998). Une enquête de 2015 portant sur le profil des cyclistes brésiliens indique que 7,4% des usagers du vélo considèrent que la sécurité publique est un problème auquel ils sont confrontés quotidiennement (Transporte Ativo, 2015). Aux États-Unis, le risque d'être victime lors de ses déplacements en vélo était deux fois supérieur à celui que prenaient les usagers des transports en commun (Thrasher et Schnell (1974). Dans le contexte norvégien, une enquête en ligne réalisée sur les habitants de la ville d'Oslo a établi que les personnes qui privilégient la sécurité, utilisent davantage les transports en commun (métro, tram, train) et les transports actifs, alors que celles qui préfèrent la flexibilité et l'efficacité ont plutôt recours à la voiture pour leurs déplacements quotidiens (Nordfjærn et al, 2015).

D'autre part, Vargas *et al.* (2016) ont étudié ce sujet au Brésil en menant des enquêtes reposant sur des questions ouvertes et des images. Ils ont identifié que le sentiment d'insécurité est certes important, mais ne s'avère pas essentiel pour le choix du mode de transport. Delbosc et Currie (2012) ont eux aussi obtenu des résultats similaires en réalisant des enquêtes sur des jeunes en Australie. Silva (2017) a étudié les crimes, la peur et l'accès au campus de l'université de São Paulo et a observé que le choix du mode de transport est moins influencé par la perception de la violence que par les violences vécues. Dans cette même étude, il a été constaté que la plupart des crimes ont lieu le soir, durant la semaine et autour du campus, à des endroits où le nombre des passants est beaucoup plus important. A Philadelphie, aux États-Unis, d'après Wiebe *et al.* (2013), la peur est plus forte chez les étudiants qui utilisent le bus ou le trolley pour se rendre en cours et ce sont ceux qui utilisent la voiture qui se sentent le plus en sécurité. Le fait de se déplacer accompagné d'un adulte est également perçu comme plus rassurant, si l'on en croit cette étude. Le même

résultat a été observé en France où les jeunes étudiants ont tendance à se sentir plus en sécurité quand ils se déplacent en groupe (Noble, 2015b).

### **2.3.2.3- Autres caractéristiques du déplacement**

Certaines caractéristiques du déplacement ont, en effet, le pouvoir de neutraliser le sentiment d'insécurité, tel est le cas lorsque les enquêtés sont accompagnés d'autres personnes ou d'un groupe. La familiarité avec le mode de transport ou l'environnement de circulation s'avère elle aussi un important puisque'elle neutralise le sentiment d'insécurité car toutes les enquêtes de victimation menées au Brésil et dans le monde indiquent que les gens ont tendance à se sentir plus en sécurité lorsqu'ils se déplacent dans leur quartier qu'à l'extérieur. La familiarité neutralise très fortement les sentiments d'insécurité. À Dakar, au Sénégal, Olvera et al. (2018) ont remarqué que l'insécurité est plus forte en dehors du quartier de résidence ainsi que dans les transports en commun, où la peur de se faire voler et agresser est très élevée. Mais, selon les analyses, l'insécurité perçue est plus forte que celle vécue. En Australie, Foster *et al.* (2014) ont observé que les enfants des familles au sein desquelles les parents font moins confiance aux inconnus se montrent moins indépendants en termes de mobilité et éprouvent un sentiment d'insécurité plus fort.

### **2.3.3 - Les caractéristiques environnementales**

Le troisième groupe de facteurs qui s'avère très important pour comprendre le sentiment d'insécurité personnelle dans la mobilité fait partie de l'un des champs de recherche les plus consolidés dans la criminologie et c'est sur cette approche que la majorité des travaux géographiques ont été réalisés. Il s'agit des caractéristiques environnementales qui font référence à des théories écologiques comme « la théorie des vitres brisées », l'espace défendable et la prévention situationnelle. Afin de mieux les comprendre, on peut subdiviser ce groupe de facteurs en trois types : celui qui fait référence aux (1) désordres physiques, tels que les déchets, le vandalisme ou des bâtiments abandonnés ; le type qui renvoie aux (2) désordres sociaux et incivilités, comme la prostitution, l'ivresse, les bagarres, la vente et la consommation de drogues ; et un troisième qui se réfère aux (3) caractéristiques architecturales des espaces comme : l'absence d'issue, le manque de luminosité, le cloisonnement, l'approfondi du champ de vision, les éléments architecturaux susceptibles de dissimuler de potentiels agresseurs, entre autres.

A Philadelphie, aux États-Unis, Wiebe *et al.* (2013) ont réalisé une étude portant sur les étudiants afro américains qui se rendent à leurs cours, le matin, et ont conclu que les caractéristiques de l'environnement peuvent augmenter les niveaux d'insécurité. En ayant

recours à la régression logistique ordinaire, cette étude a établi que les endroits les plus anxigènes sont ceux qui ont de forts pourcentages de violence, une grande densité de la population et où de nombreux magasins vendent de l'alcool. Stucky et Smith (2014) ont observé qu'à Indianapolis aux États-Unis, le lien entre les arrêts de bus et les crimes est plus marqué dans les zones commerciales et industrielles, et moins fort dans les quartiers résidentiels. Par rapport au vélo, Haberman *et al.* (2017) ont conclu que les stations de vélo en libre-service ne présentaient pas de lien statistiquement significatif avec les vols qualifiés dans certaines zones de la ville de Cincinnati, aux États-Unis.

Börjesson (2012) a analysé l'impact du sentiment d'insécurité sur les trajets à pied choisis pour accéder aux transports publics et observé que les espaces ouverts et mal éclairés étaient ceux ayant le plus grand impact sur celui-ci. Au Brésil, selon des études effectuées à Curitiba entre 2003 et 2005, la plupart des passerelles piétonnes où des vols à main armée ont eu lieu avaient une structure détériorée et étaient situées à des endroits mal éclairés, qui avaient une forte densité d'arbustes, de buissons et où s'amoncelaient les ordures (Bondaruk, 2008). En Afrique du Sud, l'étude portant sur la sécurité menée par Sinclair et Zuidgeest (2015) a permis d'expliquer pourquoi les piétons traversent pour la plupart l'autoroute au lieu d'emprunter les passerelles. Tout d'abord ils procèdent ainsi afin de gagner temps ; il est en effet plus rapide de traverser directement l'autoroute plutôt que d'emprunter la passerelle, qui par ailleurs est un endroit marqué par la criminalité, était de fait qui accentue cette pratique dangereuse et met alors en danger aussi bien les automobilistes que les piétons. Des études menées en Colombie ont identifié le même problème, car là aussi, l'incidence de crimes sur les passerelles est l'une des principales raisons pour lesquelles les piétons choisissent de traverser au niveau de l'autoroute (Oviedo-Trespalacios et Scott-Parker, 2017). Il s'agit donc tout à la fois d'une question de sécurité routière et de sécurité relative à la criminalité présente dans les pays.

Dans son travail portant sur l'insécurité dans les espaces publics, Koskela (1999) met en évidence que la peur des « espaces déserts », « isolés » n'est pas homogène au sein de l'ensemble des groupes. Selon cette étude, il existe, en effet, une différence entre les peurs féminines et celles masculines, au sens où, dans l'esprit des femmes, les espaces déserts peuvent faciliter le viol, alors que les hommes ont, pour leur part, davantage tendance à avoir peur dans la foule, car leur peur sociale nourrit la crainte de se retrouver au milieu d'une bagarre après une nuit de beuverie, par exemple. En Angleterre, Lynch et Atkins (1988) ont

observé des perceptions similaires chez les femmes. Des niveaux élevés d'insécurité perçue ont été constatés, en particulier lorsqu'elles se promenaient la nuit, dans les parcs et les couloirs de métros, et quand elles attendaient les services de transport en commun dans des zones isolées. Toujours par rapport aux différences de perceptions environnementales des hommes et des femmes, Yavuz et Welch (2010) ont observé que dans les transports publics de Chicago, la vidéo surveillance a moins d'effet sur le sentiment de sécurité des femmes que celui des hommes. Selon elles, dans le cas des femmes, les expériences d'insécurité vécues auparavant ont plus d'impact sur le sentiment de peur, alors que pour les hommes, la fréquence et la ponctualité du service sont les critères les plus importants. Cette étude suggère que les mesures de sécurité prennent en compte la dimension du genre.

Mais, au-delà du genre, d'autres aspects peuvent changer la perception environnementale. À Londres, Syam *et al.* (2011) ont établi qu'en comparaison des Anglais, les Asiatiques ont quant à eux tendance à préférer la vidéosurveillance en tant que moyen de sécurité complémentaire. Une explication possible est que dans les pays asiatiques, il existe souvent une forte distance entre le peuple et le pouvoir des institutions, ce qui peut diminuer leur confiance dans les autorités. Selon les enquêtes menées par ces auteurs, les Asiatiques sont d'avis que les caméras de surveillance peuvent générer des preuves « indépendantes » si un événement a lieu. Par rapport aux gares ferroviaires, Cozens *et al.*, (2003) ont réalisé une étude en simulant des scénarii et observé que les usagers se sentent davantage en sécurité dans les gares dotées de personnel, où ils pensent que ce dernier risque plus facilement de remarquer un incident. D'autre part, en Australie, Foster, *et al.* (2014) ont remarqué que dans certains contextes, l'effet dissuasif du crime sur la marche à pied peut s'avérer insuffisant pour compenser l'influence positive de l'environnement.

Il existe de nombreuses variables impliquées dans la construction du sentiment d'insécurité. Selon le contexte et l'approche de l'étude, ces variables peuvent avoir des impacts différenciés voire opposés, ce qui signifie qu'il n'existe pas de consensus dans la bibliographie sur ce sujet. De plus, plusieurs de ces variables sont intersectionnelles et interdépendantes, ce qui ne permet pas de procéder à une lecture linéaire de ce sujet. On peut donc affirmer que les causes du sentiment d'insécurité sont un terrain regorgeant d'ambiguïtés, que certains chercheurs qualifient de « *paradoxes de l'insécurité* » (Rader, 2017; Fernandes et Rego, 2011). Le concept de sentiment d'insécurité est un objet fluide : difficile à opérationnaliser empiriquement (il n'est par exemple pas réductible à la mesure objective des

taux de criminalité), il présente une forte variation individuelle, car il s'agit aussi de l'espace psychologique du sujet (la peur est une émotion, le sentiment d'insécurité une résonance psychologique de la façon dont certaines réalités sont perçues) et se comporte comme une notion-conteneur, où se mêlent des phénomènes très divers et des situations difficiles à mettre en relation les unes avec les autres (Fernandes & Rêgo, 2011). Ensuite, nous présenterons un peu plus dans les détails les enjeux de l'étude portant sur le sentiment d'insécurité dans les déplacements quotidiens.

## **2.4- Connaître le sentiment d'insécurité en milieu urbain : défis conceptuels et méthodologiques**

Étudier la perception ou le « sentiment » d'insécurité est quelque chose de complexe étant donné la grande quantité de mécanismes individuels et de variables externes qui y participent, ainsi que les réactions émotionnelles qui y sont associées. Bien que l'existence de perceptions collectives et de réactions collectives soit évidente, il est toujours difficile de les appréhender car il existe également des phénomènes idiosyncratiques dont certains détails plus poussés ne concernent pas toujours le champ d'étude des sciences sociales. De plus, dans le cas de la « peur du crime », on observe que sa conceptualisation et que les outils scientifiques permettant de quantifier instantanément ce phénomène, ont été développés très tardivement ; car si depuis le début du XX<sup>ème</sup> siècle, il est certes possible de trouver des articles de journaux qui mettent en évidence la question sécuritaire dans les villes, les premiers sondages réalisés directement sur ce sujet remontent toutefois aux années 1960 (Mucchielli, 2010b). Ainsi, on constate que la plupart des analyses portant sur l'évolution du sentiment d'insécurité personnelle fait davantage référence à la manière dont la presse populaire s'intéresse à la criminalité (Roché, 2003).

De ce fait, l'analyse de l'insécurité à partir des ressources des médias doit prendre en compte plusieurs facteurs, comme par exemple le besoin des médias d'informer, quitte à créer de la surenchère informationnelle. Dans certains cas, il est admis que la violence est souvent mise en scène par certains médias pour maintenir des audiences fortes. Les journalistes peuvent proposer un narratif tout autre porté sur l'émotion (Koury, 2011). Cependant, d'autres facteurs, qui d'apparence ne semblent pas liés au sentiment d'insécurité, peuvent également influencer la médiatisation du sujet. C'est le cas entre autres, des politiques qui cherchent à organiser le débat afin d'en tirer profit d'un point de vue électoral. Et surtout, le débat public qui reflète plutôt le sentiment d'insécurité en tant que préoccupation sociale, au détriment de

la peur individuelle d'être victimisé en ville. Ce sentiment d'insécurité possède plusieurs facettes et les médias font souvent référence aux valeurs morales et politiques de ces actes criminels plutôt que du sentiment d'insécurité personnelle qui se manifeste dans la vie quotidienne et qui est une autre chose, bien distincte (Roche, 1998).

Mais les méthodes scientifiques d'étude et de mesure de l'insécurité personnelle en milieu urbain ont avancé au fil du temps grâce au caractère multidisciplinaire de ce sujet. Cette évolution a pu contribuer à l'amélioration du concept d'insécurité personnelle tout en diversifiant les méthodes de mesure de ce phénomène. Depuis la fin des années 1970, les instruments de mesures (quantitative) ont été perfectionnés et des méthodes d'enquête qualitative ont modestement émergé (Noble, 2015b).

#### **2.4.1 –L'enquête de victimation, méthodes et enjeux**

Les enquêtes de victimation ont été les premières méthodes quantitatives à avoir été officiellement développées pour mesurer l'inquiétude personnelle des utilisateurs (Roché, 1993). Ce type d'enquête a, en effet, été créé au cours des années 1960 par le département de la Justice des États-Unis sous le nom de « *National Crime Survey* » dans le but d'estimer la quantité de crimes subis par la population et non signalés aux agences gouvernementales. Cela correspond à ce que l'on appelle les « chiffres noirs » de la délinquance (Noble, 2015b). Lors des années suivantes, cette enquête a été diffusée dans d'autres pays, et surtout en Europe, où elle a été davantage développée dans un cadre institutionnel et universitaire plutôt que dans le monde judiciaire, comme aux États-Unis (Zauberman et Robert, 2011). Au Brésil, ce type d'enquête n'est apparue qu'au début des années 1990, de manière complémentaire à d'autres enquêtes de recensement. Son degré de précision était très faible et la réelle enquête de victimation normalisée au niveau national n'a été menée pour la première fois qu'en 2013 (Senasp et al, 2013).

Actuellement, toutes les enquêtes de victimation comprennent aussi des questions sur le sentiment d'insécurité, l'impact du délit subi sur la vie des victimes, la qualité des services de police, entre autres questions qui changent énormément selon chaque enquête. Zauberman et Robert (2011) soulignent que les sondages portant sur le sentiment d'insécurité sont assez abondants et que l'on peut en trouver dans plusieurs pays grâce à leurs caractéristiques moins complexes à bâtir et moins coûteuses que les enquêtes de victimation. En outre, elles ne concurrencent pas les formes traditionnelles de mesure de la criminalité et n'éveillent donc

pas de défiances chez leurs responsables. Néanmoins, un regard rapide porté sur ce genre d'enquête suffit à facilement établir que les données qui y ont été recueillies ont plutôt été utilisées par des disciplines comme la sociologie, l'anthropologie et la politologie. Les géographes, les urbanistes et surtout les personnes travaillant dans le domaine des transports ont très rarement recours à ce genre de données dans le cadre de leurs études. De plus, dans la plupart des pays (la France étant une exception) les enquêtes de victimation n'incluent pas les questions de la sécurité dans les transports (Ceccato, 2017a). Une autre limitation est que la grande disponibilité des informations ne permet pas de garantir la qualité de celles-ci. À l'opposé des questions sur la victimation qui se sont au fil du temps perfectionnées, celles sur l'insécurité demeurent toujours un peu floues et très peu standardisées (Zauberman et Robert, 2011). Cela reflète aussi le fréquent manque de clarté dans l'utilisation et l'interprétation du concept d'insécurité dans certains travaux.

#### **2.4.2 - Les différents axes de lecture du sentiment d'insécurité**

Parmi les différentes critiques que les enquêtes de victimation ont essuyées de la part des experts, la manière imprécise dont les questions sont formulées est l'une des plus fréquentes car il n'est souvent pas évident de distinguer entre les différentes facettes du concept d'insécurité, telles que la perception du risque, celle de la vulnérabilité, la peur du crime ou la préoccupation sécuritaire, entre autres (Garofalo et Laub, 1978 ; Warr et Stafford, 1983; Ferraro et Grange, 1987). Depuis la fin des années 1970, les criminologues avertissent sur la diversité des axes de lecture que le sentiment d'insécurité présente (DuBow *et al.*, 1979). Dans le livre *Fear of Crime Fear of Crime : Interpreting Victimization Risk*, Ferraro (1995) apporte d'importantes explications pour ces différences à partir d'un ensemble d'approches comme l'interactionnisme symbolique, l'écologie sociale et la théorie des opportunités criminelles. Il s'agit d'un ouvrage de référence pour les études portant sur le sentiment d'insécurité et depuis sa publication, l'intérêt pour ce champ de recherche a fortement augmenté.

Ferraro (1995) explique comment les individus utilisent des ressources de l'environnement externe qui les entoure pour en déduire que certaines situations sont dangereuses et quels effets elles ont sur leur vie. Il utilise le *modèle d'interprétation de risque* (MIR) né de la sociologie pragmatiste américaine et qui est exprimé très clairement par le théorème de Thomas connu pour sa célèbre affirmation : « *si les gens définissent des situations comme réelles, alors elles sont réelles dans leurs conséquences* » (Merton, 1995). En se basant sur



cette hypothèse, Ferraro (1995) défend l'idée qu'il ne s'avère pas pertinent de chercher à savoir si des taux de criminalité « réels » correspondent à la peur ressentie. Ce sont les effets de la définition des situations dangereuses au sein de la vie en société qui s'avèrent les plus intéressants à prendre en considération.

Malgré l'influence constructiviste, dans les recherches de Ferraro (1995), sur le sentiment d'insécurité, cet auteur n'adopte toutefois pas de position qui nie l'existence d'un objet extérieur au sujet. Il rejoint Goffman, 1973, quand il affirme que les acteurs ne définissent pas les situations à leur gré. De fait, ils essayent plutôt de synchroniser leurs interprétations de ce qui se passe, du point de vue de leurs rôles sociaux. Pour ne pas tomber dans le piège de l'idéalisme radical, le MIR incorpore une distinction, déjà établie par Thomas et Thomas (1928), entre situation et définition de la situation (Merton, 1995). Tandis que le premier se réfère aux conditions objectives dans lesquelles se trouve le sujet, le second fait quant à lui référence à l'expérience subjective (Ferraro, 1995).

L'interprétation de ce cadre théorique donne lieu à trois principaux concepts en rapport avec le sentiment d'insécurité. Le premier est le *risque réel*, qui mesure la possibilité objective de subir un type de crime spécifique. Le *risque perçu* est le second, qui définit le jugement cognitif par lequel l'on interprète une situation comme dangereuse. Pour cela, l'individu peut utiliser plusieurs types d'informations disponibles autour de lui : les statistiques officielles, les médias, les échanges avec les proches, l'observation du désordre et de l'incivilité dans l'environnement, l'évaluation de sa propre personne comme étant plus vulnérable à un certain type de crime, les expériences vécues, la victimation précédente ou d'autres données importantes. Le troisième concept est la *peur du crime*, qui renvoie à une réponse émotionnelle à une victimation potentielle (Ferraro, 1995).

Les réflexions de Ferraro (1995) se sont beaucoup basées sur les études de (Furstenberg, 1971) qui fut l'un des premiers à souligner la différence entre *préoccupation sécuritaire* et la peur pour soi. Ainsi, à la fin des années 1970, l'évolution des recherches et des réflexions sur la conceptualisation du sentiment d'insécurité ont fini par identifier six différents types de réactions liées au crime, répertoriés dans le tableau 1 avec des exemples de questions. Il s'agit d'une classification tout d'abord conçue par DuBow *et al.*, (1979) et plus tard adaptée par Ferraro et LaGrange (1987) dans le principal but de différencier la perception du « *risque* » de la « *peur* ». Le tableau 1 mêle deux tableaux disponibles dans l'article « *The Measurement of*

*Fear of Crime* » de Ferraro et LaGrange, 1987. Le principal avantage de cette taxonomie est qu'elle différencie les jugements de valeurs et les émotions, aux niveaux individuels et général (communautaire).

**Tableau 1 : Classification des perceptions liées au crime et exemples de perceptions de crimes**

Classification des perceptions liées au crime			
	Cognitive		Émotionnelle
Niveau de référence	Perception du risque (jugements)	Préoccupation sécuritaire (valeurs)	Peur
<b>Général</b>	A. Risque perçu pour les autres	B. Préoccupation sécuritaire pour les autres	C. Peur de victimation pour les autres
Exemple de perception du crime	a. « <i>Pensez-vous que les habitants de ce quartier sont en sécurité chez eux la nuit ?</i> <sup>21</sup> » (Clarke et Lewis, 1982)	b. « <i>Choisissez le problème interne le plus grave (sur une liste de dix) pour lequel vous aimeriez que le gouvernement agisse</i> <sup>22</sup> . » (Furstenberg, 1971)	c. « <i>Je m'inquiète pour la sécurité de mes proches contre le crime et les criminels</i> <sup>23</sup> . » (Lee, 1983)
<b>Personnel</b>	D. Risque perçu pour soi	E. Préoccupation sécuritaire pour soi ; intolérance personnelle	F. Peur de victimation pour soi
Exemple de perception du crime	d. « <i>À quel point vous sentez/sentiriez-vous en sécurité seul dans votre quartier la nuit</i> <sup>24</sup> » (Liska et al., 1982)	e. « <i>Êtes-vous personnellement préoccupé par le fait de devenir victime d'un crime ?</i> <sup>25</sup> » (Jaehnig et al., 1981)	f. « <i>À quel point avez-vous peur de devenir victime de (seize infractions différentes) dans votre vie quotidienne ?</i> <sup>26</sup> » (Warr et Stafford, 1983))

Source : Ferraro et LaGrange (1987)

Dans le tableau 1, l'axe horizontal a été divisé selon les caractéristiques cognitives et émotionnelles, il correspond aux trois types de perceptions liées à l'insécurité qui varient entre risque perçu, préoccupation sécuritaire et peur. L'axe vertical est pour sa part divisé selon le niveau de référence de la réaction qui peut être pour soi (personnelle) ou pour les autres (générale). La cellule A, par exemple, représente le calcul du risque de victimation pour un groupe social donné. La question présentée en guise d'exemple, « *Pensez-vous que les*

<sup>21</sup> Do you think that people in this neighborhood are safe inside their homes at night?

<sup>22</sup> Choose the single most serious domestic problem (list of 10) that you would like to see the government do something about

<sup>23</sup> I worry a great deal about the safety of my loved ones from crime and criminals

<sup>24</sup> How safe do you feel or would you feel being alone in your neighborhood at night?

<sup>25</sup> Are you personally concerned about becoming a victim of crime?

<sup>26</sup> How afraid are you of becoming victim of (list of 16 offenses) in your everyday life?

*habitants de ce quartier sont en sécurité chez eux la nuit ?* », est une combinaison de jugements ou d'évaluations des risques et un référent général ("les gens de ce quartier") (Clarke et Lewis, 1982), tandis que la cellule (D) représente le risque de victimation spécifique de la personne qui répond à la question. Il convient de prendre garde à ne pas pour autant en déduire que ces évaluations reflètent les réalités actuelles du risque. Il s'agit plutôt du calcul personnel de la probabilité de victimation par une forme d'agression spécifique pour soi (F) ou pour les autres (C) (Ferraro, 1995). La cellule (B) représente les inquiétudes sécuritaires à propos des crimes pour soi, et la cellule (E) renvoie quant à elle aux inquiétudes sécuritaires à propos des crimes au niveau collectif. Cette dernière est généralement extraite de l'opinion publique concernant la gravité du problème de la criminalité pour la collectivité, alors que la première a été tirée de l'évaluation personnelle de l'intolérance au crime. La dernière colonne fait référence à la peur, interprétée comme une réaction purement émotionnelle, qu'elle soit éprouvée à l'égard des autres (peur pour les personnes proches, comme la famille et les amis) ou à titre individuel (la peur pour soi). La question décrite en guise d'exemple dans la cellule (F), intègre également d'autres améliorations tout d'abord suggérées par Warr et Stafford (1983) qui insistent sur l'idée que lorsque l'on essaye de mesurer la peur, il est préférable de spécifier le type d'infractions (par exemple, "être menacé d'un couteau", etc.) que d'utiliser des mesures globales (par exemple, "*Y a-t-il un endroit dans un rayon d'1 kilomètre dans lequel vous avez peur de marcher la nuit?*"). Le manque de spécification laisse le répondeur à sa propre interprétation, qui peut masquer les manifestations de peur, ou la réponse peut refléter un autre concept (par exemple, la vulnérabilité perçue) que la peur (LaGrange *et al.*, 1992; Warr, 1984).

Dans le même sens, Garofalo (1979) avait déjà souligné combien il était important d'inclure le mot « crime » dans les questions sur la peur car, si cela n'est pas fait, les enquêtés sont censés comprendre tout seuls à quel type d'insécurité l'on veut faire référence, compte tenu que l'insécurité est un terme très large (peur du crime, peur du trafic de voitures, peur de se perdre tout seul). Il avait examiné les principales questions liées à l'insécurité dans le *National Crime Survey* aux États-Unis, telles que : Vous sentez/sentiriez -vous en sécurité lorsque vous marchez seul dans votre quartier la nuit/durant la journée ?<sup>27</sup> Parmi les critiques

---

<sup>27</sup> How safe do you feel or would you feel being out alone in your neighborhood at night (Ferraro et LaGrange, 1987)

formulées sur le fait que la question ne s'avère pas claire par rapport au type de crime, il y a aussi le problème lié au fait d'aborder des scénarii hypothétiques et des événements dont la probabilité qu'ils aient lieu est faible. En général, il est en fait très improbable de se retrouver seul dans les rues le soir, cette question échoue donc, alors que l'intention était de considérer les faits de la vie quotidienne. De plus, l'usage du verbe au présent et au conditionnel dans la question conduit à des interprétations différentes de la situation. En s'appuyant sur ces critiques, Ferraro et LaGrange (1987) préconisent que les questions se rapportent à des situations réellement vécues dans la vie ordinaire sans qu'il soit fait recours à des scènes hypothétiques susceptibles de susciter des niveaux de peur élevés simplement du fait du scénario effrayant présenté. Tel est le cas, par exemple, des personnes âgées qui peuvent être amenées à affirmer avoir très peur de marcher seules en dehors de leur quartier le soir, alors que cette situation ne peut pas se produire dans leur vie quotidienne, car du fait du type d'activités qu'elles pratiquent dans leur vie de tous les jours, ce contexte n'est pas courant (Garofalo, 1981).

#### **2.4.4 - L'échelle géographique d'analyse de la peur du crime en milieu urbain**

Un autre problème qui a été souligné par (Garofalo, 1979) lors des premières enquêtes menées dans les années 1970 fut l'échelle géographique d'analyse. Traditionnellement, les concepts spatiaux présents dans les enquêtes de victimation sont basés sur le quartier de résidence. Cependant, il est bien connu que le terme « quartier » peut être compris de différentes façons selon le répondant (Garofalo, 1979). De plus, il faut prendre en compte les caractéristiques du contexte urbain actuel où les activités se répandent de plus en plus. Ainsi, le quartier où se trouve le domicile, celui du travail, des études et des divertissements sont souvent séparés par de longues distances. Dans certains cas, il est possible que les gens connaissent davantage de personnes dans les quartiers où leurs activités quotidiennes sont situées, que dans celui de leur domicile. C'est pourquoi la théorie qui associe le degré de familiarité de l'espace au sentiment d'insécurité doit être utilisée avec attention dans l'interprétation de la perception du risque. En termes simples, si l'on en croit cette théorie, les gens se sentent plus en sécurité dans les endroits qu'ils connaissent que dans des lieux inconnus. Sous une forme plus élaborée, cela signifie que la peur et l'insécurité ont des corrélats spatiaux et peuvent être décrites à partir de zones concentriques, à savoir que plus

l'on s'éloigne des points connus, et plus l'insécurité et la peur augmentent (DuBow *et al.*, 1979; Soares, 2008).

Dans ce contexte, l'on observe traditionnellement que le point d'ancrage le plus utilisé dans les questionnaires de victimation est le lieu de résidence. Néanmoins, la familiarité peut également se manifester avec le quartier de résidence de certains amis, membres de la famille, celui du lieu de travail, les lieux de divertissement ou n'importe quel espace habituellement fréquenté, comme par exemple, les espaces de mobilité quotidienne. Ces changements opérés dans la géographie des espaces de la vie quotidienne nécessitent d'avoir recours à un modèle de questionnaire différent afin d'évaluer la distribution spatiale du sentiment de sécurité. Il ne faut plus penser qu'il se compose d'un seul noyau sécurisé, celui de la résidence, mais de plusieurs avec des niveaux de connaissance, de familiarité et de sécurité, qui divergent de ceux des autres quartiers. L'adoption d'un modèle multi nucléaire implique d'introduire dans le questionnaire, des questions sur le sentiment d'insécurité dans chacun de ces noyaux. Dans certains pays, cette méthodologie a été adoptée et il est possible de trouver des informations sur le lieu de travail ou des études, par exemple. Il demeure cependant toujours difficile d'obtenir des réponses complètes sur les espaces de vie fréquentés au quotidien dans des questionnaires fermés dont le but est de prendre en compte un nombre élevé de répondants (Soares, 2008).

#### **2.4.5- D'autres méthodes de récolte de données sur l'insécurité en milieu urbain**

Une revue systématique des articles scientifiques portant sur la peur du crime et les méthodes qualitatives a démontré que peu d'études se basent sur une méthodologie qualitative, et que ce nombre tend à diminuer au fil des années (Noble, 2015b). C'est à partir du milieu des années 1990 que la fiabilité des réponses sur le sentiment d'insécurité, jusqu'alors principalement mesuré dans la tradition positiviste, a été remise en question. Certains chercheurs soulignent en effet combien il s'avère difficile de quantifier un phénomène social sans perdre d'informations. Les questions dont les réponses sont préétablies s'avèrent très efficaces pour procéder à des corrélations et créer des modèles statistiques, appréciés dans le domaine de la criminologie. D'autre part, les détails font défaut dans cette méthode qui peut même induire de fausses réponses. Selon Roché (1998), *les dimensions analytiques de la peur ne sont ni mécaniquement ni naïvement transposées sur le champ des mesures*. Souvent les statistiques essaient de faire comme si les réponses présentées à un même moment donné pouvaient se

décomposer en causes et conséquences, les unes ayant précédé les autres, cependant il convient de se montrer plus prudent dans les analyses et les indicateurs retenus (Roché, 1998).

Farrall *et al.* (1997) ont comparé les réponses sur l'insécurité obtenues avec des méthodes quantitatives et qualitatives, et ils ont constaté des différences substantielles avec une surestimation de l'insécurité dans les questionnaires fermés. D'autres auteurs ayant travaillé surtout sur la peur des femmes en milieu urbain mettent aussi en évidence les avantages des méthodes qualitatives d'entretien, notamment pour aborder des sujets sensibles, liés au harcèlement sexuel et aux violences de genre (Pain, 2001; Di Méo, 2012; Koskela, 1999).

Whitley et Prince (2005) ont également souligné l'importance des méthodes qualitatives pour évaluer le sentiment d'insécurité des personnes souffrant de maladies mentales. Dans une recherche réalisée à Londres, ces auteurs ont choisi la méthode de triangulation des données pour bien saisir les inégalités spatio-temporelles que le sentiment d'insécurité peut engendrer. Ils ont eu recours à des méthodes ethnographiques comme à l'observation participante, dans le but de bien comprendre les comportements et stratégies d'évitement. Comme l'ont bien montré Goffman, (1973) dans ses analyses du comportement des usagers du métro parisien, les outils qualitatifs s'avèrent très utiles dans les études comportementales. Merry, 1981 (apud Noble 2015b) a utilisé des outils ethnographiques pour exploiter les réactions comportementales liées à l'insécurité personnelle. Cependant, les travaux qui prennent en compte la dimension comportementale de l'insécurité sont peu nombreux, de même que ceux réalisés dans le domaine des transports qui utilisent les méthodes qualitatives Noble (2015a).

#### **2.4.6- Des recherches plutôt sur la cause que sur les conséquences de la peur du crime**

La plus grande partie des travaux menés sur le sentiment d'insécurité se sont attelés à chercher à identifier les facteurs à l'origine de la peur du crime (en tant que dimension émotionnelle) ou de la perception de risque (comme dimension cognitive), mais peu se sont penchés sur les effets comportementaux (Lachance *et al.*, 2010). Cette composante, qui fait référence aux stratégies d'évitement et de protection, s'avère polémique car sa position dans les études peut énormément varier. Certains auteurs considèrent que les comportements de sécurité résultent de la perception du risque (Carvalho et Lewis, 2003; Ferraro, 1995 ) et d'autres considèrent qu'ils font baisser la perception du risque (Condon *et al.*, 2005 ; Lieber,

2002;Guilloux, 2013) et un troisième groupe est d'avis qu'ils sont la cause et la conséquence de la perception du risque (Liska *et al.*, 1988).

En somme, les analyses de la composante comportementale présentent une ambiguïté observée dans celles de la plupart des variables et facettes liées au sentiment d'insécurité. Voilà pourquoi Rader (2004) propose un modèle d'analyse corrélational complexe, composé de trois éléments qui s'influencent réciproquement qui sont : les composantes cognitives (perception du risque), celles émotionnelles (peur du crime) et les composantes comportementales (comportements de protection). Pour cette dernière composante, les études menées dans le domaine des transports urbains de voyageurs présentent un intérêt tout à fait particulier, étant donné que certaines politiques de mobilité urbaine sont basées sur des a priori concernant le comportement des usagers. Ainsi, bien que de façon secondaire, la sécurité personnelle fait elle aussi l'objet d'une estimation dans le domaine des transports et peut être fréquemment mentionnée dans les études qui visent à comprendre et à influencer les comportements lors des déplacements, comme dans celles portant sur le choix du mode de transport et du transfert modal. Les instruments utilisés sont souvent les enquêtes quantitatives effectuées auprès de larges échantillons, ce sans la rigueur conceptuelle que les études dans le domaine de la criminologie recommandent. Voilà pourquoi des lacunes demeurent encore à exploiter dans le champ interdisciplinaire qui touche les études menées sur l'insécurité personnelle en milieu urbain et dans les transports.

## **2.5- Les recherches sur le sentiment d'insécurité et la violence dans la mobilité urbaine au Brésil**

En 2018, au Brésil, 1,34% du PIB national était investi dans la sécurité publique, l'État de Rio de Janeiro étant celui qui a le plus investi dans ce secteur, ces dernières années (Cesec, 2018; FBSP, 2019). Cependant, comme l'avaient prévu les experts, la plupart de ces investissements ont été destinés à une police dont la présence est ostensible et qui suit la logique de la confrontation établie dans l'actuelle politique de sécurité publique. Une infime partie de cet investissement a été destinée aux secteurs du renseignement ou de la recherche (Soares, 2000). Les conséquences de cette politique sont visibles lorsque l'on cherche des données cohérentes sur le sentiment d'insécurité de la population de Rio de Janeiro.

À l'échelle nationale, la première enquête exclusivement consacrée au sentiment d'insécurité de la population brésilienne a été réalisée en 2013. À titre de comparaison, en France, des

enquêtes menées sur le sentiment d'insécurité au niveau national sont régulièrement réalisées depuis les années 1990 (Zauberman et Robert, 2011), alors qu'au Brésil ce type d'enquête n'a jamais suivi un rythme régulier au niveau national. Et bien qu'au niveau local, Rio de Janeiro soit la ville brésilienne la plus étudiée pour ce qui est de la violence urbaine, les enquêtes autonomes réalisées sur le sentiment d'insécurité de la population ont été produites par des sources très diverses et sans avoir recours à une méthode similaire, ce qui empêche toute comparaison historique entre elles (Pinto *et al.*, 2007). Mais, le manque de données officielles recueillies sur le sentiment d'insécurité, ne veut pas dire pour autant que ce thème soit mis de côté par les chercheurs brésiliens, bien au contraire, il existe une immense variété de travaux portant sur ce sujet dans différents domaines (Adorno, 2002).

À Rio de Janeiro, cette abondance de travaux a principalement commencé à apparaître au cours des années 1980, lorsque l'augmentation de la criminalité a provoqué une forte agitation publique et a été largement relayée dans les médias (Zaluar, 1999). Cependant, comme le présente Souza (2008), malgré la multiplication des titres consacrés à la violence urbaine, il existe encore deux lacunes importantes et persistantes dans la littérature spécialisée brésilienne. La première est la réticence du champ politique de gauche à aborder systématiquement la question de la sécurité publique. Après la période dictatoriale, beaucoup ont commencé à associer la sécurité publique à la répression et à l'autoritarisme, reléguant intrinsèquement cette question au camp conservateur et de droite (Soares, 2000; Souza, 2008). La seconde lacune est l'existence d'une forte séparation entre les spécialistes de la recherche urbaine et ceux du domaine de la sécurité publique, traditionnellement écartés les uns des autres au Brésil (Souza, 2008). Si nous nous concentrons directement sur le domaine de la recherche portant sur la mobilité urbaine, nous constatons une distance encore plus grande entre les spécialistes. La planification des transports au Brésil favorise les professionnels ayant une formation technique dans le domaine des sciences dures et principalement de l'ingénierie (Vasconcellos, 2012). Il en résulte que les problèmes sociaux, tels que ceux liés à la sécurité publique, ont tendance à être encore plus éloignés des problèmes de mobilité urbaine.

## **Conclusion du chapitre 2**

Bien que constituant un sujet d'intérêt pour divers domaines des sciences sociales, la mesure du sentiment d'insécurité dans les villes est une pratique récente qui existe principalement dans les pays développés. Au Brésil, la production de données officielles sur ce sujet a



démarré encore plus tardivement et demeure encore mal systématisée, ce y compris dans des villes de grande importance nationale comme Rio de Janeiro. D'autre part, le développement du courant féministe et la prise de conscience environnementale liée aux transports ont stimulé l'intérêt pour ce sujet étant donné que le sentiment d'insécurité a tendance à avoir un impact significatif sur le déplacement des femmes et la promotion de modes de transport durables. Étant donné qu'il s'agit d'un thème multidisciplinaire, il existe certes de nombreux angles d'attaque pour appréhender le sentiment d'insécurité dans les transports, mais les trois principaux sont : les caractéristiques individuelles, telles que les facteurs socio-économiques et les expériences vécues ; les particularités du déplacement ; et les spécificités de l'environnement dans lequel le déplacement a lieu. Enfin, il est important de souligner que l'insécurité est un concept aux multiples facettes et nécessite donc que l'on y prête une plus grande attention lors de son approche méthodologique. Les méthodes quantitatives sont très populaires, mais elles peuvent à certains moments être biaisées. C'est pourquoi des travaux récents mettent en évidence l'importance d'approches qualitatives permettant d'explorer plus en détail ce phénomène. De plus, les recherches menées sur les facteurs associés au sentiment d'insécurité ont montré que les résultats s'avéraient paradoxaux et apporté peu d'informations sur les conséquences comportementales de ce phénomène dans les transports.

## CHAPITRE 3- Le sentiment d'insécurité dans la région métropolitaine de Rio

Les enquêtes officielles portant sur la victimation au Brésil ont commencé à se développer assez tard, seulement à partir de la fin des années 1980. De plus, l'échelle géographique de la plupart des sondages est celle des capitales des unités fédératives et en particulier, des villes du sud-est du pays, y compris de Rio de Janeiro. La première et unique enquête consacrée exclusivement à la victimation à l'échelle nationale a été menée en 2013 par le ministère de la justice. Jusqu'en 2007, seules vingt-quatre enquêtes avaient été menées à ce sujet dans l'ensemble des villes du pays. De plus, il s'avère difficile de réaliser des analyses comparatives présentant une cohérence suffisante en raison du manque d'uniformité dans la méthodologie et les processus de collecte des données au sein des enquêtes existantes (Pinto *et al.*, 2007). Ainsi, dans ce chapitre, nous présenterons quelques analyses de l'enquête portant sur la victimation la plus récente menée, en 2007, au niveau métropolitain par l'Institut de la Sécurité Publique de Rio de Janeiro (ISP-RJ).

### 3.1- Les données officielles sur le sentiment d'insécurité à Rio de Janeiro

L'institut de sécurité publique de Rio de Janeiro est un organisme qui existe depuis vingt ans et est directement lié au gouvernement de l'État de Rio de Janeiro. Il est chargé de produire et de diffuser toutes sortes d'informations et de données relatives à la sécurité publique de l'ensemble de l'État. En 2006, cette institution a lancé un projet intitulé "*Le développement méthodologique et l'application de l'enquête de victimation dans la région métropolitaine de l'État de Rio de Janeiro*"<sup>28</sup>. Ce projet avait pour but de développer une méthodologie qui deviendrait une référence pour la recherche portant sur la victimation au Brésil et pourrait être mise en pratique à l'échelle nationale, afin de permettre de comparer des résultats aux niveaux national et international. Malheureusement, après la publication de la première enquête, en 2007, et jusqu'à présent, aucune autre recherche du même type n'a été développée à Rio de

---

<sup>28</sup> Desenvolvimento de Metodologia e Aplicação de Pesquisa de Vitimização na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro (ISP-RJ, 2008) Rapport disponible sur: [http://arquivos.proderj.rj.gov.br/isp\\_imagens/Uploads/PesqCondVidaVitimizacao.pdf](http://arquivos.proderj.rj.gov.br/isp_imagens/Uploads/PesqCondVidaVitimizacao.pdf)

Janeiro, ce qui limite la possibilité de réaliser des comparaisons historiques et ne nous permet de travailler qu'à partir d'une série de données relativement anciennes. Toutefois, compte tenu de l'objectif de ce chapitre, qui est de contextualiser le sentiment d'insécurité dans la mobilité quotidienne par rapport aux caractéristiques sociodémographiques de la population, il est vraisemblablement intéressant d'utiliser cette enquête, qui peut permettre d'identifier des tendances importantes pour la compréhension de ce phénomène.

De plus, bien que ces données aient été très bien exploitées par des chercheurs brésiliens tels que Borges (2012) et Soares (2008), peu d'éléments ont été analysés concernant les problèmes spécifiquement liés à la mobilité quotidienne. Ainsi, dans ce chapitre, nous présentons les analyses statistiques des questions sélectionnées qui font référence aux modes de transport utilisés dans la vie quotidienne, au sentiment d'insécurité et aux comportements de protection et d'évitement adoptés par peur de la violence. En plus de ces informations, nous avons également sélectionné des données concernant le profil sociodémographique des répondants, d'une part, parce que la littérature portant sur la mobilité urbaine au Brésil confirme à l'unanimité que ces caractéristiques modifient les pratiques de mobilité de chacun des groupes, d'autre part, du fait que la société brésilienne est extrêmement fragmentée au niveau socioéconomique, troisièmement, parce que nous avons l'intention de comprendre comment les différents groupes sociaux ressentent le sentiment d'insécurité selon leur pratique de mobilité quotidienne.

### 3.2. Une analyse sélective de l'enquête de victimisation de 2007

L'enquête de victimation réalisée par l'Institut de Sécurité publique de Rio de Janeiro, a été menée au début de l'année 2007 (PCVV<sup>29</sup>), dans 17 villes qui faisaient partie de la région métropolitaine de Rio de Janeiro. La méthodologie utilisée consiste en l'échantillonnage de ménages sélectionnés à partir du recensement national de l'année 2000, dans lequel toute personne, âgée de 16 ans ou plus, répondait au questionnaire complété personnellement par un enquêteur<sup>30</sup>. En tout, 4553 personnes ont participé à l'enquête, parmi lesquelles 52,4% étaient des résidents de la ville de Rio de Janeiro ; 39% des hommes, 61% des femmes et 19% des étudiants.

Dans le tableau mis à disposition par l'ISP pour notre analyse, les informations concernant le quartier de résidence de chaque répondant n'étaient pas disponibles. Les seules informations accessibles étaient la ville de résidence et le type de logement. Selon cette classification proposée, nous avons pu constater que 12% des répondants vivaient dans un type de résidence classé dans la catégorie *favelas*. Néanmoins il faut prendre avec des pincettes cette classification de *favela*, car elle change beaucoup en fonction de l'organisme et la période. Par exemple, les délimitations des *favelas* réalisées par l'Institut Brésilien de Géographie et Statistiques (IBGE) ont changé entre le recensement de 2000 et celui de 2010.

Selon la municipalité de Rio, il existait un écart de l'ordre de 11% entre les limites géographiques des *favelas* reconnues par l'Institut Pereira Passos (l'organe en charge de la planification urbaine dans la ville) et celles établies dans le recensement de l'IBGE. Aujourd'hui cet écart a diminué et n'est plus que de 3,5%, cependant les définitions de la favela proposées respectivement par ces deux institutions sont toujours différentes (IPP, 2012). Néanmoins, malgré son imprécision, cette information revêt une certaine importance dans l'analyse de l'enquête portant sur la victimation à cause des fortes divergences entre les caractéristiques urbanistiques, les schémas de violence et les pratiques de mobilité des résidents des *favelas*. De plus, étant donné que nous ne disposons pas de renseignements concernant le quartier de résidence, cette information nous permet de comparer, en partie, les différences entre le type de quartier formel et les *favelas*.

---

<sup>29</sup> Le nom officiel de l'enquête cadre de vie et victimation en portugais est « Pesquisa de Condições de Vida e Vitimização » donc tout au long de cette thèse nous utiliserons l'acronyme PCVV pour y faire référence.

<sup>30</sup> Pour plus d'informations sur la méthodologie de cette recherche, veuillez consulter le document disponible à l'adresse suivante : [http://arquivos.proderj.rj.gov.br/isp\\_imagens/Uploads/PesqCondVidaVitimizacao.pdf](http://arquivos.proderj.rj.gov.br/isp_imagens/Uploads/PesqCondVidaVitimizacao.pdf)

Les autres caractéristiques sociodémographiques sélectionnées en vue des analyses sont : le genre (*indiqué par l'enquêteur*), l'âge (*Quel âge avez-vous ?*) et le revenu (*Quel est votre revenu mensuel individuel ?*). Par rapport aux classes d'âge, nous avons organisé la classification selon l'intérêt de la recherche et en ce qui concerne le revenu, nous avons organisé les données d'après « l'Institut Brésilien de Géographie et Statistique », qui présente cinq classes sociales (entre A et E) selon le montant du salaire minimal perçu, tous les mois, par le ménage. À titre d'exemple, le montant du salaire minimal, au Brésil, en 2016, était de 954,00 réais. Eu égard à la mobilité, peu d'informations figuraient dans le questionnaire, nous utilisons donc la seule interrogation s'y référant, qui porte sur les « *trois principaux modes de transports utilisés au cours de la semaine* ». Dans le tableau 2 sont présentées les données sélectionnées et les réponses organisées en vue de l'analyse.

**Tableau 2 : Les données sociodémographiques de la PCVV sélectionnées pour l'analyse**

Donnée	Catégories								
	Genre	Masculin (M)	Feminin (F)						
Âge	16-25 ans (très jeune)	26-30 ans (jeune)	31-40 ans (adulte)	41-50 ans (très adulte)	51-65 ans (âgée)	66 ans ou plus (très âgée)			
Lieu d'habitation	Favela (fav)	Formel (pas Fav.)							
Revenu	+20 fois le smic (A)	10-20 fois le smic (B)	5-10 fois le smic (C)	3-5 fois le smic (D)	Jusqu'à 3 fois le smic (E)				
Mode de Transport	Voiture/moto (carro vs. pas carro)	Autobus (bus vs. Pas bus)	Taxi (taxi vs. pas taxi)	Train (train vs. pas train)	Métro (métro vs. Pas métro)	Alternatif (Alternatif vs. Pas Alternatif)	Vélo (Vélo vs. Pas Vélo)	TP (TP vs. Pas TP)	

Source : Données ISP 2007 obtenues par Muniz

Le tableau 2 présente les variables sociodémographiques et de mobilité sélectionnées en vue de cette étude. Les expressions entre parenthèses renvoient aux codes utilisés dans le logiciel de traitement statistique R et Excel pour représenter chaque catégorie, ces expressions peuvent ainsi être visualisées dans quelques images et graphiques de résultats. Par rapport aux informations portant sur les modes de transports, pour chaque mode ont été créées deux catégories : ceux qui utilisent le mode de transport et ceux qui ne l'utilisent pas. Il convient de souligner que, dans cette enquête, la marche ne figurait pas dans les possibilités de réponses, alors que, selon les statistiques du Plano Diretor de Transportes (PDTU) de 2014, les

déplacements à pied représentaient presque 30% de l'ensemble des déplacements en région métropolitaine (PDTU, 2014).

De plus, ce qui est qualifié dans le tableau de transport « *Alternatif* » fait référence à tous les transports informels qui complètent le service de transport public dans les quartiers où l'offre de transports en commun de la municipalité s'avère insuffisante. À Rio de Janeiro les transports informels ne comportent pas les « *paratransits* » de faible capacité comme le *rickshaw*, les *cycles rickshaw* ni les *tuk-tuks* qu'il est possible de trouver dans certaines villes du monde. À Rio de Janeiro, les transports alternatifs sont des véhicules plus grands et plus rapides comme les *vans* et les *kombis*, en mesure de transporter entre 10 et 15 personnes, et qui sont aussi connus sous le nom de *lotação*. En 2012, ce type de transports représentait 17% déplacements en transports en commun dans la RMRJ (PDTU, 2014). Dans quelques parties de la ville, et surtout dans les favelas, du fait que les ruelles étroites empêchent la circulation de véhicules plus grands, on trouve également des « *mototaxis* ». Toutefois, ce dernier type de véhicule n'était pas inclus dans les réponses de l'enquête de victimation, en outre, dans cette dernière, les transports « *alternatifs* » ne font référence qu'aux *kombis* et *vans* (*photographie*

### Photographie 7: Les transport alternatif à Rio



7). Source : Muniz, 2021

### 3.2.1- La répartition modale à Rio : riches en voiture, pauvres en autobus ?

Dans la mesure où, pour l'enquête PCVV 2007, chaque répondant devait indiquer quels étaient les trois principaux modes de transport qu'il utilisait pendant la semaine, la première étape de l'analyse a consisté à déterminer quels modes de transport étaient le plus souvent associés entre eux. Ensuite, nous avons essayé de connaître le profil socio-économique de chaque utilisateur des transports en nous concentrant principalement sur les variables de genre

et de revenu – car en plus du fait que ces deux variables impactent l’usage des modes de transport, elles impactent aussi le sentiment d’insécurité (Vasconcellos, 2012).

Cependant, il s’avère important de souligner que l’enquête à propos de la victimation n’a pas pour but d’analyser la mobilité quotidienne, il existe d’autres enquêtes publiques uniquement réalisées à cet effet. Tel est le cas des enquêtes réalisées en 2003 et en 2014 par le Plan de Développement des Transports Urbains de la région métropolitaine de Rio de Janeiro (PDTU)<sup>31</sup>. Dans ces bases de données, il est possible de trouver des informations beaucoup plus complètes et méthodologiquement davantage fiables sur la mobilité, que celles indiquées par la PCVV 2007. Le tableau X met en évidence l’utilisation des modes de transports dans la RMRJ identifiée dans chaque enquête. Soulignons, néanmoins, que les méthodologies utilisées dans chaque enquête sont très différentes, ce d’autant plus que le PDTU fait l’analyse du nombre de voyages alors que la PCVV se contente pour sa part à peine de mentionner le nombre d’usagers de chaque mode de transport. Le tableau 3 est donc présenté uniquement à titre de comparaison et de contextualisation.

**Tableau 3 : Comparaison entre les répartitions modales identifiées dans le PDTU 2014 et le PCVV 2007**

Division modale	Nombre de déplacements PDTU 2014		Nombre d'usagers PCVV 2007	
	Quantité	Pourcentages	Quantité	Pourcentages
Transport en Commun	11016	69%	5704	72%
Motorisé Individuel	4398	28%	1718	22%
Vélo	546	3%	432	6%
Total	15960	100%	7854	100%

Source : Données ISP 2007 réalisées par Muniz

Ainsi, compte tenu du fait que la PCVV n’est pas une enquête destinée aux analyses de mobilité, dans cette partie nous allons compléter les résultats observés dans l’enquête de victimation de 2007, par d’autres informations concernant la mobilité urbaine de la RMRJ recueillies par des recherches plus spécifiques sur ce sujet. Nous espérons avoir présenté, à la fin de cette partie, un aperçu général du scénario de la mobilité urbaine à Rio de Janeiro.

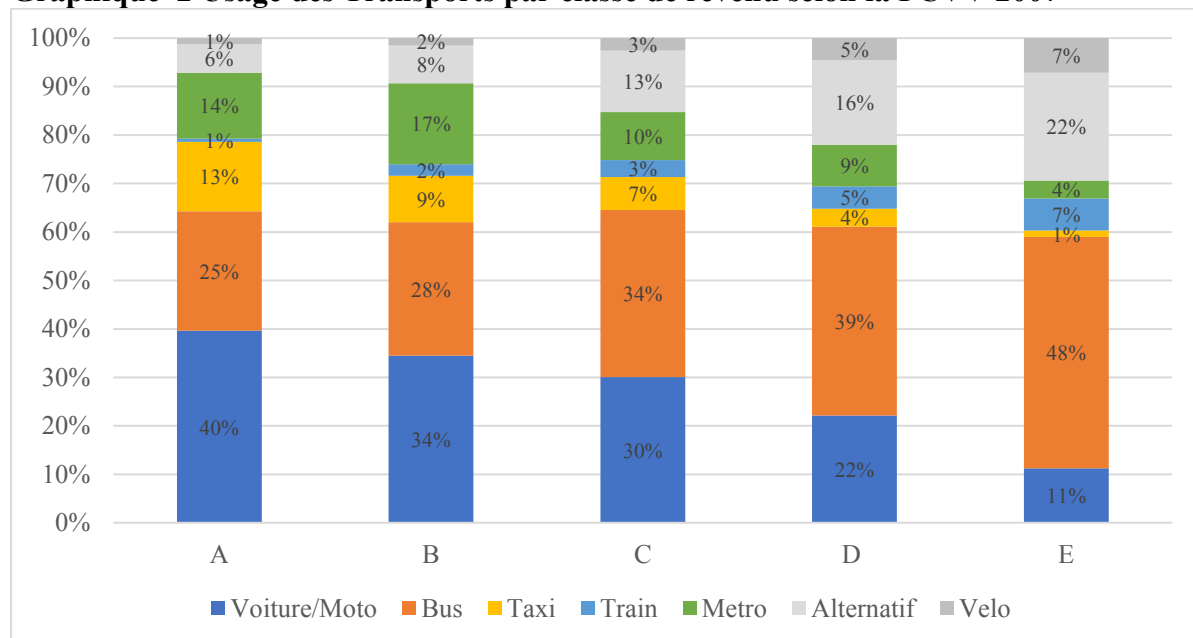
Du fait que dans l’enquête de la PCVV, chaque répondant pouvait sélectionner trois modes de transport utilisés principalement, nous avons réalisé une analyse de correspondance multiple

<sup>31</sup> Plano Diretor de Transportes do Rio de Janeiro 2014

(ACM)<sup>32</sup> afin de savoir comment ces modes se combinent. Ainsi, nous avons pu constater que les usagers de la voiture ne sont pas les mêmes que ceux qui empruntent les transports en commun comme le bus, le train et les transports alternatifs. Le même phénomène se produit par rapport aux usagers de vélos qui ne sont pas les mêmes personnes que celles utilisant le métro et le taxi (Annexe 2).

Quand on ajoute les variables socioéconomiques, on comprend que cette division est très liée au milieu social. Une observation de la distribution de l'usage des transports selon le revenu, par exemple, nous montre que les classes les plus aisées utilisent davantage la voiture, le métro et le taxi, alors que les moins aisées empruntent beaucoup plus les transports en commun (graphique 2).

**Graphique 2 Usage des Transports par classe de revenu selon la PCVV 2007**



Source : Données ISP 2007

En fait, les analyses statistiques de la PCVV mettent en évidence une tendance souvent identifiée par les études portant sur la répartition modale dans les villes brésiliennes. Selon Gouëset *et al.* (2014), l'on retrouve généralement cette distinction par le mode dans les villes latino-américaines où « une partie de la population se déplace dans des voitures confortables

<sup>32</sup> L'Analyse des Correspondances Multiples (ACM) est une méthode statistique qui permet d'étudier l'association entre au moins deux variables qualitatives. Cette méthode de statistique descriptive permet d'aboutir à des cartes de représentation sur lesquelles on peut visuellement observer les proximités entre les catégories des variables qualitatives et les observations ( XLSTAT, 2018 disponible <https://www.xlstat.com/fr/solutions/fonctionnalites/analyse-des-correspondances-multiples-acm-ou-afcm>)



*et relativement vite, alors qu'une autre est contrainte, en raison de ses moyens financiers, de se déplacer à pied, en vélo ou en transport collectif, souvent dans de mauvaises conditions en termes de rapidité, de confort et de sécurité ».* Une analyse rapide du schéma directeur des transports urbains de Rio de Janeiro révèle que les déplacements en transport motorisé individuel ne représentent que 19% des déplacements (PDTU 2014). Le taux de motorisation dans le RMRJ est en effet assez faible en comparaison de celui d'autres pays comme les États-Unis ou la France, par exemple (Motte-Baumvol *et al.*, 2016). Les ménages qui possèdent une voiture habitent souvent dans les quartiers centraux de la ville de Rio comme la Zone Sud ou dans la ville de Niterói, car le revenu a évidemment une forte influence sur le taux de motorisation individuel (Legroux, 2016).

D'autre part, l'offre de transports en commun et d'infrastructures privilégie souvent les quartiers les plus aisés. Selon Vetter *et al.* (1981), dans la RMRJ, l'action de l'État privilégie les groupes socio-économiques à plus fort pouvoir d'achat en ce qui concerne les services et aménagements urbains, y compris les transports. Du point de vue historique, Abreu (1987) souligne que cela s'est toujours produit dans la ville de Rio de Janeiro depuis le XIXe siècle, lorsque des politiques publiques ont été mises en œuvre principalement dans le sud de la ville, dans le but d'améliorer les services et d'embellir la région. Toujours selon cet auteur, en banlieue, les améliorations proposées ne visaient que le pouvoir économique des entrepreneurs et non le bien-être de la population. Il est ainsi plus facile de comprendre l'actuelle répartition modale à Rio. Les classes les plus riches, qui ont les moyens de posséder une voiture, sont souvent les mêmes qui ont accès à une meilleure offre de transports en commun (Legroux, 2016).

Le cas du métro de la ville de Rio de Janeiro s'avère emblématique, car bien qu'il ait été prévu, selon l'ambitieux projet original, de desservir les zones assez modestes de la métropole, comme la ville de São Gonçalo, rien n'a été vraiment fait jusqu'à présent en ce sens. La première ligne de métro construite dans les années 1990 a surtout privilégié la Zone Sud, le Centre-Ville et la partie de la Zone Nord, plus proche du centre-ville, où se situe le quartier de Tijuca, occupée essentiellement par une population appartenant à la classe moyenne. Quelques années plus tard, la ligne 2 a été inaugurée en direction de la Zone Nord, ce qui a légèrement amélioré l'accès du prolétariat au centre-ville. Néanmoins, le réseau de métro de Rio demeure très peu développé par rapport à la taille de la métropole et au projet d'origine. Dans la perspective des grands événements sportifs de 2014 et de 2016, la ligne 4

de métro a été inaugurée en dépit de toutes les critiques et débats autour de ce projet. En effet, cette nouvelle ligne 4 constitue plutôt, en effet, une extension de la ligne 1 de la Zone Sud jusqu'au début du quartier de Barra da Tijuca. Actuellement, le réseau de métro de Rio comprend 56 km de lignes, trois lignes et 41 stations. Dans la répartition modale de la RMRJ, le métro était responsable de moins de 3% des déplacements (PDTU 2014).

La même baisse de représentativité dans la répartition modale peut également apparaître en ce qui concerne les transports ferroviaires, qui représentent à peine 2,52% des déplacements dans la RMRJ et subissent la concurrence prédatrice des autobus (PDTU/RMRJ, 2014; Cardoso, 2012). Depuis l'installation du modèle routier de mobilité au Brésil, au milieu du XXème siècle, les transports ferroviaires sont entrés dans une longue période de déclin progressif. Le réseau de train de la RMRJ, qui transportait 1 million de passagers dans les années 1960, ne prend plus aujourd'hui en charge que 350 000 passagers par jour (Beyer, 2011). Ainsi, en plus du fait que ses voies sont sous-utilisées, le système ferroviaire de Rio est souvent considéré comme un service de faible qualité et peu fiable à cause des importants retards dans les aménagements urbains qui limitent les trafics. En outre, les trains sont surchargés aux heures de pointe, ce qui nuit au confort des passagers qui parcourent généralement de longues distances entre le centre-ville et les Zones Ouest, Nord et la Baixada-Fluminense (Cardoso, 2012). Il est donc plus facile de comprendre pourquoi ce sont les catégories les moins aisées qui utilisent les trains qui relient surtout les quartiers les plus populaires et les plus éloignés de la métropole au centre-ville.

Par rapport à l'autobus, ainsi que dans toutes les autres métropoles brésiliennes, ils constituent l'essentiel de l'offre de transport public à Rio et assurent 77 % des voyages en transport collectif dans la RMRJ (PDTU 2014). Voilà pourquoi ce mode de transport était très souvent mentionné dans les réponses de tous les enquêtés de la PCVV avec un pourcentage plus élevé au sein des catégories les moins aisées. Pour ce qui est du vélo, bien que peu utilisé en tant que mode de transport, il constitue surtout une option choisie par les classes les moins aisées. Une analyse des profils des cyclistes à Rio de Janeiro confirme cette tendance observée dans l'enquête selon laquelle ils constituent un groupe très restreint (2,4% des déplacements au niveau de la RMRJ, selon le PDTU 2014) composé en majorité d'hommes, de jeunes, appartenant aux classes les moins aisées et dont le niveau d'études est moins élevé (Franco, 2012). Néanmoins, ce profil est en train d'évoluer grâce à l'expansion du mouvement cyclo-activiste au sein des couches les plus aisées de la population et en raison de politiques

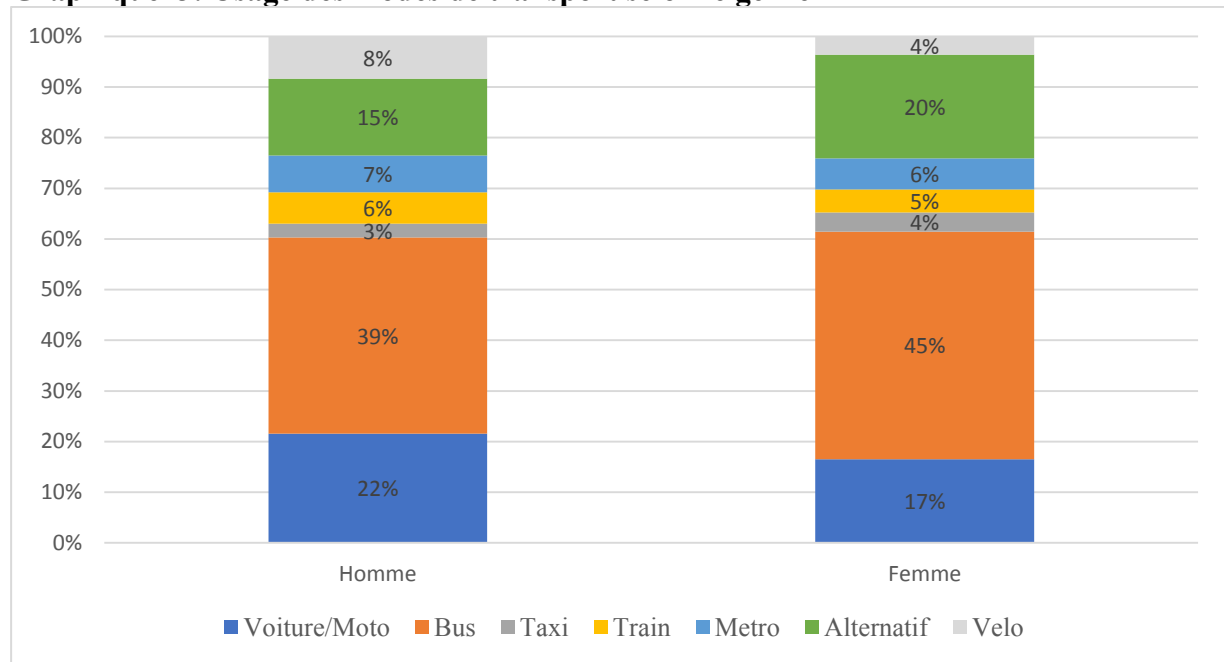
d'incitation à utiliser le vélo, telles que l'installation de vélos en libre-service, dans les quartiers de la côte atlantique, depuis 2011, à Rio de Janeiro (Jones et Azevedo, 2013).

Les modes de transports « *alternatifs* » sont également associés aux couches les moins aisées de la population parce qu'ils sont plus présents dans les quartiers populaires où les services de transport formel ne sont pas suffisants. Dans la PCVV de 2007, l'on observe que le transport « alternatif » est l'un des trois modes les plus utilisés en semaine par presque 30% des habitants des favelas, alors que, pour les non habitants de favelas, il représente 17% des réponses. Cette différence est sûrement encore plus forte depuis 2013, année où les transports « alternatifs » ont été interdits dans quelques quartiers formels et au centre-ville<sup>33</sup>. En ce qui concerne le genre, les femmes ont beaucoup plus tendance à utiliser les modes alternatifs que les hommes, vu qu'elles font partie des classes disposant des revenus les plus faibles et qu'elles sont très présentes au sein du marché informel qui ne garantit pas d'aide financière au déplacement (Bender, 2018 ). Ce n'est qu'à partir de 2011 que le transport « alternatif » officiel de Rio a commencé à accepter les billets électroniques que les travailleurs formels reçoivent en guise de contribution à leurs déplacements. D'autre part, comme on peut le voir dans le graphique 3, les hommes sont plus nombreux à utiliser la voiture que les femmes. Cette tendance chez les hommes à utiliser beaucoup plus souvent la voiture peut être observée dans plusieurs études portant sur la mobilité et le genre. Dans la métropole de Rio, les analyses du PDTU ont prouvé le même phénomène, en indiquant que 10,25% des hommes sont des usagers de la voiture alors que seulement 5,87 % des femmes empruntent des transports motorisés individuels (Bender, 2018).

---

<sup>33</sup> En 2013, le maire de Rio, Eduardo Paes a signé un décret n° 37007 interdisant la circulation de *vans* et de *kombis* dans la plupart des quartiers de la zone sud de la ville et du centre-ville. Cette décision a été prise à la suite d'un célèbre cas de viol impliquant des touristes à l'intérieur d'un van, qui reliait les quartiers de Copacabana (au sud) à Lapa (au centre). ([https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/04/130411\\_vans\\_rio\\_cq](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/04/130411_vans_rio_cq))

**Graphique 3: Usage des modes de transport selon le genre**



Source : Données ISP 2007

Pour conclure, nous pouvons constater qu'il existe deux grands groupes d'usagers des transports répartis surtout en fonction de leurs classe sociale et quartier de résidence. L'un des groupes est constitué par les personnes les plus aisées et ayant suivi le plus d'années d'études, qui disposent donc les moyens d'accéder aux transports individuels motorisés et dont une partie habite près d'une station de métro. L'autre groupe est celui des catégories les moins aisées, n'ayant pas eu l'opportunité de suivre autant d'années d'études et dépendant des transports en commun, notamment de l'autobus et des transports alternatifs. Selon d'autres caractéristiques observées, les hommes sont plus nombreux à se déplacer en voiture et à vélo, ce qui est confirmé dans la littérature (Franco, 2012). D'un autre côté, la tendance observée dans la PCVV, qui montre que les pourcentages de femmes utilisant l'autobus et le transport alternatif sont plus grands, n'est pas confirmée dans les analyses du PDTU 2014 (Bender, 2018).

Ainsi, il est important de souligner encore une fois que l'enquête de la PCVV n'a pas pour objectif de mener une analyse de la mobilité à Rio. D'importants aspects méthodologiques empêchent la réalisation d'une analyse significative à cet effet. Dans l'enquête PCVV 2007 ne figuraient pas de questions sur le nombre de déplacements journaliers. Ces données nous permettent certes de connaître un peu la répartition modale, mais pas la fréquence des déplacements. Un autre défaut de la PCVV 2007 tient au fait qu'elle n'envisage pas la « marche à pied » comme un mode de transport. Ces déplacements très fréquents à Rio de

Janeiro mettent surtout en évidence l'exclusion sociale d'une grande partie de la population qui n'a pas les moyens de financer l'usage d'un mode de transport motorisé et se trouve obligée de se rendre à pied à ses activités (Vaconcellos, 2012). De plus, d'autres travaux portant sur les pratiques de mobilité dans la RMRJ démontrent, par exemple, qu'il existe une forte proportion (46%) de population « immobile ». Il existerait, en effet, un grand nombre de personnes qui n'effectueraient aucun déplacement au cours de la journée soit à cause de leurs bas revenus, soit du chômage ou des barrières physiques et symboliques (Motte-Baumvol *et al.*, 2016).

### 3.3 – Les mesures d'évaluation de l'insécurité personnelle

L'enquête « *Pesquisa de Condições de Vida et Vitimização* », menée par l'ISP en 2007, faisait partie d'un vaste projet visant à élaborer un questionnaire concernant la victimation qui servirait de référence à tous les États du Brésil tout en étant conforme aux méthodologies internationales (ISP, 2008). L'une des premières étapes de ce projet a consisté en la création d'ateliers réunissant des spécialistes des domaines de la sécurité publique, de la violence et de la criminalité dans tout le Brésil afin de discuter d'une méthodologie de questionnaire adaptée à cet objectif (Pinto *et al.*, 2007). Ces experts ont décidé que la méthodologie directrice de ce projet serait basée sur le modèle du questionnaire utilisé par *United Nations International Crime and Justice Research Institute* et contiendrait les adaptations nécessaires au cas brésilien (ISP, 2008).

Ainsi, le questionnaire final était composé de sept blocs, dont une partie exclusivement consacrée au sentiment d'insécurité. Parmi les douze questions présentes dans cette partie du questionnaire, les principales sont les quatre faisant référence au sentiment de sécurité lorsque que « *vous marchez tout seul soit dans votre quartier ou dans un autre quartier inconnu pendant le jour et la nuit* »<sup>34</sup>. En effet, bien que cette question ne soit pas parfaite pour mesurer la perception des risques, elle présente une certaine cohérence dans la manière dont la peur du crime a été mesurée au cœur de la littérature internationale (Ferraro, 1995; Borges, 2012). Voilà pourquoi les spécialistes du ISP l'ont choisie pour la faire figurer dans le questionnaire. Ici nous allons l'utiliser surtout pour son caractère lié aux déplacements à pied.

---

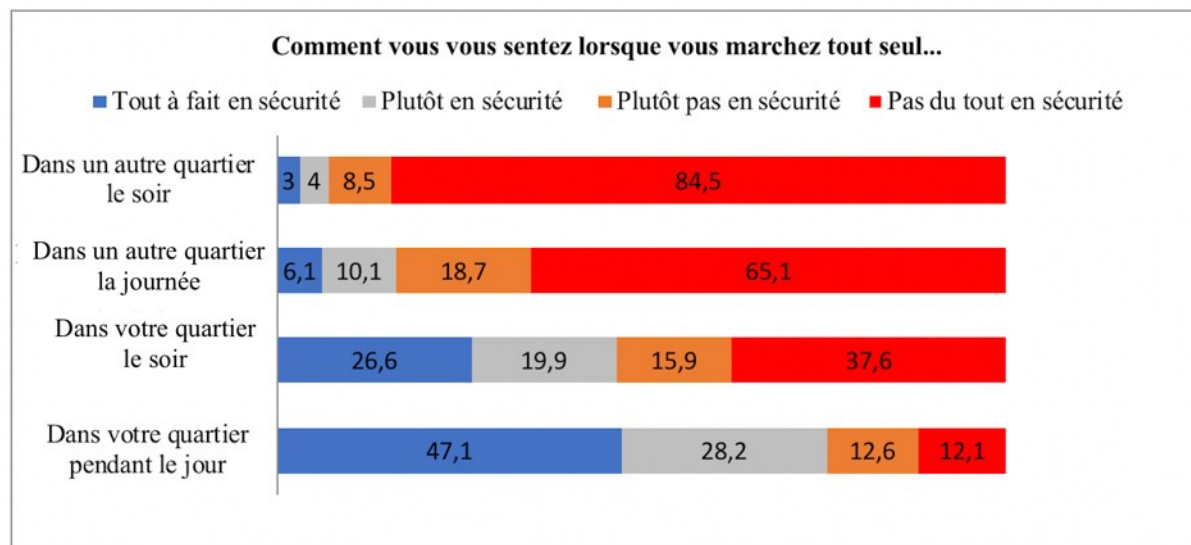
<sup>34</sup> Como o(a) Sr(a) se sente ao andar nas ruas de SEU bairro durante O DIA  
Como o(a) Sr(a) se sente ao andar nas ruas de SEU bairro durante A NOITE:  
Como o(a) Sr(a) se sente ao andar nas ruas DE BAIRROS DESCONHECIDOS DURANTE O DIA:  
Como o(a) Sr(a) se sente ao andar nas ruas DE BAIRROS DESCONHECIDOS DURANTE A NOITE:

L'autre question du sondage qui s'est avérée utile pour nos analyses était celle qui interrogeait les pratiques d'évitement et de protection adoptées quotidiennement à cause du sentiment d'insécurité. Ce point était composé de onze sous-questions qui énuméraient des activités de routine susceptibles d'être affectées par un sentiment d'insécurité. Parmi ces activités proposées, certaines reflètent des changements directs et d'autres des changements indirects dans les pratiques de mobilité quotidiennes. Enfin, la troisième question sur le sentiment d'insécurité qui nous a intéressée pour notre analyse, est celle qui s'intéresse aux modalités de la violence que le répondant craint le plus qu'elles se produisent dans son quartier (*« parmi les 10 types de crimes présentés sur cette carte, quels sont les trois dont vous auriez le plus peur dans votre quartier ? »*). Parmi les dix options de réponse, les interrogés pouvaient en sélectionner trois car il s'agissait d'une question à choix multiples. Ces informations nous aident à comprendre quels types de violences sont les plus redoutés par la population et comment la perception du risque évolue en fonction des différences sociodémographiques et des pratiques de mobilité. Ensuite, nous allons entrer plus en détails dans le vif du sujet et présenter les résultats de cette analyse statistique croisée.

### **3.3.1 - Comment vous vous sentez lorsque vous marchez tout seul ?**

Les premières questions qui seront évaluées ici renvoient à la traditionnelle question des enquêtes de victimation et plus précisément au sentiment d'insécurité : comment vous sentez-vous lors d'une promenade dans le quartier où vous résidez et dans des quartiers inconnus, le jour et la nuit ? Une telle question exige du répondant qu'il réfléchisse à quatre scénarios hypothétiques et elle débouche sur quatre possibilités de réponses qui peuvent être : *tout à fait en sécurité, plutôt en sécurité, plutôt pas en sécurité, pas du tout en sécurité* (graphique 4). Ce type de question est présent dans la plupart des questionnaires portant sur la victimation et s'est avéré très utile pour aider les chercheurs à découvrir des relations intéressantes en matière de peur du crime. Cependant, Borges et Soares, qui ont eux aussi exploité les données de l'enquête PCVV 2007, avertissent que deux de ces questions comportent un biais dans ce qui fait référence à l'utilisation de l'expression " quartier inconnu", du fait qu'elle tend à maximiser le sentiment d'insécurité, car elle représente un élément cognitif possédant une forte charge négative (Borges, 2012). L'on observe, par exemple, que le pourcentage de personnes très en sécurité varie considérablement entre "notre quartier" et "les quartiers inconnus".

#### Graphique 4: Sentiment de sécurité lors de la marche à pied



Source : Données ISP 2007

Cette enquête n'a pas fait la distinction entre les quartiers et les zones plus petites que les quartiers. Il n'est pas rare qu'il existe en effet plusieurs quartiers au-delà de notre quartier de résidence qui ne nous sont pas inconnus, qui nous sont plus ou moins familiers et dans lesquels nous nous sentons plus ou moins en sécurité. Dans chaque quartier, il existe des espaces (blocs, rues, places) que nous connaissons mieux que d'autres et dans lesquels nous nous sentons plus ou moins en sécurité. Si l'on établit un parallèle avec les théories géographiques, il est possible de mettre en évidence le concept d'espaces d'action proposé par le géographe humaniste Julian Wolpert, 1964. Ce concept fait référence aux espaces dans lesquels un individu circule et prend des décisions concernant sa vie, c'est-à-dire les activités liées à son travail, à ses études, aux loisirs, etc. *L'espace d'action* représente l'ensemble des lieux avec lesquels les individus sont familiarisés. Cependant, il se distingue de *l'espace d'activité* qui, en plus d'être familier à l'individu, est également celui où les individus vivent et circulent quotidiennement. Il constitue, pourtant, un découpage de *l'espace d'action* avec lequel l'individu interagit le plus fréquemment.

En ce sens, compte tenu des recherches dans le domaine de la criminologie, plusieurs analyses suggèrent que le sentiment de sécurité est plus fort dans les « *espaces d'action* », car les gens ont tendance à se sentir davantage en sécurité dans leur rue de résidence, un peu moins dans la rue la plus proche et beaucoup moins en sécurité dans les rues plus éloignées (Soares, 2008; Mello, 2016). En d'autres termes, le sentiment de sécurité est considéré comme un corrélat de la familiarité avec l'espace. Il s'agit là de ce que Soares (2008) appelle la « théorie des zones

concentriques ». Traditionnellement, les théories spatiales sur la peur sont ancrées surtout dans l'endroit de résidence. Dans plusieurs études portant sur la peur du crime, il a été prouvé que le lieu de résidence constitue le niveau essentiel dans la répartition spatiale des sentiments d'insécurité (Mello, 2016). Mais, en réalité, cette théorie fait principalement référence à des « espaces familiers » plus fréquemment présents dans la vie quotidienne des gens. À l'heure actuelle, avec l'expansion des zones métropolitaines et la progression des moyens de transport et de communication, utiliser uniquement en guise de référence le quartier de résidence peut engendrer des erreurs. Toutefois, très couramment, les recherches ne fournissent pas ce type de détails. À Rio nous constatons dans la PCVV que la situation dans laquelle la perception du risque est la plus forte est conforme aux résultats de la bibliographie et d'autres enquêtes sur la victimation menées dans le pays (Mello, 2016). Le contexte le plus menaçant est celui où l'on marche seul, la nuit, dans un quartier inconnu, dans lequel seules trois personnes sur cent se sentent très en sécurité, alors que le scénario le plus sûr consiste à marcher seul, le jour, dans son quartier (47,1% des répondants se sentent tout à fait en sécurité).

Il est également important de noter que tous les types de peurs peuvent d'être corrélés (les gens ont tendance à donner les mêmes réponses dans différents contextes) car 97% de ceux qui se sentent en sécurité la nuit déclarent également avoir la sensation de l'être pendant la journée. Cependant l'inverse n'est pas vrai, car seuls 55% de ceux qui se sentent « tout à fait en sécurité » pendant la journée se sentent également « tout à fait en sécurité » le soir. Ce constat confirme la variable « soir » comme un fort influenceur du sentiment d'insécurité, en accord avec la plupart des travaux sur ce sujet (Koskela, 1999; Loukaitou-Sideris, 2006; Lynch et Atkins, 1988).

### **3.3.2 –L'impact du genre sur le sentiment d'insécurité**

Tout comme dans d'autres études, la PCVV 2007 confirme l'influence du genre, car les femmes ont, en effet, tendance à se sentir plus en danger que les hommes (Jubainville et Vanier, 2017 ;Lee, 1983 ; Pain, 2001;Warr, 1984). Néanmoins, par rapport à d'autres études, nous avons observé qu'à Rio de Janeiro, la différence était faible selon le genre, puisque 82% des hommes ne se sentaient « *pas du tout en sécurité* » lorsqu'ils marchaient le soir dans les rues d'un quartier inconnu, alors qu'environ 87% des femmes partageaient le même sentiment. En outre, dans d'autres contextes, les différences entre hommes et femmes demeurent faibles. Alors que 41% des femmes ne se sentent « *pas du tout en sécurité* » pour



se promener toutes seules dans leur quartier de résidence le soir, il en est de même pour 34% des hommes dans le même contexte (tableau 4).

**Tableau 4 : Sentiment de sécurité lors de la marche à pied selon le genre**

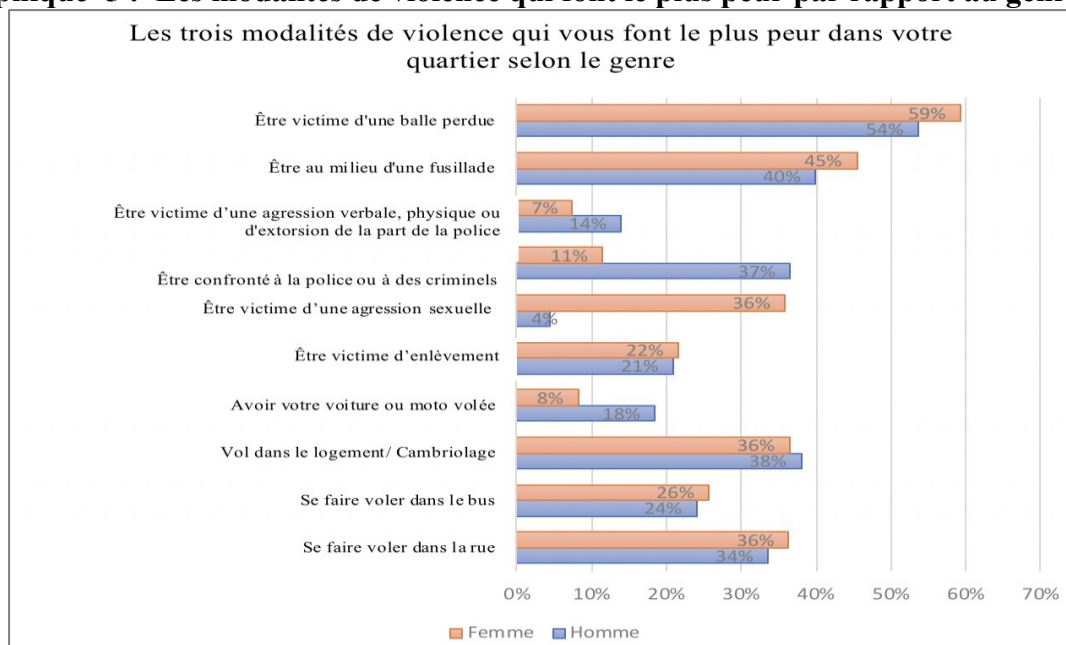
<b>Comment vous vous sentez quand vous vous promenez tout(e) seul (e)</b>						
<b>Contexte</b>	<b>Genre</b>	<b>Pas du tout en sécurité</b>	<b>Plutôt pas en sécurité</b>	<b>Plutôt en sécurité</b>	<b>Tout à fait en sécurité</b>	<b>total</b>
Dans votre quartier la journée	Homme	12%	11%	28%	49%	100%
	Femme	15%	13%	28%	44%	100%
Dans votre quartier le soir	Homme	34%	15%	22%	29%	100%
	Femme	41%	16%	19%	24%	100%
Dans un quartier inconnu la journée	Homme	62%	20%	11%	7%	100%
	Femme	67%	19%	9%	5%	100%
Dans un quartier inconnu le soir	Homme	82%	10%	5%	3%	100%
	Femme	87%	8%	3%	2%	100%

Source : Données ISP 2007

De façon très large, la bibliographie dans le domaine de la criminologie démontre que le genre est le facteur sociodémographique prédictif le plus important du sentiment d'insécurité (Warr, 1984; Condon *et al.*, 2005; Koskela, 1999; Gilow, 2015; Jubainville et Vanier, 2017; Ceccato, 2017). D'autre part, certains travaux démontrent que l'impact du genre n'est pas toujours aussi fort, car il varie selon le type de violence en question. D'après les statistiques officielles sur la violence, ce sont les hommes qui sont le plus fréquemment victimes de tous les types de crimes, à l'exception des violences sexuelles. Paradoxalement, il est vrai que les femmes ont culturellement davantage tendance à exprimer leur sentiment d'insécurité que les hommes (Hale, 1996; Condon *et al.*, 2005; Sutton *et al.*, 2011). Cependant, de manière très spécifique à Rio de Janeiro, les hommes se sont montrés presque aussi inquiets que les femmes devant les situations de crimes et de violence présentées dans la PCVV 2007. Les femmes se sentaient moins en sécurité que les hommes dans six des dix types de situations proposées : fusillade, agression sexuelle, vol dans une rue du quartier, vol dans un bus de quartier, séquestration et enlèvements éclair. Lorsque nous comparons les types de situations de violence dans lesquelles les femmes se sentent le plus en sécurité à celles dans lesquelles les hommes ont manifesté une plus grande insécurité, nous pouvons voir comment la vulnérabilité est influencée par le genre.

Les femmes se sentent plus vulnérables que les hommes dans des situations qui menacent leur intégrité physique, tandis que les hommes craignent quant à eux davantage les atteintes à leurs biens (vol de voiture et cambriolage) ou les situations dans lesquelles ils peuvent se retrouver confrontés à la police ou à des criminels dans leur quartier (graphique 5). Les hommes ont, en effet, tendance à avoir plus peur de l'interaction avec la police que les femmes, ce qui peut probablement s'expliquer par le fait qu'ils sont davantage ciblés par la police que les femmes, comme le confirment les différentes études dans ce sens (Barros, 2008). À Rio de Janeiro, par exemple, l'enquête sur l'approche policière et le racisme réalisée par le Centre d'études sur la sécurité et la citoyenneté, a constaté que 73,8 des hommes ont déjà été arrêtés par la police, alors qu'à peine 26,2 % des femmes avaient déjà vécu cette expérience (Borges, 2012).

**Graphique 5 : Les modalités de violence qui font le plus peur par rapport au genre**



Données ISP 2007

Mais, si la perception du risque est influencée par le genre, la catégorie sociale et le quartier de résidence sont aussi une autre variable qui peut modifier le sentiment d'insécurité (Pantazis, 2000). Pain (1997), par exemple, a constaté que le revenu a un impact sur la crainte des femmes de subir des violences sexuelles dans le contexte du foyer, car les femmes disposant de faibles revenus craignent davantage les violences sexuelles à la maison que les celles issues des milieux sociaux favorisés. En revanche, dans l'espace public, cette différence de revenus ne change pas la crainte de victimation des femmes, toutes les couches sociales ressentent la peur de la même manière.

### 3.3.3 - Le sentiment d'insécurité selon le niveau de vie

Selon Noble (2015b), de manière générale, l'impact de la variable « revenu » sur la perception du risque est moins étudié que d'autres variables sociodémographiques, telles que le sexe et l'âge, par exemple. Quand le milieu social est pris en compte, les résultats de la plupart des travaux mettent en évidence des corrélations importantes entre les individus défavorisés et un niveau de peur élevé (Pantazis, 2000; Lee, 1983 ; Skogan et Maxfield, 1981). Aux États-Unis, par exemple, McCray, (2009) a étudié le sentiment d'insécurité dans les transports en commun et a observé que la perception des risques était plus élevée chez les femmes immigrées à faibles revenus. Skogan et Maxfield (1981) soutiennent également la théorie selon laquelle les catégories les moins aisées de la population ont une plus forte tendance à se sentir en insécurité.

Mais cette tendance n'a pas toujours été claire car les individus des catégories sociales défavorisées sont souvent ceux-là mêmes qui habitent dans les quartiers les plus violents de la ville, ce qui ne veut pas dire pour autant que les zones les plus pauvres sont forcément le plus violentes (Zaluar, 2010). Cependant, les statistiques officielles prouvent, à partir d'une comparaison entre favelas et quartiers formels, que le risque d'être tué est beaucoup plus élevé dans la plupart des favelas. À Rio de Janeiro, par exemple, dans le complexe de favelas d'*Alemão* 12,9% des jeunes meurent avant d'avoir atteint 30 ans ; alors qu'à Lagoa, un quartier aisé, ce taux est à peine de 3,1% (Zaluar, 2010). Ainsi, certains chercheurs soutiennent que le fort taux de crainte des individus défavorisés est lié aux facteurs contextuels auxquels ils sont confrontés dans leur vie quotidienne (Hale, 1996 ; Zauberman *et al.*, 2013). Au Mexique, Vilalta (2011) a étudié la peur dans les transports en commun et n'a pas trouvé de relations directes entre la peur et les milieux les plus défavorisés. Néanmoins, il a constaté que les usagers qui se déplacent plus longtemps ont tendance à se sentir moins en sécurité dans les transports et dans leur quartier, ce qui peut être lié au fait que les quartiers défavorisés sont souvent plus éloignés du centre-ville et que leurs résidents sont obligés de faire de plus longs trajets.

Dans le même sens, Zauberman *et al.* (2013) ont étudié le sentiment d'insécurité des usagers des transports en commun en Ile-de-France, et soulignent que les temps de trajet très importants sont susceptibles d'augmenter le taux d'exposition au risque, de même que le contexte du déplacement peut être jugé plus anxiogène. Dans le cas des habitants de grandes banlieues qui travaillent dans le centre de la région parisienne, par exemple, les véhicules se

vident de leurs usagers et des agents de sécurité à mesure que les transports s'éloignent de la capitale. De plus, ils voyagent sur des portions de trajet moins fréquentées et moins contrôlées que celles des autres franciliens, ce qui peut expliquer l'important niveau de peur rapporté par les usagers des transports en commun (Zauberman *et al.*, 2013).

C'est pourquoi, quand le sentiment d'insécurité est lié aux faibles revenus de l'individu, il s'avère complexe de comprendre s'il est influencé par le taux effectif d'exposition au risque dans les quartiers défavorisés ou par les contextes plus anxio-gènes auxquels cette population est exposée. Ainsi, alors que certains auteurs considèrent la "catégorie sociale" comme une variable indirectement liée au sentiment d'insécurité (Hale, 1996; Smith *et al.*, 2001; Zauberman *et al.*, 2013), d'autres experts affirment en revanche qu'il n'existe pas de lien entre le taux de peur des individus et les catégories sociales (Killias et Clerici 2000, Vilalta 2011). Selon l'enquête ISP 2007, la perception du risque apparaît comme directement proportionnelle au niveau des revenus.

**Tableau 5 : Revenu et sentiment de sécurité lors de la marche à pied**

<b>Personnes « tout à fait en sécurité » et Revenu</b>				
<b>Revenu</b>	<b>Dans votre quartier le jour</b>	<b>Dans votre quartier le soir</b>	<b>Dans un autre quartier le jour</b>	<b>Dans un autre quartier le soir</b>
A	34%	13%	5%	1%
B	40%	17%	5%	2%
C	43%	24%	4%	1%
D	49%	27%	5%	2%
E	47%	28%	6%	3%

Source : Données ISP 2007

Le tableau 5 montre que le sentiment d'insécurité est directement proportionnel au revenu des personnes interviewées, car, en particulier dans leurs quartiers, les personnes appartenant aux classes les plus défavorisées ont tendance à se sentir davantage en sécurité que les individus des catégories les plus aisées. Cela montre la spécificité du sentiment d'insécurité dans les villes brésiliennes qui va dans le sens opposé aux théories traditionnelles de la perception du risque et du désordre, puisqu'elles considèrent que les quartiers aisés sont ceux dans lesquels il existerait un contrôle social informel plus important, et donc moins de crimes et de peur. De plus, d'autres analyses statistiques de l'enquête ISP 2007 ont aussi trouvé des liens entre la classe sociale et le sentiment d'insécurité. D'après Borges (2011), à Rio les individus blancs de plus de 40 ans et plus instruits ont tendance à se sentir une cible plus importante pour les criminels. Dans cette même analyse, il est constaté que les personnes qui vivent dans des

zones avec des problématiques sociales ont tendance à se sentir plus en sécurité, ce qui ne correspond pas à la plupart des théories sur le sentiment d'insécurité. Dans ce cas, une des justifications possibles est le fait que la population à faible revenu vit dans des quartiers plus désordonnés, tandis que les classes à revenu élevé vivent dans des quartiers plus organisés.

D'autres études précédentes portant sur cette dimension au Brésil ont également révélé des résultats similaires, c'est-à-dire que ce sont les personnes appartenant aux couches sociales les plus aisées qui se sentaient le moins en sécurité. Campos (2008), en se basant sur des analyses de l'enquête sur la victimation de 2004, a constaté qu'à Rio de Janeiro les individus les plus aisés subissaient plus de changements dans leur routine en raison de la violence que ceux appartenant aux catégories sociales les plus démunies. Rodrigues et Peixoto (2003) ont étudié la région métropolitaine de Belo Horizonte et ont constaté que les personnes ayant un statut socioéconomique supérieur percevaient davantage le risque de victimation. Rodrigues et Oliveira (2012) ont trouvé un résultat identique dans les favelas de Belo Horizonte, car d'après les données de l'enquête sur la victimation en 2002, les habitants des favelas estiment qu'ils risquent moins d'être volés que les non-résidents (Rodrigues et Oliveira, 2012).

### **3.4- Richesse et pauvreté face à l'insécurité**

Plusieurs facteurs peuvent influencer le sentiment d'insécurité des individus des différentes classes sociales qui connaissent une situation d'extrême ségrégation dans les villes brésiliennes. Par rapport à la population moins aisée vivant dans les favelas, Arias et Rodrigues (2006) défendent la théorie du "mythe de la sécurité personnelle". Cette théorie fait référence à la croyance en l'existence de certaines normes chez les acteurs du crime organisé opérant dans les favelas des grands centres urbains. Selon ces auteurs, les habitants des territoires dominés par les gangs perçoivent l'existence d'une certaine régularité dans la prise de décision des trafiquants, qui serait définie en fonction des normes de protection de la communauté, ce qui réduirait, par exemple, le risque de victimation pour les atteintes aux biens. Ethnographiquement, Ninnin (2015) a vérifié la validité de cette théorie dans les favelas de la Rocinha et du Vidigal à Rio de Janeiro. Elle a découvert que *« les habitants des favelas associent souvent une forme de sécurité intrinsèque à la communauté. Les crimes auraient notamment lieu en dehors car, les trafiquants puniraient sévèrement de tels actes. Dans ce cas, la frontière de la favela marque un périmètre de protection au sein duquel les habitants atteignent une forme de « sécurité communautaire »* (Ninnin, 2015 ; p. 184). Toutefois, tout cela peut changer en fonction d'éléments instables tels que le contrôle des

activités, surtout du trafic de drogue, exercé par les différents types de gangs (Magaloni *et al.*, 2018).

Une autre spécificité par rapport à la construction du sentiment d'insécurité dans les quartiers les plus pauvres concerne la cohésion sociale et l'efficacité collective des relations entre voisins, ce qui d'habitude peut faire croître le sentiment d'insécurité. La théorie des liens sociaux met l'accent sur les flux d'informations. Elle prédit que les communautés dans lesquelles il existe davantage d'échanges et une plus grande confiance interne possèdent des niveaux plus élevés de cohésion sociale, ce qui leur permet de réagir collectivement et efficacement contre le crime et la peur du crime. Cependant, si les niveaux de violence sont élevés au sein de cette même communauté, les contacts sociaux peuvent faciliter les flux d'informations et augmenter le sentiment d'insécurité grâce à la victimation indirecte (Hale, 1996; Vilalta, 2011). Sur la base de cette théorie, Zaluar (2010) a réalisé une enquête portant sur la victimation dans la ville de Rio de Janeiro et a observé que dans les zones pauvres, où la violence est plus forte, il existe une meilleure coexistence entre voisins. En revanche, dans les quartiers les plus aisés, le degré de confiance entre les voisins est beaucoup moins fort. Selon cette chercheuse, les formes d'appui et de protection pour supporter la pauvreté peuvent, parfois, renforcer les liens de solidarité interne de la classe sociale (Zaluar, 2010). D'un autre côté, Villareal & Silva a étudié le même phénomène à Belo Horizonte et a constaté que la forte cohésion entre les habitants du quartier est associée à un sentiment d'insécurité plus élevé. Leurs analyses suggèrent que dans les favelas où les résidents interagissent plus fréquemment les uns avec les autres, il y a une plus grande diffusion d'informations sur les violences vécues, ce qui augmente le sentiment d'insécurité chez les membres de la communauté (Villarreal & Silva, 2006).

La troisième théorie susceptible d'expliquer cette particularité brésilienne, selon laquelle la population la plus favorisée se sent davantage en danger que les personnes les moins aisées, se réfère au modèle développé par Wurff *et al.* (1989), afin de comprendre la peur du crime dans le domaine de la psychologie sociale. Selon ce modèle, l'individu se perçoit comme une cible attirante selon la valeur des biens et des actifs patrimoniaux qu'il possède et qu'il porte en dehors de son domicile. Autrement dit, les personnes issues d'un milieu social favorisé offrent des profits potentiels plus intéressants aux criminels. Ces auteurs font valoir que lorsque l'individu présente cette perception, il croit que marcher avec un objet cher dans la rue, par exemple, attirera l'attention d'un délinquant potentiel. Ce sentiment de plus grande

vulnérabilité prévaut non seulement lorsque les biens sont visuellement exposés, mais aussi lorsqu'ils sont cachés. En d'autres termes, les auteurs croient que même si un bien (il peut s'agir d'un bijou, d'argent ...) est caché et que personne ne le voit, les individus ont tendance à se sentir des cibles plus attirantes pour les crimes car ils portent des objets de grande valeur. Certes, cette même théorie pourrait en partie expliquer la raison pour laquelle, dans un pays comme le Brésil, où les différences de niveau de vie sont gigantesques, le sentiment d'insécurité par rapport aux atteintes aux biens est plus fort au sein des classes les plus favorisées que dans celles les plus démunies.

### 3.3.1 - La peur du meurtre par-delà les classes sociales

Cependant, la relation entre le sentiment d'insécurité, la modalité de la violence et le revenu démontre que les personnes appartenant aux catégories sociales les plus aisées sont également les plus nombreuses à craindre certains types de crimes non liés aux atteintes aux biens et au patrimoine. Parmi les dix catégories de crimes présentées par l'enquête de victimation, les personnes appartenant aux classes de revenus A et B craignent plus de six types, y compris ceux qui sont les plus fréquents dans les quartiers démunis, tels que « être victime d'une balle perdue » et « être au milieu d'une fusillade » (Magaloni *et al.*, 2018). Ces deux types de crimes sont en effet les plus effrayants pour la population en général, mais la peur d'être victime devient encore plus répandue au sein des classes les plus aisées (tableau 6).

**Tableau 6 : Modalités de violence qui font le plus peur selon le revenu**

Les trois modalités de violence qui vous font le plus peur dans votre quartier ?	Revenu				
	A	B	C	D	E
Vous faire voler dans la rue dans votre quartier	46%	43%	35%	39%	33%
Vous faire voler dans le bus de votre quartier	12%	21%	17%	23%	26%
Vol dans le logement/ Cambriolage	42%	39%	45%	43%	36%
Vous faire voler votre voiture ou moto dans votre quartier	19%	41%	32%	23%	9%
Être victime d'enlèvement ou « d'enlèvement éclair »	50%	47%	36%	31%	18%
Être victime d'une agression sexuelle	4%	7%	15%	16%	23%
Être confronté à la police ou à des criminels rivaux	0%	17%	12%	15%	24%
Être victime d'une agression verbale, physique ou d'extorsion de la part de la police	0%	0%	10%	9%	11%
Être au milieu d'une fusillade	54%	32%	40%	38%	45%
Être victime d'une balle perdue	62%	47%	40%	50%	59%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%

Source : Données ISP 2007

Une comparaison avec l'enquête menée en janvier 2019 par le Forum Brésilien de Sécurité Publique (FBSP) auprès de 843 résidents de la ville de Rio de Janeiro démontre que la peur de se faire tirer dessus est encore présente aujourd'hui. Parmi les 25 modalités de crimes proposées aux enquêtés, « être au milieu d'une fusillade », « être victime d'une balle perdue » et « être blessé ou tué lors d'une agression ou d'un vol » sont celles qui inquiètent le plus les personnes interrogées. C'est aussi à ces types de violences que la population carioca croit être le plus exposée et dont elle imagine qu'ils risquent fort de l'atteindre dans les douze prochains mois ; il en est de même des vols et tout particulièrement des vols de téléphones portables. Bien que le niveau de peur par rapport à cette dernière catégorie soit moins élevé, la plupart des répondants croient qu'il existe une forte probabilité qu'ils en soient victimes pendant les douze prochains mois. D'ailleurs le risque perçu de « se faire voler son téléphone portable » est presque égal à celui d'être blessé ou tué lors d'une agression (FBSP, 2019) et la même tendance a été confirmée au niveau national.

Selon l'enquête nationale de 2013 consacrée à la victimation, plus de la moitié des brésiliens (64,9%) ont peur d'être tués et près d'un tiers croient qu'ils sont susceptibles d'être victimes d'un homicide au cours des douze prochains mois (SENASP *et al.*, 2013). La crainte d'être assassiné est très élevée au Brésil, alors que, dans d'autres pays et villes, elle est beaucoup plus faible. Par exemple, en Afrique du Sud, pays où les taux d'homicides sont aussi élevés, le taux de craintes n'est que de 34,1% (Statistics South Africa, 2011 apud SENASP *et al.*, 2013).

Plusieurs facteurs peuvent certainement expliquer cette peur de se faire tuer à Rio de Janeiro vu que le pourcentage officiel d'homicide dans le pays est assez élevé. Cependant, les statistiques indiquent clairement que c'est un segment très spécifique de la population qui présente un risque réel d'être victime : les hommes, jeunes de la classe la plus pauvre. Alors, comment comprendre cette peur des classes les plus aisées ? À Rio de Janeiro, la localisation géographique des favelas peut être l'une des explications possibles. Comme cela a été expliqué auparavant, le relief accidenté de la ville de Rio de Janeiro, environnée de collines partout, a permis à la population démunie de s'installer très près des populations les plus favorisées économiquement. Tel est le cas, par exemple, des favelas de Rocinha et de Vidigal, qui sont situées dans des quartiers riches de la ville, mais qui demeurent des territoires sous le joug des gangs criminels. Cette proximité entre les quartiers riches et ceux défavorisés modifie la dynamique de la perception du risque à Rio de Janeiro, qui sûrement ne se produit

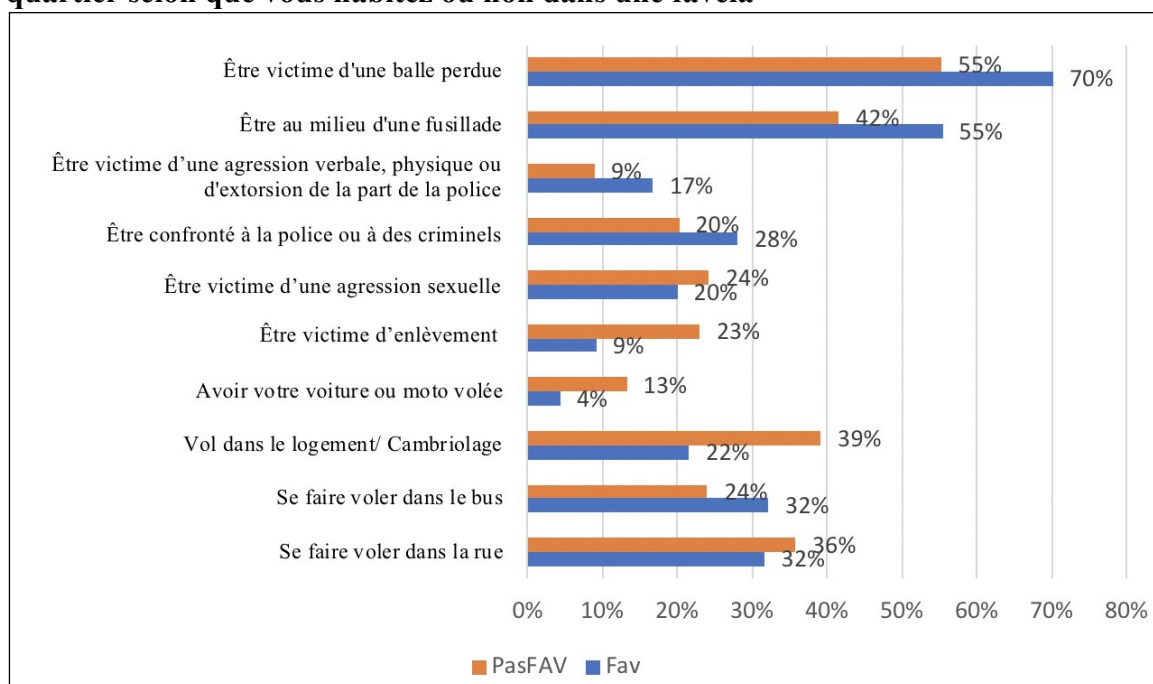


pas de la même manière que lorsque la pauvreté et la violence se situent dans des quartiers périphériques, fort éloignés des quartiers les plus aisés de la ville. Selon l'enquête réalisée par la FBSP (2019), durant l'année 2018, presque 30% des interviewés se sont retrouvés sous le feu croisé entre la police et les gangs et presque 75% ont entendu tout près le bruit des fusillades.

### 3.3.2 – Des peurs contrastés : la perception de risque entre la favela et l'asphalte

En observant le graphique 6, l'on note que la perception du risque varie également en fonction du lieu de résidence. De plus, l'attention se porte sur le cas particulier des habitants de favelas, dont la sécurité varie moins entre la nuit et le jour. Alors que 46% d'entre eux se sentent très en sécurité pendant la journée dans leur quartier, 32% éprouvent également le sentiment de l'être lorsqu'ils se promènent tout seuls le soir dans la favela. Par contre, chez les non-résidents des favelas, cette variation s'avère plus importante : à savoir que 46% d'entre eux se sentent très en sécurité le jour et seulement 25% « *tout à fait en sécurité* » le soir. Cela montre que le soir constitue un facteur encore plus important pour les non-résidents des favelas. Dans ce contexte, nous observons des tendances intéressantes en ce qui concerne les types de violences les plus redoutés par les habitants de favelas par rapport à ceux que craignent les non-résidents (graphique 6).

**Graphique 6: Les trois modalités de violence qui vous fait le plus peur dans votre quartier selon que vous habitez ou non dans une favela**



Source : Données ISP 2007

Étant donné que les personnes interrogées devaient choisir parmi les trois types de crimes qu'elles craignaient le plus dans leur quartier, nous pouvons constater que ce sont les crimes contre la vie, ainsi que l'utilisation d'armes à feu qui les effraient en général le plus. « Être victime d'une balle perdue » et « être au milieu d'une fusillade » sont les situations les plus effrayantes pour les deux catégories et les résidents des favelas sont plus nombreux à craindre ces deux situations, certainement parce que cela se produit beaucoup plus fréquemment à l'intérieur des favelas qu'à l'extérieur de celles-ci (Gonçalves, 2017). Notons ensuite que pour les non-résidents des favelas, avoir sa maison cambriolée représente le troisième type de crime le plus effrayant. En revanche, la plus grande crainte des habitants de favelas est de se faire voler dans le bus du quartier. Cependant, si les habitants des favelas ont plus peur de se faire voler dans le bus, c'est certainement parce qu'ils utilisent davantage ce moyen de transport que ceux qui ne vivent pas dans des favelas et bénéficient généralement de revenus plus élevés et ont, par conséquent, plus facilement accès à la voiture. En ce qui concerne les vols dans la rue, les non-résidents des favelas sont plus nombreux à les craindre, de même que les crimes contre les biens (à l'exception des vols dans les bus). Ainsi, la population des favelas craint moins presque tous les types de crimes liés à des atteintes aux biens, à l'exception de « *se faire voler dans le bus de votre quartier* ».

L'enquête effectuées par la FBSP (2019a) dans la ville de Rio de Janeiro a également confirmé ces tendances et révélé que les personnes qui n'habitent pas dans les favelas, tendent à indiquer comme la probabilité la plus grande les crimes liés aux atteintes aux biens, tels que les vols et les enlèvements. Chez les résidents des favelas, en revanche, c'est la crainte d'autres types de crimes et de situations de violence, telles que les agressions, la violence policière, la consommation de drogue, qui prédomine. De telles craintes renforcent la "*théorie du mythe de la sécurité personnelle*" chez les habitants des favelas et reflètent bien la réalité et la vie quotidienne d'une population fortement mise à l'écart par les barrières hissées à l'encontre de sa classe sociale et de son lieu de résidence. Dans une ville aussi fragmentée que Rio de Janeiro, où de nombreux territoires sont dominés par des "*pouvoirs parallèles*", où les droits et les menaces se manifestent de manière très différente selon les zones, il est compréhensible que les craintes s'illustrent également de façon distincte selon le quartier de résidence.

### **3.4 – La répartition modale des transports et le sentiment d’insécurité**

Par rapport à l'utilisation des modes de transport et au sentiment d'insécurité, les analyses statistiques indiquent que les usagers des transports en commun et du vélo ont tendance à se sentir davantage en sécurité, principalement dans leur quartier. Lorsque nous nous penchons sur la perception des différentes catégories sociales et l'utilisation des modes de transport, nous constatons que les groupes les plus aisés, qui utilisent la voiture, le taxi et le métro, ont tendance à se sentir moins en sécurité. Il convient de noter que, dans ce groupe, ceux qui se déplacent en voiture sont plus rassurés que les utilisateurs du métro et des taxis. D'ailleurs, au sein même du groupe des individus les plus rassurés, il convient de distinguer les utilisateurs de transports alternatifs et du vélo, surtout les cyclistes de sexe masculin (annexe 4).

En ce qui concerne l'utilisation des modes de transport, l'on peut supposer que ceux qui ont recours à des modes de transport en commun et actifs ont tendance à être plus présents dans l'espace public que ceux qui utilisent des transports privés. Le contact plus fréquent avec les espaces publics peut potentiellement atténuer le sentiment d'insécurité si l'on considère la théorie de Mello (2016) et Soares (2008) qui suggère que la perception de la sécurité est plus forte dans les endroits plus familiers. De plus, lors d'une enquête sur la victimation menée par l'Institut Pereira Passos et Zaluar *et al.* (2006) dans la ville de Rio de Janeiro, il a été constaté que les personnes qui considèrent que les transports en commun sont de bonne qualité dans leur quartier ont tendance à se sentir davantage en sécurité dans ce dernier. Néanmoins, l'enquête PCVV 2007 permet d'observer que les usagers du métro ne bénéficient pas de la même impression, ce qui peut indiquer que le milieu social change plus la perception du risque que l'usage des transports. Bien qu'ils utilisent chaque jour les transports en commun, ils se sentent, en effet, plutôt en insécurité et sont plus nombreux à prendre des mesures de protection. Peut-être le fait que les usagers de métro aient des revenus plus élevés que les autres usagers des transports en commun, change-t-il leur perception du sentiment d'insécurité.

### **3.5- Les comportements de sécurité lors des déplacements**

Selon la bibliographie, les comportements de sécurité peuvent être la conséquence et/ou la cause de la perception du risque (Noble, 2015a). Au Brésil, le pourcentage élevé de violences conduit à des comportements de sécurité qui changent en fonction du profil et des moyens de

la victime potentielle (Melgaço, 2010). D'après les résultats de plusieurs enquêtes portant sur la victimation, les femmes ont plus peur du crime et ce sont elles qui ont le plus souvent recours à des mesures de précaution afin d'éviter les risques. Même les femmes qui se montrent les moins préoccupées par la violence prennent des mesures de protection (Borges, 2012). Selon Koskela (1999) la plupart des femmes ont davantage peur des espaces publics, des endroits isolés pendant la nuit, de ceux où la visibilité est limitée, des lieux ou des situations inhabituels et des personnes inconnues. Dans le tableau 7, nous pouvons constater comment la perception de la violence a transformé la vie quotidienne des habitants de Rio de Janeiro en fonction de la différence de genre. Comme le montrent les résultats de cette enquête, les femmes sont plus nombreuses que les hommes à changer leur routine à cause d'un sentiment d'insécurité. Parmi les répondants à la PCVV, 26% des hommes et 31% des femmes ont déjà été empêchés de quitter ou de rejoindre leur maison en raison de la violence. La perception de l'insécurité et de la violence conduit les gens à ne plus se rendre à certains endroits (à éviter d'aller dans certaines banques ou près de certains guichets automatiques : 52% des hommes et 57% des femmes), à éviter de partir ou de rentrer chez eux tard le soir (63% des hommes et 73% des femmes), à éviter d'aller à certains endroits de la ville, malgré la nécessité (38% des hommes et 45% des femmes), ou à éviter d'utiliser les transports en commun (29% des hommes et 33% des femmes).

**Tableau 7: Les comportements de protection par rapport le genre**

<b>Comportements de protection : en raison de la peur de la violence, vous avez :</b>	<b>Homme</b>	<b>Femme</b>
Déjà été empêché de partir ou de rentrer à la maison	26%	31%
Cessé de vous rendre dans des endroits de la ville où il aurait été nécessaire d'aller	38%	45%
Évité d'aller dans certaines banques ou distributeurs automatiques de billets	52%	57%
Évité de fréquenter des lieux déserts ou de participer à des événements rassemblant peu de monde	78%	82%
Évité les endroits bondés	43%	49%
Évité de quitter la maison avec de l'argent, des objets de valeur ou d'autres objets qui attireraient l'attention	80%	83%
Évité de sortir la nuit ou de rentrer trop tard à la maison	63%	73%
Évité d'utiliser des transports en commun dont vous avez besoin	29%	33%
Changé de trajet entre la maison et le travail ou l'école et les loisirs	30%	29%
Évité les contacts avec des voisins	14%	14%
Évité de parler ou de rencontrer des inconnus	46%	59%
Total	100%	100%

Source : Données ISP 2007

En dehors du genre, l'âge et le revenu sont également susceptibles d'influencer les comportements de protection (Warr, 1984). Selon les données recueillies par la PCVV, on peut observer qu'il existe certaines différences entre les mesures de protection les plus prises par les jeunes (16 à 30 ans) et celles des personnes plus âgées. Contrairement à la plupart des travaux portant sur la peur du crime, il a été observé que les personnes âgées (âgées de plus de 66 ans) changent moins leurs habitudes que celles plus jeunes. Par exemple, il est moins fréquent chez les personnes âgées (16%) de s'interdire de partir ou de rentrer à la maison, ou de se rendre dans certains endroits de la ville malgré la nécessité (31%), ou d'éviter les endroits déserts (75%), ou de changer de trajet (18%), ou d'éviter les contacts avec les voisins (10%). En revanche, les catégories des jeunes ou très jeunes sont plus nombreuses à se protéger dans ces mêmes contextes (tableau 8). Dans d'autres contextes, les attitudes respectives diffèrent, les jeunes sont, par exemple, moins nombreux à éviter les endroits bondés, les transports en commun et à ne pas sortir la nuit. Néanmoins, afin de mieux comprendre ce résultat il est important de faire attention aux aspects méthodologiques de la recherche et aux contextes d'insécurité qu'il convient d'analyser. En fonction de la théorie et de la méthodologie appliquée, il est possible de répondre de différentes façons et avec des résultats divergents à la question de savoir si les personnes âgées ont davantage peur de la criminalité que les jeunes. Dans le cas des comportements de sécurité présentés dans PCVV 2007, les résultats sont sûrement liés au style de vie de la population jeune par rapport à celui de la population plus âgée, car les jeunes ont, par exemple, des pratiques de mobilité très différentes de celles des retraités (Motte-Baumvol *et al.*, 2016).

**Tableau 8 : Comportement de Protection par rapport à l'âge**

Comportement de Protection par rapport à l'âge						
En raison de la peur de la violence, vous avez :	très jeune	jeune	adulte	d'âge mûr	âgée	très âgé
Déjà été empêché de partir ou de rentrer à la maison	38%	33%	29%	28%	24%	16%
Cessé de vous rendre dans des lieux de la ville où il aurait été nécessaire d'aller	45%	46%	43%	42%	42%	31%
Évité de vous rendre dans certaines banques ou près de distributeurs automatiques de billets	52%	56%	59%	56%	54%	49%
Évité de fréquenter des lieux ou de participer à des événements rassemblant peu de monde	80%	83%	80%	82%	81%	75%
Évité les endroits bondés	34%	42%	47%	52%	55%	52%
Évité de quitter la maison avec de l'argent, des objets de valeur ou d'autres objets qui attireraient l'attention	79%	85%	83%	83%	82%	80%
Évité de sortir la nuit ou de rentrer trop tard à la maison	57%	66%	71%	71%	75%	74%
Évité d'utiliser les transports en commun dont vous avez besoin	24%	28%	32%	36%	36%	30%
Changé de trajet entre la maison et le travail ou l'école et les loisirs	30%	33%	29%	32%	30%	18%
Évité les contacts avec des voisins	15%	16%	16%	14%	11%	10%
Évité de parler ou de rencontrer des inconnus	53%	54%	56%	53%	54%	56%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : Données ISP 2007

Par rapport à l'impact du milieu social sur les stratégies de protection, nous avons observé que ce sont les personnes de la couche « B » qui modifient le plus leurs routines à cause du sentiment d'insécurité. Parmi les onze situations proposées dans l'enquête, dans cinq d'entre elles, c'est la couche « B » qui a le plus fréquemment tendance à se protéger. Le groupe des personnes ayant les revenus les plus élevés (couche A) n'était le plus prudent que lorsqu'elles « évitaient les transports en commun » et « changeaient leur trajet » (56% de la classe A évité d'utiliser les transports en commun). Il est important de souligner à ce sujet que les gens de la couche « A » disposent de meilleurs moyens d'accès à la voiture privée, c'est-à-dire qu'à la différence des autres groupes, disposer de plus de ressources économiques leur permet d'éviter d'utiliser les transports en commun. De même, étant donné qu'ils sont davantage susceptibles de posséder une voiture privée et de conduire, en comparaison des usagers des transports en commun, ils ont également une plus grande flexibilité dans le choix des itinéraires entre leur domicile, leur travail et leurs lieux de loisirs (40% de la couche « A » change de trajet).

En revanche, si nous considérons que l'utilisation des transports en commun est inversement proportionnelle au revenu, il est beaucoup plus probable que la couche « B », du fait qu'elle a

des revenus un peu moins élevés, utilise les transports en commun. Cependant, en utilisant la théorie de Wurff *et al.*, (1989), l'on peut constater que la population de cette catégorie demeure une cible plus attractive en raison de ses revenus plus élevés que ceux de la majorité de la population (le revenu moyen des travailleurs du secteur formel dans la ville de Rio de Janeiro était de 4,1 salaires minimaux, ce qui représente la couche « E » selon IBGE, 2018). Les deux caractéristiques réunies peuvent en faire des cibles attractives du fait des biens qu'ils possèdent et du degré d'exposition qu'ils subissent, par exemple, lorsqu'ils empruntent les transports en commun (Cohen *et al.*, 1981). D'après Cohen *et al.* (1981), parmi plusieurs facteurs, les risques de victimation peuvent s'expliquer par l'exposition et l'attractivité de la cible potentielle. Cette tendance peut également être observée si l'on ajoute l'utilisation du mode de transport dans les analyses. Compte tenu que l'utilisation des transports en commun et actifs augmente le degré d'exposition aux risques, nous observons que ce sont les usagers de taxis et de métros qui prennent le plus de mesures de protection par rapport aux autres usagers des transports, y compris à ceux qui utilisent leur voiture. Dans ce cas, nous pourrions les considérer comme des cibles plus attrayantes pour les atteintes aux biens du fait qu'ils possèdent des revenus plus élevés et ont également un niveau d'exposition dans l'espace public supérieur à celui des automobilistes, par exemple.

Par contre, les personnes qui se sont montrées les moins prudentes sont surtout celles qui disposent de faibles revenus, se déplacent à vélo, notamment celles du genre masculin. Au sein de ce groupe, le seul comportement de protection le plus mis en pratique que par le reste de l'échantillon était celui consistant à « éviter les contacts avec les voisins ». Ainsi il est intéressant d'observer que ce profil moins "effrayé" des usagers de vélo dans les villes brésiliennes est souvent mis en évidence dans les études portant sur les transports, en matière non seulement de sécurité publique, mais surtout de sécurité routière (Transporte Ativo, 2015). Étant donné que les aménagements destinés aux cyclistes dans les villes brésiliennes sont toujours très précaires, que le manque de respect entre les conducteurs d'autres véhicules que le vélo est énorme, et que le pays présente un taux élevé d'accidents de la route (Vasconcellos, 2012), nous pouvons comprendre pourquoi utiliser quotidiennement le vélo au Brésil peut être considéré comme un choix audacieux. Ceci étant, il est légitime que ce choix soit plus fréquemment fait par des groupes de la population qui, traditionnellement, ont tendance à se sentir plus en sécurité en raison de facteurs sociodémographiques, comme c'est le cas des hommes, jeunes, et dotés de faibles revenus (Borges, 2012; Campos, 2008; Rodrigues et Peixoto, 2003). Ce même groupe, qui a tendance à se sentir plus en sécurité et à

utiliser davantage la bicyclette, correspond également au profil du groupe le plus fatalement touché par la violence au Brésil (IPEA, 2018). Il s'agit donc d'un groupe qui est clairement stigmatisé par la société brésilienne, ce qui se reflète même dans ses pratiques de mobilité. Au Brésil, l'utilisation de la bicyclette en tant que moyen de transport est plutôt liée à une contrainte financière qu'à d'autres raisons (Jones et Azevedo, 2013).

D'autre part, la grande différence entre les utilisateurs de modes de transports individuels motorisés et ceux des transports en commun suggère que les utilisateurs de modes de transports motorisés privés ont tendance à prendre davantage de mesures de protection que ceux empruntant les transports en commun. Une analyse plus détaillée révèle que ce sont les usagers du métro, ainsi que ceux du taxi et de la voiture, qui ont le plus tendance à adopter des comportements de protection (annexe 5). Les autres usagers des transports en commun ont été moins nombreux à choisir neuf des onze options de mesures de protection proposées. Ils correspondent également à la classe la moins aisée et sont plus nombreux à « *éviter de sortir la nuit* » et « *éviter les contacts avec les voisins* ». Dans le groupe qui a le plus peur, on distingue les femmes qui utilisent le taxi et le métro, ce qui coïncide également avec les classes les plus aisées. Ainsi, pour conclure, nous pouvons affirmer qu'il existe, d'un côté, le profil des femmes qui utilisent le taxi et le métro, et qui sont les premières à adopter des mesures de protection dans leur vie quotidienne et, de l'autre, les usagers du vélo, surtout des hommes, qui sont les moins touchés par un sentiment d'insécurité (annexe 5). Néanmoins, d'une manière générale, les comportements de sécurité les plus fréquents à Rio de Janeiro sont les suivants : « *éviter les endroits déserts* », « *éviter de quitter la maison avec de l'argent, des objets de valeur ou d'autres objets qui attireraient l'attention* », « *éviter de sortir la nuit ou de rentrer trop tard à la maison* » et « *éviter de parler ou de rencontrer des inconnus* ».

### **Conclusion du chapitre 3**

L'objectif de ce chapitre était de constater que le sentiment d'insécurité se manifeste différemment selon les caractéristiques sociodémographiques et le contexte de vie de chaque sous-groupe de la population. Ainsi, nous confirmons les tendances relevées dans la révision bibliographique qui suggère que la variable temporalité (« nuit ») et la variable spatialité (espaces « mal connus ») sont des variables importantes pour mesurer le sentiment d'insécurité. Cependant, il convient de noter que pour les habitants de favelas, il s'agit d'un impact moins important, ce qui confirme l'idée selon laquelle le type de violence auquel cette



population est soumise dans les favelas diverge de celui du reste de la ville (Magaloni *et al.*, 2018). En cette population semble avoir un rapport à la peur face à la criminalité différent. Sur les dix types de crimes évalués, ces habitants ont beaucoup plus peur de crimes tels que les fusillades, les balles perdues et les interactions avec la police ou des gangs criminels. De plus, la même variation sur le sentiment d'insécurité se produit selon le sexe, mais de manière beaucoup moins significative que dans d'autres pays, ce qui est une particularité des études réalisées au Brésil. Cependant, les types de crimes qui menacent les hommes et les femmes sont très différents.

Le milieu social représente une autre variable importante. Elle détermine les modes de transport les plus utilisés mais aussi elle permet d'évaluer le sentiment d'insécurité et la perception du risque. Les analyses ont mis en évidence une autre particularité brésilienne selon laquelle le sentiment d'insécurité se montre inversement proportionnel au revenu, les moins aisés ayant tendance à se sentir plus en sécurité et prenant moins de mesures de protection. Le groupe disposant des revenus les plus élevés, dont font partie la plupart des usagers de taxis, de voiture et du métro, a tendance à avoir plus peur et à adopter des mesures de protection différentes de celles des autres. Une autre particularité marquante est que les usagers du métro se différencient des autres usagers des transports en commun par une plus forte perception des risques. Ce phénomène peut être en partie compris par le fait que l'utilisateur du métro appartient aux classes sociales les plus favorisées, mais tout en présentant un taux plus élevé d'exposition à des risques, car il utilise chaque jour les transports en commun.

D'autre part, l'âge est aussi important, en particulier en ce qui concerne les comportements de protection. On a pu constater que les personnes âgées ont adopté un comportement moins prudent que les plus jeunes, alors que ces derniers ont de toute évidence adopté plus fréquemment des comportements de protection.

Pour conclure, il est important de prendre en compte certaines observations concernant l'interprétation des résultats présentés ici, car pour connaître réellement l'impact du sentiment d'insécurité dans chacun de ces groupes, il est nécessaire que l'enquête soit effectuée de manière segmentée en tenant compte des activités quotidiennes traditionnelles de chaque segment de la population. Les questions doivent se rapporter aux situations quotidiennes réellement vécues par chaque groupe social et non à des contextes généralisés, comme ce fut le cas du PCVV 2007, qui avait pour but d'enquêter sur toute la population de la région

## Conclusion de la première partie

Malgré sa grande taille, la métropole de Rio de Janeiro est extrêmement centralisée dans la capitale, aussi bien en termes de population qu'économiquement et en ce qui concerne l'offre de services et d'infrastructures. Les villes de la Baixada et de l'est de Rio de Janeiro revêtent une certaine importance dans la dynamique métropolitaine, même si leur développement demeure encore largement rattaché à la capitale. Les fameuses « *favelas* » se retrouvent disséminées sur l'ensemble du territoire, grâce à la géographie unique de ce terrain, composé de plusieurs collines et d'espaces marécageux. Ces espaces d'habitat précaire, où se concentre près d'un quart de la population, sont majoritairement dominés par des gangs de trafic de drogue qui exercent un fort contrôle territorial. En ce sens, en comparaison avec d'autres villes brésiliennes, le crime organisé à Rio de Janeiro se distingue de par la pluralité des gangs concurrents, sa forte puissance militaire et ses fréquentes disputes micro-territoriales éclatant dans les zones urbaines densément peuplées. De telles querelles, auxquelles s'ajoute la lutte policière contre le trafic de drogue, influencent directement la géographie de la violence à Rio, et alimentent la peur de la population. Les enquêtes de victimisation de 2007 montrent déjà qu'il existe des écarts considérables entre le sentiment d'insécurité des habitants des favelas et celui des non-résidents. Tandis que les habitants des favelas craignent davantage les crimes tels que les agressions et la violence policière ; les non-habitants ont pour leur part davantage peur des forfaits perpétrés contre leurs biens. Ce résultat s'accompagne de deux autres qui témoignent d'un plus grand sentiment de sécurité chez les personnes les moins aisées, et par conséquent chez les usagers des transports en commun. Du fait que ces trois dimensions sont souvent associées à un même individu, l'on peut en conclure que les personnes de la classe inférieure se sentent davantage en sécurité que celles de la classe ayant un revenu supérieur.

En revanche les analyses n'indiquent pas que l'utilisation d'un mode de transport particulier provoque ou est causée par un sentiment d'insécurité, car dans ces deux processus, il existe un large éventail d'enjeux à l'œuvre. Cependant, l'hypothèse de cette thèse soutient que ces deux facteurs, que sont le mode de transport et le sentiment d'insécurité, s'influencent mutuellement. Il était évident, par exemple, que les usagers des transports privés se sentent moins en sécurité pour circuler à pied que ceux des transports publics. Dans ce cas, on peut dire que parce qu'ils ont moins de contacts avec l'espace public, les usagers des modes privés ont plus peur que ceux qui font plus régulièrement usage des transports en commun et sont

par conséquent plus familiers de l'espace public. En même temps, l'on peut dire que le choix d'utiliser un mode de transport privé peut dériver de la peur d'être exposé à l'espace public. Quoi qu'il en soit, ces deux dimensions sont impactées par le niveau des revenus étant donné qu'aussi bien l'utilisation des transports privés que le sentiment d'insécurité sont plus importants chez les individus aux revenus les plus élevés. Il est également intéressant de noter que, contrairement aux idées reçues, en plus de craindre les forfaits perpétrés contre leurs biens, les individus les plus riches ont fortement peur d'être assassinés. Ce résultat contredit ceux présentés dans les études internationales, en particulier dans celles concernant les pays du nord, selon lesquelles le sentiment d'insécurité a été plus fort au sein de la population à faible revenu.

La littérature montre en effet que, traditionnellement, les pays du nord et ceux anglophones sont ceux qui se sont le plus consacrés à l'étude de l'insécurité personnelle en milieu urbain. Parmi les résultats de ces études, qui recherchaient principalement les causes à l'origine du sentiment d'insécurité, il a été identifié que les personnes les moins aisées, les personnes âgées, les enfants et les femmes sont souvent les groupes les plus susceptibles de l'éprouver. De tels résultats ne sont pas pleinement établis au Brésil, non seulement en raison de l'impact des classes sociales, mais aussi du fait du sexe, car dans les villes brésiliennes les hommes éprouvent un sentiment d'insécurité très élevé. En démêlant les raisons expliquant cette si faible divergence, nous avons constaté que, si les femmes craignent davantage les agressions physiques, les hommes ont, pour leur part, tendance à craindre les confrontations avec la police ou les gangs.

Cependant, la construction du sentiment d'insécurité est un phénomène complexe qui fait intervenir plusieurs facteurs associés à *l'individu* (1), à ses caractéristiques sociodémographiques, ainsi qu'aux expériences qu'il a vécues ; mais aussi aux éléments de *l'environnement* (2) physiques, sociaux et architecturaux. Dans le cas du sentiment d'insécurité dans les transports, *les caractéristiques du déplacement* (3) doivent elles aussi être prises en considération, telles que le mode de transport, le trajet, l'heure, l'horaire, l'objectif, entre autres. Cette pluralité d'éléments impliqués dans la construction du sentiment d'insécurité dans les transports explique pourquoi ce thème s'avère si multidisciplinaire et suscite l'intérêt de différents domaines des sciences sociales, y compris le courant féministe et les études menées sur la promotion d'une mobilité active et durable, qui sont des domaines prêtant un intérêt particulier à cette question. Enfin, la revue de la littérature a clairement

montré que, bien que le problème de l'insécurité dans la mobilité quotidienne soit une réalité empirique pour ceux qui vivent à Rio de Janeiro, il existe toutefois encore peu de travaux scientifiques et institutionnels qui cherchent à l'étudier de manière concrète.

## Deuxième partie



---

## Le protocole de recherche

---

La compréhension des phénomènes sociaux nécessite une vision holistique de l'objet car il s'agit là d'un système complexe par nature. C'est pourquoi l'utilisation d'une étude de cas s'avère très utile en guise de méthode d'analyse, car elle seule permet d'observer et d'analyser ces phénomènes comme un tout intact. De plus, elle est en mesure de fournir des descriptions détaillées des situations et événements. C'est pourquoi le recours à cette méthode s'est avéré indispensable afin de mener à bien cette recherche qui vise à obtenir des connaissances approfondies sur l'interaction entre les participants, leurs comportements et leurs sentiments.

Cette partie de la thèse vise à présenter les caractéristiques de l'étude de cas, qu'il s'agisse de la population ou de la région analysée (Chapitre IV). Elle présente également le protocole et les techniques utilisées pour effectuer ce travail, puisque la méthode constitue un point crucial du développement de la recherche car c'est elle qui procure le soutien et l'ordre nécessaires à l'exécution des travaux (Chapitre V). Ainsi, dans les deux chapitres suivants, nous entendons expliquer comment et pourquoi le campus de l'UFRJ a été choisi en tant qu'étude de cas, et quelle a été la réflexion préalable menée sur la méthode que nous avons élaborée afin de conduire cette recherche

Nous espérons clarifier quelque peu le profil du groupe des jeunes enquêtés et la manière dont le système d'enseignement supérieur est organisé au Brésil. À partir de là, il sera possible de comprendre dans quelle proportion et à quel contexte socio-spatial notre étude de cas se réfère. Il s'agit donc de présenter les dynamiques historico-géographiques de développement de l'UFRJ, de son campus et de ses alentours. On espère ainsi dresser le panorama actuel de la réalité dans laquelle s'insère l'étude de cas et faciliter la compréhension des outils et techniques de recherche choisis. Enfin, nous espérons clarifier les démarches adoptées à chaque étape de l'étude de cas, la manière dont nous avons sélectionné et analysé les données, ainsi que démontrer la validité de l'échantillon et les considérations éthiques du travail de terrain.

## **CHAPITRE 4 – La « cité universitaire » de Rio de Janeiro**

Le but de ce chapitre est de présenter une brève description du terrain qui fera l'objet de notre étude de cas et le profil de la population étudiée. Nous allons ainsi commencer par contextualiser l'enseignement supérieur au Brésil, pour ensuite présenter les informations concernant l'Université fédérale de Rio de Janeiro et son principal campus ; et pour conclure nous fournirons des informations sur les quartiers entourant le campus et les tendances de violence dans la région selon les médias et les registres officiels.

### **4.1- L'enseignement supérieur au Brésil : Qui sont les étudiants d'université ?**

L'histoire de l'enseignement supérieur brésilien a commencé très tardivement, à la différence de ce qui s'est produit dans les pays de l'Amérique hispanique. La première université sur le nouveau continent a été créée en 1533 au Mexique, tandis que dans le Brésil colonial aucune université n'a été effectivement créée (Martins, 2002). À partir du transfert de la cour portugaise au Brésil en 1808, quelques écoles ont été fondées dans les principaux centres urbains, à l'exemple de l'Académie de Médecine et l'Académie Royale Militaire. Mais ce n'est qu'un siècle plus tard, au moment de l'indépendance, que la première université a été vraiment installée au Brésil. L'université de Rio de Janeiro fut créée en 1920, à partir de la réunion d'institutions publiques et privées déjà en place et sous l'influence de l'élite diplômée qui était rentrée au pays après avoir fait ses études en Europe. En ce temps-là, l'organisation du système d'éducation supérieur brésilien présentait désormais un aspect élitiste et aristocratique. L'accès aux études était un privilège des nobles, des propriétaires de terres et d'une classe urbaine intermédiaire émanant des cadres administratifs et bureaucratiques (Flores, 2017). Les premiers campus se situaient souvent au centre-ville, sous la forme de bâtiments isolés et imposants, chargés d'un fort symbolisme (Ferreira et Boidin, 2012).

À partir des années 1950, les universités ont évolué avec la création du Système Fédéral de l'Enseignement Supérieur, toujours très important au Brésil (Martins, 2002). Durant les années suivantes, le rythme de croissance se maintiendra avec certains changements instaurés par les gouvernements militaires (1964-85). Les universités fédérales continuent à exister en investissant davantage dans la recherche scientifique, mais l'on assiste aussi à la réapparition

des universités publiques étatiques et municipales<sup>35</sup> administrées respectivement par les États de la fédération et les villes.

Cependant, le nombre de places offertes par les établissements publics ne s'avérait pas suffisant pour répondre aux demandes d'une population en forte croissance et plus urbaine d'une année sur l'autre. Dans ce contexte, le gouvernement militaire en a aussi profité pour développer le secteur des universités privées, qui avait en partie soutenu son régime. Pour la première fois, une bonne partie des ressources publiques ont été destinées à des projets de prêts accordés à des étudiants des universités privées. À la fin des années 1970, presque 62% des étudiants d'université fréquentaient ce secteur (Martins, 2002). Mais, la dynamique de cette expansion a tout à fait suivi les lois du marché qui visent le profit économique au détriment de la qualité de l'enseignement. En fait les universités privées se sont développées pour répondre aux besoins immédiats des jeunes qui n'avaient pas atteint le niveau de connaissances requis pour entrer dans les universités publiques, auxquelles l'accès a toujours été verrouillé par un concours extrêmement sélectif, le « *vestibular* », ou, plus récemment, l'Examen National de l'Enseignement Moyen (ENEM)<sup>36</sup>.

Ainsi, un énorme paradoxe s'est construit en ce qui concerne l'accès à l'enseignement supérieur brésilien (Ferreira et Boldin, 2012). Les universités publiques reçoivent plus d'investissements que les écoles de base. Par conséquent, l'offre de l'enseignement secondaire publique est de faible qualité et repose sur une infrastructure insuffisante et pâtit d'un énorme manque de matériel et de services. Les jeunes des familles défavorisées qui se voient contraints de suivre une scolarité publique peuvent difficilement accéder à des universités d'État car la plupart du temps, ils n'ont pas le niveau pour passer l'examen d'admission. Alors, quand ils souhaitent obtenir un diplôme, ils se tournent, par défaut, vers les établissements privés et moins reconnus. Ils sont souvent obligés de travailler et de faire des emprunts pour payer leurs études, ce qui représente un coût très élevé. D'autre part, les places des universités publiques, totalement gratuites, sont, la plupart du temps, occupées par des jeunes issus des classes sociales aisées, issus d'établissements secondaires privés de meilleure qualité. En 2004, plus de la moitié (54%) des étudiants de l'enseignement supérieur public

---

<sup>35</sup> Au Brésil, la **municipalité** (*município*) est la plus petite division territoriale de la fédération.

Elle possède seulement deux pouvoirs, l'exécutif (le maire) et le législatif (le *conseil municipal*).

<sup>36</sup> Le *vestibular* ou l'ENEM (*Examen National de l'Enseignement Moyen*) sont des diplômes d'entrée comme le Baccalauréat peut l'être pour les étudiants français. Il permet de tester le niveau de l'étudiant dans toutes les disciplines qui lui ont été enseignées au fil du parcours obligatoire.



appartenait aux classes les plus riches de la population brésilienne, tandis que la population la moins riche n'occupait que 1,2% des places dans ces universités (Agência Brasil, 2015)<sup>37</sup>. L'élitisme est encore plus important au sein des formations qui délivrent les diplômes les plus reconnus sur le marché de travail, notamment dans les disciplines de la médecine, de l'ingénierie et du droit, (Ristoff, 2014).

Face à cette situation dramatique, au cours des dernières décennies, quelques changements ont été mis en œuvre afin de réduire les inégalités concernant l'accès aux universités, et surtout de développer ce système. En 2002, dans son plan de gouvernement, le président Lula a présenté le projet "*Une école de la taille du Brésil*"<sup>38</sup>. Parmi d'autres mesures, il a envisagé la création de nouvelles universités publiques et une augmentation du nombre de places dans celles déjà existantes, en particulier au moyen du développement des cours à distance et des cours du soir. Entre 2003 et 2010, quatorze nouvelles universités fédérales ont été créées et plus d'une centaine de nouveaux campus ont été installés dans les villes moins centrales. Cependant, la véritable expansion universitaire a continué à se poursuivre selon le principe adopté par le régime militaire par le biais de la réforme universitaire de 1968, c'est-à-dire en répondant à la demande d'enseignement supérieur par le biais de la marchandisation des universités privées (Traina-Chacon et Calderón, 2015). En 2005, le gouvernement a inauguré le projet de grande ampleur intitulé "L'université pour tous" (PROUNI)<sup>39</sup>, qui offre des bourses d'études intégrales ou partielles au sein des universités privées, en échange d'exemptions fiscales vis-à-vis des institutions. En 2016 presque 88% des établissements de l'enseignement supérieur brésilien étaient privés ( graphique 7) (INEP, 2016).

---

<sup>37</sup> <http://agenciabrasil.etc.com.br/geral/noticia/2015-12/ensino-superior-avanca-25-pontos-percentuais-entre-jovens-estudantes-em-10>

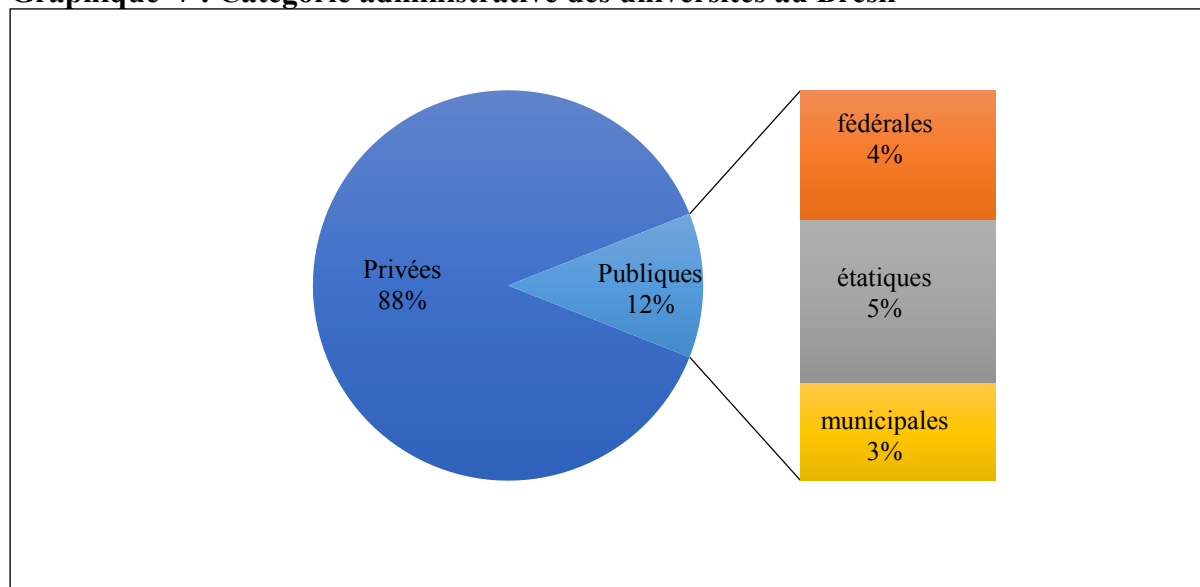
*Número de estudantes no ensino superior aumenta, mas a maioria ainda é branca e rica. (Agência Brasil, 4/12/2015)*

<sup>38</sup> En portugais, ce projet est intitulé « *Uma escola do tamanho do Brasil* ».

<http://www.enfpt.org.br/wp-content/uploads/2017/05/Uma-escola-do-tamanho-do-Brasil.pdf>

<sup>39</sup> En portugais, le projet est intitulé « *Programa Universidade para Todos* » (PROUNI)

**Graphique 7 : Catégorie administrative des universités au Brésil**



Source : données de l'INEP, 2017 fait par Muniz 2021

En 2012, le Brésil a promulgué une loi qui impose des quotas raciaux et sociaux à toutes les universités fédérales, afin de diversifier les origines des étudiants. Pendant une durée de quatre ans, la moitié des places des universités fédérales ont dû être réservées aux jeunes ayant suivi leur scolarité dans le système public. La moitié de ces places réservées devait répondre à des critères de faible revenu et l'autre moitié à des critères raciaux, tandis que la part des noirs, métis et indiens doit être proportionnelle à celle constatée par le recensement de chaque État du pays (Brésil, 2012). La mise en œuvre de ce type d'innovation n'a pas été facile et a suscité nombre de controverses dans les cercles politiques et universitaires. D'une part, les partisans des quotas ont déclaré qu'elle garantissait l'égalité d'accès à l'éducation, en raison de l'écart entre l'éducation de base publique et celle privée et d'un contexte historico-culturel qui défavorisait les pauvres et les noirs dans la société, en plus d'assurer la représentativité de cette classe au sein du milieu universitaire, en servant de miroir aux jeunes générations. D'un autre côté, les opposants au système des quotas ont déclaré qu'il sapait l'engagement et le mérite des étudiants en compétition pour l'examen d'entrée et que, compte tenu qu'ils avaient une note inférieure pour accéder à l'université, les étudiants choisis selon ce système ne seraient pas en mesure de s'adapter au niveau des autres étudiants, ce qui réduirait la qualité des cours.

Cependant, avec le recul, quelques années après avoir commencé à mettre en œuvre cette politique, les analyses ont montré que les résultats ont été plutôt positifs dans la société, puisqu'elle a contribué à augmenter le niveau d'éducation de la population noire brésilienne.

Les recensements des étudiants d'université montrent qu'en 2004, à peine 16% des noirs et des métis âgés de 18 à 24 ans suivaient des études universitaires, or, dix ans plus tard, ce nombre a augmenté pour atteindre 45%. En 2018, le nombre d'inscriptions d'étudiants noirs et métis dans les universités publiques a dépassé, pour la première fois, celui des blancs. Cependant, bien qu'ils représentent 50,3% des étudiants inscrits dans les universités publiques, les étudiants noirs et métis constituent 55,8% de la population brésilienne (IBGE, 2018). Ainsi, malgré certaines améliorations, le corps étudiant des universités publiques ne représente toujours pas fidèlement la population brésilienne. Les classes les plus aisées principalement, composées d'une population blanche, continuent à accéder plus largement à l'éducation que la population la plus pauvre et surtout celle noire. Selon la même enquête menée en 2018, au Brésil, le pourcentage d'adultes noirs qui ne savent ni lire ni écrire est presque trois fois plus élevé que celui des adultes blancs qui sont dans le même cas. Les experts soulignent que les problèmes de scolarisation de la population noire se rencontrent principalement au niveau de la base, car au sein des classes les plus pauvres, il est plus facile pour les jeunes blancs de terminer leurs études secondaires que pour les jeunes noirs. C'est pourquoi les quotas par classe sociale ont tendance à profiter plus directement à la population blanche pauvre qu'à celle noire. Ainsi, alors qu'en 2018, plus de 36% des jeunes blancs âgés de 18 à 24 ans étaient à l'université ou avaient déjà obtenu un diplôme de l'enseignement supérieur, seuls 18% des noirs et des métis, se retrouvaient dans la même situation. Il s'avère également intéressant de constater que la participation d'étrangers dans l'enseignement supérieur brésilien est très faible, mais que parmi eux, ce sont les Africains d'Angola qui sont les plus nombreux (INEP, 2016).

En ce qui concerne les questions de genre, la présence des femmes au sein de l'université a encore davantage augmenté ces dernières années. En 2013, elles représentaient 60% des étudiants achevant leur cursus universitaire. L'âge moyen de l'étudiant qui entre à l'université est de 18 ans et il en sort vers 23 ans. La plupart des étudiants sont inscrits aux cours du soir (18h – 22h), ce qui leur permet souvent de travailler pendant la journée pour financer leurs études (INEP, 2016). De plus, les stages d'apprentissage se font souvent pendant la même période que les cours, à savoir durant les dernières années de formation du premier cycle. Au Brésil le système adopté dans l'enseignement supérieur est similaire à celui des pays anglophones, basé sur deux niveaux de formation. Les formations de « *graduação* », d'une durée de 4 à 5 ans, correspondent au premier cycle universitaire, et les formations « *pós-graduação* » au deuxième (masters) et troisième (doctorat) cycles universitaires.

Il est possible d'affirmer, en guise de conclusion, que, malgré le développement du système de l'enseignement supérieur au Brésil pendant les dernières décennies, l'éducation demeure toujours un objet de luxe auquel la majorité de la population n'a pas accès. En 2014, seulement 14% de la population adulte brésilienne avait fréquenté l'université, alors que dans d'autres pays d'Amérique latine tels que le Chili (21%), la Colombie (22%) et le Costa Rica (23%), ce pourcentage était beaucoup plus élevé. Pour les nouvelles générations, la situation s'améliore, mais la moyenne du pays reste toujours inférieure à celle du continent (OCDE, 2017). En 2016, la moitié des jeunes âgés de 18 ans suivaient des études supérieures, alors que dans les pays de l'OCDE, 75% des jeunes se trouvent dans la même situation. Les politiques d'inclusion et de discrimination positives, ainsi que l'amélioration économique au début des années 2000 ont « en partie » changé la sociologie des campus universitaires brésiliens. On observe que parmi les étudiants actuels, la diversité est plus grande et que certains d'entre eux sont les premiers de leurs familles à posséder un diplôme universitaire (Ristoff, 2014). Cependant, les inégalités continuent à exister et les universités sont encore loin de refléter la composition réelle de la population brésilienne, en particulier au sein des formations les plus prisées, où le modèle de privilège séculaire de la classe blanche et aisée continue à être reproduit (Souza, 2018).

## **4.2 – L'Université Fédérale de Rio de Janeiro et le Campus de l'île du Fundão**

L'université de Rio de Janeiro fut la première créée sur le territoire brésilien le 7 septembre 1920 (Paula, 2002). Au tout début, elle consistait en une fusion d'établissements d'enseignement supérieur ayant des caractéristiques essentiellement liées à la formation professionnelle, tels que la Faculté de médecine (1808), l'École polytechnique (1792) et la Faculté de droit (1891). Au fil du temps, l'université s'est élargie pour inclure de nouveaux cours. Actuellement, elle a sous sa responsabilité 179 cours de premier cycle et 345 de troisième cycle, ainsi que sept musées, neuf hôpitaux, une maison d'édition et des centaines de laboratoires de recherche (UFRJ, 2018). Son histoire et son identité sont directement liées au développement du système d'éducation au Brésil.

Suite à la création du ministère de l'éducation en 1930, les politiques ont créé un projet qui prévoit de transformer la désormais « *Université de Rio de Janeiro* », en référence nationale. En effet, l'on visait à mettre en œuvre un modèle unique d'enseignement supérieur brésilien, sur lequel les universités devraient être orientées (Oliveira, 2005). À ce moment-là,

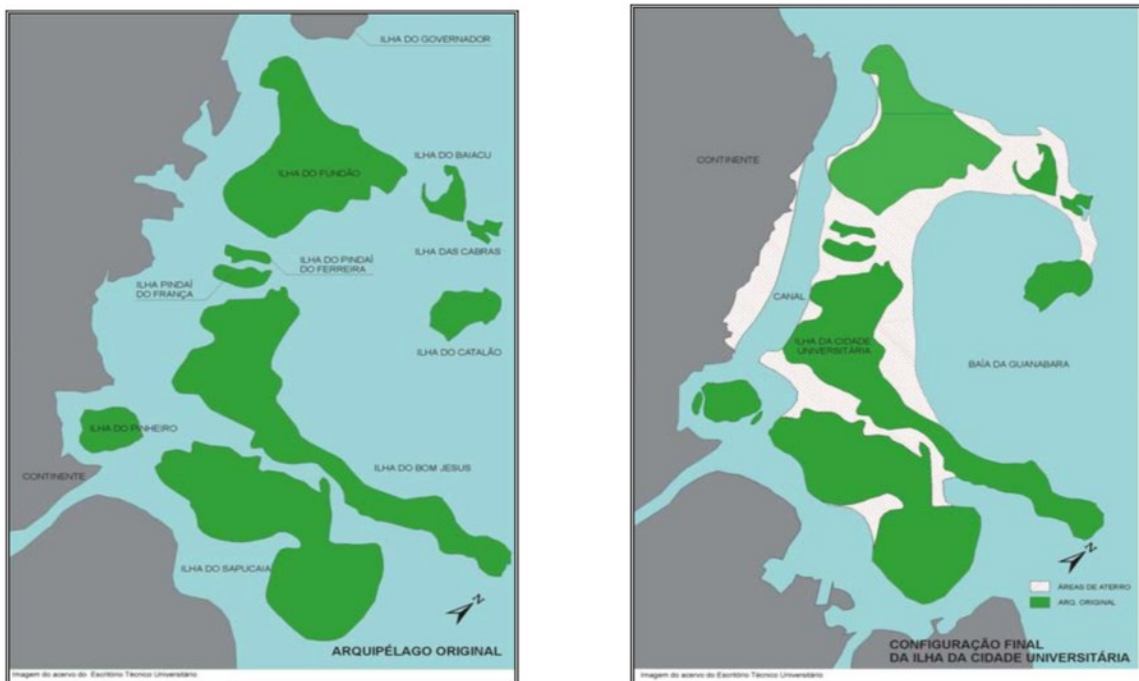
l'université a été rebaptisée « Université du Brésil » et était sous le contrôle direct du gouvernement fédéral, qui accordait une grande importance à la préparation des élites au détriment de l'éducation des masses (Paula, 2002). Au cours de ce premier processus de restructuration, l'université était influencée par la conception de l'université française, selon laquelle les écoles qui la composent sont isolées et ont un caractère d'enseignement spécialisé, professionnalisant et fortement contrôlé par l'État. C'est également peu de temps avant cette période qu'ont commencé des discussions pour savoir quel était le modèle de campus universitaire qu'il fallait implanter dans le pays, car jusque-là l'Université du Brésil était composée de plusieurs établissements disséminés partout dans la ville.

En ce qui concerne ce projet de construire le campus, plusieurs hommes politiques, enseignants et architectes de renom ont participé à sa planification et à son exécution (Oliveira, 2005). La cité universitaire devrait être un centre de coexistence, destiné à promouvoir le développement de l'enseignement et de la recherche, un espace unique, qui concentre les connaissances et évite les chevauchements inutiles d'infrastructures grâce à la concentration spatiale (UFRJ, 2010). Ainsi, sous l'influence de l'architecte moderne Le Corbusier et Marcello Piacentini, le campus principal de l'UFRJ a été officiellement inauguré, en 1972, pendant la période de la dictature militaire (Oliveira, 2005). C'est pourquoi beaucoup associent l'histoire de la construction de ce campus, de son architecture et de son emplacement à une manœuvre du régime militaire. Au Brésil l'on émet bien souvent l'idée que la cité universitaire UFRJ a été édifée loin du centre-ville, où les pouvoirs politiques étaient concentrés, et le campus UFRJ était construit sur un vaste terrain où les bâtiments étaient très éloignés les uns des autres, parce que les hommes politiques voulaient contrôler les contacts entre les jeunes et empêcher le développement du mouvement étudiant qui s'opposait au système. Cependant, Oliveira (2005) souligne que l'histoire de la construction du campus principal de l'UFRJ ne se limite pas à la période militaire. Bien que ce gouvernement autoritaire ait accéléré le processus de construction du campus, l'on a commencé à réfléchir à sa conception presque trente ans avant le coup d'État militaire de 1964 (Oliveira, 2005).

Par conséquent, on sait que le processus de planification et de construction du campus de l'UFRJ s'est déroulé sur une longue période et que la détermination de son emplacement a été l'un des points les plus difficiles à décider. C'est peu avant le gouvernement du président Dutra, élu démocratiquement en 1946, que la décision de déployer le campus sur une île

artificielle située dans la zone nord de la ville a été prise (Oliveira, 2005). En fait, ce campus a été créé à partir de la jonction de neuf îles qui existaient déjà dans la baie de Guanabara, formant une superficie totale de 5,2 km<sup>2</sup> (photographie 8). Le choix de construire ce campus sur l'île de Fundão a été contesté par des enseignants, des personnalités politiques, des ingénieurs et des architectes, qui ont critiqué l'isolement de l'île et son éloignement des bâtiments universitaires traditionnels déjà situés dans le sud et le centre de Rio. Selon le plan directeur 2020 de l'UFRJ, cette conception du campus était politiquement le reflet d'une décision autoritaire, bien que les documents techniques officiels aient démontré que "l'île universitaire" était l'endroit le plus approprié en raison de la surface disponible et de la distance avec le centre-ville et la population étudiante, ainsi que du coût de ce projet et de l'infrastructure d'accès. Au cours de la même décennie, l'Avenida Brasil, située à côté de la Cidade Universitária, a été inaugurée et est devenue un axe de développement important pour la ville de Rio de Janeiro. L'île du Gouverneur, un quartier adjacent au campus, fit également l'objet de profondes mutations en raison de la construction de l'aéroport international de Rio de Janeiro et de la base aérienne militaire (Carvalho, 2016).

**Photographie 8 : Archipel d'origine (à droite) et configuration finale après le remblai (à gauche)**



Source : [www.ufrj.edu.br](http://www.ufrj.edu.br)

De plus, en ce qui concerne l'organisation interne du campus, il est nécessaire de prendre en compte le contexte urbain de la période de construction de la cité universitaire de l'UFRJ. À l'époque, le Brésil était sous l'influence de deux approches architecturales. La première, celle du néoclassicisme conservateur, symbolisait le domaine du pouvoir autoritaire et dictatorial de nombreux présidents de cette période, ce qui a conduit à la construction d'immeubles imposants illustrant la force et le pouvoir du régime, tels que la gare "Central do Brasil" au centre de la ville. D'autre part, des architectes modernistes tels que Le Corbusier, ont exercé une forte influence culturelle, et directement influé sur les créations d'architectes brésiliens comme Lucio Costa (l'un des principaux responsables de la construction de la capitale moderniste de Brasília). Ainsi, le projet de la cité universitaire a été développé selon le principe du zonage fonctionnel, qui déterminait également l'organisation du campus par grands secteurs (administration, unités académiques, logement et services auxiliaires) (UFRJ, 2010). Afin de se faire une idée de la taille des zones réservées à chacun de ces secteurs, on peut citer quelques mesures : le secteur de l'école de médecine et celui résidentiel disposeraient de plus de 100 hectares chacun ; l'ingénierie de 70 hectares, la faculté de sport de 40 hectares, le centre de l'écologie et le zoo occuperaient environ 80 hectares. La baie pour les sports nautiques devrait mesurer environ 2 100 mètres de long sur 830 mètres de large, et comprendre plus de 3 000 mètres de plages de sable fin (Oliveira, 2005). L'ensemble de l'espace a été conçu comme un parc continu, traversé par des rues pour les automobiles, reliant les bâtiments, traités comme des volumes isolés. En outre, le concept de « campus parc » a également été mis à profit, et suscité la création, indispensable, d'espaces verts entre les bâtiments et les différents secteurs (photographie 9).

Le projet initial prévoyait que l'île de Fundão serait une véritable ville susceptible de loger une population de 25 000 habitants, voire même 40 000 personnes, réparties entre les étudiants, les enseignants, les employés et les patients de l'hôpital universitaire, ainsi que 300 familles d'enseignants (Oliveira, 2005). En raison d'aspirations à un développement, le plan pilote prévoit de la place vide pour de futures extensions autour de chaque bâtiment. Cependant, jusqu'à présent, la conception d'origine n'a pas été achevée. Les logements destinés aux étudiants, par exemple, consistent en un seul bâtiment pouvant accueillir cinq cents étudiants. La moitié de la structure de l'hôpital universitaire, le premier bâtiment inauguré sur l'île en 1978, n'a pas été achevée, puis il a détruit en 2010.

**Photographie 9 : Vue aérienne de l'hôpital universitaï au nord du campus.**



Source : ct.ufrj.com.br

Le transfert souhaité de tous les cours vers la ville universitaire n'a pas non plus eu lieu. L'université fédérale de Rio de Janeiro possède encore plusieurs cours et équipements situés en dehors du campus, tels que la Faculté Nationale de Droit, l'Institut de philosophie et des sciences sociales et l'école de musique du centre-ville. Il convient également de signaler l'existence du campus Praia Vermelha situé dans le quartier d'Urca, au sud de la ville, où se trouvent l'école de communication, l'institut d'économie, l'école d'administration et de pédagogie, entre autres activités. Plus récemment, avec le programme d'expansion de l'université, deux campus situés en dehors de la ville de Rio de Janeiro, le Campus de Macaé, une importante cité pétrolière se trouvant en dehors de la région métropolitaine, et le Campus de Xerém, ville de la Baixada Fluminense, ont été créés. L'UFRJ compte en tout 87 bâtiments, dont 15 appartiennent au patrimoine historique (UFRJ, 2018). Dans de tels bâtiments sont situés 9 hôpitaux et unités de santé, 13 musées, 45 bibliothèques plus 1450 laboratoires de recherche (tableau 9).



**Tableau 9 : Taille du patrimoine de l'UFRJ en 2018**

Propriété immobilière UFRJ				
Unités	Zone Bâtie <sup>40</sup>	Taille de la surface totale	Voiries et Parking	Espaces Verts <sup>41</sup>
<b>Campus Île du Fundão</b>	<b>0,000738 km<sup>2</sup></b>	<b>5,2 km<sup>2</sup></b>	<b>0,000212 km<sup>2</sup></b>	<b>1e-6 km<sup>2</sup></b>
Campus Praia Vermelha	5,1e-5 km <sup>2</sup>	0,000116 km <sup>2</sup>	6e-6 km <sup>2</sup>	5,5e-5 km <sup>2</sup>
Bâtiments indépendants	0,000116 km <sup>2</sup>	0,000144 km <sup>2</sup>	6e-6 km <sup>2</sup>	9,7e-5 km <sup>2</sup>
Campus Macaé	3,8e-5 km <sup>2</sup>	8,4e-5 km <sup>2</sup>		
Polo Xerém	2e-6 km <sup>2</sup>	1,5e-5 km <sup>2</sup>		
Total	0,000946 km <sup>2</sup>	5,6 km <sup>2</sup>	0,000225 km <sup>2</sup>	1e-6 km <sup>2</sup>

Source : UFRJ 2018

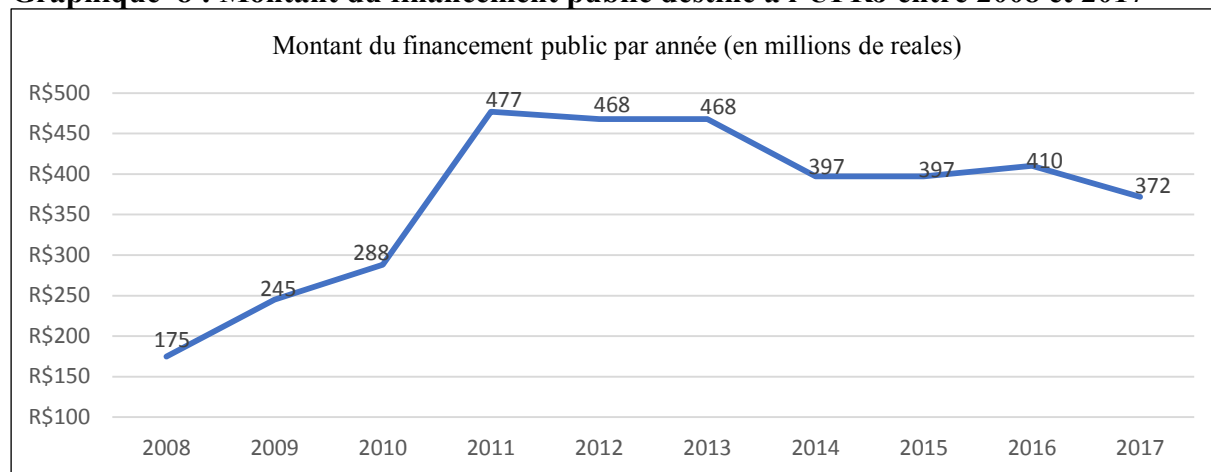
Par conséquent, l'une des principales caractéristiques de l'Université fédérale de Rio de Janeiro est son aspect fragmentaire. Malgré l'ampleur de la cité universitaire, l'interruption des travaux et le projet initial inachevé ont consolidé une fragmentation académique et physico-territoriale (UFRJ, 2010). En outre, il existe également une fragmentation par rapport à la ville dans laquelle elle est insérée, car le fait qu'une grande partie de l'université se trouve sur une île témoigne d'un isolement non seulement symbolique, mais aussi territorial (UFRJ, 2010). Sur le plan interne, le Campus Fundão est séparé en pôles sectorisés, ce qui reflète les principes modernistes. De plus, ce projet inachevé a été à l'origine de grands vides territoriaux et de travaux incomplets qui gênent la communication entre les différents pôles.

Au début des années 2000, le président de la république lança un projet visant à soutenir financièrement la restructuration et le développement des universités fédérales brésiliennes, le projet REUNI. L'Université fédérale de Rio de Janeiro a été l'un des premiers à s'associer à ce projet en 2007, ce qui lui a permis d'obtenir une somme importante pour mener à bien son expansion, qui engendrait surtout l'augmentation de l'offre de places en licence et une meilleure démocratisation de l'éducation (graphique 8) (Antunes, 2016).

<sup>40</sup> Zones pavées et ouvertes, y compris équipements sportifs ouverts et non couverts.

<sup>41</sup> Zones boisées, herbeuses, paysagées, avec jardins.

**Graphique 8 : Montant du financement public destiné à l'UFRJ entre 2008 et 2017**



Source : Ministère de l'éducation du Brésil (MEC), 2018

Ainsi, l'administration de l'université s'est mobilisée avec les spécialistes et les différents groupes du corps académique pour établir un nouveau schéma directeur de développement visant à tenir compte de l'augmentation du nombre d'étudiants et à corriger les dysfonctionnements constatés depuis la création du campus. Seule une partie des propositions établies jusqu'en 2020 ont pu être terminées en raison de réductions du financement à partir de 2013 (UFRJ, 2018). Ces dernières années, le rythme des travaux sur le campus UFRJ a considérablement diminué et la plupart d'entre eux sont paralysés depuis quelque temps. Tel est le cas du nouveau bâtiment des logements universitaires, de la construction du centre administratif et de pédagogie, qui aurait dû être inauguré en 2013, et de la station de BRT TransBrasil, qui aurait dû l'être avant les Jeux olympiques de 2016, dont les travaux ne sont toujours pas finalisés aujourd'hui. En fait, la crise politique et économique qui touche le pays, et en particulier l'État de Rio de Janeiro depuis 2014, a considérablement entravé la continuité des projets urbains non seulement sur le campus de l'UFRJ, mais aussi dans la métropole en général. Par conséquent, en tant qu'université dépendant entièrement du financement public, l'UFRJ a de nouveau interrompu ses projets en raison du contexte politique et économique du pays. Selon le plan de développement institutionnel (2018), qui fait des prévisions au sujet du développement de l'université d'ici 2023, le spectacle des bâtiments inachevés et laissés à l'abandon va sûrement perdurer durant les prochaines années, sans qu'il soit actuellement possible d'espérer une amélioration (UFRJ, 2018).

### Photographie 10 : Les travaux de construction des nouveaux centres d'enseignement



Auteur : Muniz 2021

#### 4.2.1 – Le projet d'expansion de l'enseignement supérieur et son impact sur le campus

Étant donné que le campus UFRJ est notre principal terrain d'étude, nous avons l'intention de mettre en lumière certains aspects importants de la situation actuelle de l'île universitaire. Ce campus, dont une grande partie ne peut pas encore être achevée en raison de problèmes économiques et politiques, a subi d'importants processus de transformation ces dernières années. Cependant, une autre partie des modifications a été mise en œuvre comme prévu dans le plan directeur pour 2020. Les premières qu'il convient de mentionner sont l'augmentation du nombre d'étudiants, la création de nouveaux cours et, en particulier, la mise en œuvre du système des quotas sociaux. Avant l'avènement du projet REUNI en 2007, l'université offrait 6710 places d'admission en licence dans ses 67 cours et seuls 17% des étudiants suivaient les cours du soir. En 2011, cette offre de places en licence a augmenté pour atteindre 10 406 postes répartis dans 179 cours et les offres de places en cours du soir ont progressé d'environ 60% entre 2007 et 2010 (Antunes, 2016). Cette politique d'expansion de l'université prévoyait, en effet, principalement l'inclusion d'étudiants des classes défavorisées. D'où la nécessité d'augmenter surtout le nombre de places pour les cours du soir, car les jeunes les moins aisés sont aussi ceux qui doivent travailler pendant les heures de bureau en journée (Prates et Barbosa, 2015).

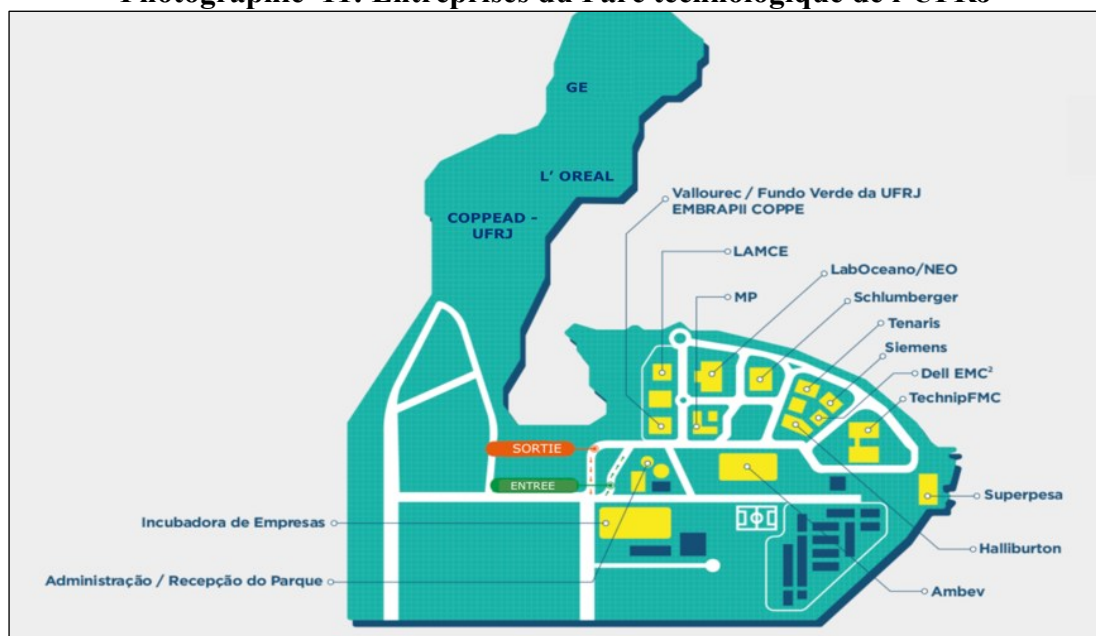
De plus, depuis 2012, une politique de quotas sociaux a été mise en œuvre, selon laquelle 30% des places en licence sont attribuées aux élèves des écoles publiques disposant d'un

revenu familial égal ou inférieur au salaire minimal. Pendant la première année de cours, les étudiants reçoivent une bourse de 400,00 reais (environ 100 euros) pour poursuivre leurs études, ainsi qu'une aide pour les transports qui leur permet d'utiliser gratuitement les bus de la ville de Rio de Janeiro jusqu'à quatre fois par jour (PR7, 2019). L'administration de l'université souligne que le changement le plus important et sans précédent de l'UFRJ concerne la nouvelle composition sociale de ses étudiants. Grâce à ce processus, le corps étudiant est devenu plus noir, plus indigène, plus diversifié spatialement et davantage représentatif de la diversité culturelle, ethnique, raciale et sociale du pays (UFRJ, 2018). On estime qu'en 2018, la présence de noirs et de métis représente 50% des nouveaux arrivants à l'université (Sintufrj, 2018).

D'autres changements liés à la fonction sociale de l'institution, bien que plus anciens, méritent une attention particulière. Depuis le début des années 1960, l'UFRJ a renforcé les interactions universitaires avec les secteurs productifs stratégiques du pays, ce qui a engendré de grandes transformations sur le campus. Le premier changement notable s'est produit en 1963 avec la création de la « Coppe » (Institut Alberto Luiz Coimbra pour les études supérieures et la recherche en ingénierie), qui est devenu actuellement le plus grand centre d'enseignement et de recherche en ingénierie de toute l'Amérique Latine. En 1973, en réponse à la découverte de nouveaux champs pétroliers sur la côte atlantique brésilienne et au niveau insuffisant de la technologie nationale pour l'extraction, la compagnie pétrolière Petrobras a installé sur l'île do Fundão un grand centre de presque 300 000 mètres carrés comportant plus de 200 laboratoires de recherche et constituant le *Cenpes*. Ce dernier a commencé ses travaux en adaptant les technologies étrangères aux conditions nationales afin de réduire la dépendance technologique brésilienne dans le domaine de l'extraction du pétrole en eau profonde. À partir de 2006/2007, grâce à de nouvelles découvertes de gisements de pétrole, ce centre technologique a pris encore plus de vigueur, surtout avec la création d'un cadre institutionnel favorable à l'innovation. Depuis le début des années 2000, des lois ont été promulguées pour que les revenus provenant de l'extraction de pétrole soient destinés à des institutions scientifiques et technologiques nationales (Fernandes *et al.*, 2018). Un tel processus est à l'origine de l'une des plus importantes réussites dans le secteur de l'innovation et de la technologie nationale. Le partenariat entre l'État brésilien, Petrobras et les universités a beaucoup bénéficié au campus UFRJ, qui a notamment profité des investissements dans le secteur de l'ingénierie et de l'énergie.

Dans ce contexte, le centre de recherche de la compagnie publique de l'électricité Electrobrás (CEPEL), et le centre de technologie minérale (CETEM), organisme lié au ministère des Mines et de l'Énergie, se sont eux aussi installés sur le campus UFRJ. Toujours en 1994, « L'incubateur d'entreprises » a été créé pour stimuler la création de nouvelles entreprises sur la base des connaissances technologiques engendré dans les groupes de recherche de l'UFRJ. Actuellement il accueille vingt-neuf « *start-up* » et est situé dans le « Parc Technologique » de l'île du Fundão. De plus, depuis 2003, les collaborations entre les entreprises et l'UFRJ se sont encore plus approfondies avec la création du « Parc Technologique » occupant 350 000 mètres carrés à l'intérieur de l'île universitaire. Ce parc accueille 67 institutions, entre autres 15 centres de recherches de grandes entreprises nationales et multinationales, telles que Siemens, Ambev, L'Oréal et GE, 10 petites et moyennes entreprises, 10 laboratoires de l'UFRJ et 32 « *start-up* » (photographie 11) (Parra, 2006). Toutes ces transformations au sein du campus UFRJ, depuis le début des années 2000, témoignent du désir de l'université de se moderniser et d'augmenter son niveau de qualité selon le modèle de la collaboration université/entreprise. Enfin, l'on observe que le campus UFRJ est bien davantage que l'un des plus grands centres d'enseignement supérieur, mais aussi un pôle de recherche et de développement très important pour le pays.

**Photographie 11: Entreprises du Parc technologique de l'UFRJ**



Source : <http://www.parque.ufrj.br/o-que-e/>

L'île universitaire abrite également un village résidentiel où vivent environ 2 000 personnes, dont la plupart étaient déjà installées là avant même la création du campus, ainsi que des

ouvriers qui ont participé à la construction de celui-ci et qui ont donc reçu des parcelles de terrain pour vivre sur l'île. Les infrastructures du village résidentiel sont précaires et ont besoin d'être améliorées, principalement pour augmenter la qualité de vie des résidents, dont la plupart ne disposent que de faibles revenus. En outre, il est important de signaler que cette île possède encore une vaste réserve de forêt atlantique où se trouvent des mangroves et une lagune alimentée à marée haute (UFRJ,2020).

En ce qui concerne les centres faisant partie de l'université, soulignons qu'il existe plus de 60 unités académiques et institutions connectées sur le campus (UFRJ, 2010). Elles sont réparties dans six centres principaux, où se trouvent des salles de cours, des laboratoires de recherche, ainsi que des secteurs techniques, sportifs et administratifs de l'université. Le bâtiment de l'administration centrale, par exemple, comprend, outre le bureau du recteur, les cours d'architecture, des beaux-arts et d'urbanisme. Depuis sa fondation, ce campus abrite l'un des meilleurs hôpitaux universitaires du pays, qui reçoit plus de 1 000 patients par jour (site internet). Selon le rapport « Informatif : Mobility 2014 », préparé par le Fond Vert pour le développement et l'énergie de l'UFRJ, la communauté universitaire comptait 53 048 personnes en 2008 ; la taille de chaque groupe figure dans le tableau 10 (Carvalho, 2016).

**Tableau 10 : Répartition de la population de l'île de Fundão**

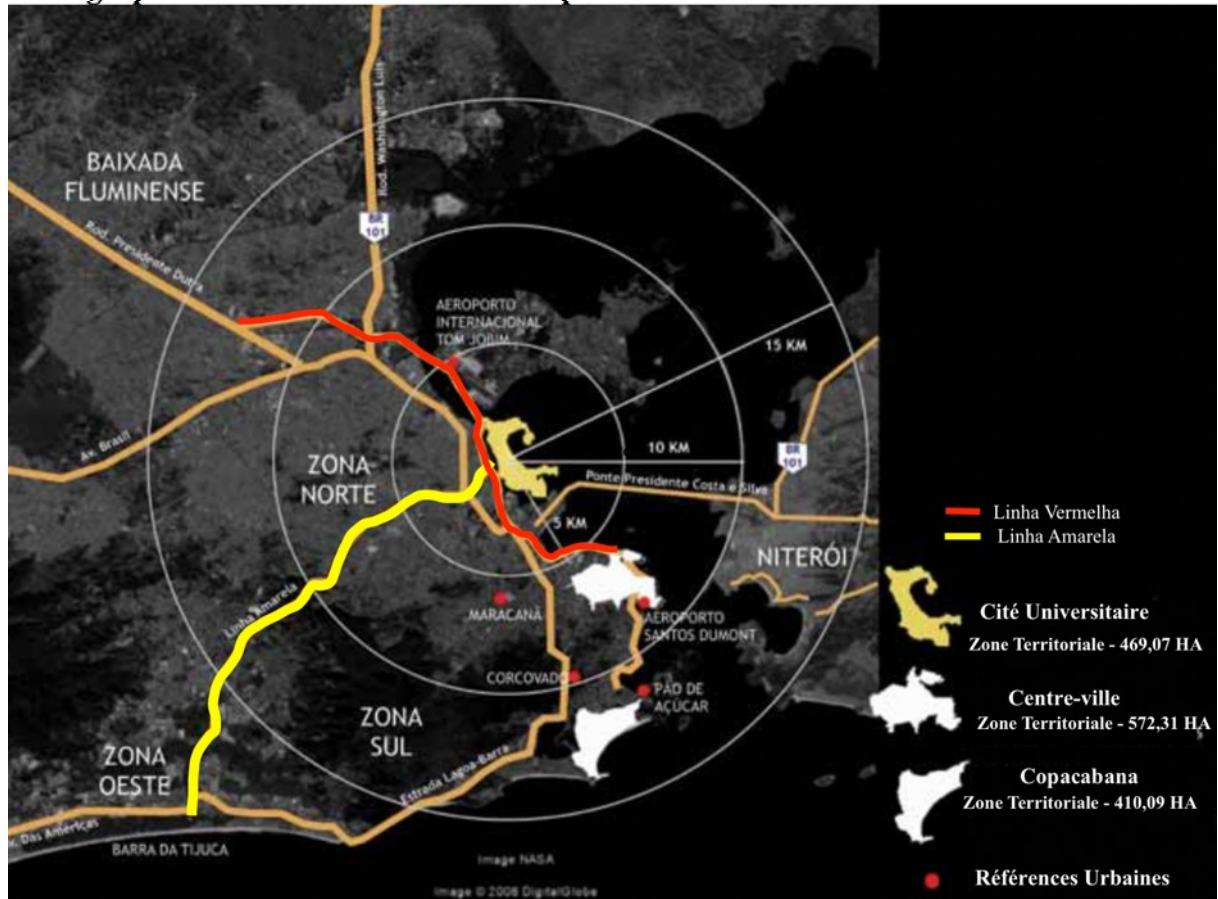
<b>Population sur l'île du Fundão</b>	
<b>Catégorie</b>	<b>Population</b>
Communauté universitaire	53048
Entreprise du parc technologique	2750
Autres Entreprises	8500
Résidence Universitaire	550
Village résidentiel	2000
Total	66848

Source : (Kahn et Santos, 2014)

Ce même rapport présente une estimation du nombre d'individus qui fréquentent le campus, qui serait en moyenne de 90 000 personnes (Kahn et Santos, 2014). C'est-à-dire qu'en plus de la communauté universitaire composée d'enseignants et d'étudiants et du personnel administratif, ce nombre prend également en compte les visiteurs et autres personnes ne relevant pas des catégories du tableau 10. Ainsi, le nombre de personnes qui circulent quotidiennement dans la cité universitaire de l'UFRJ est très élevé, ce qui correspond à presque 1,4% de la population de la ville de Rio de Janeiro (Carvalho, 2016).

En raison de ce nombre si élevé de déplacements engendré par le campus, les routes des environs finissent par être surchargées, ce qui provoque des embouteillages importants aux heures de pointe. De plus, comme cela a été vu précédemment, l'île du campus est située au Nord-Est de la métropole de Rio de Janeiro, à mi-chemin entre le centre-ville, au Sud, et l'île du Gouverneur, au Nord, sur laquelle se situe l'aéroport international de Rio (photographie 12). Un pont relie ces deux îles, et six autres le campus aux axes majeurs, tels que la « Linha Amarela » ou la « Linha Vermelha », qui desservent le reste de la ville. Ces nombreuses connections favorisent l'accessibilité à l'île en voiture, mais cette ouverture ne présente pas que des avantages. Il se trouve, en effet, que les axes qui devraient relier l'île au reste de la métropole sont de plus en plus utilisés comme des axes de transit, afin d'éviter les embouteillages sur ceux des alentours, ce qui aggrave et amplifie les phénomènes de congestion du trafic au sein de l'île, et rend son accès difficile pour ses usagers. De plus, la situation excentrée de l'île par rapport à la ville de Rio complique sa desserte en transports en commun.

## Photographie 12 : Localisation du Campus UFRJ à Rio de Janeiro



Source : Plano diretor UFRJ 2020 (UFRJ, 2010)

Afin d'améliorer cette situation, tout en facilitant l'accessibilité externe et interne du campus, plusieurs modifications ont été apportées au cours de ces dernières années, les plus importantes d'entre elles ayant consisté en l'installation d'une station de BRT Transcarioca en 2014 et en la construction d'un autre pont d'accès en 2012 (photographie 14 et 13). Le « Pont du Saber » est un projet financé par l'entreprise *Petrobras* qui permet aux utilisateurs du campus d'accéder plus rapidement à la principale voie express de la ville, la Ligne Vermelha. En outre, d'autres améliorations liées à la mobilité interne ont été réalisées. En 2010, la flotte de bus internes servant à relier les principaux pôles du campus a été complètement restructurée, de même qu'a été construit un nouveau terminal de bus qui a modifié la circulation routière de la région (*Terminal da UFRJ*). Plusieurs lignes d'autobus, qui s'arrêtaient auparavant aux alentours de l'île, ont commencé à circuler et à avoir des arrêts sur le campus. Une piste cyclable a également été créée sur le campus au cours de la même période et en août 2017, le système de vélos électriques en libre-service a été inauguré par le « Fond Vert pour le Développement et l'énergie pour la Cité Universitaire ».



**Photographie 13 : Ponte do Saber**



Source: Genilson Araújo/Agência *O Globo*, 2012

**Photographie 15 : Gare de BRT Aroldo Melodia**



Source : AdUFRJ 2014

De fait, le « Fond Vert pour le Développement et l'énergie pour la Cité Universitaire »<sup>42</sup> est un institut créé en 2012 à partir d'un accord entre l'UFRJ et le gouvernement de Rio de Janeiro. Il permet l'exonération des impôts sur la facture d'énergie électrique du campus à condition que l'UFRJ consacre ses revenus à des projets visant à promouvoir le développement durable du campus, notamment grâce aux technologies de mobilité et d'énergies propres. Selon les études réalisées par le « *Fundo Verde* », l'absence de transports publics efficaces sur le campus engendre de graves conséquences pour l'environnement. Les voitures et bus qui circulent dans l'île sont responsables de l'émission d'environ 2,2 tonnes de dioxyde de carbone chaque mois (Carvalho, 2016). Par conséquent, afin de réduire la quantité de polluants émis lors des déplacements des utilisateurs du campus, plusieurs projets de mobilité ont été réalisés grâce à ce programme. Il s'est agi, entre autres, en plus de l'installation du récent système de vélos électriques en libre-service, en 2017, de l'allongement de la piste cyclable interne de l'île, qui compte actuellement près de 5 km, de l'installation de range-vélos dans tous les centres, de la création d'un parc de stationnement couvert de 414 panneaux solaires photovoltaïques capables de générer jusqu'à 140 000 kWh d'énergie par an, de l'instauration d'un programme de covoiturage entre les membres de la communauté académique (Fundo Verde, 2019).

Par ailleurs, il existe depuis longtemps une volonté des autorités locales et de la communauté universitaire d'améliorer les transports sur le campus et d'en faire une référence en matière de mobilité durable. Certaines initiatives méritent d'être mises en évidence, comme l'ambitieux projet de train à lévitation magnétique porté par la Coppe/UFRJ depuis le début des années

<sup>42</sup> «Fundo Verde de desenvolvimento e energia para a cidade universitária» créé par décret d'État n ° 43,903 / 2012.

1990 et dont la première ligne expérimentale a été inaugurée, en 2015, sur le campus. Ce train compact et léger se déplace silencieusement sur des rails magnétiques sans émettre de polluants. Un prototype a été installé en 2015 dans le centre technologique pour parcourir 200 mètres et l'objectif était de créer en 2020 une ligne longue de 5 km à l'intérieur du campus permettant la connexion entre le terminal BRT et le parc technologique (UFRJ, 2010). Néanmoins le projet qui présente un fort intérêt écologique et économique a été abandonnée en 2020 à cause de la crise économique. Ainsi l'on observe que le campus UFRJ est une unité territoriale en constante évolution et que, malgré les contreparties politiques et économiques, la communauté universitaire est toujours en quête d'améliorations, notamment en ce qui concerne la mobilité urbaine durable.

### **4.3 - Le Contexte sécuritaire de l'île du Fundão et ses alentours**

Par rapport au contexte sécuritaire du campus UFRJ, il s'avère important de distinguer deux dimensions différentes : les conditions de sécurité internes au campus et celles externes autour du campus. Pour ces dernières, il est nécessaire de bien contextualiser l'emplacement du campus dans la ville. Comme nous l'avons déjà précisé, l'île du Fundão se situe dans la zone nord de Rio de Janeiro. Cette partie de la ville où vit traditionnellement la population la moins aisée est aussi la zone qui concentre la plus grande quantité de favelas. Selon l'IPP (2012), 38% des favelas de la ville de Rio sont en effet situées dans la zone nord, bien qu'en termes relatifs, la population des « favelados » ne soit pas la plus importante de la ville, dans l'absolu, elle est largement la plus élevée. C'est sûrement l'une des raisons pour lesquelles la zone nord présente, depuis des années, des taux d'homicides et de fusillades très élevés par rapport à ceux du reste de la ville (Ruediger, 2017).

Une analyse géographique des homicides commis dans la ville de Rio de Janeiro entre 2002 et 2006 a révélé que la plupart de ceux-ci ont été perpétrés dans des zones de favelas ou à proximité de celles-ci (Rivero, 2010). De plus, selon l'enquête de victimation réalisée par Zaluar (2010), la présence de la police est moins forte, mais plus violente, dans les favelas situées dans les zones les plus modestes de la ville, notamment dans la zone nord. Cependant, la pauvreté n'est pas la seule cause expliquant le fait que la violence soit plus forte dans certaines favelas. Selon Zaluar, (2010) lorsque l'on observe la position géographique des favelas sur le plan de la ville, on constate que la plupart de celles où le risque de mourir jeune (avant 30 ans) est plus élevé, se trouvent près de la baie de Guanabara et de l'aéroport

international, où arrivent les bateaux et les avions, ainsi que le long de « l'Avenue Brasil », par où passe le transport routier reliant Rio de Janeiro à São Paulo et à d'autres États frontaliers des pays producteurs de drogues. Cela veut dire que les favelas les plus proches des axes d'entrée de la ville sont aussi des portes d'entrée des armes et drogues (Zaluar, 2010). Les études ethnographiques réalisées avec des ex-trafiquants ont montré qu'un certain nombre de transactions entre trafiquants et fournisseurs sont réalisées par les principales voies d'accès à la ville, dans des stations-service, de petits hôtels, etc. (Pereira, 2008). Voilà pourquoi l'un des quartiers voisins de l'île du Fundão est également l'un des plus violents de Rio car il s'agit de l'un des plus grands complexes de favelas situés entre les deux principaux axes routiers de la ville, au bord de la baie de Guanabara et à moins de 7 km de l'aéroport international.

#### **4.3.1- Le quartier de la Maré : un ensemble de favelas sur les mangroves**

Le complexe de favelas de la Maré se situe dans la portion terrestre se trouvant directement en face de la cité universitaire UFRJ. En 1988, cette agglomération comptant quinze favelas devient la XXXème région administrative (RA) de la ville de Rio de Janeiro, et depuis 1994, elle est officiellement reconnue comme un quartier de la ville. L'occupation de cette zone marécageuse a effectivement commencé à partir des années 1940 avec les travaux de construction de « l'Avenida Brasil », qui relie le centre-ville de Rio aux banlieues éloignées. Les travaux pour la construction de l'autoroute ont attiré une main-d'œuvre de base qui s'y est installée pendant et après les travaux. Avec l'ouverture de cet important axe routier, en 1946, plusieurs industries sont venues s'installer dans cette région, telles que la raffinerie de *Manguinhos*, ce qui a attiré nombre d'ouvriers vers les favelas da Maré. La création de l'Avenida Brasil a aussi facilité le flux de migrants principalement venus du Nord-Est du pays (Fernandes, 2015). L'urbanisation accélérée de Rio et la spéculation immobilière ont beaucoup fait augmenter le prix des terrains, y compris dans la partie nord de la ville, ainsi, la population la plus défavorisée n'a plus eu d'autre choix que de s'installer dans les zones marécageuses autour de la baie de Guanabara. Les travaux de construction du campus UFRJ ont également contribué à l'occupation des favelas da Maré, car de nombreux ouvriers qui étaient venus travailler à ce grand projet urbain s'y sont installés (Fernandes, 2015). Actuellement le quartier « Complexo da Maré » est tangent à deux autoroutes structurant l'accès à Rio de Janeiro, l'Avenida Brasil et la Linha Vermelha, qui le limitent à l'Est et à l'Ouest. De plus, ce quartier est traversé par des infrastructures qui démarquent les différences intra-locales existant à l'intérieur du « Complexo da Maré », telles que les limites

des communautés : le viaduc Marechal Trompowski - qui donne accès à « l'Ilha do Fundão », l'Ilha do Governador » et la Linha Amarela. Aujourd'hui, le quartier de la Maré est l'un des plus grands de Rio, avec sa population estimée à 130 000 habitants (IBGE, 2013). Selon le recensement de l'IBGE, en 2010, trois des plus grandes favelas composant ce complexe possèdent une population majoritairement jeune. Les résidents âgés de 0 à 19 ans représentent, en effet, 34% de la population.

En ce qui concerne la violence, le complexe de la Maré figure souvent parmi les zones les plus marquées par ce phénomène et est l'une de celles que se disputent les gangs criminels de Rio de Janeiro (Magaloni *et al.*, 2018). Selon Ruediger (2017), entre juillet 2016 et mai 2017, le complexe da Maré a été la deuxième zone de la ville qui a connu le plus grand nombre de fusillades (199 enregistrées). De fait, le territoire de cet énorme complexe de favelas est occupé par trois factions criminelles rivales très puissantes, en particulier, le *Comando Vermelho* (CV) et le *Terceiro Comando Puro* (TCP), qui sont deux des trois principaux gangs liés au trafic de drogue à Rio ; et les milices paramilitaires<sup>43</sup> (Galdo et Candida, 2017). Les zones de contrôle des différents gangs criminels présents dans le complexe des favelas de la Maré sont à l'origine de nombreux conflits et leur division géographique varie avec le temps (photographie 15). La carte 15 met en évidence la façon dont le domaine du territoire du complexe de la favela de la Maré a été partagé entre les groupes criminels, en mai de 2017, selon les supputations du journal « *O Globo* ».

---

<sup>43</sup> Les milices sont des groupes armés composés de paramilitaires qui pratiquent des extorsions et des appropriations irrégulières des domaines qui devraient être gérés par le pouvoir public. Ils sont apparus comme des "groupes d'autodéfense communautaires" qui devraient apporter une protection aux populations terrorisées par la violence des gangs de trafiquants de drogue. Néanmoins ces milices ont accru leur emprise par le biais d'extorsions de fonds. Dans les zones défavorisées, ils font payer les habitants en échange de leurs « services » de contrôle de la sécurité locale et des services publics, tels que la distribution du gaz, de l'internet, les transports locaux, ce généralement à des tarifs élevés (Magaloni *et al.*, 2018).

**Photographie 14 : La Favela da Maré et les gangs criminels en 2017 selon le journal « O Globo »**



Source : Candida *O Globo* 24/05/2017, adapté par Muniz 2021

Malgré l'occupation du Complexe de la Maré par les forces armées brésiliennes d'avril 2014 à juin 2015 lors d'une tentative d'installation d'Unités de Police Pacificatrice (projet qui n'a jamais abouti), il n'a jamais été totalement possible d'empêcher les confrontations dans ce territoire (Magaloni *et al.*, 2018). Entre janvier et avril 2017, le Complexo da Maré occupait la troisième place en ce qui concerne le nombre d'homicides, ainsi, en tout 41 personnes ont été tuées sur une durée de 4 mois. Ce chiffre a augmenté de 71% par rapport à la même période de l'année précédente, celle des Jeux Olympiques d'été (ISP/RJ, 2019). Pour ce qui est des vols, cette zone est souvent classée parmi les dix les plus dangereuses de la ville. En 2017, le commissariat de police chargé de la région de la Maré a occupé le dixième rang en ce qui concerne le grand nombre de vols enregistrés. En comparaison du reste de la ville, cette zone se distingue en ce qui concerne les vols commis dans les autobus, car le commissariat de la Maré était à la huitième place, avec le plus grand nombre de vols enregistrés en 2017. Par rapport aux vols de téléphones portables, la Maré est en neuvième position avec le plus grand nombre de cas enregistrés dans la ville (ISP/RJ, 2019). En ce qui concerne les vols commis sur des piétons et celui de voitures, cette zone occupait pour ces deux modalités, la douzième position sur quarante-deux commissariats de police, en 2017.

### 4.3.2- Le l'Ilha do Governador : le quartier d'ancrage du campus

L'autre territoire voisin de l'île do Fundão présente des caractéristiques fort différentes de celles du quartier de la Maré. Alors qu'en effet, l'Ilha do Governador a été considérée jusqu'en 1981 comme un quartier de la ville de Rio de Janeiro, après cette année-là, son statut a changé et l'île est devenue une « région administrative » composée de quinze quartiers différents, parmi lesquels figure l'île de Fundão – seul quartier physiquement séparé de l'île principale. La ville de Rio de Janeiro compte 33 régions administratives dont le rôle correspond à peu près à celui des districts. A partir des années 1990, les sous-préfectures ont été créées comme une autre division administrative de la ville absorbant les fonctions de représentation du maire et de coordination de l'offre des services publics de la municipalité à l'échelle locale (Grin *et al.*, 2016). Jusqu'à présent, il existe 7 sous-préfectures à Rio, nombre qui change toutefois en fonction des maires élus. Les sous-préfectures ont, en effet, un caractère plutôt informel, puisque leurs compétences découleraient d'une délégation directe du maire. Ainsi, au fil des années l'on observe l'existence d'un chevauchement entre les régions administratives et les sous-préfectures et l'absence d'une relation hiérarchique formalisée entre elles (Grin *et al.*, 2016). Au cours des différents gouvernements, il a existé une variation intense des relations entre ces deux sous-représentations de la mairie à Rio de Janeiro. L'Ilha do Governador a toujours conservé son statut de région administrative et depuis 2010, elle possède également une sous-préfecture. Cela signifie qu'en tant qu'unité territoriale officielle, le campus UFRJ est soumis au contrôle des autorités locales de la sous-préfecture de l'Ilha do Governador, mais en pratique, la relation entre ces deux îles est moins forte qu'elle pourrait l'être.

L'UFRJ dispose, en effet, de sa propre préfecture universitaire responsable de tous les campus, y compris du campus principal de l'île du Fundão. La préfecture de l'UFRJ est « *un organe exécutif de la structure supérieure de l'Université fédérale de Rio de Janeiro, compétente pour la gestion de la sécurité des zones physiques communes des campus universitaires, le contrôle du réseau routier, l'entretien et la conservation des routes, des équipements publics, entre autres* ». La préfecture universitaire existe depuis 1965 et est basée sur l'île do Fundão (Prefeitura Universitária, 2019). En ce qui concerne la sécurité du campus, la préfecture universitaire est responsable de la sécurité patrimoniale à laquelle veillent les agents de sécurité de l'université (fonctionnaires de l'UFRJ) qui font partie de la Division de Sécurité (Diseg) et coordonnent également le travail des agents privés de sécurité qui surveillent l'intérieur de tous les bâtiments universitaires (Prefeitura Universitária, 2019).

Cependant, de manière officielle, le maintien de l'ordre et de la sécurité dans toutes les voiries publiques de l'île de Fundão relève surtout de la responsabilité du 17<sup>e</sup> commissariat de police de l'Ilha do Governador, puisque le campus est circonscrit dans cette région. Ainsi, les données officielles portant sur la violence dans le campus sont mêlées aux statistiques sur la violence des quatorze autres quartiers de l'Ilha do Governador (ISP/RJ, 2019).

Selon l'Institut Pereira Passos (IPP), d'après les chiffres du recensement de 2010, la région administrative de l'Ilha Governador compte 212 574 habitants parmi lesquels 30% vivent dans les 31 favelas de l'île (IPP, 2012). Les autres quartiers ont un caractère résidentiel et sont occupés par une population de classe moyenne et aisée et l'un de ces quartiers possède un indice de développement humain (IDH) parmi les trois plus élevés de la ville (Motte-Baumvol *et al.*, 2016; Observatório Sebrae/RJ, 2015). L'aéroport international et l'armée de l'air occupent une grande partie de cette région et créent des emplois locaux (Machado, 2014). L'île dispose de deux ponts la reliant au reste de la ville mais, malgré sa proximité du campus de l'UFRJ, il n'existe aucune connexion directe avec l'île de Fundão. Des favelas sont dispersées presque partout sur l'île et leur contrôle est réparti entre les gangs de trafic de drogue rivaux et la milice paramilitaire. Les favelas de l'Ilha do Governador n'ont jamais disposé d'une Unité de Police Pacificatrice (UPP) et par rapport à d'autres zones de l'État de Rio de Janeiro et de la capitale, la zone de sécurité publique intégrée du 17<sup>e</sup> commissariat de police (Ilha do Governador / Cidade Universitária) connaît un niveau de violence peu élevé (ISP/RJ, 2019).

Les données de l'Institut de la sécurité publique (ISP) montrent que le nombre d'homicides sur l'Ilha Governador varie considérablement tout au long de l'année, mais, en moyenne, le commissariat de police de la région ne figure pas parmi ceux enregistrant le plus grand nombre d'homicides. En 2017, cette région a occupé la 15<sup>ème</sup> position parmi les quarante-deux commissariats de la ville de Rio de Janeiro. En ce qui concerne les vols, les indices de la région sont bas. Parmi les quarante-deux commissariats de police, la région fut classée comme la 35<sup>ème</sup> la plus dangereuse en 2017. Le nombre de vols dans les bus ne figure pas parmi les plus importants de la ville, en 2017, cette région occupait la 19<sup>ème</sup> place au sein des quarante-deux commissariats de police de Rio (ISP/RJ, 2019). Cependant, un type de crime qui attire l'attention dans la région, étant donné qu'il y est beaucoup plus fréquent que dans le reste de la ville, est celui des « *enlèvements éclair* ». En 2017, le commissariat de police de l'Ilha do Governador a enregistré 7 « *enlèvements éclair* », chiffre le plus élevé de la ville

(ISP/RJ, 2019). Malgré l'absence de données spécifiques concernant les crimes dans la cité universitaire UFRJ, les enregistrements des crimes dans le commissariat de l'Ilha do Governador nous fournissent quelques indices sur le contexte de violence dans le campus. De plus, en raison de sa taille et de son importance dans la ville, les événements qui se déroulent dans la cité universitaire attirent souvent l'attention des médias locaux. Dans la sous-partie suivante, l'on va mettre en évidence les délits commis dans le campus, selon les sources disponibles.

#### **4.3.3 – La violence à l'intérieur de l'île universitaire : un problème ancien**

Depuis la fin des années 1980, le sentiment d'insécurité est présent lors des déplacements des étudiants du campus UFRJ. D'après ses recherches historiques, jusqu'en 1988, le réseau d'autobus offert par l'université pour effectuer les trajets à l'intérieur du campus était très restreint et de mauvaise qualité (Carmo, 2007). Par conséquent, il ne répondait pas à la demande des étudiants dont les principaux modes de déplacement ont fini par être le covoiturage et l'auto-stop. Comme le souligne Carmo (2007), « *les auto-stoppeurs étaient une « institution d'utilité publique » qui pouvait presque être considérée comme faisant partie intégrante du système de transport en commun en raison du grand nombre d'étudiants qui l'utilisaient* ». Il était fréquent que les étudiants fassent de l'auto-stop pour accéder au campus et à l'intérieur de celui-ci. Dans la ville de Rio de Janeiro et à l'intérieur de l'île, il existait certains endroits prévus pour l'auto-stop et connus au sein de la communauté universitaire.

Cependant, les changements survenus avec l'expansion de l'université, l'augmentation des taux de violence et les cas de vandalisme dans les véhicules des conducteurs, ont entraîné une réduction de cette pratique, qui a fini par être de plus en plus restreinte aux groupes d'amis. Tel est le premier impact de la perception de la violence qui a changé les déplacements des étudiants et a été à l'origine des premières revendications de la communauté universitaire en faveur d'une meilleure offre de transport interne. C'est à cette époque que la communauté étudiante commence à s'organiser pour demander aux autorités universitaires de meilleures conditions de transport interne sur l'île. Par conséquent, la consolidation des lignes de bus offertes gratuitement par l'UFRJ est directement liée à l'extinction de la pratique du covoiturage chez les étudiants

Après cette période, la violence sur le campus a évolué au même rythme que dans la ville de Rio, mais avec des caractéristiques spécifiques aux particularités du campus. Selon Pereira



(2006), les cas de vols à main armée, vols d'automobiles et vols de patrimoine sont très fréquents parmi les divers délits commis à l'intérieur du campus. L'auteur souligne également que la gravité de ces faits est souvent due à l'utilisation d'armes à feu. Dans son analyse des actes de violence commis au sein de l'île du Fundão au cours des trois années (2004, 2005 et 2006), Pereira (2006) souligne que les vols, les dépôts de cadavres, les effractions et les agressions sont très courants. Même l'enregistrement d'un viol a été retrouvé pendant cette période. Une analyse des délits enregistrés par la préfecture de l'université, en 2016, montre que certains types de crimes continuent à se produire sur le campus (tableau 11).

**Tableau 11 : L'incidence des délits sur le campus UFRJ en 2016**

Types délits	Mois												Total
	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	
Effraction de bâtiments UFRJ	0	0	2	0	0	2	0	0	0	1	0	0	5
Dommmages à la propriété UFRJ	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	2	0	6
Vol dans les entreprises	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Vol contre piéton	3	0	3	1	3	1	2	0	1	1	3	0	18
Vol de téléphone portable	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Vol à la tire	1	2	2	1	1	3	0	1	1	0	0	0	12
Vol dans le bus	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Tentatives de vol sur le campus	1	0	1	2	3	1	1	0	2	0	1	0	12
Enlèvement éclair	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Vol de véhicule avec violence	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	4
Vol de véhicule sans violence	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	3
Vol de véhicule avec effraction	1	4	3	3	5	0	1	0	4	1	1	0	23
Effraction de voiture	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4
Homicide volontaire	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1

Source : Préfecture Universitaire UFRJ 2016 (<http://www.prefeitura.ufrj.br/index.php/pt/dados-estatisticos>)

Bien que les vols soient les crimes le plus fréquents sur le campus, selon les données de la préfecture universitaire, pour l'année 2016, le délit le plus remarquable et qui a alarmé le plus les médias et les étudiants, a été l'assassinat de l'étudiant en architecture Diego Vieira Machado (photographie 17). Ce crime a choqué le pays tout entier, surtout à cause de son caractère homophobe. Diego a été retrouvé mort le 2/07/16 sur les rives de la baie de

Guanabara, près du logement où il vivait à l'intérieur du campus (BBC Brasil, 2016). À ce jour, les enquêtes sur son meurtre ne sont pas terminées, mais plusieurs témoins ont déclaré que l'étudiant avait été menacé par des groupes racistes et homophobes, en particulier après avoir dénoncé, le 7 avril 2016, sur des réseaux sociaux, le viol d'un jeune homme par des agents de sécurité qui surveillaient des travaux sur le campus (Martín, 2016). En général, les homicides des membres de la communauté académique ne sont pas si fréquents dans les campus UFRJ, mais quand ils ont lieu, les médias leur consacrent une grande place. Durant l'année ayant précédé la mort de Diego, un autre cas d'assassinat d'étudiant UFRJ a été très médiatisé. Il s'agit de celui d'Alex Schomaker, étudiant de biologie qui sortait du campus de la Praia Vermelha situé dans la zone sud de la ville (photographie 16). L'affaire s'est produite le 8 janvier 2015, vers 21h, à un arrêt de bus proche du campus (Correio 24 horas, 2015). Dans son cas, les criminels ont été retrouvés et jugés un peu plus d'un an après le crime (*O Globo*, 2016).

**Photographie 16 : Hommage à Diego Vieira**



Source : Muniz 2016

**Photographie 15 : Hommage à Alex Schomaker**



Source : Journal "O Extra Rio" 24/02/2015

Pourtant, dans les déclarations officielles des commissaires de police de l'Ilha du Governador, on constate que le nombre d'occurrences évoquant les crimes dans la cité universitaire UFRJ est faible par rapport à celui des autres quartiers de la circonscription. Sur les statistiques officiels les modalités de crime les plus courantes observées sur le campus, il figure celles impliquant le vol de véhicules, le vol à main armée et les « enlèvements éclair ». Ces deux derniers types de délits représentent environ quatre ou cinq cas enregistrés sur un total de dix-

huit comptés dans le Fundão. Néanmoins, bien que ces délits représentent une petite portion de l'ensemble des infractions signalées, il s'agit, selon le commissaire, des crimes qui effraient le plus la population du campus et qui attirent le plus l'attention des médias (Sintufrij, 2011).

D'après une observation portant sur les informations concernant la violence sur le campus UFRJ, publiée par la presse brésilienne, nous constatons qu'en plus des homicides d'étudiants, les enlèvements éclair sont les crimes qui causent le plus d'émotion. Dans certains cas, comme en 2016, on trouve davantage de cas « d'enlèvements éclair » rapportés dans la presse que dans les archives de l'université (Junqueira et Heringer, 2016). Selon le rapport publié par le journal "Extra" en novembre 2016, au moins quatre médecins auraient été enlevés en quittant l'hôpital universitaire au cours de l'année (Junqueira et Heringer, 2016). Toutefois, selon les informations publiées sur le site Web de l'université, aucun « enlèvement éclair » n'aurait été enregistrée au cours de cette même année. En mars 2017, le manque de sécurité du campus UFRJ a été de nouveau mis en évidence, après la « enlèvement éclair » de quatre étudiantes du cours de médecine le 20/03/17 (Cople, 2017). Toujours en 2017, un agent de sécurité a été assassiné lors d'une tentative de vol sur le campus (Extra, 2017). Au cours du premier semestre 2018, une série d'enlèvements éclair sur le campus de l'UFRJ a eu un fort impact dans les médias locaux et des manifestations ont été organisées pour demander plus de sécurité sur le campus (Rodrigues, 2018). Durant la même année, en mars 2018, une fusillade a eu lieu dans le parking de l'hôpital universitaire alors que la police essayait d'empêcher le vol d'une moto. L'un des voleurs présumés a été abattu (un jeune homme de 21 ans) et une femme qui travaillait dans la région a été blessée (Nascimento, 2018). Dans le courant du mois d'octobre, une autre fusillade a eu lieu sur le campus, près du centre de technologie, au moment où les voleurs ont essayé de prendre fuite en passant par l'île universitaire. Personne n'a été blessé et les deux voleurs ont été arrêtés par la police (*O Globo*, 2018).

En 2015, la situation sur le campus fut également mise en évidence dans la presse en raison d'un cas de violence perpétré contre un étudiant qui habitait la résidence universitaire. Après avoir dîné au restaurant universitaire situé à 1 km de son logement, le jeune étudiant a, en effet, été attaqué par des bandits alors qu'il rentrait chez lui à pied, par conséquent, en plus de s'être fait voler, il a aussi reçu une balle dans le pied (G1 Rio, 2015). La plupart des événements, en particulier les plus violents, à l'intérieur du campus font l'objet d'une publicité et reçoivent une grande visibilité dans la presse locale. Plusieurs journaux profitent des

événements pour qualifier le campus de l'UFRJ de “ *Cité de la Peur*” (Calado *et al.*, 2018 journal O Dia, 22/05/2018), d’“ *Université de la Panique* ” (Rede TVT, 2018), d’« *île de la peur* » (Da Escóssia, 2018), parmi d'autres noms liés à la peur. Il est important de noter que les étudiants d'autres campus de l'UFRJ et d'autres universités sont également confrontés au problème de la violence, bien que les modalités de ces crimes diffèrent en fonction de leurs caractéristiques spatiales, les cas « d'enlèvements éclair » étant très spécifiques à l'Ilha do Fundão, par exemple. Le tableau en annexe 6 présente des crimes qui ont été commis sur le campus et rendus publics par les principaux sites de la presse numérique au cours des cinq dernières années à Rio de Janeiro. Les titres des articles sélectionnés démontrent que la violence sur le campus de l'UFRJ est un phénomène connu dans la ville de Rio de Janeiro. Si nous avons prolongé les recherches au cours des années précédant le début de cette étude (2015), nous continuerions certainement à trouver des rapports mettant en lumière les violences sur l'île de Fundão. Cela dit, précisons que cette recherche n'a pas pour objectif d'analyser directement l'influence des médias sur le sentiment d'insécurité de la population brésilienne. De tel sujet constitue d'ample champ de recherche qui renvoient à d'autres perspectives du problème de la sécurité publique, sans privilégier directement toutes les dimensions impliquant l'insécurité personnelle. C'est pourquoi ces sujets seront présentés à partir de cet angle auxiliaire.

## **Conclusion du chapitre 4**

En dépit des politiques d'action positive qui ont été mises en place au Brésil depuis le milieu des années 2000, l'accès à l'enseignement supérieur demeure un privilège des élites. La politique d'expansion de l'enseignement supérieur promue par le gouvernement de gauche a quelque peu amélioré ce scénario, bien que la crise économique et politique ait interrompu et ralenti ce processus depuis 2013. Le campus de l'UFRJ est un bel exemple de l'application et la discontinuité de ces politiques publiques. Outre le fait que l'université n'ait pas finalisé le plan d'urbanisme initial du campus ouvert en 1974, elle a de nouveau dû interrompre son plan de développement établi pour 2020. En revanche, certains changements récents pourraient être mis en œuvre, comme la création d'un autre pont d'accès à l'île, la restructuration du système de mobilité interne et la mise en place du pôle technologique accueillant les grandes entreprises. En ce qui concerne le contexte sécuritaire, on sait que ce campus est situé à côté de l'un des plus grands complexes de favelas de la ville se caractérisant par des niveaux très importants de violence armée. Par ailleurs, il fait partie de la région administrative d'Ilha do Governador, qui, en plus d'accueillir l'aéroport international, est également composée de

quatorze quartiers résidentiels de la classe moyenne et inférieure. Ainsi, malgré sa relative indépendance, car ce campus possède sa propre « *préfecture universitaire* », l'île de Fundão dépend cependant toujours de la gouvernance et des services disponibles dans la région de l'Ilha do Governador. Enfin, il est important de souligner que malgré les faibles niveaux de violence officiellement enregistrés à l'intérieur du campus, celui-ci présente malgré tout certaines spécificités telles que les fréquents enlèvements éclairs, l'abandon de matériaux dans ses vastes zones vides, et une importante couverture médiatique des événements.

## CHAPITRE 5 – Le protocole de recherche de l'étude de cas

La méthodologie constitue un point crucial du développement de la recherche car c'est elle qui procure le soutien et l'ordre nécessaires à l'exécution des travaux. Selon Mucchielli (2009), « la méthodologie est la réflexion préalable sur la méthode qu'il convient de mettre au point pour conduire une recherche ». Ainsi, par rapport à ce processus de réflexion initial, il convient de conforter ce que nous avons déjà présenté en ce qui concerne les méthodes de recherche traditionnellement utilisées dans les travaux portant sur le sentiment d'insécurité dans les transports. Dans presque tous les travaux examinés à ce sujet, la consultation de la population ciblée était essentielle, étant donné que l'étude de tout phénomène social nécessite l'élaboration d'une enquête en vue de prélever des données brutes (Noble, 2015b). Dans la plupart des cas, les enquêtes portant sur l'insécurité ont utilisé des techniques quantitatives (questionnaires), à l'exemple des enquêtes traditionnelles et officielles sur la victimation menée presque partout dans le monde depuis les années 1960. De plus, les sondages réalisés par le biais d'enquêtes quantitatives sont aussi largement utilisés dans les études portant sur la mobilité quotidienne, comme par exemple dans les traditionnelles enquêtes « ménages déplacements », fondamentales pour la planification des transports. Pour ce qui est des méthodes qualitatives, elles permettent souvent d'obtenir des résultats très riches, mais s'appuient toutefois sur des techniques de collecte et d'analyse assez coûteuses en temps ; cette approche est donc beaucoup moins souvent observée dans les études portant sur le sentiment d'insécurité dans les transports (Noble, 2015b).

### 5.1- Une méthode d'enquête mixtes

Afin de mener à bien cette recherche, c'est l'utilisation des techniques d'enquête mixtes - aussi bien quantitatives que qualitatives - qui a été choisie. Cette approche est décrite par Denzin (1970) comme celle qui combine différents "observateurs multiples", des perspectives théoriques, des sources de données et des méthodologies. En fait, tout au long du processus de développement de notre recherche, la nécessité et la possibilité de travailler en s'appuyant sur plusieurs bases de données et diverses méthodes ont montré graduellement leur efficacité. Nous avons pourtant choisi de réaliser ce que Creswell et Clark (2010) appellent une étude explicative séquentielle (*sequential explanatory strategy*) représentée par l'expression QUAN>QUAL, c'est-à-dire qu'il s'agit de commencer par une étape quantitative et de la

faire suivre d'une autre qualitative. Dans ce cas, les résultats qualitatifs sont mobilisés pour interpréter, expliquer ou compléter les résultats quantitatifs (Creswell et Clark, 2010). De plus, l'usage d'une méthodologie mixte permet de parvenir à la meilleure combinaison possible entre les échelles d'analyse. Du fait que la recherche qualitative est parfois considérée comme plus pertinente pour la micro échelle d'investigation, alors que la recherche quantitative s'avère l'être davantage pour le macro niveau (Stimson, 2016). Plusieurs recherches dans le domaine des sciences sociales et de la géographie ont recours à la méthodologie (Choplin et Delage, 2011; Morange et Schmoll, 2016). Certains chercheurs en sciences sociales soulignent même que cette méthode renforce la validité de leur conclusion car elle offre la possibilité de procéder à une confirmation mutuelle (Stimson, 2016). Toutefois, en ce qui concerne les études portant sur le sentiment d'insécurité personnelle dans les transports, elles sont peu nombreuses à combiner les deux méthodes.

À partir d'une vaste revue bibliographique des travaux qui utilisent la méthodologie mixte, Bryman (2006) a observé que les techniques quantitatives les plus utilisées sont les entretiens structurés par questionnaire, tandis que les techniques qualitatives prédominantes s'avèrent être les entretiens non directifs ou ouverts et ceux semi-directifs. Lors du développement de la présente recherche nous avons également eu recours à ces techniques plus populaires. Tout d'abord, avant même d'avoir établi l'étude de cas, nous avons débuté la recherche par la phase de documentation sur ce sujet, afin de recueillir les informations et ressources nécessaires pour commencer à développer les linéaments de notre démarche. Pendant cette phase, nous avons identifié l'importance des enquêtes de victimation pour le sujet de cette thèse, ce qui nous a amenée à entamer un recueil de données sur les enquêtes de ce type réalisées à Rio de Janeiro. Une telle démarche a permis de constater qu'il était possible d'identifier une lacune temporelle et méthodologique dans les données concernant l'insécurité personnelle produites au Brésil et surtout, un manque d'informations et de données à propos de l'insécurité personnelle dans les transports à Rio de Janeiro. Ainsi, nous avons décidé de commencer par analyser, à partir de l'angle d'attaque de la mobilité quotidienne, les données de l'enquête de victimation la plus récente produite au niveau de la région métropolitaine de Rio de Janeiro. En parallèle avec l'analyse de la « *PCVV 2007* », nous avons aussi commencé à travailler sur l'état de l'art, ce qui nous a permis de dresser un panorama des savoirs concernant le sentiment d'insécurité personnelle dans la mobilité quotidienne. Ensuite, nous avons commencé à travailler sur l'étude de cas du campus de l'UFRJ, qui s'est déroulée dans des conditions très particulières qui vont être présentées par la suite.

## 5.2 – Le choix du campus UFRJ comme étude de cas

Malgré les problèmes politiques et économiques auxquels l'Université Fédérale de Rio de Janeiro a été confrontée tout au long de son histoire, elle a cependant toujours su maintenir sa forte qualité d'enseignement et est devenue une référence nationale et internationale en matière de formation professionnelle, d'innovation et de recherche. Selon l'édition de janvier 2019 du classement « Webometrics » des universités mondiales, l'UFRJ est classée comme la deuxième meilleure université du Brésil et la troisième plus importante en Amérique Latine (UFRJ, 2019). Parmi les différentes raisons qui contribuent au succès de l'UFRJ, figurent les échanges avec des universités internationales, tels que la coopération scientifique depuis 2011 entre le Programme d'Ingénierie Urbaine (PEU) de l'UFRJ et le cours de Génie de Systèmes Urbains de l'Université Technologique de Compiègne (UTC), en France.

En juin 2015, grâce au financement de Sorbonne Universités, ces deux programmes ont décidé d'organiser pour la première fois un projet pédagogique de coopération internationale appelé

« Les ateliers d'innovation pour les métropoles » (AIM). Le principal objectif de ce projet mené par l'Université de Technologie de Compiègne consistait à faire travailler ensemble des étudiants de différentes nationalités et universités pour qu'ils cherchent à apporter des solutions innovantes à des problèmes et enjeux urbains complexes, grâce à une approche multidisciplinaire et systémique. Dans cette optique, ils bénéficient de l'appui de spécialistes, d'enseignants-chercheurs des universités partenaires et accessoirement, d'entreprises associées. C'est dans ce contexte que la coordination du master « *Transport, Logistique, Territoire et Environnement* » de l'Université Paris-Sorbonne a été contactée afin d'apporter sa contribution à ce projet dont, cette année, la thématique était l'accessibilité et la mobilité interne au campus de l'UFRJ, situé sur l'île du Fundão. Le but était de développer des propositions d'amélioration et des scénarios futurs, ainsi qu'un modèle multicritère, afin d'évaluer et de comparer les scénarios de mobilité multimodale. Par conséquent cette thèse entre dans le cadre de ce projet à travers la branche Paris-Sorbonne. L'invitation faite par l'UTC en 2015 a été acceptée avec la possibilité d'inclure dans le projet des axes liés à la question de l'insécurité personnelle dans la mobilité. Bien que la portée du projet AIM soit très technique et opérationnelle, la première phase du diagnostic consistait à connaître l'opinion de la communauté universitaire sur la mobilité interne et l'accès externe au campus. C'est donc à ce stade que les objectifs de cette thèse et du projet se sont croisés.



Ainsi, afin d'établir les directives de ce projet et de mieux connaître le terrain d'étude, une visite au campus UFRJ a été effectuée entre septembre et octobre 2015 en compagnie des enseignants de l'UTC responsables du projet. Pendant cette période, il a été possible de rencontrer des professeurs du PEU / de l'UFRJ et l'équipe d'étudiants brésiliens participant à l'étude. Lors de ce séjour, des réunions ont eu lieu avec les responsables de la mairie du campus et les professeurs spécialistes dans le domaine des transports qui avaient déjà étudié la mobilité au sein de ce campus. Ainsi, il a été possible d'identifier deux principaux goulets d'étranglement liés à la mobilité sur le campus ; le premier concerne les déplacements internes entre les centres, qui sont obligatoires, malaisés et mal vécus, avec notamment des parkings trop peu nombreux et des bus bondés aux heures de pointe. Quant au second problème, il concerne l'accès à l'île depuis l'extérieur.

Dans le contexte spécifique de déroulement de cette thèse, la phase initiale de l'étude de cas a été réalisée conjointement au projet AIM, ce qui a influencé de manière considérable la première phase de collecte de données brutes. Le projet AIM et la présente thèse partageaient, en effet, le désir d'adopter comme point de départ un état des lieux de l'accessibilité au campus de l'UFRJ. Afin d'atteindre cet objectif, une revue bibliographique a été réalisée dans les documents officiels de l'université, tels que le plan directeur 2020 et le plan institutionnel 2023, ainsi que dans les travaux universitaires et de recherche qui avaient déjà traité de la question de l'accessibilité sur le campus de l'UFRJ. Une fois identifiées les lacunes existant en matière d'information et en vue des objectifs des deux projets de recherche délimités, a été mis au point un questionnaire en ligne qui a été le premier instrument utilisé pour consulter la communauté universitaire au sujet de ses déplacements vers et à l'intérieur du campus.

### **5.3- La première phase de la récolte des données : une enquête quantitative collaborative**

Le choix de mener un sondage auprès de la communauté universitaire par le biais d'un questionnaire en ligne (annexe 14) a été motivé par plusieurs facteurs, le principal étant la facilité d'utilisation de cette technique à distance, puisqu'une partie des membres du projet AIM était en France et qu'ils ne pourraient pas se rendre sur le campus au Brésil. Une autre raison est le faible coût financier que cette technique exige et la rapidité avec laquelle les résultats peuvent être obtenus (Aragon *et al.*, 2000; Fripiat et Marquis, 2010), car pour la plupart des étudiants de l'UTC, ce projet avait une durée de cinq mois (février à juin 2016).

De plus, il est important de souligner que les caractéristiques de la population étudiée sont favorables à l'utilisation de cette méthode puisqu'il s'agit d'une population restreinte, totalement connue et qu'il s'avère donc possible de contacter tous les individus par le biais du courriel de l'université.

Voilà pourquoi c'est cette méthode de collecte de données qui a été appliquée compte tenu du fait que la diffusion de l'accès internet entre les jeunes brésiliens est très répandue (IBGE, 2018) et que dans le champ des sciences sociales, la recherche par internet a atteint un tel niveau de maturité qu'elle peut être considérée comme faisant partie de l'outillage dans ce domaine (Frippiat et Marquis, 2010). Ainsi, le questionnaire a été construit en mettant l'accent sur les informations concernant les déplacements de la communauté universitaire. Il a été organisé en sept blocs, la première série de questions portait sur l'accessibilité externe, entre autres, sur les dépenses économiques et temporelles dans les modes de transport (aller-retour), l'évaluation du confort dans chaque mode de transport et une question se penchait sur l'usage des lignes de bus extra campus offertes par l'université.

La deuxième partie de ce questionnaire interroge sur la sécurité au cours des déplacements. Parmi les questions, la première est la suivante : « Comment évaluez-vous la sécurité pendant vos déplacements (aller-retour) vers le Campus UFRJ ». Les options de réponse étaient : très bien, bien, régulière, mauvaise et très mauvaise. Ensuite, il était demandé à ceux qui jugeaient leur trajet dangereux, de situer dans la ville les endroits où il existe un/des problème(s). Cette question était ouverte à cause des différents trajets et lieux que les étudiants fréquentent pour arriver au campus et en sortir. Ensuite, nous avons décidé de poser une question plus précise sur le degré de risque que le répondant croyait rencontrer lors de ses déplacements vers le campus. Cette question était posée pour essayer de minimiser les possibles biais de la question précédente sur la sécurité des étudiants lors des déplacements (question 8). Comme cela a été indiqué dans le chapitre II, plusieurs auteurs avertissent de la forte confusion qui règne dans l'utilisation et l'interprétation de termes tels que : la peur, la sécurité, l'insécurité, le risque perçu, entre autres (Ferraro, 1995; Ferraro et Grange, 1987; Rountree et Land, 1996; Warr, 2000; Rader *et al.*, 2007). Par conséquent, comme l'objectif de l'enquête était de mesurer la "perception du risque", c'est-à-dire la probabilité que la personne interrogée pense courir le risque d'être victime d'une agression, nous avons choisi de poser ces deux questions en ayant recours à des terminologies différentes afin de minimiser les biais et les erreurs d'interprétation. On souligne également que la formulation de la question 8, peut induire

l'évaluation des dispositifs de sécurité (infrastructure et services) disponibles le long du parcours et non directement la perception du risque. En revanche, la question 10 est plus directe car elle utilise l'expression « degré de risque » et requiert une réponse numérique exprimée en pourcentage par rapport à la « probabilité » de devenir victime. Cependant, ces deux questions portant sur la perception du risque (questions 8 et 10), peuvent avoir un biais dû au fait que ni l'une ni l'autre ne spécifient le type de violence auquel il est fait référence, comme le recommandent certains auteurs tels que Garofalo (1979). C'est-à-dire que nous avons choisi d'utiliser des terminologies plus larges telles que "violence", à la place des typologies de délits spécifiques, car, en effet, la présente recherche prend en compte tous les types de violences susceptibles d'entraîner des changements de comportement lors des déplacements. C'est pourquoi interroger séparément les étudiants sur chacune des modalités d'agression nécessiterait de nombreuses questions, ce qui rendrait le questionnaire trop volumineux et risquerait fort de réduire son degré d'adhésion. Ainsi, bien que dans la question 11 le délit de vol soit mentionné (car selon les données officielles, il s'agit du type de crime le plus fréquent sur le campus et aussi parce qu'en portugais le mot « vol » est couramment utilisé pour faire référence à la plupart des atteintes à la propriété, telles que par exemple les vols à l'arraché ou les cambriolages, nous avons également voulu utiliser l'expression "autres types d'agressions" afin que dans les réponses soient envisagés tous les différents types de violences. Dans cette question à choix multiple ont été proposés neuf types de comportements d'autoprotection avec la possibilité d'ajouter des réponses supplémentaires dans « autres ». Ces comportements ont été sélectionnés à partir de la revue bibliographique des travaux précédents sur ce même thème au Brésil et aussi sur la base de l'expérience empirique vécue auprès des habitants de la ville de Rio de Janeiro. Les questions suivantes (questions 12 et 12.1) cherchent en savoir davantage sur les expériences de victimation vécues lors des déplacements vers le campus. Quant à la dernière question, elle interroge sur les recommandations pour améliorer la sécurité dans le campus.

Le troisième bloc du questionnaire a surtout été élaboré pour répondre aux attentes du projet AIM qui visait à proposer des solutions aux problèmes de mobilité interne sur l'île du Fundão, en se concentrant en particulier sur l'amélioration du réseau de bus circulaire intérieur de l'UFRJ. Ainsi, dans cette section du questionnaire figurent cinq questions portant sur les déplacements internes dans le campus et une dernière concernant le mode de transport utilisé pour accéder à l'UFRJ. Cette question s'avère importante car plusieurs bus qui desservent le campus ne circulent pas vraiment dans l'île. De fait, la plupart des bus disposent

d'un seul arrêt à l'intérieur du campus et c'est en général au terminal Aroldo Melodia, situé au nord de l'île, que s'effectue la liaison avec le BRT. Une fois arrivés dans cette gare, une grande partie des étudiants se voient contraints de prendre les bus internes offerts par l'université pour rejoindre leur centre d'étude, la plupart d'entre eux situés au sud de l'île. Cette question portant sur les modes de transports utilisés pour accéder au campus divise le questionnaire car la section suivante est composée de questions différentes pour les usagers de la voiture et ceux des transports en commun.

La quatrième partie de ce questionnaire, adressée aux usagers des transports motorisés individuels (voiture et moto), comprend six questions. Les deux premières consistent à savoir quels sont les ponts utilisés pour entrer et sortir de l'île, afin de faciliter l'identification des zones de congestion dans l'accès au campus. Nous avons également cherché à savoir si le transport individuel était utilisé en tant que conducteur ou passager et à connaître l'utilisation des parkings, les modes de transport utilisés dans les déplacements internes sur le campus et l'opinion des personnes interrogées au sujet de la localisation des zones de congestion sur le campus.

Le bloc adressé aux usagers des transports en commun comporte six questions. Les trois premières concernent le nombre et les types de bus utilisés pour arriver sur le campus et en sortir. Ensuite, il était important de savoir par quel arrêt de bus les étudiants arrivent sur le campus afin de mieux calculer les flux de déplacements internes. L'avant-dernière question cherchait à évaluer l'infrastructure piétonne sur le campus et la dernière concerne les modes de transport utilisés dans les déplacements internes.

La cinquième partie du questionnaire s'adresse à tous les répondants et met en évidence les déplacements internes sur le campus. Les informations demandées dans cette section ont été principalement suggérées par les membres du projet AIM, qui cherchent à améliorer la mobilité interne. Néanmoins, quelques réponses s'avèrent également intéressantes pour la thèse, telles que celle qui porte sur les possibles éléments qui découragent l'utilisation du vélo et dans laquelle le sentiment d'insécurité est présenté parmi les huit options de choix multiples. Enfin, le dernier bloc du questionnaire, qui s'applique également à tous les répondants, cherchait à recueillir des informations de base sur le profil socioéconomique de ces derniers, tels que le sexe, l'âge, le revenu familial, la possession d'un permis de conduire,

les liens avec l'université (car le questionnaire avait également été distribué aux employés de l'université), le lieu de résidence.

Il est important de souligner qu'avant d'aboutir à la version finale de ce questionnaire, nous avons réalisé deux pré-test avec deux groupes de cinq et de dix étudiants afin d'évaluer la qualité, la faisabilité et la compréhension du questionnaire auprès des personnes interrogées. Le premier test, effectué auprès de cinq étudiants, a été administré par un enquêteur en face-à-face et le second, mené auprès de dix étudiants, a été réalisé sur la base d'un questionnaire en ligne. Cette phase de tests était fondamentale pour l'amélioration du questionnaire et le retour des enquêtés a permis d'y apporter des éléments de correction afin de le rendre plus intelligible. Ainsi nous sommes parvenue à une version finale du questionnaire en prenant en compte les recommandations des spécialistes de ce sujet Stimson (2016). Cette enquête a été envoyée par courrier électronique à l'ensemble de la communauté universitaire, le 23 mars 2016, et le questionnaire était ouvert aux réponses jusqu'au 18 avril 2016 (en tout 27 jours). Le logiciel utilisé pour créer et diffuser l'enquête a été « *Google Forms* ». Il s'agit d'une application gratuite offerte par l'entreprise *Google* à tous les abonnés « *Gmail* ». Il fallait en moyenne de sept à neuf minutes pour compléter ce questionnaire et nous avons pu compter sur l'aide de l'administration de l'UFRJ pour le diffuser.

L'UFRJ dispose, en effet, d'un système de gestion universitaire intégré (SIGA) qui permet aux étudiants de s'inscrire à des cours, de consulter leurs notes, le calendrier des cours et de modifier leurs données personnelles. Ce système permet à l'administration et aux enseignants d'envoyer des messages par e-mail à tous les étudiants et professeurs de l'UFRJ. Ainsi, avec la collaboration de la division de l'enregistrement des étudiants, il a été possible de diffuser le lien du questionnaire à l'aide de ce réseau (annexe 14).

L'adhésion à l'enquête en ligne s'est avérée assez positive et nous avons réussi à interroger un échantillon assez représentatif de la population universitaire. Nous avons obtenu 6318 réponses en tout, dont celles émanant de 5 216 étudiants et 1101 enseignants et employés. Étant donné que nous avons utilisé la méthode d'enquête par sondage - qui consiste à recueillir des informations auprès d'une partie de la population pour qu'elles puissent ultérieurement représenter l'ensemble de celle-ci - nous devons calculer la taille de l'échantillon qui serait statistiquement représentatif de la population totale du campus. Pour

ce faire, nous utilisons les informations présentées par l’UFRJ sur la taille de la population universitaire qui devait fréquenter le campus de l’île du Fundão en 2016<sup>44</sup>.

**Tableau 12 : Distribution de la population du campus en 2016 et des répondants de l’enquête en ligne par catégorie d’activité**

Catégorie	Population Universitaire du Campus UFRJ <sup>1</sup>	%	Effectif de Répondants questionnaire	%
Étudiants	27957	74%	5216	83%
Professeurs	2829	7%	799	13%
Autres employés de l’UFRJ	7148	19%	302	5%
Total	37934	100%	6317	100%

Auteur : Muniz 2021

Selon ce que nous pouvons observer dans le tableau 11, 17% de la population totale du campus a répondu à notre enquête. Quand on analyse les pourcentages de l’échantillon pour les catégories d’activité, on note qu’ils ne correspondent pas au nombre total de catégories de la population car le système de gestion universitaire intégré (SIGA) sert surtout aux étudiants, enseignants et fonctionnaires de l’université, alors qu’en général, les autres employés (qui ne sont pas fonctionnaires) n’ont pas accès à ce système ni à la liste de diffusion, ce qui explique la sous-représentation des employés et une plus forte représentation des enseignants. Cependant, cette différence n’a pas influencé les résultats de cette recherche puisque la population ciblée est celle des étudiants qui constituent un échantillon représentatif dans notre enquête lorsque nous utilisons la formule suivante :

$$\text{Taille de l'échantillon} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N}\right)}$$

où :

N = taille de la population

e = marge d’erreur (pourcentage sous forme décimale)

z = z-score est le nombre d’écarts standard d’une proportion donnée par rapport à la moyenne.

Quand nous réalisons le calcul, le résultat trouvé pour la population d’étudiants (N= 27957), avec un niveau de confiance de 95% et une marge d’erreur égale à 5% constitue un échantillon représentatif avec un minimum de 379 personnes<sup>45</sup>. Cela veut dire que nous

<sup>44</sup> L’estimation de la population de l’UFRJ qui fréquente l’île de Fundão en 2016 a été renseignée par l’UFRJ à partir de la loi d’accès à l’information, n° de demande : 23480.012568/2019-31

<sup>45</sup> Ce calcul a été réalisé à l’aide de la calculatrice de taille de l’échantillon en ligne disponible gratuitement sur le site internet : fr.surveymonkey.com.

sommes largement au-dessus de la quantité minimale. Et même quand on utilise les critères d'échantillonnage recommandés dans le domaine des transports pour la réalisation des plans de déplacement, cet échantillon est toujours représentatif car, selon Mello (1975), pour une population d'environ 50 000 habitants, la taille recommandée de l'échantillon est au minimum de 10%, ce qui, pour les étudiants du campus de l'UFRJ représente 2795,7 répondants. Ainsi, nous pouvons considérer la taille de cet échantillon statistiquement représentative car nous sommes arrivés au-delà de ce pourcentage avec presque 19% des étudiants qui ont répondu à notre enquête.

Par ailleurs, comme on peut le constater, le questionnaire appliqué portait beaucoup plus sur la mobilité et les pratiques de transport que sur le sentiment d'insécurité. Les informations récoltées s'avèrent intéressantes et mettent certes en lumière des tendances importantes, mais elles ne fournissent pas beaucoup de détails sur la perception des risques. Selon Koskela (1999), dans les enquêtes quantitatives, les processus mentaux et sociaux en cours derrière la peur demeurent cachés. Ils saisissent un niveau de peur différent de celui que la recherche qualitative vise à révéler. Ainsi, à partir de cet état des lieux et des résultats que nous avons obtenus dans le cadre de l'enquête quantitative, nous avons décidé d'approfondir et de décortiquer le sujet à l'aide des outils qualitatifs. Avec les entretiens semi-directifs les mécanismes à l'œuvre dans le sentiment d'insécurité et les comportements de protections identifiés dans le questionnaire pourront être mieux exploités et expliqués, ce qui nous permettra d'identifier et de mettre en évidence les systèmes de valeurs et les repères normatifs à partir desquels les étudiant s'orientent. C'est pourquoi la seconde phase de la collecte des données pour cette recherche a été faite à l'aide d'entretiens qualitatifs.

#### **5.4 – La deuxième phase de collecte des données : les entretiens semi-directifs**

À côté de l'observation directe, la technique de récolte de données par le biais de l'entretien est l'une des plus utilisées dans le champ des sciences sociales. Elle vise à la production de discours par un tiers et il existe différents types d'entretiens. Dans cette thèse, nous avons opté pour les entretiens semi-directifs (aussi parfois appelés cliniques ou structurés). Cette technique consiste en une interaction verbale avec une personne que nous avons sollicitée dans l'objectif explicite de mener l'étude sur un thème précis. À la différence du questionnaire des enquêtes quantitatives, les questions que l'on pose en entretien sont des questions ouvertes qui requièrent des réponses assez libres de la part de la personne

interrogée, mais l'entretien n'est pas complètement ouvert dans la mesure où il est réalisé dans un but précis et où l'on va chercher à orienter les questions en ce sens (Révillard, 2017). En pratique, on prépare une liste de questions que l'on voudrait pouvoir poser à la personne, c'est ce que l'on appelle une grille ou un guide d'entretien au cours duquel l'on va chercher à insérer ces questions dans le fil discursif de la personne interrogée, en respectant le fil de sa pensée tout en essayant d'introduire les questions qui nous intéressent. Dans bien des cas on ne formulera pas toutes les questions prévues dans le guide d'entretien et l'on en posera en situation d'autres qui ne l'étaient pas (Révillard, 2017). Il s'agit donc d'une pratique d'enquête qui exige de notre part une grande capacité d'improvisation et d'analyse sur le vif des relations sociales. Ce type d'entretien doit être utilisé lorsque le chercheur connaît tous les thèmes sur lesquels il doit obtenir les réactions de l'enquêté, il est ainsi recommandé d'utiliser cette technique quand l'on souhaite approfondir ou vérifier les informations déjà récoltées sur le sujet (Ghiglione et Matalon, 1998).

Selon Briggs (1986), les meilleurs entretiens semi-directifs se caractérisent par le fait que les interviewés sont à l'aise et exposent librement leurs points de vue. C'est pourquoi il recommande de réaliser l'entretien dans un environnement détendu et informel, de manière à ce que la personne interrogée se sente à l'aise pour s'exprimer sans contrainte et puisse utiliser son vocabulaire d'origine. Telles sont les règles que nous avons essayé de respecter lors de l'usage de cette technique. Nous avons élaboré une grille d'entretien dont le but était de comprendre comment la peur de la violence change les pratiques de déplacements des étudiants. Comme la violence est un sujet très polémique et fortement présent dans le débat public brésilien, nous avons choisi de ne pas le mentionner dans la consigne de départ pour diminuer le risque d'attirer plutôt les étudiants les plus effrayés ou ceux qui ont subi des violences dans les transports. L'étude a donc été présentée comme un entretien sur les conditions d'accessibilité au campus de l'UFRJ.

Lors de la réalisation de cet entretien, concrètement, nous avons demandé à l'enquêté si l'échange pouvait être enregistré ; tous ont accepté. Les premières questions qui visaient à mettre la personne interrogée à l'aise, portaient sur l'époque de ses études à l'UFRJ, les cours auxquels elle était inscrite, ses horaires de cours actuels et les moyens de transport qu'elle utilisait pour se rendre à l'université. À ce stade, il a été demandé à la personne interrogée d'expliquer son trajet d'arrivée en détail à partir de son point de départ. Lorsque les étudiants décrivaient leur parcours, nous leur demandions s'ils avaient une autre possibilité de trajet. Si



la réponse était positive, nous cherchions alors à savoir pourquoi ils ne choisissaient pas les autres options. Le but était de voir s'ils déclaraient spontanément le sentiment d'insécurité en tant que facteur ayant un impact sur le choix de leur mode de transport et de trajet. La même question a été posée dans les cas où ils avaient des heures de cours très différentes (par exemple : cours du soir et cours du matin), et où ils avaient changé de lieu de résidence ou acquis/accédé à un autre moyen de transport. Nous avons aussi cherché à savoir comment ils se sentaient tout au long de leur parcours. Nous leur avons demandé de proposer un adjectif pour décrire leurs déplacements (aller-retour), ce qu'ils faisaient pendant la durée du trajet, quelles avaient été leurs meilleures et pires expériences de déplacement vers le campus et ce qu'ils pensaient de la zone du campus, nous avons également cherché à savoir s'ils étaient ou non des habitués de ce quartier. On a également posé des questions à propos de leur mode d'organisation des trajets, de leur utilisation de l'application internet, des réseaux sociaux, de leur contact avec des proches qui fréquentent le campus. On les a interrogés au sujet de leurs attentes concernant le début de leurs études sur le campus de l'UFRJ et l'organisation de leurs déplacements avant leurs études.

Au début de l'entretien, il s'agissait, en effet, de comprendre leur pratique de mobilité vers le campus et selon quelle logique ce comportement était rationalisé. Au cas où le sentiment d'insécurité n'était pas exprimé spontanément par la personne interrogée, nous exploitions d'autres sentiments relationnels tels que le « *stress* », la « *gêne* », « *l'inquiétude* » ou même la « *tranquillité* », la « *sûreté* » ou la « *surprise* ». Selon la revue bibliographique, il existe, en effet toute une panoplie d'émotions éprouvées dans le cadre de l'insécurité personnelle (Smith *et al.*, 2001;Carvalho et Lewis, 2003). Quand les sentiments liés à la violence ne sont pas exprimés spontanément, nous posions directement la question suivante : « *Comment évaluez-vous votre sécurité personnelle lors de votre accès au campus ?* ».

De fait, le grille de l'entretien était structurée autour de neuf points : 1 – Présentation et caractéristiques du déplacement vers le campus UFRJ ; 2 – préférences et évaluation du déplacement vers le campus ; 3- expériences vécus 4- déplacement le soir et perception du campus ; 5- sources d'information; 6- évaluation de la sécurité lors du trajet vers le campus ; 7- expérience de victimation subie directement et indirectement ; 8- habitudes et pratiques des mobilités quotidiennes en général ; 9- oerception de l'insécurité à Rio de Janeiro. Ces neuf points ont servi de guide pour la conduite de l'entretien et les questions posés à chaque sujet sont présentées dans la grille d'entretien figurant dans l'annexe 15. Il convient cependant de

souligner qu'au cours de la plupart des entretiens nous avons fini par poser des questions non prévues, mais qui étaient en accord avec le fil discursif de l'étudiant. Des adaptations et des improvisations ont été effectuées selon les caractéristiques de l'interviewé, ce qui nous a permis de découvrir de nouvelles informations grâce à la souplesse de la technique de l'entretien semi-directif.

En tout, trente-deux étudiants ont été interrogés pendant les mois de novembre et décembre 2016. Parmi eux vingt-neuf étudiants ont été interrogés individuellement et trois personnes l'ont été ensemble. L'entretien était collectif lorsqu'il avait lieu dans un endroit public et afin de conserver un environnement informel. Les sites choisis pour la majorité des entretiens étaient, en effet, les cafés et restaurants situés à l'intérieur du campus, près du centre d'étude de la personne interrogée. Voilà pourquoi quelques entretiens ont fini par être interrompus par d'autres étudiants et dans ce cas spécifique, des amis proches de la personne interrogée nous ont rejoints au cours de l'entretien car ils étaient intéressés par ce sujet. C'est en raison de l'environnement informel et de l'aisance de la conversation que nous avons accepté, dans ce cas uniquement, de poursuivre l'entretien avec ces trois personnes. De plus, à ce moment précis, nous avons déjà réalisé un assez grand nombre d'entretiens et le terrain était très proche de la « saturation ».

De fait, cette notion de saturation de l'information ou du terrain constitue l'un des critères les plus couramment utilisés pour contrôler la validité de l'enquête qualitative (Morange et Schmoll, 2016), car à l'opposé des enquêtes quantitatives, la représentativité statistique n'est pas un objectif à atteindre dans la technique de l'entretien semi-directif. On parle surtout de « saturation » pour indiquer le processus par lequel on finit par ne plus rien apprendre de neuf sur le sujet que l'on étudie car les entretiens ne fournissent plus aucun élément nouveau à la recherche ; les informations deviennent redondantes (Morange et Schmoll, 2016). Voilà le critère que nous avons utilisé pour définir le nombre d'entretiens à réaliser auprès de la population de référence, ainsi, lorsque nous avons remarqué l'effet de répétition dans les discours et l'épuisement de nouvelles variables, nous avons pris la décision d'arrêter la campagne de recrutement pour l'entretien.

Par rapport aux modalités de recrutement dans le cadre de l'enquête qualitative, nous avons utilisé la méthode « boule de neige ». L'échantillonnage en « boule de neige », aussi qualifié d'échantillonnage par réputation, mise sur les relations personnelles des personnes interrogées pour réunir des renseignements sur d'autres répondants éventuels (Trochim, 2006). Il s'agit

d'une méthode d'échantillonnage en chaîne qui s'appuie sur les recommandations des sujets de départ pour permettre de disposer de participants supplémentaires. Ce mode d'échantillonnage est très utilisé dans les études de populations difficiles à joindre grâce à sa facilité et son faible coût (Johnston et Sabin, 2010). Il constitue également une alternative intéressante dès lors qu'il s'agit de trouver des individus ayant des caractéristiques particulières, voire très précises. Voilà pourquoi nous avons décidé d'utiliser cette méthode, car nous avons essayé de sélectionner le profil des répondants de l'entretien approfondi selon les caractéristiques de la population étudiante identifiée dans le questionnaire quantitatif. Le but était d'éviter le risque de biais et de tenir compte de la diversité de la population qui étudie à l'UFRJ en ce qui concerne le sexe, l'âge, le quartier de résidence, les modes de transports utilisés, la diversité des trajets réalisés et l'horaire des cours.

#### **5.4.1- La diversité des profils des étudiants enquêtés**

Les résultats obtenus avec le sondage en ligne dans un premier moment de la recherche nous ont permis d'obtenir un profil général des étudiants du campus de l'UFRJ. À partir de ces informations, nous avons essayé d'équilibrer et de diversifier l'effectif des étudiants enquêtés dans les entretiens semi-directifs. Le premier critère était celui du genre, compte tenu du fort potentiel de cette variable pour influencer la perception du risque. Nous avons cherché à une proportion de filles et de garçons similaire à celui de l'enquête en ligne. Par rapport au report modal, nous avons également veillé à ce que l'entretien en approfondi prenne en compte des proportions proches de celles identifiées dans l'enquête quantitative. Ainsi, l'enquête en ligne démontre qu'un quart des étudiants utilisaient les transports motorisés individuels (voiture et moto), tandis que trois quarts d'entre eux prenaient les transports en commun ; et l'entretien semi directif révèle quant à lui que parmi les trente-deux étudiants interrogés, sept se déplaçaient en voiture et vingt-cinq avec les transports en commun (annexe 17). En ce qui concerne le niveau d'études – qui a une relation directe avec l'âge de l'étudiant – nous avons essayé de nous rapprocher des chiffres mis à disposition par l'UFRJ sur le nombre d'étudiants régulièrement inscrits aux cours du campus du Fundão en 2016. D'après les données officielles de l'UFRJ, 67% des étudiants du campus de l'île du Fundão étaient inscrits en licence (5 ans de cours), 15% en master (2 ans de cours) et 18 % en doctorat (environ 4 ans de cours). Nous avons réussi à mener un entretien approfondi avec 26 étudiants de licence, 6 étudiants de master et 1 étudiant de doctorat. Étant donné que ces entretiens ont eu lieu à l'intérieur du campus, il était un peu plus difficile de rencontrer des étudiants de doctorat, car

leur présence sur le campus est plus faible et varie considérablement en fonction du type de cours.

Un autre critère que nous avons privilégié par rapport au recrutement des enquêtés était l'horaire des cours. Bien que les étudiants des cours du soir aient représenté à peine 14% de l'ensemble des étudiants du campus en 2016 (UFRJ, 2017), pour les entretiens semi-directifs nous avons fait exprès de chercher des étudiants des cours du soir car, selon la révision bibliographique, il existe une forte relation entre les déplacements de nuit et l'insécurité personnelle. Ainsi, parmi les trente-deux enquêtés, quatorze suivent les cours du soir (entre 18h et 22h) et dix-huit ont cours pendant la journée (entre 8h et 17h). Nous nous sommes également intéressés à l'endroit de résidence des étudiants afin d'éviter qu'un nombre trop faible de trajets soient évalués et de perdre des détails sur la diversité des expériences d'accès au campus. Ainsi, compte tenu du fait que la ville de Rio de Janeiro est composée de cinq grands ensembles différents, nous avons essayé de les représenter dans l'enquête qualitative en interrogeant au moins une fille et un garçon au sujet de chacun d'eux.

**Tableau 13 : Comparaison des effectifs de l'enquête quantitative et de celle qualitative avec la population étudiante du Campus de l'UFRJ en 2016**

Comparaison des effectifs de l'enquête quantitative, qualitative et de l'UFRJ						
Sexe	Effectifs Étudiants Campus UFRJ 2016		Effectifs Enquête Quantitative		Effectifs Enquête Qualitative	
		%		%		%
Femme	14818	53%	2926	56%	18	56%
Homme	13139	47%	2290	44%	14	44%
<b>Niveau d'études</b>						
Licence	18770	67%	ND	-	26	81%
Master	4303	15%	ND	-	5	16%
Doctorat	4884	18%	ND	-	1	3%
<b>Horaire des Cours</b>						
Jour (8h-17h)	23949	86%	ND	-	18	56%
Soir (18h-22h)	4008	14%	ND	-	14	44%
<b>Zone de résidence</b>						
Centre (AP 1)	ND	-	175	3%	0	0
Zone Sud (AP 2)	ND	-	721	14%	7	21%
Zone Nord (AP 3)	ND	-	2249	43%	13	40%
Zone Ouest/Barra (AP 4)	ND	-	529	10%	9	27%
Zone Ouest (AP 5)	ND	-	301	6%	2	6%
Niteroi	ND	-	241	5%	0	0
São Gonçalo	ND	-	145	3%	0	0
Baixada fluminense	ND	-	580	11%	2	6%
Autres	ND	-	275	5%	0	0%
<b>Mode de Transport</b>						
Transports en Commun	ND	-	4249	81%	25	78%
Voiture/moto/taxi	ND	-	967	19%	7	22%
TOTAL	27957	100%	5216	100%	32	100%

Source : UFRJ 2019 la loi d'accès à l'information n° de demande : 23480.012568/2019-31

Le tableau 13 avec la comparaison entre les effectifs de chaque enquête et la population de l'UFRJ vise à démontrer la diversité des profils des répondants de l'enquête semi-directive, en assurant, à cette étape de l'étude, un spectre suffisamment large de la constitution du corpus. Nous rappelons toutefois que les entretiens qualitatifs n'ont pas vocation représentative et que les trente-deux personnes interrogées ne correspondent pas exactement aux effectifs des étudiants du campus de l'UFRJ. Néanmoins, cela ne change pas le fait que le choix des enquêtés a répondu à un certain nombre de critères (Morange et Schmoll, 2016). Nous avons donc cherché à nous rapprocher de la réalité sociale des étudiants de l'UFRJ et à éviter les biais trop évidents (tableau en annexe 17).

### 5.5 – La troisième phase : récolte des données auprès des autorités locales

Bien que l'objet principal de cette recherche soit l'impact de l'insécurité personnelle sur la mobilité quotidienne à partir du point de vue des différents usagers des transports à Rio de

Janeiro, nous jugeons important de connaître aussi le point de vue des autorités locales à ce sujet. Une fois que le problème fut bien identifié et caractérisé, nous avons, en effet, cherché à savoir comment les collectivités locales réagissent face à l'insécurité dans la mobilité. Néanmoins, en raison de la complexité de ce thème et de la grande quantité d'acteurs impliqués, il est important de souligner que nous n'avons pas eu l'intention d'approfondir et de détailler cette dimension qui concerne des secteurs très épineux de la vie urbaine brésilienne, tels que les transports et la sécurité publique. Ainsi pour cet axe de la recherche, nous avons organisé la collecte d'informations sur le terrain en trois moments : le premier entre septembre et octobre 2015, le deuxième entre novembre 2017 et janvier 2018, et le troisième a eu lieu en Janvier 2020. Lors du premier travail de terrain, les entretiens réalisés avec les autorités locales de Rio de Janeiro ont eu un caractère plutôt exploratoire, alors que pour la deuxième visite de terrain, nous avons surtout ciblé les questions liées à l'étude de cas du campus de l'UFRJ, et la troisième visite s'agissait d'une mise à jour des informations recueillies auprès de la Fetranpor.

De ce fait, en 2015 nous avons essayé de contacter les principaux responsables institutionnels des transports et de la sécurité à Rio de Janeiro. Le premier était la Fetranpor (Fédération des sociétés de transport de passagers de l'État de Rio de Janeiro) qui représente dix syndicats de sociétés d'autobus responsables des transports urbains, interurbains et touristiques à Rio de Janeiro. Ces dix syndicats correspondent à 199 compagnies de bus, qui représentent 81% des transports en commun de l'État de Rio de Janeiro (Fetranpor, 2019). Lors de l'entretien mené avec le consultant responsable de la planification de la Fetranpor, nous avons posé des questions sur l'attention que les responsables des entreprises d'autobus portent sur la violence dans les transports, les conséquences pour les entreprises, les données disponibles sur ce sujet, les projets, et tentatives pour résoudre ce problème. À partir des réponses, il a été possible d'établir qu'un projet était en cours de développement dans ce sens. Il venait juste de commencer à l'époque de l'entretien et était réalisé en partenariat avec la Police Militaire de l'État do Rio de Janeiro (PMERJ) et le centre de dénonciation « Disque-Denuncia ». Ce fait nous a amené à contacter ces deux autres institutions afin de connaître leur contribution à la problématique. C'est ainsi qu'un entretien a été mené avec une autorité du Disque-Denuncia - Centre d'appel anonyme spécialisé dans le service à la population qui vit ou est témoin de tout sorte d'actes criminels. D'autre part, un autre entretien a été mené avec le colonel responsable du 1<sup>er</sup> Commandement de la Police de l'Aire (CPA) de Rio de Janeiro. En plus d'être responsable du maintien de l'ordre du centre-ville, d'une partie de la zone sud et d'une

partie de la zone nord de la ville de Rio, ce commissariat de police assume également la responsabilité

de l'instauration de stratégies d'intégration et de coopération régionales, en créant un forum permanent pour l'analyse, le partage d'informations et les actions collectives (ISP, 2019).

Lors de ce premier travail de terrain, nous avons eu recours, pour tous les entretiens avec les autorités locales, à la technique de l'entretien non-directif. Cette méthode possède la particularité de ne poser qu'une seule question directe de départ : « la consigne », autour de laquelle l'enquêté structure sa réponse. Le reste des interventions de l'enquêteur a seulement pour but d'encourager la personne interviewée à enrichir et approfondir sa réponse (Duchesne, 2000 apud Noble, 2015b). Ainsi, nous avons orienté nos entretiens avec les autorités, dans un premier moment, à partir de la question de départ portant sur « *la contribution de l'institution à la résolution du problème de la violence dans la mobilité et à l'amélioration de la perception de la sécurité de la population de Rio de Janeiro* ».

En revanche, les entretiens réalisés lors du deuxième travail de terrain à la fin de l'année 2017, ont été structurés de façon différente. Pour chaque autorité interrogée nous avons préparé des questions clés concernant son domaine de travail et en utilisant certains résultats observés lors des entretiens avec les étudiants. Le premier représentant de l'autorité à avoir été interrogé fut l'ancien « *maire* » du campus entre les années 2004-2011. Ce choix de commencer les entretiens par ce dernier était stratégique car il était d'un contact facile et possédait une large expertise dans la gestion du campus. Au cours de cet entretien, il a été possible de comprendre les responsabilités et les champs d'action de la mairie universitaire, ainsi que sa structure organisationnelle et les secteurs clés responsables de la sécurité et du transport des étudiants. De plus, cet entretien nous a ouvert des portes pour établir un contact plus direct avec les autorités compétentes, telles que le maire (2015-2019) et l'un des principaux urbanistes et ex-maire (2011-2015), impliquées dans la structuration du campus depuis 1999. Nous avons également réalisé des entretiens avec les responsables des secteurs techniques comme le service des transports offerts par l'université, ceux de la sécurité du campus (DISEG) et du centre de contrôle opérationnel (CCO). De plus, nous avons essayé d'interroger les autorités de la ville responsables de la sécurité et des transports dans la zone du campus. Par rapport à la sécurité, nous avons réussi à interroger un policier représentant du 17<sup>ème</sup> commissariat de Police de l'État de Rio de Janeiro (PMERJ) responsable du maintien de l'ordre dans la juridiction du campus. En ce qui concerne le secteur des transports, à partir des

résultats de l'enquête quantitative nous avons pu identifier quelles étaient les principales lignes de bus utilisées par les étudiants pour accéder au campus et par le biais de cette information nous avons essayé de contacter directement les entreprises responsables de ces lignes, du fait qu'à Rio les bus urbains sont exploités sur la base de droits acquis par plusieurs sociétés privées. Les tentatives de contact ont été positives uniquement avec la société d'autobus « *Viação Ideal* », qui assure l'offre de bus de la zone de l'Ilha do Governador vers le centre-ville, en passant par le campus. Cette entreprise assume également la responsabilité des lignes 916/613, très fréquentées par les étudiants, car elles relient le campus à la zone nord de Rio et permettent le transfert direct vers le métro. En tout douze représentants et techniques du secteur du transport et de la sécurité publique à Rio de Janeiro et à l'UFRJ ont contribué, grâce à leur expertise, au troisième axe de récolte d'informations de la présente recherche (tableau 13). Ces entretiens ont été d'une durée de 30 minutes à deux heures, selon le représentant de l'autorité interrogé, ainsi nous avons pu enregistrer avec le dictaphone dix entretiens. De plus, nous avons pris pour base les notes écrites au cours de la conversation.

**Tableau 14 : Liste des représentants des institutions/organisation interrogés dans le cadre de la thèse**

Date de l'entretien	Nom de l'institution	Poste	Nom
08/09/15	Fetranspor	Consultant en analyses économiques	Felipe de Cás
15/09/15	Disque-Denuncia	Responsable opérationnel	Adriana Nunes
01/10/15	PMERJ	Colonel de Police du 1 CPA Rio de Janeiro	Luiz Henrique Marinho
23/11/17	UFRJ	Ex-Maire (2004-2011)	Hélio de Mattos
30/11/17	UFRJ	Ex-Maire/ Urbaniste (2011-2015)	Ivan do Carmo
01/12/17	UFRJ	Maire actuel depuis 2015	Paulo Mario Ripper
05/12/17	UFRJ	Ingénieur Responsable du CCO	Anselmo dos Santos Assis
05/12/17	UFRJ	Responsables secteur des Transports	Eduardo César et Marcos Paiva
30/11/17	UFRJ	Responsable de la Sécurité (DISEG)	Robson Gonçalves
08/12/17	PMERJ	Major de Police de la 17 <sup>e</sup> BPM	Major Simão
12/12/17	Viação Ideal	Manager	Gustavo Albuquerque
15/01/2020	Fetranspor	Gestion de Planification et de Contrôle	Andherson Ojeda

Auteur : Muniz 2021

## 5.6 – Les méthodes d'analyses des données

La procédure de recherche menée au cours de cette étude comportait plusieurs étapes de récoltes de données de types fort différents : données primaires et secondaires, données



quantitatives et données qualitatives. Le choix d'utiliser une telle méthodologie mixte impose également d'avoir recours à des outils variés pour le traitement et l'analyse de cette grande quantité et variété de données collectées. Dans ce contexte, nous renvoyons donc au chapitre IV, qui contient comme principale source d'analyse, les données recueillies lors de l'enquête de victimation (PCCV) de 2007 menée par l'Institut de Sécurité Publique de Rio de Janeiro (ISP/RJ). La typologie et le volume des données disponibles à partir de cette enquête nous ont permis d'effectuer des traitements statistiques simples qui ont fourni des résumés intéressants de l'échantillon et des observations qui ont été faites concernant le sentiment d'insécurité de l'ensemble de la population de la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

Il en a été de même dans le cas du traitement des informations obtenues à partir du questionnaire en ligne appliqué aux étudiants de l'UFRJ en 2016, car la typologie et le grand nombre de réponses obtenues à cette étape de la recherche ont permis d'utiliser avec efficacité des outils d'analyse statistique descriptive de base pour révéler des tendances concernant la mobilité et le sentiment d'insécurité personnelle des étudiants. Cependant, nous avons inclus également dans ce questionnaire, en dehors des questions fermées (qui donnent des informations précises mais souvent moins détaillées), des questions ouvertes, qui génèrent des corpus très conséquents et requièrent pour leur part un traitement manuel très exhaustif. Ainsi, compte tenu du volume (n : 5216) et de la diversité des réponses, nous avons eu recours à des logiciels lexico métriques et d'analyse de contenu, notamment à *Iramuteq*, pour nous aider à traiter les réponses des questions ouvertes. *Iramuteq* est un logiciel libre et ouvert d'analyse de textes et de tableaux de données qui s'appuie sur le logiciel de statistique R (Loubère et Ratinaud, 2014). Il propose un ensemble de traitements et d'outils permettant de décrire et d'analyser des corpus textuels et des matrices de type individus/caractères. À l'aide de ce logiciel nous avons soumis les réponses ouvertes à des analyses syntaxiques des structures du langage et de repère des occurrences, des champs lexicaux, des effets ou des distances d'association entre les termes utilisés (*clusters* de mots). Cet outil a facilité le traitement de ce type de données et a révélé des tendances importantes qui confirment d'autres résultats trouvés au cours de l'étude. Toujours grâce à cet outil de statistique textuelle, nous avons pu progresser plus rapidement et plus précisément dans le traitement des entretiens semi-directifs avec les étudiants. Cependant, il est important de souligner qu'en ce qui concerne les entretiens semi-directifs des étudiants, une analyse qualitative des discours a été la principale source du traitement des données effectué par le biais d'une lecture attentive

et approfondie du matériel retranscrit et la statistique textuelle n'a été utilisée qu'en tant qu'outil de soutien complémentaire.

Pour finir, à l'opposé des entretiens semi-directifs des étudiants, ceux menés avec les autorités locales n'ont pas été intégralement retranscrit sur un traitement de texte. L'analyse du matériel récolté auprès des autorités a été effectuée à partir de l'approche qualitative, au cas par cas, pour mieux connaître les nuances et spécificités de chaque acteur, ainsi que le positionnement de chacune des institutions au regard du sujet. Par rapport aux autorités locales, nous ne cherchons pas, en effet, à généraliser ni à créer de catégories, mais plutôt à connaître leur degré d'inquiétude, leur pouvoir d'action et les véritables actions et politiques menées pour faire face au problème de l'insécurité dans les transports. L'objectif de cette étape de la recherche était de connaître les particularités des politiques mises en œuvre par chaque institution et de pouvoir ainsi les comparer aux attentes des étudiants. C'est pourquoi leurs entretiens ont été plutôt examinés à partir d'une approche qualitative traitant chacun d'eux comme un cas spécifique possédant ses propres dynamique et politiques.

### **5.7- Les spécificités et le contexte de réalisation de l'étude**

Selon Stimson (2016), il est toujours important que les choix de la méthodologie et des outils d'analyse prennent en compte les difficultés et la complexité du contexte de la recherche, tout en permettant de reconnaître les limites et les faiblesses des formats adoptés. C'est pourquoi il s'avère important de considérer que, bien que nous ayons fait usage de méthodes et de sources de données variées pour analyser notre objet d'étude, ce qui garantit généralement une plus grande crédibilité des résultats (Stimson, 2016), il existe cependant toujours des facteurs susceptibles de biaiser les réponses trouvées.

L'un d'entre eux est souvent mis en évidence dans les études portant sur le sentiment d'insécurité personnel, il s'agit des représentations « genrées » liées aux émotions et notamment à la peur (Sutton *et al.*, 2011). Selon Lieber (2002) il existe une construction sociale de la peur qui traverse les époques et que renforcent les discours selon lesquels les femmes seraient plus « vulnérables » et « fragiles » car elles seraient physiquement impuissantes face aux hommes et aux violences, surtout aux agressions sexuelles. En revanche, en ce qui concerne les hommes, la construction de la « masculinité » passe souvent par le déni de la « vulnérabilité » et de la « fragilité » directement liées au sentiment d'insécurité personnelle (Hale, 1996). Ainsi, il existe une théorie qui explique en partie la

présence de plus forts signes de peur chez les femmes étant donné que ces dernières sont souvent plus encouragées à exprimer leurs émotions, telles que la peur (Pain, 2001). Au contraire, certains hommes, les plus attachés aux valeurs de la masculinité, sont censés réprimer ce type d'émotions afin de maintenir les images extérieures de force et de virilité (Sutton *et al.*, 2011). Farrall *et al.*, (1997) ont vérifié, dans leur étude, une plus forte tendance, chez les hommes, à sous-déclarer leur niveau d'insécurité dans les espaces publics. Ils affirment souvent qu'ils craignent moins d'être victimes d'une agression car leur sexe, leur taille et leur force contribuent à les faire se sentir en sécurité (Rountree et Land, 1996).

De fait, cette problématique s'avère encore plus notable quand l'on fait usage des méthodes qu'impose une relation directe entre l'enquêteur et l'enquêté, comme c'est le cas lors des entretiens semi-directifs. Il existe toujours le risque que la personne interrogée, afin de protéger une image de soi, module la réalité des faits et utilise des réponses socialement désirables, ce que Goffman (1973) qualifie de « gestion des impressions ». Selon cet auteur, « la gestion des impressions » fait référence aux tentatives faites par les gens pour influencer la manière dont ils sont perçus par les autres (Goffman, 1973). Une gamme de motifs est à la base de la gestion des impressions et ils peuvent fonctionner simultanément (Goffman, 1973). De plus, il peut s'avérer complexe de manifester certaines émotions et situations intimes face à un enquêteur inconnu. C'est pourquoi il s'avère également important de prendre en compte la position du chercheur sur le terrain et de reconnaître les possibles enjeux que ces caractéristiques peuvent engendrer pendant l'échange. Les théories féministes vont encore au-delà de cette implication du chercheur sur le terrain pour mettre en évidence la notion de point de vue situé (*standpoint theory*) qui a principalement été élaborée autour d'une critique rigoureuse, mais socialement située, du concept traditionnel d'objectivité en science. Cette théorie souligne l'importance des caractéristiques et expériences personnelles du chercheur lors de la production des connaissances (Larivee, 2013).

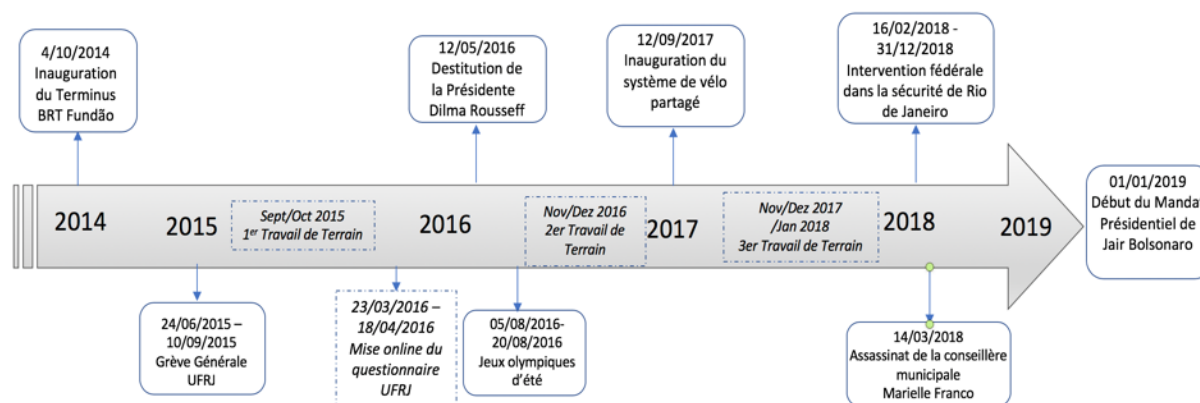
Ainsi, dans le cas de cette thèse, il faut tout d'abord savoir que tous les entretiens ont été menés par la même chercheuse (hormis le questionnaire en ligne construit en partenariat avec les étudiants du projet AIM). Je me suis présentée auprès des enquêtés en tant que doctorante de l'université Paris Sorbonne et qu'ancienne étudiante de l'UFRJ, de nationalité brésilienne, née à Rio de Janeiro où j'ai grandi (dans le quartier de l'Ilha do Governador) ; la plus grande partie de mon parcours académique a été réalisée au sein du campus de l'UFRJ, notamment une licence en géographie (2007 – 2012) et un master en ingénierie de transports (2012-

2014), ce qui me procure un avantage en ce qui concerne la connaissance du terrain d'étude et des facilités pour entrer en contact avec les enquêtés. Néanmoins il est important de souligner que lors des entretiens semi-directifs avec les étudiants, nous avons évité d'enquêter auprès de personnes directement proches et avons utilisé les contacts sur le terrain, en particulier pour pouvoir rencontrer des étudiants présentant les caractéristiques souhaitées. Le but était d'avoir des relations de même nature avec tous les enquêtés, et d'éviter que les différents degrés de familiarité et de confiance jouent sur le discours de l'enquêté et sur la qualité de l'échange.

De plus, afin de diminuer les biais, une partie des étudiants ont été contactés directement, sans l'aide d'intermédiaires, car dans les couloirs de l'université il était facile de faire la connaissance de nouveaux étudiants. La construction de relations naturelles et de confiance entre enquêteuse et enquêtés s'est avérée d'autant plus facile que celle-ci appartient à la même tranche d'âge que les autres étudiants. D'autre part, le fait que l'enquêteuse appartienne au genre féminin peut avoir incité dans certains cas les étudiants de sexe masculin à endosser un comportement plus « viril » et intrépide. En revanche, lors des entretiens menés avec les étudiants du genre féminin cela peut avoir facilité l'évocation de certes épisodes liés à des sujets tabous, tels qu'au harcèlement sexuel. De toute façon, nous avons essayé de neutraliser au maximum les dissymétries liées à notre présence sur le terrain et de travailler de façon éthique dans le cadre de toutes les démarches. Il est d'ailleurs important de souligner que tous les enquêtés étaient d'accord avec l'usage qui était fait de leurs informations dans cette étude. Tous les enregistrements ont été réalisés avec l'autorisation des enquêtés. Les entretiens effectués auprès des autorités locales ont été réalisés sur présentation d'une lettre officielle de l'université qui exprimait très clairement les raisons de notre présence sur le terrain. Ces entretiens ont également été menés dans le cadre de l'emploi du temps et du lieu de travail de chacun de ces représentants des institutions et seul un ancien préfet du campus a demandé à ce que l'entretien se déroule chez lui en dehors de ses heures de travail pour des raisons de créneau.

Finalement, en ce qui concerne le contexte temporel dans lequel chaque étape de la collecte de données a été réalisée, il est important de rappeler chronologiquement certains événements importants survenus dans le pays, dans la ville de Rio de Janeiro et au sein de l'UFRJ tout au long de la réalisation de cette recherche et qui ont pu avoir des impacts sur la perception et la réponse des personnes interrogées (schéma 3).

### Schéma 3 : Frise chronologique des principaux événements à Rio de Janeiro entre 2014 et 2019



Auteur : Muniz 2021

Compte tenu que cette recherche a commencé en novembre 2014, il est important de prendre en considération que l'inauguration du terminus du BRT Aroldo Melodia a eu lieu à peine un mois auparavant et qu'il avait beaucoup changé l'accessibilité du campus externe et interne. Une partie des étudiants interrogés ont vécu ce changement et il a souvent été mentionné lors des entretiens semi-directifs. Un autre fait important fut la grève générale d'une grande ampleur de 2015, lorsque plusieurs universités fédérales du pays avaient commencé un mouvement national afin de bénéficier de meilleures conditions de travail et de mettre un terme aux fortes réductions de financement des universités publiques. Quand nous sommes arrivées, en 2015, sur le campus de l'UFRJ pour y réaliser le premier travail de terrain, une partie des étudiants et des fonctionnaires étaient encore en grève. Cependant, cela n'a pas changé nos activités car les cours qui participaient au projet AIM et les autorités interrogées n'avaient pas participé à la grève et fonctionnaient normalement.

L'année 2016 a été riche en événements au Brésil, principalement en raison de l'instabilité politique et économique engendré par des scandales liés à des affaires de corruption impliquant la *Petrobras* et en parallèle à la destitution de la présidente Dilma Rousseff, en mai 2016. De plus la ville de Rio de Janeiro a accueilli les jeux olympiques et paralympiques d'été entre le 5 août et le 18 septembre 2016, ce qui a beaucoup changé la dynamique de la ville, et engendré un renforcement de la sécurité par les forces armées, la création de quatre jours fériés extraordinaires et le changement des dates des vacances scolaires pour la période des J.O. afin de diminuer les problèmes de trafic. Ainsi, il est important de souligner que la période de mise en disponibilité de l'enquête en ligne a eu lieu avant les Jeux Olympiques,

alors que les entretiens semi-directifs avec les étudiants ont été effectués après les J.O. de 2016.

Le travail de terrain mené entre 2017 et 2018 s'est achevé quelques mois à peine avant le commencement de la plus longue intervention de l'armée fédérale dans la sécurité publique de Rio de Janeiro depuis la re-démocratisation. De fait, pendant presque toute l'année 2018 la sécurité de la ville de Rio de Janeiro a été confiée à l'armée nationale brésilienne. Ce choix exceptionnel et particulièrement drastique a été fait par le président Michel Temer après une forte escalade de la violence dans la rue (agressions et vols à main armée) et un manque de coordination des forces de sécurité pendant le carnaval de 2016. Ainsi, étant donné que les autorités locales n'étaient pas en mesure de faire face à la flambée de la violence à Rio, toutes les forces de police – qui, au Brésil, dépendent de chaque État – ont été placées sous l'autorité de l'armée fédérale. À la fin de presque onze mois d'interventions, certains indicateurs de la violence ont baissé, comme les vols de voiture et les braquages de cargaisons, néanmoins le nombre de personnes ayant trouvé la mort lors d'opérations policières a augmenté (ISP/RJ, 2019), d'autre part, le nombre de fusillades à Rio en 2018 a été plus important que pendant la même période en 2017 (Fogo Cruzado, 2018). Un autre événement tragique, y compris pendant la période de l'intervention fédérale, a été l'assassinat de la conseillère municipale Marielle Franco et de son chauffeur, le 14 mars 2018 en plein centre-ville de Rio de Janeiro. Marielle était très engagée dans le combat contre le racisme, l'homophobie et les violences policières. Née et élevée dans la favela de Maré, elle avait été élue sur une liste du Parti du socialisme et de la liberté (PSOL), une formation de gauche. Sa mort a causé une vague d'indignation et des manifestations massives dans l'ensemble du Brésil et dans le monde. C'est en 2019 que débutèrent le mandat du président Jair Bolsonaro et celui du gouverneur de l'État de Rio de Janeiro Wilson Witzel. Allié de l'actuel président, Witzel a été démis de ses fonctions de gouverneur en août 2020 pour corruption présumée lors de la pandémie de covid-19. Ainsi depuis 2019 l'État de Rio de Janeiro est dirigé par le vice-gouverneur Claudio Castro. Lors des élections municipales de 2020, Eduardo Paes fut élu maire de Rio de Janeiro pour la troisième fois, après avoir battu le maire en fonction Marcelo Crivella (2017-2021). Crivella a, à son tour, été démis de ses fonctions neuf jours avant la fin de son mandat, en raison d'affaires de corruption.

## Conclusion du chapitre 5

Le but de cette partie était de présenter la façon dont a été construite la procédure en vue de la réalisation de la recherche. L'angle d'attaque a surtout consisté dans les démarches de récolte et d'analyse de données liées à l'étude de cas du campus de l'UFRJ. Ainsi, il a été possible de comprendre l'utilisation des techniques d'enquête mixtes - quantitatives et qualitatives - qui ont été choisies pour mener à bien cette étude. Les étapes de la construction du questionnaire en ligne ont été décrites ainsi que son contexte d'élaboration qui s'est déroulé conjointement au projet pédagogique liant l'université de Compiègne, et la Sorbonne à l'UFRJ. A partir de cette première enquête il a été possible de collecter 5216 réponses sur la mobilité et le sentiment d'insécurité des étudiants du campus de l'UFRJ en 2016.

La seconde collecte de données a été basée sur des entretiens semi-directifs menés avec 32 étudiants supplémentaires afin d'approfondir certaines tendances trouvées dans le questionnaire en ligne. Ensuite, nous présentons la liste des autorités locales qui ont été interrogées, entre les années 2017 et 2020, au sujet des violences perpétrées dans la zone d'Ilha do Fundão et sur ses voies d'accès. Enfin, nous évoquons les techniques utilisées pour analyser les différentes données collectées, telles que les statistiques descriptives, l'analyse lexicale et qualitative du discours. Nous visons également à montrer les spécificités du contexte dans lequel l'étude a été menée, le point de vue situé de l'auteur et les difficultés méthodologiques rencontrées.

## Conclusion de la deuxième partie

La première étape de cette recherche a consisté en une revue de la littérature et une enquête menée sur les données existantes portant sur le sentiment d'insécurité à Rio de Janeiro. Par la suite, il a été établi que les données disponibles étaient peu nombreuses, obsolètes et n'abordaient pas directement la question de la mobilité urbaine. De plus, les premières analyses ont montré quelles étaient les tendances spécifiques au sentiment d'insécurité à Rio de Janeiro, où la population la plus aisée et les jeunes figurent parmi ceux qui adoptent le plus des mesures de protection lors de leurs déplacements (partie 1). Ainsi, lorsque nous avons eu besoin de réaliser une étude de cas spécifique sur ce sujet, nous avons décidé de nous concentrer sur les étudiants de l'université, car en plus de faire partie de la catégorie des jeunes occupés, ayant donc besoin de se déplacer quotidiennement ; au Brésil, ils représentent une partie importante de la classe moyenne et aisée de la société. En outre, nous avons reçu une invitation à participer au projet pédagogique international développé par Sorbonne universités (AIM) et l'université de Technologie de Compiègne. Ce projet avait présélectionné le campus de l'Université fédérale de Rio de Janeiro comme étude de cas. C'est pourquoi, dans la présente thèse, le déplacement des étudiants du campus de l'Île du Fundão a été adopté comme étude de cas.

Ce choix s'avérait intéressant car en plus d'être l'une des universités les plus importantes du pays, elle possède l'un des campus les plus grands et remarquable du Brésil. L'île du Fundão a été artificiellement créée pour accueillir « *la cité universitaire* » dans la partie nord de la ville de Rio de Janeiro. Ce projet prévoyait la construction d'un campus parc à l'américaine à l'architecture moderniste fonctionnelle. Cependant, un tel projet n'a jamais été complètement achevé depuis son ouverture en 1974. L'île du Fundão présente toujours une grande quantité de terrains vides et des bâtiments éloignés les uns des autres, ce qui oblige une grande partie de ses visiteurs à utiliser des modes de transport motorisés pour se rendre de l'un à l'autre. De plus, l'île est située au milieu d'un important carrefour et à côté du complexe de favelas da Maré et de l'aéroport international. Elle est reliée au continent par quatre ponts routiers et une ligne BRT qui a été récemment inaugurée (2014). Ce projet faisait partie du nouveau plan directeur du campus réalisé dans le cadre de l'expansion universitaire promue par le gouvernement fédéral durant les premières décennies des années 2000. Le schéma directeur de développement de la cité universitaire a été créé afin d'accueillir de nouveaux étudiants qui, en plus d'être plus nombreux, ont été sélectionnés par le biais d'un nouveau processus



incluant désormais des politiques de discrimination positive pour les jeunes à faible revenu et issus de minorités ethniques.

Dans ce contexte, plusieurs changements ont été mis en œuvre sur le campus, y compris la restructuration du système de mobilité interne et externe de l'île, la construction de nouveaux bâtiments, la création du parc technologique associée à l'installation d'entreprises du domaine de la recherche et du développement et la mise en place du terminal de bus et BRT Aroldo Melodia au nord de l'île. D'un autre côté, bon nombre de changements prévus n'ont pu être achevés, ni même réalisés, car la crise politique et économique qui a touché le pays à partir de 2016 a directement affecté l'université, qui dépend principalement des ressources publiques. Ainsi, les étudiants de l'UFRJ ont traversé une période intense de transformation et de difficultés.

La première collecte de données auprès des étudiants a été réalisée par le biais d'un questionnaire en ligne durant la période mars-avril 2016, soit quelques mois avant les Jeux Olympiques d'été organisés à Rio de Janeiro en août de la même année. Ce questionnaire a fait l'objet d'une bonne réception au sein de la communauté universitaire et près de 19% des étudiants ont répondu au sondage, ce qui correspond à un total de 5216 personnes. En revanche, cette première enquête n'a pas permis d'approfondir les questions sur le thème de l'insécurité. Il s'est ainsi avéré nécessaire de procéder à une autre collecte de données, mais cette fois, de manière qualitative et à l'aide de la technique de recherche approfondie. En tout, trente-deux entretiens semi-directifs ont été réalisés sur la période de novembre et janvier 2017, qui nous ont permis de compléter les analyses statistiques et textuelles réalisées à partir de la base de données des enquêtes en ligne. C'est ainsi que nous pouvons conclure que la méthodologie utilisée était celle explicative séquentielle composée de techniques d'enquête mixtes.

Enfin, il est important d'insister sur la troisième et dernière collecte de données, qui a été réalisée en collaboration avec les principaux acteurs et responsables de la gouvernance du campus et du secteur des transports et de la sécurité publique. Ces autorités ont été consultées lors de notre première visite sur le terrain en août et septembre 2015, et dans un second moment fin 2017 et début 2020. Ces consultations, dont le contenu a été analysé de manière longitudinale, au cas par cas, se sont déroulées à travers des entretiens semi-directifs en face-à-face. Les parties suivantes apportent les analyses et les résultats ayant découlé de ces trois étapes de récolte des données primaires.

## Troisième partie :



---

## Les déplacements et le crime

---

Cette partie de la thèse vise à présenter les premiers résultats des entretiens réalisés auprès des étudiants de l'UFRJ. L'objectif sera de comprendre le sentiment d'insécurité en fonction des caractéristiques de l'individu (sexe, revenus, quartier de résidence, vécus) et des caractéristiques de ses déplacements (mode de transport, distance, temps, transfert et accessibilité). Les mesures de sécurité les plus fréquemment utilisées lors des déplacements, les types de délits auxquels les élèves sont les plus exposés et le moment le plus anxiogène du trajet seront également présentés.

Ainsi, dans un premier temps, nous chercherons à définir le schéma de déplacement vers le campus et son lien avec le profil des étudiants. Comme cela a été fait dans le chapitre trois, avec l'enquête de victimisation de Rio, les analyses des déplacements des étudiants visent à identifier quelles caractéristiques socio-économiques (sexe, revenus et lieu de résidence) sont associées à l'utilisation du mode de transport et aux caractéristiques du parcours. A partir de ce scénario, nous chercherons à comprendre en quoi le sentiment d'insécurité interfère avec le choix du mode de transport pour accéder au campus. L'objectif est de comprendre comment ce sentiment se rapporte à d'autres variables importantes, telles que le temps, le coût et le confort du déplacement. Nous essaierons de comprendre s'il existe un groupe qui a tendance à se sentir plus ou moins en sécurité. C'est pourquoi nous allons utiliser les critères du sexe, des revenus, du mode de transport et du lieu de résidence pour notre analyse. L'idée est de comparer les déplacements des usagers des transports publics et des automobilistes, ainsi que les déplacements des hommes et des femmes, et des classes plus ou moins aisées. Ces mêmes critères seront aussi utilisés afin d'analyser les cas de victimisation lors des différents déplacements (chapitre 7). Le but est d'identifier d'éventuelles dissonances cognitives entre le sentiment d'insécurité et les expériences vécues. Il s'agit de savoir si ceux qui ont le plus peur sont vraiment les plus victimisés ou si tel itinéraire ou mode de transport est plus risqué qu'un autre. Il est également prévu d'identifier quels sont les types de criminalité les plus redoutés et leur impact sur les expériences de victimisation indirecte qui se produisent à travers les rumeurs, les médias et les informations disponibles sur les réseaux sociaux. L'objectif de cette partie de la thèse est de comprendre comment se manifeste le sentiment d'insécurité selon les différents profils des étudiants et leurs déplacements, et quelles sont les expériences vécues associées à cette perception du danger.

## **CHAPITRE 6 – Les manifestations de l'insécurité lors des déplacements vers le campus**

L'objectif de ce chapitre est de présenter les premiers résultats et analyses à partir des données collectées lors des entretiens menés avec les étudiants de l'UFRJ. Ainsi, nous chercherons, dans un premier temps, à présenter dans les détails le profil des étudiants par sexe, classe de revenus et selon leur accès aux modes de transport. Ensuite, nous insisterons sur les caractéristiques des principaux déplacements ayant lieu vers le campus. Des détails tels que la durée du trajet, la distance, les principaux modes de transport utilisés seront mis en évidence en fonction du quartier de résidence. Ensuite, nous essaierons de comprendre comment le sentiment d'insécurité a un impact sur le choix du mode de transport utilisé pour se rendre au campus. Étant donné que le choix modal est un processus complexe qui combine plusieurs facteurs, l'objectif est de comprendre comment ce sentiment d'insécurité se manifeste par rapport à d'autres critères importants tels que la rapidité, le coût et le confort. Des analyses seront réalisées à partir des informations émanant d'entretiens approfondis, par le biais desquelles nous chercherons à identifier quelles sont les conditions de déplacements idéales et quels contextes sont les plus désagréables. Nous établirons les facteurs qui influencent le plus les choix des étudiants et comment le sentiment d'insécurité est lié aux autres dimensions de la qualité dans les transports. Enfin, nous nous intéresserons plus spécifiquement au sentiment d'insécurité lors des trajets vers le campus. Des facteurs tels que le sexe, le niveau de revenus, le mode de transport utilisé et le point de départ de l'itinéraire seront mis à contribution pour essayer de comprendre pourquoi les étudiants se sentent plus ou moins en sécurité.

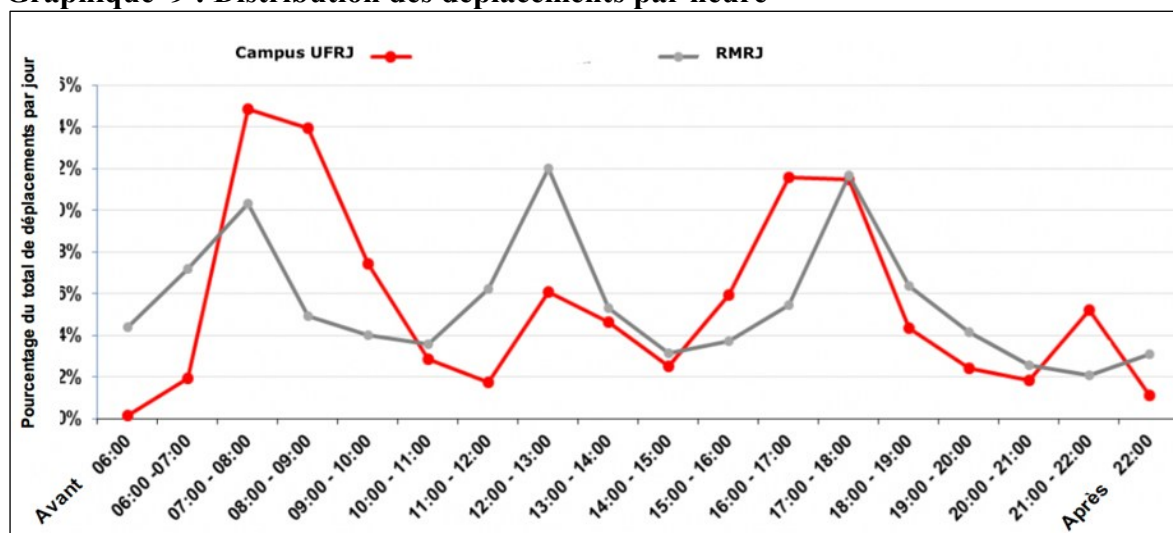
### **6.1 – Profils socio-mobilité des étudiants l'UFRJ**

Dans le chapitre précédent, certaines caractéristiques générales de l'échantillon utilisé dans cette recherche ont été présentées. Par exemple, l'on sait ; d'après l'enquête en ligne, que la plupart des étudiants de l'UFRJ sont des filles (56%), qu'ils vivent dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro (95%) et accèdent au campus par les transports en commun (79%). De plus, la majorité (84%) des étudiants ont entre 18 et 30 ans ; il existe de grands écarts de revenus familiaux, mais plus de la moitié (54%) appartient à des familles disposant

de plus de quatre salaires minimaux. Presque la moitié d'entre eux (49%) possèdent le permis de conduire ; mais, parmi ces derniers, seuls 43% possèdent une voiture.

En ce qui concerne les déplacements vers le campus, nous avons observé qu'ils sont très variés selon le quartier de résidence de chaque étudiant et son mode de transport. Toutefois, les recherches menées auprès de la communauté UFRJ en 2016 ont révélé que, dans l'ensemble des trajets en transport en commun, les déplacements domicile-campus prennent en moyenne 77 minutes (aller) et les trajets de retour campus-domicile sont d'environ 87 minutes. Les trajets en voiture vers le campus prennent en moyenne 42 minutes pour l'aller et 55 minutes pour le retour (Carvalho, 2016) . De plus, il s'avère intéressant de noter que, selon la même étude, la répartition horaire des déplacements aller et retour sur le campus est plus intense et étendue dans la durée que les horaires de pointe du trafic dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro (graphique 9). Le matin, l'heure de pointe pour l'arrivée sur le campus varie entre 7h00 et 9h00, tandis que celle pour le départ varie entre 15h00 et 18h00. Le trafic de l'île universitaire engendre une heure de pointe supplémentaire car les étudiants fréquentant les cours du soir sortent de ces derniers entre 21 heures et 22 heures (Carvalho, 2016).

**Graphique 9 : Distribution des déplacements par heure**

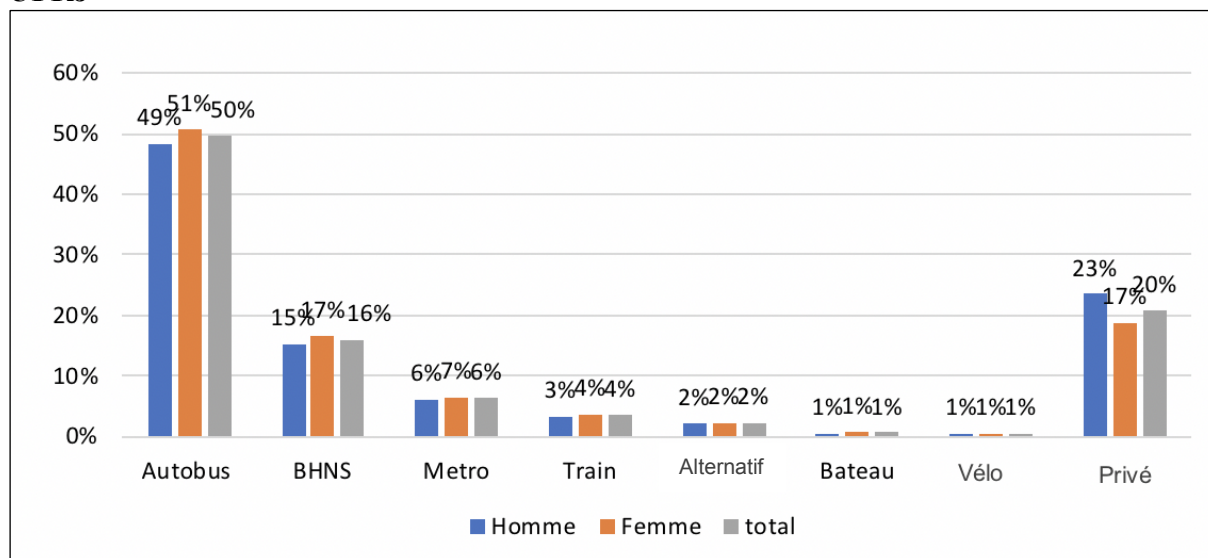


Source : Carvalho, 2016

En ce qui concerne la répartition modale des déplacements vers le campus, les résultats de l'enquête menée en ligne démontrent que le bus est le mode de transport le plus utilisé par les étudiants (50%). En fait, comme cela a été indiqué précédemment, les seuls moyens de transport public disponibles sur l'île universitaire sont les bus, le BRT et les transports

alternatifs, tels que les vans/fourgonnettes (graphique 10). Quant aux vélos et à la marche à pied, très peu d'étudiants les utilisent en raison de l'absence d'infrastructures cyclables sur les voies d'accès à l'île.

**Graphique 10 : Usages des modes de transport par rapport au genre des étudiants UFRJ<sup>46</sup>**



Source : Muniz 2021

Il est intéressant d'observer que, par rapport au genre, les femmes (82%) utilisent davantage les transports publics que les hommes (76%). Pour le transport individuel privé, cette tendance s'inverse, car il y a davantage d'hommes (23%) que de femmes (17%) parmi les usagers de la voiture. Les hommes sont aussi plus nombreux à posséder le permis de conduire et une voiture (tableau 15).

**Tableau 15 : Étudiants titulaires d'un permis de conduire et d'une voiture par rapport au genre**

Permis de Conduire, voiture et genre			
	Homme	Femme	Total
J'ai le permis et une voiture	26%	17%	21%
J'ai le permis et une voiture disponible	8%	8%	8%
J'ai le permis mais je n'ai pas de voiture	21%	19%	20%
Je n'ai ni le permis et ni de voiture	45%	56%	51%
Total	100%	100%	100%

Source : Muniz 2021

<sup>46</sup> Les modes de transport « privés » correspondent à tous les usagers de la voiture (conducteur et covoiturage), du taxi et de la moto.

En ce qui concerne les revenus, nous avons pu observer qu'ils ont un impact direct sur l'usage des modes de transport car, comme prévu, les utilisateurs de voitures déclarent un revenu familial supérieur à celui des personnes utilisant les transports en commun (Tableau 16).

**Tableau 16 : Mode de transport utilisé et du revenu familial des étudiants**

Revenu par ménage	TC	Privé	Total
Jusqu'à 2	23%	4%	19%
De 2 à 4	25%	11%	23%
De 4 à 6	16%	13%	15%
De 6 à 8	11%	14%	11%
De 8 à 10	7%	14%	9%
Plus de 10	10%	34%	14%
NR	8%	10%	9%
Total	100%	100%	100%

*Source : Muniz, 2021*

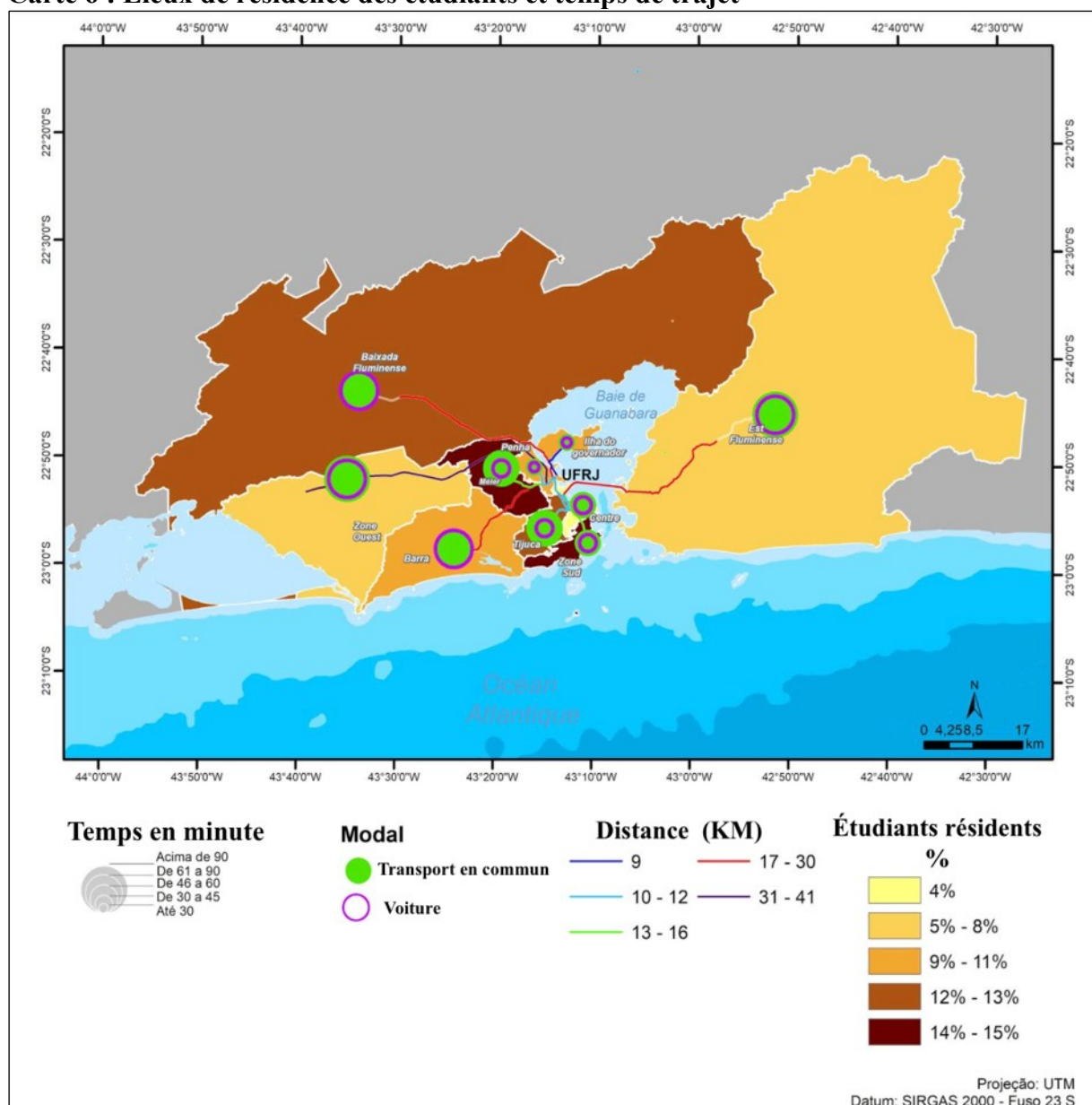
Enfin, il est intéressant d'observer que les étudiants de l'île universitaire se distinguent de la population de la région métropolitaine de Rio de Janeiro (RMRJ) en ce qui concerne la tranche d'âge à laquelle ils appartiennent, car la plupart sont de jeunes adultes. Leur niveau de revenus par ménage diffère de celui du reste de la population métropolitaine car la plupart des étudiants déclarent des revenus familiaux plus élevés que ceux des autres habitants de la métropole. Alors que, dans RMRJ, 30% des familles vivent avec au maximum deux salaires minimaux par mois (IBGE, 2014), seuls 19% des étudiants ont un revenu familial égal ou inférieur à ce montant. Selon les critères établis par l'IBGE, la plupart des étudiants de l'UFRJ appartiennent aux classes A et B (les plus aisées), tandis que dans la population métropolitaine, la majorité des familles font partie des classes C, D et E (IBGE, 2014).

Par rapport au choix modal, les déplacements vers le campus dépendent davantage des transports en commun que le reste des déplacements réalisés dans la RMRJ. Alors que dans la région métropolitaine, les déplacements motorisés individuels correspondent à 28% des voyages quotidiens, chez les étudiants du campus, les trajets réalisés avec ce même moyen de locomotion sont réalisés par 20% des étudiants (malgré les fortes différences méthodologiques entre les deux enquêtes) (PDTU/RMRJ, 2014). Cela est certainement dû à la tranche d'âge des étudiants, qui sont pour la plupart des jeunes en formation professionnelle et qui se trouvent pourtant confrontés à des contraintes budgétaires et à des processus administratifs en vue de l'obtention du permis de conduire et d'une voiture.

## 6.1.2 – Les caractéristiques des déplacements des étudiants : courtes distances et longs trajets

Connaître le lieu de résidence des étudiants de l'UFRJ s'avère essentiel afin de comprendre les caractéristiques des trajets quotidiens qu'ils effectuent pour se rendre à l'université. Grâce à ces informations, il est possible de saisir comment se produisent les choix modaux, quels espaces de mobilité ils fréquentent et quels sont la distance de leur trajet quotidien et sa durée. Dans le questionnaire en ligne, il a été possible d'obtenir des informations sur les lieux de résidence des étudiants qui sont présentés sur la carte ci-dessous :

**Carte 6 : Lieux de résidence des étudiants et temps de trajet**



Auteur : Muniz, 2021



Selon la carte 6, la grande majorité (76%) des étudiants de l'UFRJ vivent dans la ville de Rio de Janeiro ; les municipalités de Baixada Fluminense et l'est métropolitain concentrent également des pourcentages importants d'étudiants. Lorsque nous changeons l'échelle d'analyse de la ville de Rio de Janeiro et de ses cinq zones de planification, nous constatons que c'est dans la zone nord que vit la majorité (43%) des étudiants. Ce fait est compréhensible car cette zone est la plus peuplée de la ville avec près de 38% des habitants de la municipalité (IBGE, 2010). C'est pour cette raison que, lors du traitement des données, nous avons décidé de subdiviser la zone de planification nord en quatre sous-divisions. Les quatre sous-divisions a été basée sur les quartiers de la Zone Nord qui concentrent le pourcentage le plus élevé d'étudiants, tels que l'Ilha do Governador (10%) et Tijuca (12%), ainsi que sur les différences géographiques et de disponibilité des transports en commun dans chaque sous-région (Carvalho, 2016).

Ensuite, les zones de planification comportant les plus fortes concentrations d'étudiants de l'UFRJ sont la Zone Sud (14%) et Barra/Recreio (10%). En revanche, bien qu'étant la deuxième zone la plus peuplée de la ville, la Zone Ouest n'abrite que 6% des étudiants de l'UFRJ, ce qui s'explique certainement par le pourcentage élevé de résidents à faible revenu dans cette partie de la ville et, par conséquent, par le faible niveau d'éducation (IBGE, 2010). Du fait qu'elle est peu peuplée, la Zone Centrale ne concentre que 3% des étudiants. L'annexe 7 indique les distances et les temps de trajet moyens jusqu'au campus pour chacun des principaux quartiers de résidence des étudiants. Il contient également des informations provenant de quatre autres municipalités qui concentrent un fort pourcentage d'étudiants : Niterói, São Gonçalo, Duque de Caxias et Nova Iguaçu.

Les recherches menées par Carvalho (2016) révèlent qu'il existe une grande différence entre les temps de déplacement en voiture et ceux réalisés en transports en commun. Ces divergences sont encore plus importantes dans certains quartiers relativement proches du campus, tels que Tijuca et Méier où les déplacements en transports en commun prennent plus du double de temps que ceux effectués en voiture. Au cours des entretiens menés approfondi, cette tendance a été confirmée par plusieurs répondants qui ont déclaré gagner beaucoup de temps en utilisant la voiture.

*Hyuri : Parfois, je viens aussi en voiture. Quand je suis en congé, je viens en voiture et parfois je pars en voiture aussi, mais ce n'est pas toujours le cas. Ce sont des jours ponctuels et la différence est très grande. Parce que d'ici chez moi c'est tout près. Je vais par la « Ligne Amarela ». C'est très rapide, 20 minutes au maximum d'ici chez moi. Quand je prends le BRT ou avec un autre autobus, je mets environ 50 minutes-1 heure.*

#### Entretien approfondi avec Hyuri

Selon l'enquête en ligne, par rapport aux déplacements en transport en commun, plus de la moitié (53%) des étudiants ont besoin ou choisissent d'utiliser deux modes de transport au minimum pour accéder au campus. Parmi les utilisateurs d'autobus, par exemple, la plupart (71%) utilise deux lignes de bus différentes pour se rendre sur leur lieu d'études, sans compter les utilisateurs du métro, du train et du ferry qui doivent obligatoirement (à cause de la distance) utiliser une correspondance pour emprunter un autre mode de transport qui les déposera au campus (généralement le bus). En fait, ce résultat confirme les tendances de l'étude de Carvalho (2016) qui a observé que dans la ville de Rio de Janeiro, seulement 57% des quartiers sont desservis par un mode de transport en commun (BRT ou bus) qui se rend directement au campus.

Comme le montre le tableau 16, près de la moitié des utilisateurs de transports en commun mettent plus de 15 minutes par trajet dans les correspondances. En général, ce sont les personnes habitant en dehors de la ville de Rio de Janeiro (Niterói, São Gonçalo et Baixada Fluminense) qui passent le plus de temps dans les correspondances, de même que les étudiants qui vivent dans la Zone Ouest de la ville et sont souvent obligés d'utiliser plusieurs lignes de bus différentes pour se rendre sur le campus.

**Tableau 17 : Caractéristiques des déplacements en transport en commun vers le campus UFRJ**

Région de la RMRJ	Sous-région	TC Indirect	TC Direct	Total	Temps de Correspondance (TC indirect)		Total	Principales Lignes de bus
					≤ 15 min	> 15 min		
Centro/RJ		33%	67%	100%	53%	47%	100%	485/323/324/325
Zone Sud/RJ		41%	59%	100%	68%	32%	100%	485
Zone Nord/RJ	Ilha	17%	83%	100%	71%	29%	100%	323/324/325
	Tijuca	59%	41%	100%	59%	41%	100%	485
	Méier	66%	34%	100%	56%	44%	100%	616/913/BRT
	Olaria	44%	56%	100%	62%	38%	100%	485/486/616/913/BRT
Barra/ RJ		64%	36%	100%	51%	49%	100%	616/913/420T/BRT 410T
Zone Oeste/RJ		85%	15%	100%	41%	59%	100%	936/BRT
Est Métropolitain		52%	48%	100%	40%	60%	100%	760 D
Baixada Fluminense		68%	32%	100%	45%	55%	100%	410T/420T
<b>Tous</b>		<b>47%</b>	<b>53%</b>	<b>100%</b>	<b>53%</b>	<b>47%</b>	<b>100%</b>	<b>Toutes</b>

Source : Enquête en ligne 2016

Seuls les résidents du Centre-ville, de la Zone Sud, de l'Ilha do Governador et d'Olaria parviennent le plus souvent à accéder directement à leurs lieux d'étude sur le campus. Les caractéristiques de l'offre de transports en commun dans la métropole de Rio de Janeiro permettent de justifier cette tendance. Le centre-ville, par exemple, est la zone où les transports en commun sont les plus nombreux et les plus divers de toute la métropole (Motte-Baumvol et al., 2016). Parmi les 23 lignes qui circulent sur le campus, 9 proviennent du centre-ville ou le traversent. Il en va de même pour l'Ilha do Governador, où sont situés les terminus de 10 des lignes de bus qui circulent sur le campus. Le tableau 17 indique les lignes de bus les plus utilisées par les étudiants par rapport à leur lieu de résidence.

Le quartier de Penha, situé à quelques kilomètres du campus, est lui aussi desservi par plusieurs lignes circulant dans l'île universitaire, ainsi que par le BRT transcarioca, largement utilisé par les étudiants. Une seule ligne de bus (la ligne 485) dessert la Zone Sud jusqu'au campus, son terminus se trouve t au début du quartier d'Ipanema, traverse Copacabana, Botafogo, le centre-ville, pour finalement circuler à travers l'île universitaire. De plus, un tronçon de cette ligne traverse le quartier de Penha et se dirige vers le campus pendant la semaine. Du fait que cette unique ligne de bus dessert tous ces quartiers, où vivent de

nombreux étudiants, elle est la ligne de bus la plus utilisée par ceux-ci. Parmi tous les utilisateurs des transports en commun 31% ont mentionné qu'ils utilisent en effet la ligne 485.

D'autres lignes de bus ont souvent été mentionnées par les étudiants, par exemple, les lignes 616/913 qui relient le campus à la ligne 2 du métro, situé à l'intérieur du centre commercial Nova América, dans le quartier Del Castilho (Zone Nord – Méier). Elles ont été créées, en 2004, pour accueillir les étudiants du campus de l'UFRJ et disposent d'un tarif intégrant les déplacements combinés entre métro et bus. Ces deux lignes de bus font partie du projet « Métro en surface » qui vise à faciliter l'accès de certains quartiers de Rio aux stations de métro. Il s'agit des seules lignes de bus municipales dont le tarif est intégré à celui du métro, car les autres lignes de bus conventionnelles de la ville n'ont aucun type d'intégration tarifaire. En plus d'être largement utilisées par les étudiants qui habitent dans les environs des quartiers de Méier et Penha, elles desservent également une partie des habitations de Barra/Recreio. Néanmoins, depuis l'inauguration du BRT transcarioca en 2014, ces lignes 616/913 ont été soumises à la concurrence puisque sur une partie de son itinéraire, ce dernier les chevauche, mais leur nombre de ses utilisateurs demeure toutefois élevé. Près de 10% des usagers des transports en commun empruntent la ligne de bus 616/913. Le tableau 18 présente la répartition modale des étudiants selon leur quartier de résidence

**Tableau 18 : Modes de transports empruntés pour se rendre au campus selon la zone de résidence**

Région	Sous-région	Auto bus	BRT	Métro	Train	Alter natif	Bateau	Vélo	Transport Privé	Total
Centre		67%	2%	11%	0%	4%	0%	1%	15%	100%
Zone Sud		58%	3%	8%	0%	0%	0%	1%	30%	100%
Zone Nord	Ilha do Governador	59%	3%	1%	1%	9%	1%	1%	25%	100%
	Tijuca	54%	2%	12%	1%	1%	0%	0%	30%	100%
	Méier	43%	27%	7%	3%	2%	0%	0%	18%	100%
	Olaria	40%	38%	6%	2%	3%	0%	0%	11%	100%
Barra/Recreio		40%	28%	3%	0%	1%	0%	1%	27%	100%
Zone Ouest		35%	32%	4%	20%	2%	0%	0%	7%	100%
Est Métropolitain		63%	2%	2%	0%	1%	4%	0%	28%	100%
Baixada fluminense		55%	14%	7%	10%	2%	0%	0%	12%	100%
Autres		51%	16%	9%	2%	3%	2%	1%	16%	100%
Tous		50%	16%	5%	4%	2%	1%	1%	21%	100%

Auteur : Muniz, 2021

Comme le montre le tableau 18, le bus conventionnel est le mode de transport en commun essentiel pour relier presque tous les quartiers de la métropole au campus. Il est un peu moins utilisé dans les zones desservies par le BRT (Olaria, Barra, Zone Ouest). Nous avons également observé une baisse de la fréquence des bus dans les quartiers à revenus plus élevés dans lesquels c'est la voiture qui est le plus souvent utilisée. Certains quartiers de Rio de Janeiro, tels que ceux de la Zone Sud, Tijuca et l'Ilha do Governador, ainsi que Niteroi dans l'Est métropolitain, ont la réputation d'être des zones à revenus élevés et où les automobilistes sont très nombreux (Motte-Baumvol et al., 2016). Quant à la zone ouest et à la Baixada, à faible revenu, elles sont partiellement desservies par le train, ce qui explique la plus forte concentration d'usagers dans ces zones.

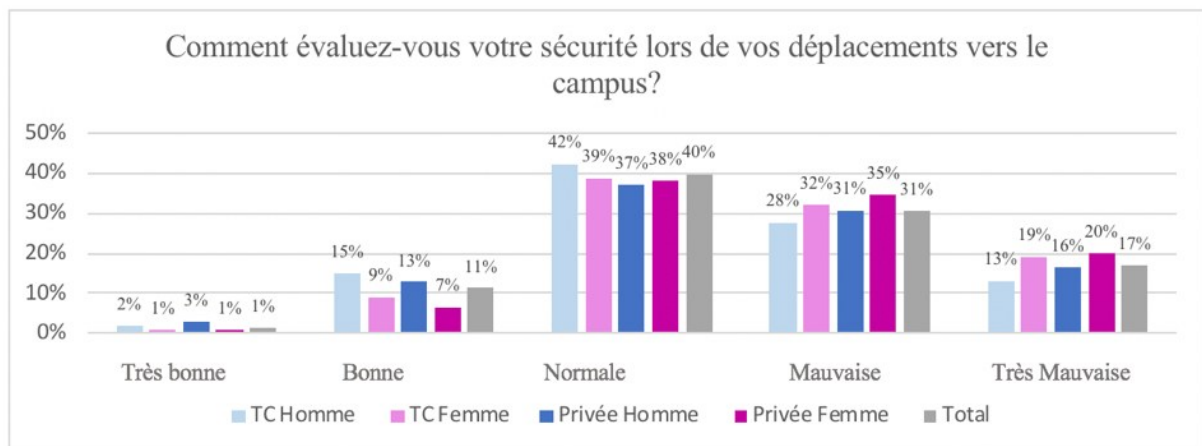
En revanche l'analyse des correspondances entre le niveau de revenu et le sentiment d'insécurité des étudiants UFRJ n'a pas montré la même importance que sur l'enquête de victimation de Rio, vu que la corrélation n'est pas statistiquement significative ( $p > 0,05$ ). Cela peut s'expliquer par la moins forte oscillation entre les niveaux de revenu des étudiants par rapport aux grandes différences qui existent à Rio de Janeiro. C'est-à-dire que parmi les étudiants, la plupart appartiennent aux classes moyennes, tandis qu'en métropole, la plupart appartiennent aux classes à faible revenu.

Dans cette analyse, nous avons recours au revenu pour définir la classe sociale, mais cette définition de la classe sociale présente deux défis majeurs dans son utilisation. Le premier est que les personnes éprouvent des difficultés à connaître leur revenu familial exact ou ne veulent pas l'indiquer, attitude qui est désormais plus fréquente chez les jeunes étudiants qui dépendent souvent financièrement de leurs parents. La seconde limite est que le concept de classe sociale s'avère très complexe et que le revenu familial n'est pas le seul critère lié à la position sociale. D'autres facteurs peuvent expliquer la façon dont les gens se regroupent, tels que les formes de consommation, les niveaux d'éducation et le comportement social. Au Brésil, le recours à la définition de la classe sociale basée sur le revenu est encore très populaire, bien que plusieurs études sociologiques, en particulier celles portant sur la classe moyenne brésilienne, aient déjà montré que ce critère ne suffisait pas, à lui seul, à expliquer les inégalités dans le pays (Souza, 2018). C'est pourquoi, afin de mieux comprendre les résultats, il est intéressant de croiser d'autres variables comme le lieu de résidence, qui peut aussi être un indicateur de revenu et de classe sociale.

## 6.2 – L'ensemble proximité et la connectivité comme source de sécurité

Dans le questionnaire en ligne développé pour cette thèse, deux questions portaient sur la perception de l'insécurité pendant les déplacements (Q.8 et Q.10). Dans la première il était demandé aux étudiants d'évaluer par le biais d'adjectifs (très bonne, bonne, normale, mauvaise, très mauvaise) proposés en guise d'options de réponses (graphique 11), leur sécurité pendant leur trajet. L'autre question interrogeait plutôt l'évaluation du degré de risque et la réponse était ouverte sachant que 100% représentait un risque très élevé et 0% aucun risque.

**Graphique 11 : Évaluation de la sécurité par rapport au mode de transport et au genre**



Auteur : Muniz, 2021

Encore une fois, les filles se sont montrées plus inquiètes que les garçons de la violence, ainsi que les usagers de transports motorisés privés. Néanmoins, l'on observe que l'impact du mode de transport joue un rôle légèrement plus fort dans la perception des garçons que chez les filles. Alors que 41% des hommes qui utilisent les transports en commun estiment que leur sécurité est mauvaise ou très mauvaise ; 47% des hommes utilisateurs de modes de transport privés ont la même perception. Chez les filles, cette différence est un peu moins forte et elle est à peine de 4% (graphique 11). Certes, le fait que les femmes qui utilisent les transports en commun soient plus exposées au harcèlement sexuel que les usagers hommes, renforce le sentiment d'insécurité de cette partie de la population qui finit par se rapprocher du niveau d'insécurité des automobilistes. Cependant, même si les différences sont faibles, elles perdurent, et dans l'ensemble, les automobilistes se sentent moins en sécurité que les usagers

des transports en commun. Des tendances similaires peuvent être observées dans les évaluations du degré de risque pendant les déplacements (tableau 19).

**Tableau 19 : évaluation du degré de risque en fonction du mode de transport et du genre**

Par rapport à la violence, à quel degré de risque pensez-vous être confronté lors de vos déplacements vers le campus ?	Usagers de TC (%)		Usagers d'un Transport Privé (%)		Total (%)
	Homme	Femme	Homme	Femme	
Nul (0%)	1	0	1	0	1
Très Faible ( $\geq 1$ et 24%)	12	3	14	3	7
Faible ( $\geq 25$ et 49%)	18	10	13	9	12
Fort ( $\geq 50$ et 74%)	40	46	37	41	43
Très Fort ( $\geq 74\%$ et 99%)	15	24	14	23	20
Maximal (100%)	14	17	21	24	17
TOTAL	100	100	100	100	100

Auteur : Muniz, 2021

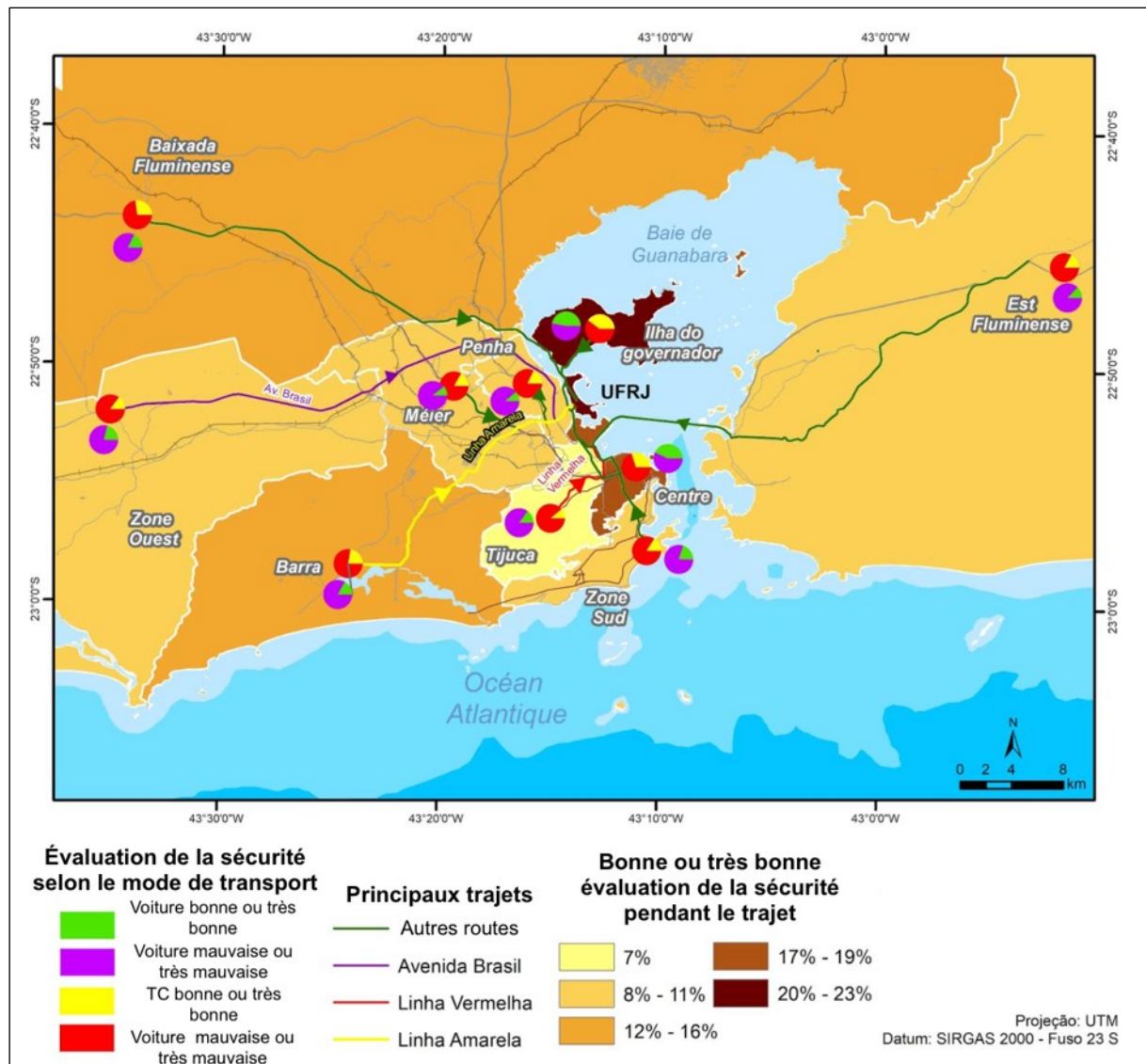
Malgré les faibles distinctions entre l'évaluation des risques des utilisateurs de différents modes de transport, il est toujours évident que c'est chez les utilisateurs de voitures, hommes ou femmes, que se manifeste le plus fort sentiment d'insécurité. Globalement, un pourcentage significativement élevé des étudiants (17%) est presque certain de subir des violences lors de ses trajets vers l'université. Lorsque nous recherchons un profil plus rassuré, nous le retrouvons chez l'homme qui utilise les transports en commun : 32% d'entre eux pensent en effet être confrontés à un risque nul ou faible pendant leur déplacement. De l'autre côté le profil le plus inquiet est celui des femmes qui utilisent la voiture, car à peine 12% d'entre elles croient que le risque de subir des violences est faible au nul. Ces résultats sont très similaires à ceux trouvés dans la recherche de vitimation de Rio (chapitre 3) quand nous avons observé l'importance du niveau des revenus dans la perception de l'insécurité et de l'utilisation de la voiture.

En ce sens, en tenant compte du lieu de résidence des étudiants et de leurs modes de transports, on peut observer des tendances intéressantes qui démontrent qu'au-delà des revenus, le parcours emprunté pour s'y rendre a aussi un impact sur le sentiment d'insécurité (carte 7). Par exemple, bien que les conducteurs considèrent leurs trajets comme plus dangereux que les usagers des transports en commun, cette règle ne s'applique pas à tous les trajets. Les étudiants qui viennent en voiture de Zona Sul, Tijuca, Ilha do Governador, Centro et Zona Oeste se sentent plus en sécurité que leurs voisins qui utilisent les transports en

commun. Alors que la plupart des étudiants qui doivent conduire à proximité de la Ligne Amarela car ils habitent à Barra, Meier et Olaria, se sentent moins en sécurité que leurs voisins qui viennent au campus en transports en commun. Ainsi, le passage par cette autoroute serait-il plus sûr avec les transports en commun ? Nous répondrons à cette question plus tard lorsque nous chercherons à analyser les endroits traversés et le danger lors des trajets. De plus, il y a aussi ceux qui viennent de Niteroi et de Baixada qui évaluent leurs itinéraires en voiture moins bien que les usagers des transports publics (annexe 8). Dans ce cas ils sont plutôt usagers de l'Avenue Brasil et le pont Rio-Niteroi. On peut donc remarquer que les évaluations de la sécurité sont certainement liées aux caractéristiques des itinéraires (carte 7).



**Carte 7 : Évaluation de la sécurité selon le lieu de résidence et le mode de transport**



Auteur : Muniz, 2021

L'analyse du sentiment d'insécurité par zone géographique et en fonction des modes de transports confondus, permet d'observer que les résidents de l'Ilha do Governador sont ceux qui évaluent le mieux leurs déplacements, surtout quand ils utilisent la voiture. Le même phénomène s'observe chez les habitants du centre-ville. Ainsi nous pouvons supposer que la proximité avec le campus et la vitesse du trajet influencent la perception de la sécurité des résidents de ces zones. D'autre part, les étudiants de certains quartiers également proches du campus avec des trajets rapides (au moins en voiture), tels que Tijuca et Olaria, jugent leur itinéraire mauvais ou très mauvais. Par conséquent, nous ne pouvons pas affirmer qu'il existe une relation directe entre la proximité et de bonnes évaluations de la sécurité. Néanmoins, ce que l'on peut observer dans les caractéristiques des itinéraires empruntés par les résidents d'Ilha do Governador et du Centre, c'est que les deux disposent d'une grande offre de lignes

de bus directes vers le campus. Ce qui signifie qu'en plus de la proximité géographique, les deux zones ont une bonne accessibilité en transports en commun, ce qui arrive moins fréquemment chez les résidents des zones voisines comme Tijuca, par exemple, où plus de la moitié des étudiants ont des correspondances pour venir sur le campus.

La seule exception à cette règle est la région d'Olaria. Bien qu'elle ne soit qu'à 11 kilomètres du campus et qu'elle dispose de lignes de bus directes, les évaluations des itinéraires sont largement négatives. Pour les autres quartiers, on constate que la proximité physique, associée à une bonne accessibilité par transports en commun, peut contribuer à un plus grand sentiment de sécurité. Lorsqu'une seule de ces variables est présente sur le trajet, les évaluations positives sont moins fréquentes. En fait, la relation la plus statistiquement significative entre les caractéristiques du déplacement et les évaluations de la sécurité, était la relation entre la correspondance en transport en commun et les évaluations négatives (tableau 20).

**Tableau 20 : Évaluation du degré de risque lors du trajet en transport en commun et le temps de correspondance**

Par rapport à la violence, à quel degré de risque pensez-vous être confronté lors de vos déplacements vers le campus ?	Trajet Direct	Temps de Correspondance Trajets indirects	
		≤ 15 min	> 15 min
Risque nul (0%)	1%	1%	1%
Risques très faible (≥ 1 et 24%)	7%	8%	4%
Risque faible (≥25 et 49%)	14%	14%	10%
Risque fort (≥50 et 74%)	43%	45%	43%
Risque très Fort (≥ 74% et 99%)	18%	19%	26%
Risque maximal (100%)	18%	12%	16%
Total	100%	100%	100%

Source : Muniz, 2021

La nécessité d'emprunter une correspondance implique, par conséquent, une plus grande exposition à l'espace public pendant le déplacement, ce qui peut justifier une perception du risque plus grande, ainsi que le fait que les pôles de transfert peuvent être en réalité dangereux ou perçus comme tels. Selon les criminologues, les nœuds de transport sont, en effet, souvent classés comme des espaces « générateurs de crime » et « attirant la criminalité » car ils concentrent de nombreux flux de personnes dont certaines ont des caractéristiques physiques et sociales qui peuvent permettre aux délinquants de commettre plus facilement des infractions (Brantingham & Brantingham, 1993). Les pôles de transport ont généralement la capacité à refléter la dynamique de la ville dans son ensemble (Ceccato et Uittenbogaard, 2014). Dans le cas des villes brésiliennes où le niveau de violence est élevé, les pôles de

transport reflètent certainement cette réalité. C'est ce que Ceccato et Paz, (2017) ont trouvé dans leurs recherches sur la criminalité dans les stations de métro de Sao Paulo, par exemple.

De plus, dans les recherches portant sur le sentiment d'insécurité dans les transports en commun, le moment d'attente est souvent classé comme étant le plus dangereux en comparaison de la durée de voyage dans le véhicule et du trajet pour accéder aux espaces de transport (Noble, 2015b). Plusieurs auteurs ont aussi confirmé cette tendance pour les déplacements effectués en bus (Cozens *et al.*, 2004; Mahmoud et Currie, 2010). Cependant, les résultats ne sont pas unanimes, certains travaux indiquent que le moment d'accès aux espaces de transport est le plus anxiogène (Booz Allen Hamilton, 2007), et peu d'enquêtes classent le temps passé dans le véhicule comme étant le plus dangereux du trajet. De manière générale, le lieu où se manifeste ce sentiment d'insécurité pendant le trajet en transport en commun peut varier en fonction du type de crime, du type de passager et du réseau de transport en question. Comme le prouvent les recherches effectuées par Kumar *et al.*, (2011) à Delhi et Ceccato et Uittenbogaard (2014), en Suède, les pôles d'échange sont souvent perçus comme des sites anxiogènes. L'enquête réalisée avec des étudiants de l'UFRJ va dans le même sens du fait que ce sont les trajets comportant des transferts qui sont perçus comme étant les moins sûrs. D'autre part, il s'avère intéressant d'étudier les caractéristiques de ces lieux car plusieurs études soulignent que la perception de la sécurité par rapport aux pôles de transport varie dans le temps et dans l'espace (Ceccato & Uittenbogaard, 2014 ; (Stucky & Smith, 2014; (Loukaitou-Sideris et al., 2001; Liggett et al., 2003).

### **6.3- Le sentiment d'insécurité et le choix du mode de transport**

Le choix du mode de transport est un processus complexe qui implique plusieurs facteurs, tels que le motif du déplacement, sa durée, la distance, l'accessibilité du lieu, la qualité et la disponibilité du réseau de transport, en plus des caractéristiques personnelles des individus telles que leurs revenus, leur âge, leur état de santé, leurs habitudes, valeurs, préférences parmi d'autres critères (Vasconcellos, 2012; De Witte et al., 2013). Dans ce contexte, avant d'analyser les déplacements des étudiants vers le campus universitaire, il est important de souligner que lors des entretiens approfondis, nous avons pu identifier un impact plus fort du sentiment d'insécurité sur les motifs de déplacements les moins contraint. Comme le démontre la littérature, les pratiques de mobilité en dehors du contexte des études et/ou du travail sont davantage modifiées par la peur d'une agression que les déplacements quotidiens (Nordfjærn et al., 2014).

Dans le premier contexte, les possibilités sont normalement plus larges et les conséquences des choix sont aussi moins lourdes pour les individus. Se priver d'une soirée ou d'une sortie de loisir a moins de conséquences, qu'éviter de se rendre au travail ou de se déplacer pour ses études, par exemple. De la sorte, si plusieurs interviewés ont mentionné qu'ils évitaient de se rendre dans certains quartiers pour des sorties, à cause de leur peur de la violence, ils ont été beaucoup moins nombreux à déclarer qu'ils évitaient de se rendre sur le campus. Il en va de même pour d'autres pratiques très courantes chez les jeunes qui ont l'habitude de faire des soirées et de rentrer tard le soir en taxi ou en VTC, compte tenu de l'absence de transport public à certaines heures, de la consommation d'alcool, mais aussi de la crainte d'utiliser les transports en commun la nuit. Les filles ont été nombreuses à dire qu'elles évitaient de se déplacer seules le soir et que très souvent, elles préféraient rester dormir chez leurs copines et ne rentrer que le lendemain chez elles, plutôt que de rentrer seules. Ainsi, l'on a pu observer lors des entretiens approfondis que les déplacements les plus perturbés par le sentiment d'insécurité sont surtout ceux de loisir et qui ont lieu le soir.

Mais, dans le cas de l'étude de la présente thèse, nous sommes en train d'analyser un déplacement quotidien obligatoire, pour lequel des critères comme le coût, la durée du trajet et la ponctualité s'avèrent très importants. De plus, la plupart des étudiants sont des usagers captives des transports en commun, ce qui signifie qu'ils ne disposent d'aucun autre mode de

transport, hormis les transports en commun, pour se rendre d'un lieu à un autre (Yu et Smith, 2014). Au sujet de ces cas, Barjonet (2010) précise que « *si la contrainte qui pèse sur le voyage est trop lourde [...], le voyage sera fait malgré la peur, mais au détriment de la santé mentale de l'individu qui se sentira confronté à des éléments stressants* ». Dans ces cas, d'autres stratégies de protection et d'évitement vont être utilisées pour minimiser l'inconfort et le sentiment d'insécurité. Une enquête réalisée en 2007 auprès des usagers de bus fréquentant le campus de l'UFRJ a révélé que 95% d'entre eux déclarent opter pour un temps de trajet plus long lorsqu'ils ont la possibilité d'éviter des itinéraires dangereux, par exemple (Carmo, 2007). Dans ce contexte, certaines lignes de bus sont évitées au profit d'autres jugées plus sûres. En d'autres termes, il n'existe pas d'évolution du mode de transport, mais d'autres types de changements qui peuvent être pratiqués, y compris par des utilisateurs contraints d'emprunter les transports publics. Lors de nos entretiens, il a été possible d'identifier ces petits changements et ces préférences modales dans le contexte limité du système de transport en commun de Rio de Janeiro. Mais, avant d'approfondir les effets de l'insécurité sur le choix des transports, nous allons tout d'abord présenter les autres facteurs qui se sont avérés tout aussi importants dans le processus décisionnel des étudiants.

### **6.3.1 – Temps et argent : des contraintes toujours déterminantes**

En accord avec la littérature portant sur le choix des modes de transport dans les déplacements quotidiens, la réduction de la durée du trajet était l'une des qualités les plus recherchées par la plupart des étudiants. Lorsque nous les avons interrogés sur le meilleur souvenir qu'ils avaient d'un déplacement vers le campus, la réponse presque unanime était liée à la vitesse, aussi bien pour les usagers des transports en commun que pour les personnes se déplaçant en voiture.

*Question : Avez-vous de bons souvenirs de déplacements ?*

*Leo : Oui, le week-end. Parfois, je devais venir ici le week-end pour étudier, le samedi étant très calme, car pendant la semaine, c'est toujours la même chose. Mais au retour, après 18 heures, je rentre chez moi en quinze minutes, seize minutes, donc la circulation est assez fluide. Pour moi, c'est le trajet parfait. Si je cours, j'arrive environ en 15 minutes, mais d'habitude je ne cours pas, donc il faut compter environ 18 minutes au retour.*

Entretien approfondi avec Leo

Dans le cas des utilisateurs de voitures, il est possible d'atteindre la vitesse ainsi souhaitée lorsque la circulation est fluide et qu'il existe des places de parking disponibles, ce qui a été privilégié dans la planification des transports au Brésil, ces dernières années. Contrairement à ce qui se passe dans d'autres pays, la disponibilité des infrastructures pour les voitures ne

constitue pas un problème sur le campus, où il y a beaucoup d'espaces vides. C'est pourquoi les embouteillages constituent les principaux obstacles à la vitesse de déplacement des conducteurs, ce qui ne veut pas dire pour autant qu'ils ne sont pas significatifs puisque Rio figure parmi les villes plus embouteillées au monde. En 2017, Rio de Janeiro était classée la huitième ville la plus embouteillée au monde (INRIX, 2018). Voilà pourquoi pour les usagers de la voiture un bon état de la circulation est si apprécié. Mais l'état du trafic sur les autoroutes n'est pas seulement un problème pour les automobilistes, les usagers des transports publics sont également très concernés par cet aspect, puisque les bus constituent la partie essentielle de l'offre dans la métropole.

*Question : Que prenez-vous en considération lorsque vous choisissez votre mode de transport ?*

*Julia : Le temps, car je pourrais prendre le 663 au même arrêt de bus, sans avoir besoin de prendre deux bus comme je le fais maintenant. Cependant, cette ligne est beaucoup plus lente parce qu'elle vient par l'Avenida Brasil et le moment où l'on vient en cours, c'est l'heure de pointe et il y a beaucoup de bouchons. Ça m'est déjà arrivé de sortir de chez moi à 17 heures et d'arriver ici à 20h30 du soir. Dans le même bus, sans prendre de correspondance. J'ai donc préféré prendre deux bus pour être plus rapide. De plus avec le « billet unique » je ne paye qu'un bus.*

Entretien approfondi avec Julia

En plus de la dimension temporelle du déplacement qui s'avère très importante pour le choix modal de Julia, celle-ci insiste sur une autre dimension : le coût économique des déplacements. A Rio de Janeiro, jusqu'en 2009, il n'existait pas de politique d'intégration tarifaire dans les transports en commun. Lorsque les passagers devaient se déplacer en empruntant deux bus ou plus, ils étaient facturés pour chacun d'eux séparément. Ce n'est qu'à la fin de l'année 2009 que le « *Billet Unique Carioca* » a été créé. Ce ticket de transport électronique a permis pour la première fois l'intégration tarifaire entre les bus et d'autres modes de transports<sup>47</sup>.

La mise en place de ce système de facturation électronique a été progressive et ce n'est qu'en 2014 que les étudiants de l'UFRJ ont eu accès, pour la première fois, à un titre de transport universitaire gratuit. Le « *passé libre universitaire* » a permis aux étudiants disposant de faibles revenus de faire gratuitement deux trajets en bus par jour. Ce nouveau système a surtout bénéficié aux étudiants boursiers en garantissant la continuité de leurs études, car pour nombre d'entre eux, les dépenses de transport peuvent représenter une lourde charge pour leur

---

<sup>47</sup>Le billet Unique carioca fut le premier système de billetterie électronique de masse adopté à Rio de Janeiro. Il permet de voyager moins cher dans les bus (et certains vans), le métro, les trains et les bateaux municipaux et inter-municipaux dans un délai de 2 heures par trajet mais avec toutefois des limites en termes de nombre de moyens de déplacement par trajet.

revenu mensuel (Maia et al., 2020). Lors des entretiens, le coût est apparu comme un facteur important en ce qui concerne le choix du mode de transport en commun de ceux qui vivent dans d'autres municipalités ou dans la région de Barra da Tijuca. Le seul bus qui assure la liaison directe entre la Barra da Tijuca et le campus, est, en effet, un bus inter-municipal qui se rend jusqu'aux villes de la Baixada Fluminense. C'est pourquoi le tarif de ce bus est plus élevé que celui des bus municipaux, qui ne circulent que dans la ville de Rio de Janeiro<sup>48</sup>. Dans ce contexte, certains étudiants comme Marina, préfèrent utiliser la correspondance entre les bus de la ville afin d'économiser sur leurs déplacements.

Il en va de même pour les étudiants qui possèdent une voiture et habitent à Barra da Tijuca. L'expressway « *Ligne Jaune* » qui relie la Barra da Tijuca au campus est, en effet, la seule autoroute municipale avec péage à Rio. Cette redevance s'applique principalement aux résidents de la zone de Barra da Tijuca car le péage est situé juste avant l'entrée ou la sortie de ce quartier. L'autoroute est gérée par un concessionnaire qui fixe les péages à un montant presque deux fois plus élevé que le tarif des bus municipaux. Selon Maria Fernanda, en 2017, son trajet en voiture jusqu'au campus lui coûtait environ 40 et 45 réals l'aller-retour, alors qu'en bus elle dépense presque trois fois moins. C'est pourquoi cette étudiante n'utilise sa voiture que lorsqu'elle rencontre d'autres étudiants dans le « *groupe whatsapp* » de covoiturage qui partagent avec elle le coût du trajet. Quand ce n'est pas le cas, elle circule en bus en raison de leurs prix moins élevés.

### **6.3.1.2 - Le transport informel : un coût qui en vaut la peine**

Le souci du coût du voyage n'affecte pas tous les étudiants de la même manière. Une partie d'entre eux disent que cela vaut la peine de payer plus pour avoir davantage de confort. Tel est le cas de nombreux usagers de la voiture, comme Leo, Lourenço et Camila, mais aussi des usagers des transports en commun tels que Babi, Nathalia et Elisa, qui ont longtemps préféré payer plus en utilisant les services de transports informels qui desservent le campus.

*Question : Comment avez-vous choisi votre itinéraire à cette époque ? Vous êtes venu en premier avec des bus affrétés ?*

*Babi : C'est ça. Je l'ai toujours utilisé, même s'il était beaucoup plus cher. Parfois, j'avais cours à 9h30. Parce qu'il arrive ici vers sept heures trente, sept heures quarante... et parfois je n'avais cours qu'à 10h, mais je venais avec lui. Je préférerais arriver tôt et attendre quelques heures pour le cours, car dans ce bus*

---

<sup>48</sup> Au Brésil, la politique tarifaire des autobus relève de la responsabilité de chaque commune. À Rio les tarifs des bus interurbains sont plus élevés pour tous les utilisateurs, même si l'itinéraire emprunté par l'utilisateur est restreint à la même municipalité.

*j'étais assise, j'avais la climatisation. C'était une heure et demie de trajet. En fait depuis Bangu le trajet va être toujours long, mais j'étais bien assise et nous sommes toujours venus avec beaucoup de matériel, alors j'avais de la paille, je devais apporter des modèles. Une fois où j'ai raté le bus, ma mère fut obligée de m'amener en voiture parce que j'avais un modèle et qu'il était impossible de prendre un bus régulier avec cela.*

*Question - Pour vous, le confort était très important ?*

*Babi – Oui, c'est ça.*

#### Entretien approfondi avec Babi

Dans le témoignage de Babi, nous avons observé que lorsqu'elle habitait à Bangu, dans la zone ouest, le choix de son mode de transport public était principalement dû à son désir de confort. Selon l'étudiant, en effet, le « *trajet sera toujours long* », puisque ce quartier est situé loin du campus et ne dispose d'aucun type de liaison directe par le biais des transports en commun. En raison de cette lacune dans les services de transport de la ville, les services informels (et souvent illégaux) sont rapidement venus répondre à la demande des habitants de ces régions. Dans la plupart des cas, en effet, les services de transport étaient proposés sous la forme de navettes avec des bus pour 24 passagers ou des fourgonnettes pour quinze personnes qui coûtaient un peu plus cher que les transports en commun.

Une enquête menée en 2007 auprès des étudiants de l'UFRJ a permis d'identifier environ quarante-huit véhicules informels desservant le campus, dont seul un petit nombre avait une couverture légale (Carmo, 2007). Cette même enquête a également révélé que le niveau des revenus des utilisateurs des transports alternatifs était plus élevé que celui des personnes empruntant les transports en commun. En outre, les caractéristiques qu'appréciaient les utilisateurs de transports alternatifs étaient très similaires à celles qui l'étaient par les personnes circulant en voiture, ces derniers privilégiant une planification anticipée des horaires et des places disponibles, la possibilité de contacter le service par téléphone, et la facilité du transport de porte à porte (Carmo, 2007). Nathalia, qui avait l'habitude d'utiliser des fourgonnettes pour rentrer chez elle à Tijuca, a mentionné de manière positive le fait qu'elle pouvait facilement contacter le chauffeur par téléphone portable. Selon cette étudiante, à cette époque, elle privilégiait, à l'aller la rapidité de son trajet vers le campus et, au retour, elle était satisfaite de *"la sécurité de la fourgonnette"*. Elle justifiait son point de vue en expliquant que ce type de transport était réservé aux étudiants de l'UFRJ et que le chauffeur était quelqu'un de connu, un prestataire de services quotidiens que tous connaissaient. Ainsi, selon les propres mots de Nathalia *"bien qu'illégaux, les fourgonnettes étaient plus sécurisées"*. De plus, l'on peut observer que si elle privilégie les transports alternatifs, c'est pour des raisons tout à la fois de confort et de sécurité. Dans ce cas, le confort serait associé à



la possibilité de disposer d'une place assise, dans un véhicule climatisé et où elle se sentirait en sécurité au point de s'endormir pendant le trajet.

### **6.3.2 - La relation étroite entre confort et sécurité : « l'enfer, c'est les autres »**

Dans la littérature portant sur la qualité de service des transports, le confort et la sécurité sont des caractéristiques directement associées (Neves, 2014), car elles sont toutes deux affectées par la présence d'autres usagers qui peuvent être perçus comme menaçants ou gênants (Louvet & Krier, 2020). C'est d'ailleurs pourquoi la voiture est considérée comme un transport si confortable et sûr : il s'agit d'un mode de transport individuel où le contact avec d'autres passagers inconnus est inexistant (Yang et al., 2013). D'un autre côté, comme l'a bien souligné Nathalia, dans les transports en commun, la possibilité d'utiliser un type de déplacement dans lequel les passagers sont presque tous des étudiants et résidents du même quartier, favorise les liens de confiance et de proximité entre eux, ce qui diminue la perception d'une menace. De plus, en raison de leur forme, les fourgonnettes et les minibus alternatifs ne disposent pas d'espace permettant aux passagers de voyager debout, de sorte que tous doivent avoir une place assise et donc, les risques que ces moyens de transport soient bondés sont plus faibles. La surcharge, est, quant à elle, directement associée à la promiscuité qui exacerbe d'autres désagréments sensoriels tels que le bruit, une chaleur excessive et le fait de pas pouvoir trouver de place assise, par exemple.

Dans les entretiens menés avec les étudiants, on a pu constater que c'est le confort qui était le plus fréquemment privilégié pour les longs trajets et lors des retours, pour lesquels il existe moins de contraintes concernant les heures d'arrivée. Dans ces cas, le confort s'est avéré plus important que la vitesse, ce qui peut en partie expliquer le fait que les trajets de retour soient plus longs que ceux à l'aller (Carvalho, 2016). Sur le chemin du retour, plusieurs étudiants ont indiqué qu'ils préféreraient attendre un peu à l'arrêt d'autobus pour pouvoir trouver des places assises. Tel est le cas de Maria Fernanda, de Mariana et de Lorrana, trois utilisatrices du BRT qui ont l'habitude d'attendre longtemps à la station pour pouvoir avoir une place assise dans le bus. Elles n'ont pas été les seules à se plaindre du fait que les BRT étaient bondés ; malgré les améliorations apportées par ce nouveau type de bus, la plupart des utilisateurs du BRT ont souligné l'inconfort engendré par les taux d'occupation élevés aux heures de pointe. La même plainte a été formulée lors d'entretiens menés avec des utilisateurs de la ligne de bus 485, qui circule généralement aux heures de pointe avec un taux d'occupation élevé.

### 6.3.2.1 - Un parc d'autobus en mauvais état

Mais, il est intéressant de noter que si la surcharge était souvent mentionnée comme une source de gêne et d'inconfort, la disponibilité de la climatisation a également été un élément qui a fait l'objet de critiques de la part des usagers des transports en commun. La prise en compte de ces caractéristiques est due au climat chaud de la ville et aussi à la mauvaise qualité du parc des bus disponibles. Mariana, par exemple, pense qu'il est dangereux de rouler avec les fenêtres du bus ouvertes, car elle a déjà elle-même subi une tentative de vol à l'arraché à travers les fenêtres. Cependant, en raison de la chaleur et du manque de climatisation, elle préfère voyager dans un bus dont les fenêtres sont ouvertes plutôt que fermées. De nombreux utilisateurs du bus 485 ont révélé que le fait de pouvoir utiliser un bus de série, ayant la climatisation et plus de confort représente leur meilleur souvenir de voyage (figure 17). Cependant, cela n'a été possible que pendant la période des jeux olympiques lorsque des bus plus confortables avaient été mis en circulation. Mais, comme l'ont mentionné lors des entretiens plusieurs étudiants, entre autres Amandine et Babi, après cet événement, ce type de véhicule a cessé de circuler et les bus traditionnels, plus anciens et moins confortables, ont à nouveau constitué la seule option.

*Question : Si vous pensiez à une situation parfaite pour arriver ici. Comme une expérience que vous avez vécue, qui a été parfaite, qui a été excellente ?*

*Amandine : Quand je n'attends pas trop longtemps, parce que je n'aime pas ce moment après avoir marché vingt minutes et ensuite attendre le bus. Il serait parfait, parce qu'il serait rapide.*

*Le bus arrive vite et avec une climatisation assez agréable.*

*Parfois, le 485 circule avec un autocar bleu qui fait un trajet plus direct.*

*Question : Quel type d'autobus ?*

*Amandine : C'est la même chose que les autocars de première classe.*

*Je pense que j'ai pris celui-ci trois ou quatre fois.*

*Tout est très confortable, les sièges, la climatisation, tout !*

*Et l'itinéraire est plus direct car je pense qu'il ne passe pas à Catumbi, et il va directement à Presidente Vargas.*

*C'est donc un peu plus rapide et plus confortable, mais il ne circule pas beaucoup.*

*C'est le même prix.*

*Je pense que ça ressemble à un bus de remplacement, comme il n'y en a pas beaucoup, c'est très surprenant car la différence de niveau, de qualité entre les deux est très grande.*

*J'avais oublié cela parce que je ne l'ai pas vu depuis longtemps.*

Entretien approfondi avec Amandine

Le commentaire d'Amandine concernant le confort exceptionnel des véhicules mis à disposition par la ligne 485 pendant une courte période, peut être confirmé par les chiffres officiels du parc de bus existant à Rio de Janeiro. Bien que la stratégie de planification 2013/2016 présentée par la ville de Rio de Janeiro ait prévu la rénovation du parc d'autobus et l'installation de la climatisation sur l'ensemble du parc jusqu'au 31 décembre 2016, cet

objectif n'a toutefois jamais été atteint. Même après les mégas événements de 2016, le nombre total de bus climatisés ne dépassait pas 50%. En 2020, cet objectif n'est pas encore atteint car seulement 75% des bus de la ville sont climatisés et parmi eux figurent des autocars de première classe qui coûtent plus cher en raison de leur confort.

**Encadré 1 : Dans les bus de Rio de Janeiro, le confort a un prix : Les autocars de première classe**

L'autocar première classe sont apparus à Rio de Janeiro dans les années 1970 afin de réduire le flux de voitures dans le centre-ville. À l'époque, les travaux de construction du métro avançaient lentement, le centre-ville était très encombré par les voitures et il n'y avait pas assez de places de parking. Ainsi, des lignes de bus « spéciales » ont été créées afin d'attirer la classe moyenne motorisée vers les transports en commun (Matela, 2014). Contrairement aux bus conventionnels, les « lignes spéciales » étaient dotées de véhicules nouveaux, plus confortables, avec un standing de première classe, et la climatisation. C'est pourquoi ils sont devenus populairement connus à Rio sous le nom de « *frescão* », qui peut être traduit par « très frais ». Tout ce confort ne dessert que les quartiers les plus aisés et le tarif de ces bus peut être jusqu'à quatre fois plus élevé que celui des autobus conventionnels (photographie 18). Actuellement, certaines lignes de ce type circulent sur le campus, comme c'est le cas de la ligne 760D qui relie Niterói à l'aéroport international en passant par le campus. En plus de disposer de véhicules plus confortables, cette ligne de bus emprunte l'autoroute la plus rapide et la moins encombrée pour rejoindre le campus. Cependant, son prix plus élevé et le fait de ne pas pouvoir y utiliser le billet de transport universitaire, ont suscité le mécontentement des habitants de Niterói, qui doivent payer davantage pour utiliser ce service. En fait, la même compagnie propose une autre ligne avec des bus conventionnels à des prix inférieurs. C'est pourquoi dans le questionnaire en ligne, certains étudiants se sont plaints de ce manque d'accessibilité en raison du prix. La même chose s'est produite sur d'autres lignes comme la 410T, qui relie Barra da Tijuca à la Baixada, en passant par le campus. Jusqu'à l'arrivée du BRT, Marina utilisait ce bus dont le billet coûte deux fois plus cher et fait le trajet presque une heure plus vite. Cependant, en raison de la possibilité d'utiliser le BRT à un prix moins élevé, Marina a décidé de changer. Mais, tous les étudiants ne privilégient pas facilement le prix au confort. Au contraire, l'on observe souvent est qu'ils sont nombreux à préférer payer plus cher et avoir davantage de confort, surtout lorsqu'en plus du confort, le service de transport offre également un temps de trajet fiable.

### Photographie 17 : Les autocars de première classe dans le campus



Auteur : Muniz, 2021

Malgré les plaintes concernant le confort offert par les autobus conventionnels de Rio, ce n'était pas le principal problème signalé par les étudiants. Le parc de bus de la ville est, en effet, assez inégal en termes de confort offert, car une grande variété de petites et moyennes entreprises sont chargées de la conservation et de l'entretien de ses véhicules. C'est la raison pour laquelle, si certaines entreprises possèdent des véhicules plus modernes, d'autres disposent quant à elles de bus en très mauvais état. De plus, à Rio de Janeiro, il n'existe pas de bus articulés parmi les modèles conventionnels et une partie du parc (6,6%) a déjà dépassé la limite d'âge déterminée par la ville, qui varie entre six et huit ans (Ribeiro, 2015). En revanche, certaines lignes de bus conventionnelles disposent de bus plus modernes, comme c'est le cas de la ligne 616/913 dont les usagers ont vanté le confort, le grand nombre de places assises, la présence de la climatisation, ainsi que de chargeurs pour les téléphones portables et le wifi gratuit. Marco, qui vit dans la zone sud et pourrait se rendre sur le campus avec la ligne de bus 485, a révélé qu'il préférerait prendre le métro et la ligne de bus 616/913 afin de rendre son déplacement plus confortable et d'éviter d'utiliser des bus bondés.

*Question : Pourquoi avez-vous fait ce changement du bus 485 vers le métro ?*

*Marco : Parce que, en fonction du temps, la 485 prend trop de temps à arriver et il est surchargé. J'ai donc opté pour le métro à cause de cela, bien que le métro prenne plus de temps. Parce que si je prends la 485 à midi ou à 16h, elle passe à Botafogo bondé. Mais le métro à cette heure n'est pas si bondé, il est un peu plus vide.*

*Question : Alors dans votre cas, choisissez-vous votre mode de transport pour votre confort ?*

*Marco : Oui, je préfère le confort et ne pas attendre trop longtemps pour le bus.*

Entretien approfondi avec Marco

Dans son commentaire, Marco, qui étudie le soir et doit se rendre au campus à 18 heures, explique qu'il préfère éviter la ligne de bus 485, qui dessert son quartier à Botafogo, pour prendre le métro et la ligne de bus 616/913, car il les juge plus confortables. Mais, en plus du confort, Marco justifie également son choix par le long temps d'attente pour le bus, qui est directement lié à la fréquence et à la fiabilité du service proposé. Ensuite, nous analyserons plus en détail l'importance de la fiabilité dans le choix du mode de transport des étudiants.

### **6.3.3 - La quête de la fiabilité chez les usagers des transports en commun**

La fiabilité est un concept très large qui regroupe plusieurs aspects. Ce concept est très utilisé aussi bien dans le domaine technique (en ingénierie, par exemple, lié à la performance d'un équipement dans le temps) que dans sa dimension sociale, notamment en lien avec la sociologie des organisations. Dans le domaine des transports en commun, la fiabilité est souvent en lien avec la variabilité du temps de trajet (Frappier, 2015). Selon le TRB (2003), la fiabilité englobe tout à la fois les performances des horaires et la régularité des intervalles de passage entre les véhicules consécutifs. Van Oort *et al.* (2012) la définissent comme la probabilité qu'un déplacement soit effectué en fonction des caractéristiques souhaitées, telles que la durée du trajet, le confort, la sécurité, et les coûts. Dans notre contexte de recherche, la fiabilité peut s'appliquer tout à la fois au service de transport et au service de sécurité, qui peut, ou non, être proposé par la même organisation. Ainsi, un mode de transport fiable est celui qui accomplit ses missions de manière efficace, sécurisée et qualitative (Louvet & Wester, 2020).

Halvorsen et Walker (2013) insistent sur le fait que la fiabilité dépend largement de ce que le passager entend comme situation normale ou acceptable (apud Frappier, 2015). Par ailleurs, les retards sont moins gênants s'ils sont considérés comme inévitables par les usagers. Par exemple, dans le cas de la ligne 485, la plupart des usagers sont plus tolérants envers les retards car ils se produisent principalement lorsqu'il y a un problème de circulation majeur. Selon les usagers, l'itinéraire du bus vers la zone sud est rapide, alors que même en voiture,

lorsque la circulation est intense, le temps de trajet serait élevé. En revanche, d'autres lignes de bus ont fait l'objet de nombreuses plaintes car elles empruntent un trajet beaucoup plus long, avec plusieurs arrêts et des routes embouteillées, alors qu'il existe d'autres possibilités de trajets plus courts et plus rapides. Dans ce cas, les retards sont moins bien tolérés et les étudiants qui recherchent des moyens de transports plus fiables, ont tendance à délaisser ces lignes bien que cela les oblige à utiliser deux ou trois modes de trajet.

*Question : Si je vous demandais de me parler d'un jour parfait où vous êtes venu à l'université et tout s'est bien passé et vous vous en souvenez encore aujourd'hui ?*

*Adressa : Donc, je suis très heureuse quand je quitte la maison et qu'un bus m'attend pour m'emmener à la station de BRT, puis que j'arrive à la station et il y a le BRT semi-direct, et quand j'arrive au campus, il y a le bus interne qui est déjà à l'arrêt et qui m'attend. Sinon je suis très heureuse quand je sors de chez moi et que le bus 910 passe à côté de ma porte et que je fais signe et que dans 15 minutes ou 25 minutes il est ici.*

*Oh c'est très bien ! Mais cela arrive rarement aussi, car la ligne 910 est rapide mais elle doit s'arrêter à tout moment, et ça me fait chier. Un jour j'ai quitté la maison à 12h10 et j'avais cours à 13h et 12h35 j'étais au terminal du BRT 910.*

Entretien approfondi avec Adressa

D'après la déclaration d'Adressa son choix de mode de transport varie selon son heure de cours. Si elle doit se rendre sur le campus aux heures de pointe, elle préfère toujours la fiabilité du BRT qui, bien que plus lent, a un temps de trajet plus fiable car il circule sur sa propre voie, alors que les bus classiques sont beaucoup plus dépendants des aléas de la circulation. En outre, Adressa se plaint de la longueur du trajet dans les bus conventionnels en raison du grand nombre d'arrêts et des longs temps d'attente. Cette étudiante a donc choisi d'utiliser plus souvent le BRT, même si elle doit s'adapter à des trajets plus longs. Cependant, elle n'a pas été la seule à déclarer sa préférence pour la fiabilité du temps de parcours malgré la vitesse, plusieurs autres usagers du BRT prétendent utiliser la même logique de décision.

Beatriz, qui vit dans la zone ouest, déclare qu'elle dispose de trois options de transport en commun pour se rendre sur le campus. Elle peut emprunter trois bus ; un bus plus le BRT et le bus universitaire du campus ; ou prendre le train plus le BRT, puis le bus du campus. Le temps de trajet entre ces trois options est très similaire, allant de 1 heure et demie à 2 heures. Cependant, elle préfère la première option pour le confort, car dans ces deux autobus, elle trouve facilement des places assises disponibles et elle n'a besoin que d'une seule correspondance. D'un autre côté, le manque de fiabilité en ce qui concerne le temps de trajet en bus est plus grand à cause des possibles bouchons. C'est pourquoi lorsque qu'elle ne peut pas se permettre d'être en retard pour ses cours, Beatriz utilise plutôt le BRT et le train.

*Question : Et quand tout va bien ? Tout est-il parfait ?*

*Beatriz : Aujourd'hui, c'est un exemple que tout s'est bien passé.*

*Je me suis réveillée en retard aujourd'hui, j'ai quitté la maison vers huit heures trente. Puis je suis allée à l'arrêt de bus.*

*Ensuite, je regarde sur Google Maps, si vous mettez « route », cela montre où il y a des embouteillages, ces choses. Puis j'ai vu que l'Avenida Brasil, en grande partie, là où je passais, était très embouteillée. Comme, tout était arrêté, j'ai marché jusqu'à la gare pour prendre le train.*

*Puis, le train est arrivé au moment où j'arrivais. Je suis arrivée à Madureira très vite. Au moment où je suis arrivée à la station du BRT de Madureira, le bus semi-direct à destination de Galeão est arrivé !*

*Puis je suis arrivée rapidement ici. J'ai mis une heure et demie aujourd'hui.*

*Question : Alors c'est parfait quand c'est rapide ? Quand tu mets heure et demie et tout s'est bien passé ?*

*Beatriz : Ouais.*

*Une heure a été le temps le plus court que j'ai mis pour arriver ici.*

#### Entretien approfondi avec Beatriz

Beatriz a décrit, dans son témoignage, un jour où son trajet vers le campus était considéré comme parfait, c'est-à-dire où tout avait fonctionné comme elle le souhaitait. Ainsi, la rapidité du trajet était assurée par la possibilité d'utiliser des modes de transport circulant sur leur propre voie, sur le temps de trajet desquels les embouteillages n'ont aucun impact ; et aussi par l'absence de temps d'attente pour le transport, qui est directement lié à la ponctualité. En ce sens, il est important de noter que Beatriz n'a pas été la seule à se plaindre des longs délais d'attente imposés par les bus. La plupart des répondants ont mentionné la longueur du temps d'attente comme étant l'un des principaux problèmes des transports en commun, y compris des bus gratuits proposés par l'université. Selon Beatriz, qui met environ une heure et demie pour se rendre au terminal de BRT du campus, le temps d'attente pour le bus de l'UFRJ « *dépend beaucoup de la bonne volonté de l'univers chaque jour* ». Babi, qui dépend elle aussi des transports en commun, a révélé que, même les nouvelles technologies, ne sont pas suffisantes pour assurer une plus grande fiabilité des temps d'attente des bus.

*Question : Avez-vous des applications mobiles pour planifier vos déplacements ?*

*Babi : J'ai déjà téléchargé une telle application. Il y a un mec à mon stage qui les utilise toujours, car la 474 met beaucoup de temps à passer, mais ces choses ne fonctionnent pas. Aujourd'hui je l'utilise seulement pour le train, parce que je sais que je verrai l'horaire correct. Mais le bus c'est un désordre ! Vous attendiez un bus pendant quarante minutes, puis quand il passe, il y en a trois, sans blague, trois bus de suite ! Sérieusement, qui organise les bus comme ça ? Je reste très en colère. Ça ne marche pas. Ce garçon de mon stage, il me dit toujours "Oh, le bus va passer à telle heure." Mais il n'est jamais passé à l'horaire indiqué. Je dis toujours ceci : « Mec, je ne sais même pas pourquoi tu le regardes. Tu dépenses la batterie de ton téléphone portable, ton internet, mais cette application ne marche pas », alors pour les bus, ça ne marche pas... jamais.*

#### Entretien approfondi avec Babi

Babi met en évidence son manque de confiance dans les horaires des bus qu'elle doit utiliser. À son avis, même les technologies GPS actuelles et les informations en temps réel ne sont pas en mesure d'informer des horaires de passage du bus. C'est pourquoi elle-même, comme beaucoup d'autres étudiants, prend le bus qui passe en premier, même si pour cela elle doit

utiliser plusieurs correspondances ou faire face au temps de trajet à l'intérieur du véhicule le plus long. Gil et Hyuri, qui doivent quitter leur travail et venir sur le campus le soir, partagent le même avis concernant le manque de fiabilité des temps d'attente.

*Question : Et comment choisissez-vous votre mode de transport pour venir ici ?*

*Gil : C'est le plus rapide. Parce que je pars avec un horaire très serré pour venir au cours. Je pars à 17h du stage et je dois être ici à 18h20.*

*Question : Alors, quel bus prenez-vous pour quitter l'UFRJ ?*

*Gil : Celui qui passe le premier car bien que le trajet avec la 485 soit un peu plus long, je la prends de toute façon.*

Entretien approfondi avec Gil

Bien que Gil affirme que c'est la rapidité qui définit son choix de la ligne de bus qu'elle utilise, il est intéressant de noter que peu de temps après, elle affirme qu'elle prend le bus qui passe en premier, même si le trajet est un peu plus long. En d'autres termes, il existe une contradiction dans sa déclaration qui révèle les différentes perceptions du temps lors d'un trajet dans un transport public. Des recherches antérieures ont montré que les voyageurs semblent plus sensibles au temps de trajet en dehors du véhicule qu'à celui-ci à bord du véhicule (Bhat & Singh, 2000). En ce sens, aussi bien le temps nécessaire pour atteindre les arrêts que celui d'attente pour les transports ont tendance à être surestimés par rapport au temps passé à l'intérieur du véhicule, surtout s'il est en mouvement. Dans une enquête menée sur la perception des Brésiliens à l'égard des transports publics, l'intervalle entre les lignes et la ponctualité ont été les problèmes les plus cités justifiant le refus d'utiliser ces modes de transport. Cette enquête a également révélé que plus la ville est grande, plus la ponctualité et la fréquence des transports sont faibles (Galindo & Neto, 2019). Dans ce contexte, ce sont les bus conventionnels qui sont les plus touchés par ces problèmes, car ils sont directement exposés au trafic. En ce sens, plusieurs études ont montré que la fiabilité peut constituer un facteur décisif lorsqu'elle est liée à l'incertitude de l'arrivée du transport (Cardoso, 2012).

De plus, le manque de fiabilité du système de bus ne se base pas uniquement sur les retards, qui peuvent être acceptés par les utilisateurs quand il s'agit d'un phénomène qui ne dépend pas de la compagnie de transport. C'est aussi le manque d'informations fiables disponibles qui dérange les usagers. Une étude réalisée par le Secrétariat Municipal des Transports (SMTR) de la ville de Rio de Janeiro, en 2017, démontre que seulement 20% des arrêts de bus évalués possèdent des informations sur les lignes de bus qui les desservent et 16% présentent des informations sur les itinéraires des lignes. Par rapport à la fréquence des bus, cette étude a



constaté que le temps moyen d'attente varie entre 10 et 15 minutes, et que 23% des lignes se caractérisent par des temps d'attente supérieurs à 15 minutes (SMTR, 2017). Ainsi, les usagers des bus se retrouvent confrontés à une incertitude concernant le temps d'attente car il n'y a pas de système d'information en temps réel. Et bien que, depuis l'utilisation massive des « *smartphones* », il existe de plus en plus d'applications internet qui informent des horaires de passage des bus, la confiance dans ce type d'informations est très faible. Les applications sont plutôt utilisées pour la prévision des embouteillages, comme l'a fait Beatriz, ou pour consulter les horaires des modes de transport en site propre, comme le train ou le métro.

En ce sens, il est intéressant de mentionner les améliorations engendrées par l'arrivée du BRT sur le campus. La fiabilité du temps de trajet a sans aucun doute constitué la principale raison pour laquelle les étudiants ont choisi ce mode de transport. Sur de nombreux itinéraires, les gains de temps sont négligeables ou peu importants depuis la création du BRT. Parmi les personnes interrogées, Beatriz, Andressa, Lorrana, Marina et Petros ont même déclaré que l'utilisation du BRT a rendu leur voyage encore plus lent. Cependant, ils ont été unanimes à déclarer préférer ce mode de transport en raison de leur confiance dans le temps de trajet et la sécurité personnelle.

### **6.3.3.1- Le fort lien entre fiabilité et sécurité au profit des transports en site propre**

En ce qui concerne le sentiment d'insécurité, il est intéressant de noter que la fiabilité dans un mode de transport donné était souvent associée à une plus grande perception de la sécurité personnelle. Durant plusieurs entretiens, les étudiants ont affirmé qu'ils se sentaient davantage en sécurité lorsqu'ils utilisaient des modes de transport qu'ils jugeaient plus « organisés » et fiables. Le meilleur exemple est le cas du métro qui a été largement mentionné comme un moyen de transport sûr. Même les automobilistes étaient unanimes à classer le métro comme un moyen de transport sûr et fiable.

*Question : Pensez-vous que vous seriez plus en sécurité si vous veniez sur le campus en voiture ?*  
*Mauricio : Je ne pense pas en voiture, peut-être en métro. Si j'avais un moyen de me rendre à la cité universitaire en métro, j'aurais une meilleure perception de la sécurité.*

*Question : Pourquoi pensez-vous cela ?*

*Mauricio : Dans le cas du métro de Rio de Janeiro, c'est dû au fait qu'il a son propre système de sécurité, c'est un endroit contrôlé par les tourniquets. Et grâce à ma routine, je prends toujours le métro et ma perception est que c'est plus sûr là-bas.*

*Question : quels seraient aujourd'hui les transports publics les plus sûrs à Rio ?*

*Mauricio : Le métro*

Entretien approfondi avec Mauricio

D'après le commentaire de Mauricio, il est possible d'observer que, selon certains étudiants, même la voiture n'offre pas un niveau de sécurité supérieur à celui du métro. Parmi les différentes caractéristiques qui contribuent à ce sentiment de sécurité accru dans le métro, l'on peut citer le confinement dû à sa forme et aussi la plus grande fiabilité de son système. Dans ce contexte, la fiabilité a été approuvée tout à la fois par rapport à la durée du trajet, à la régularité, à la fréquence, à la confiance dans l'itinéraire et aux arrêts, et surtout envers le système de sécurité privée offert par la société du métro de Rio.

*Question : Y a-t-il un mode de transport que vous pensez plus sûr qu'un autre ?*

*Gil : le métro est plus sûr que le bus*

*Question : Qu'y a-t-il de mieux dans le métro que dans les bus ?*

*Gil : Plus de surveillance, plus de contrôle, un endroit fixe pour les arrêts, et des intervalles fixes. Tout cela le rend plus sûr. Les bus non, car ils ont des itinéraires plus longs, avec des arrêts qui peuvent être respectés Ce genre de choses...*

Entretien approfondi avec Gil

Marina partage le même avis que Gil, mais étend ce sentiment de sécurité à tous les transports de grande capacité. Selon lui, tout transport sur propre site est plus sûr que les bus conventionnels. Camila confirme le sentiment exprimé par Marina concernant les transports en site propre. Selon elle, qui n'a pas l'habitude d'utiliser les transports en commun, il doit être plus facile et plus sûr d'utiliser le métro ou le BRT car elle comprend mieux le fonctionnement de ce type de système, que les lignes de bus classiques. Cette difficulté à comprendre le réseau de bus amène l'étudiante à les percevoir comme complexes et dangereux. Babi place le système du métro et du train dans la catégorie des moyens de transports en commun les plus sûrs. L'étudiante, qui a l'habitude d'utiliser fréquemment ces deux moyens de transport, affirme qu'elle n'a jamais été témoin du moindre incident ou acte violent. De plus, elle souligne qu'en raison de leur forme, le train et le métro sont moins ouverts que le bus, qui présente une plus grande facilité d'accès, car seul le conducteur est présent pour contrôler qui entre et sort du véhicule. Dans les gares de train et de métro,

d'autres agents de sécurité contrôlent l'entrée des passagers (photographie 18). Ces agents de sécurité sont embauchés directement par les concessionnaires qui gèrent ce système de transport, tout comme ceux qui travaillent pour le BRT. Ce fait a certainement un impact sur le sentiment de sécurité des utilisateurs, principalement parce que dans les bus classiques, ce type d'employé n'existe pas.

### Photographie 18 : Agents de sécurité privée Metro et BRT



À droite publicité à l'intérieur de la station de métro de Rio et à gauche contrôle d'entrée de la station de BRT à UFRJ. Source : Muniz, 2018

Petros est un étudiant qui est passé du bus au BRT pour des raisons de sécurité, c'est aussi le cas de Lorrana. Tous deux se sentent plus en sécurité dans le BRT que dans le bus car « *dans les bus le risque de se faire voler est beaucoup plus fort* ». D'autres étudiants comme Anderson, qui est passé du bus au BRT, pour d'autres raisons, soulignent que le changement de mode de transport a engendré des améliorations en matière de sécurité pendant le voyage.

*Question : Pourquoi pensez-vous que le BRT serait plus sûr que le bus ?*

*Petros : Ce n'est même pas à cause des endroits qu'il traverse, car le BRT traverse également des quartiers de banlieue qui ont des favelas et où il y a aussi un risque de vol. Mais je ne sais pas si cela est dû à la structure du BRT lui-même. Le fait d'être un très gros bus et d'avoir des arrêts fixes. Il me donne un peu plus de sécurité et je vois vraiment qu'il est un peu plus sûr. Si vous n'êtes pas une personne très étourdie, vous finissez par avoir plus de sécurité. Mais au BRT il y a aussi le truc du wagon. Je me sens plus en sécurité dans la voiture avant que dans la voiture arrière grâce à de la proximité avec le conducteur, je ne sais pas. Habituellement, lorsque vous voyez des rapports de vol dans le BRT, ils ont généralement lieu soit dans les wagons arrière, soit près de la porte de sortie parce que le voleur profite du moment où la porte de sortie se ferme pour vous voler et s'enfuit. Ainsi vous ne pouvez rien faire parce que le bus ne s'arrête pas. Alors, ils profitent de ces moments. Mais alors, sachant cela, je reste toujours sur les sièges à côté du*

*chauffeur. Même si je dois rester debout. Parce que là, je sais que la probabilité d'être volé est bien moindre.*

*Question : Alors, par rapport au BRT vous pensez qu'il y a un risque plus fort de vols à l'arraché que de vols violents ?*

*Petros : Oui, je ne l'ai jamais vu, mais j'ai vu de nombreux rapports sur Internet.*

*Question : De nos jours, si vous deviez choisir le mode de transport qui vous semble le plus sûr, quel serait ce mode ?*

*Petros : Je pense que ce serait le BRT, au moins pour les déplacements que je fais c'est le BRT.*

#### Entretien approfondi avec Petros

Bien que Petros considère le BRT comme un mode de transport sûr, il est intéressant de noter qu'il émet toutefois des réserves à propos de ce système et qu'il adopte toujours des stratégies de protection lors de son utilisation. Le fait de préférer s'asseoir près du conducteur pendant le trajet est une pratique de protection très courante dans l'utilisation des transports publics et qui a été relevée dans plusieurs études à travers le monde. En tant que figure d'autorité, le conducteur est souvent perçu comme un élément rassurant pendant les déplacements en bus. De plus, il faut tenir compte du fait que la sécurité du BRT est en cours d'évaluation par rapport aux bus conventionnels, qui étaient jusque-là les seuls modes de transport en commun disponibles pour accéder au campus. En ce sens, le confinement assuré par le système du BRT, qui en plus de circuler sur sa propre voie, dispose également de stations exclusives pour monter et descendre, est perçu par les usagers comme un facteur rassurant. Il est important de noter que dans le cas du BRT, le billet doit être validé avant d'entrer en gare, à l'intérieur du bus il n'existe donc pas de système de contrôle pour l'entrée des passagers. Cependant, si par rapport aux bus conventionnels, le BRT a reçu des éloges en raison de sa sécurité et sa fiabilité, ce type de bus a cependant été perçu comme beaucoup moins bon que le métro.

Bien que le temps de trajet dans le BRT soit plus fiable que celui des bus conventionnels, son système d'information destiné à ses usagers n'a pas été considéré comme très sûr. Plusieurs usagers ont déclaré que la plupart des horaires renseignés par le BRT ne correspondent pas à la réalité. Voici ce qu'en a dit Marina, « *Je pense que le BRT pourrait améliorer la question des prévisions, ce n'est qu'à Alvorada qu'il est plus fiable. Dans le métro, vous êtes sûr de l'heure* ». Ensuite, Lorrana a ajouté : « *C'est un peu stressant parce que parfois nous avons une précision de l'heure sur l'écran, mais tout est faux* ». Hyuri, qui utilise très souvent le BRT, le métro et le train, a précisé qu'en termes de fiabilité des horaires, « *le métro est sans aucun doute le meilleur mode de transport public à Rio de Janeiro* ».

*Question : Y a-t-il un mode de transport public dans lequel vous vous sentez le mieux, ici, à Rio ?*

*Hyuri : Le métro, j'aime le métro.*

*Question : Pourquoi le métro ?*

*Hyuri : Je ne sais pas comment l'expliquer, juste le comparer. Donc, si vous comparez le métro et le train,*

*Je pense que le métro est beaucoup plus organisé que le train. Le métro a des retards parfois, mais il a plus d'organisation. Son retard est très faible. Le train n'a aucun contrôle au tourniquet dans la plupart des gares. Il y a beaucoup de vendeurs informels. Je n'ai rien contre, mais cela finit par créer plus de confusion. Parce qu'il y a encore plus de monde en transit. Il n'y a pas d'horaire fixe, les horaires renseignés ne correspondent jamais. Je pense que le métro est beaucoup plus organisé à cet égard*

.....  
*Hyuri : De plus le métro fonctionne le week-end, il est un petit peu plus lent mais l'intervalle est pratiquement le même. Le train ne fonctionne pas bien le week-end, l'intervalle de circulation est d'un toutes les heures.*

*Question : Vous faites moins confiance au train ?*

*Hyuri : Beaucoup moins. Je compte beaucoup plus sur le métro le week-end que sur le train.*

*Question : Dans le sens de la sécurité, vous pensez que, qu'est-ce qu'il y a dans le métro qui vous donne plus de sécurité ?*

*Hyuri : Le métro a des caméras dans toutes les stations. Le métro a des agents de sécurité qui sont toujours là, regardant ... surveillant ...*

*Question : Et le BRT ? Il est sûr aussi ?*

*Hyuri : Oui, mais les agents de sécurité du métro sont mieux. Donc, vous voyez vraiment qu'ils travaillent. Alors s'il y a une bagarre, ils les séparent.*

*Hyuri : Même les passagers qui tombent malades, ils viennent les aider. Le service du métro est bien meilleur.*

*Je pense que dans tous les aspects, le métro gagne en qualité.*

Entretien approfondi avec Hyuri

La description par Hyuri du système du métro correspond à la plupart des commentaires des étudiants. La forte confiance des usagers ne porte pas seulement sur la régularité horaire du service, mais aussi sur le travail effectué par les agents de sécurité de ce système. Les étudiants ont été nombreux à décrire des situations dans lesquelles des agents de sécurité du métro sont intervenus, pour freiner la présence d'individus frauduleux, de vendeurs ambulants ou de tout autre comportement gênant et indésirable.

Concernant le BRT, la confiance dans les agents de sécurité du système était moindre. De nombreux utilisateurs se sont plaints des fraudes qui se produisent dans le BRT, ce même en présence d'agents de sécurité. Selon Erika, « *il y a beaucoup de gens qui ne paient pas les billets du BRT. Ils sautent le tourniquet à la station, et personne ne dit rien. Le métro c'est plus difficile car il y a des gardes qui contrôlent plus l'entrée* ». Beatriz a mentionné aussi le nombre élevé de fraudes dans le système du BRT. Elle pense que cela s'est produit parce que la station était mal conçue et du fait qu'une partie des usagers n'est pas éduquée.

*Beatriz : J'aime beaucoup le métro, mais je prends à peine le métro, car il n'y en a ni où je ne vis, ni aux endroits où je vais. Le métro dessert plutôt le centre, la zone sud, et un peu la zone nord.*

*Question : Et pourquoi aimez-vous le métro ?*

*Beatriz : Je pense que c'est plus rapide. Il est encore plus rapide que le train, je ne sais pas si c'est mon impression. Je me sens juste plus en sécurité.*

*Question : En quoi est-il différent d'autres modes de transport ?*

*Beatriz : Je pense que les stations sont plus organisées, elles ont plus d'infrastructures.*

*Dans le train, beaucoup de stations n'ont pas de toilettes par exemple. Mais dans les stations de métro il y a des toilettes, des guichets automatiques. Il y a plusieurs choses, que les gares de train et du BRT n'ont pas. Par exemple, la station du BRT, ici au Fundão, il y a des toilettes, mais il faut payer deux réais de plus, en plus du billet, pour l'utiliser. Je pense que c'est absurde.*

*Question : Et quel est le pire transport pour toi ? Celui où tu te sens le moins en sécurité ?*

*Beatriz : Probablement le bus.*

*Question : Pourquoi pensez-vous que le bus est plus dangereux ?*

*Beatriz : Eh bien, en plus d'avoir le risque de vol et d'autres choses, il y a beaucoup de bus qui circulent et qui sont très, très vieux - il semble qu'à tout moment il va s'effondrer avec nous à l'intérieur. C'est pourquoi j'ai peur d'un accident de la route.*

*Je pense qu'il est beaucoup plus facile d'avoir un accident de bus qu'un accident de train ou de métro, par exemple.*

*De plus, je ne sais pas si c'est parce qu'il n'y a personne dans le bus qui puisse assurer la sécurité des passagers.*

*Comme il y a dans les stations de train et de métro des policiers qui se promènent. Ils font des surveillances. Je pense que ces agents peuvent nous aider avec quelque chose. Mais dans le bus il n'y a rien de tout ça.*

*Question : Il manque de surveillance dans le bus ?*

*B - Oui.*

*Question : Dans le BRT aussi ?*

*Beatriz : Surtout dans le BRT, parce que les stations de BRT, je pense qu'elles ont été très mal planifiées. Ça n'est pas que ce soit un défaut des personnes qui l'ont conçu. Je pense que c'est plutôt le manque d'éducation de certains usagers. Comme ceux qui sautent le tourniquet et la porte automatique qui s'ouvre lorsqu'ils passent ...*

*Il y a toujours un problème avec cette porte et elle est toujours ouverte.*

*C'est comme ça, seuls ceux qui le veulent achètent le billet. Ceux qui ne veulent pas, ne les achètent pas. Ainsi il se peut que ces personnes qui fraudent aient de mauvaises intentions, ou qu'ils veuillent juste utiliser le BRT sans payer. De toute façon il n'y a aucun contrôle direct sur qui entre et qui sort du BRT.*

Entretien approfondi avec Beatriz

Dans le commentaire ci-dessus, Beatriz fait une longue comparaison entre les modes de transport en commun disponibles à Rio de Janeiro. Ses remarques s'avèrent intéressantes car elles révèlent plusieurs facteurs liés au bien-être et au sentiment de sécurité pendant le trajet. Le premier est la vitesse qu'elle associe directement au fait qu'elle se sent plus en sécurité dans le métro. Puis, elle met en avant le confort des stations de métro qui offrent un certain nombre de services, comme les toilettes et les distributeurs automatiques, qui ne sont pas disponibles dans d'autres modes de transport. Lorsqu'elle évoque les bus, en plus du manque de sécurité personnelle, qu'elle attribue à l'absence d'agents de sécurité travaillant dans le système ; elle souligne aussi le manque de sécurité routière dû au fait que les véhicules sont en mauvais état et donc davantage susceptibles de causer des accidents de la route. Il en va de même pour les véhicules du type BRT qui présentent des défauts, par exemple, en ce qui concerne la fermeture des portes automatiques. Cette facilité de frauder, qu'elle soit due au manque de surveillance ou à la conception du système, était directement associée au sentiment d'insécurité des utilisateurs.

Dans le cas des bus conventionnels, l'emplacement des arrêts dans l'espace public, n'assurant aucun système de contrôle ou de sécurité, fait que l'attente constitue un moment du trajet anxiogène. Selon plusieurs étudiants, le pire moment de leur voyage dans les transports en

commun est le temps d'attente du bus. Nathalia avoue se sentir très vulnérable aux arrêts de bus car « *Être en attente à l'arrêt de bus est horrible, parce que vous êtes une cible là-bas. Un motard vient vous poignarder, c'est fini ... vous êtes une cible !* ». A l'intérieur du véhicule, malgré le tourniquet à la porte d'entrée, l'absence de contrôle aux portes de sortie finit par faciliter les trajets sans paiement du ticket. De plus, dans les bus conventionnels, les conducteurs ont beaucoup plus d'autonomie pour décider qui monte dans le véhicule, où s'arrêter pour faire monter et descendre des personnes et même, en ce qui concerne l'itinéraire à emprunter. Par exemple, au cours de l'entretien, Babi a mentionné que les itinéraires de la ligne de bus 485 sont très surprenants, car les chauffeurs font souvent ce qu'ils veulent et finissent par modifier – ne serait-ce que dans une certaine limite - l'itinéraire. En ce sens, on peut conclure que les variations et le manque de régularité qui existent dans le système de bus conventionnel sont aussi des caractéristiques qui contribuent sensiblement au sentiment d'insécurité des usagers. Le fait que cette présente recherche ait été réalisée à une époque de fortes transitions où le système de transport de Rio de Janeiro était en cours de réorganisation, a certainement eu un impact sur la sécurité perçue par les étudiants. Dans ce qui suit, nous présenterons certains des changements les plus importants qu'il a connus.

#### **6.3.4.1 - L'impact des méga-événements**

Notre enquête s'est déroulée pendant une période durant laquelle le réseau de transport de la ville de Rio de Janeiro a connu plusieurs transformations en raison des méga-événements. Malgré de nombreux défauts, les projets développés dans le cadre des méga-événements sportifs ont apporté des changements significatifs dans le réseau routier et le système de transport en commun a été restructuré autour des lignes de BRT. Les transports alternatifs, jusque-là très présents partout dans la ville, ont fini par être limités à plusieurs quartiers, y compris sur le campus. Les lignes d'autobus ont été rationalisées et le secteur du transport par bus est passé d'un système permissionnaire à un autre concessionnaire. Une partie des étudiants qui ont fréquenté l'UFRJ entre 2010 et 2016, ont pris conscience de tous ces changements dans le réseau de transport et se sont progressivement adaptés au nouveau système, comme le souligne cette étudiante qui habite dans le quartier de Penha, dans la zone nord :

*Question : Tu n'aimes pas prendre le 910 ?*

*Andressa : Oui, j'aime bien, mais cette ligne met trop de temps pour passer. C'est parce que quand le BRT a commencé à fonctionner, le 910 s'est arrêté, c'était un bus qui venait directement à l'île de l'UFRJ. Il faisait la liaison entre Ilha et Madureira. Seulement maintenant, il y a deux semaines, il était de retour dans la circulation, mais par exemple, je ne le vois pas tourner le soir ici. Le matin j'ai peur de le prendre*

*et rester arrêtée dans les bouchons. Donc, le BRT finit toujours par être la meilleure option quand je suis pressée ou le soir.*

Entretien approfondi avec Andressa

D'après le commentaire d'Andressa, on peut voir que les effets de l'arrivée du BRT dans son quartier n'ont pas été que positifs. Si cette étudiante apprécie ce nouveau type de bus en raison de sa plus grande régularité et sa ponctualité, elle déclare en revanche que d'importantes lignes de bus conventionnelles ont été retirées de la circulation dans son quartier. C'était là une plainte fréquente des étudiants qui vivent dans les quartiers ayant reçu le système du BRT. Nombre d'entre eux se sont plaints de ce que le BRT, qui était devenu la seule option de transport en commun à certains endroits, soit souvent bondé. Anderson, qui habite dans la zone Ouest, a vu son temps trajet diminuer avec l'arrivée du BRT, l'étudiant a cependant émis des réserves à son sujet « *je pensais que le BRT allait être une alternative de transport et pas qu'il serait la seule. Parce que les lignes ont cessé de fonctionner et beaucoup de gens doivent prendre le BRT. C'est pourquoi il est plein et il n'y a pas de bus pour toute la demande. Trop de monde pour très peu d'autocars* ».

En 2015, dans le cadre des méga-événements la mairie de Rio a mis en œuvre un projet de rationalisation des lignes de bus afin de réduire le nombre de bus circulant dans la ville (photographie 19). Ce projet a été très controversé et a fait l'objet de nombreuses critiques de la part de ses utilisateurs. Outre le manque d'informations, les changements et la suppression des lignes de bus traditionnelles n'ont pas été bien accueillis par les usagers, car ils augmentaient encore plus le nombre d'itinéraires nécessitant des correspondances (Pereira et al., 2017). Par conséquent, les temps de trajet ont augmenté, et le nombre de liaisons directes entre les zones nord et sud de la ville a considérablement diminué. Plusieurs experts ont déclaré que la rationalisation des lignes de bus avait un objectif ségrégationniste, puisque cette mesure visait surtout à entraver l'accès des habitants des quartiers les plus pauvres (zone nord) à ceux les plus riches (zone sud) (Robertson, 2017). Selon la mairie de Rio, l'objectif de ce projet était de réduire de l'ordre de 35% le nombre de bus circulant dans la zone sud et d'améliorer la fluidité du trafic dans cette zone très touristique.



## Photographie 19 : Brochure explicative sur les changements dans le réseau de bus de Rio en 2015



Auteur : Muniz, 2015

De plus, un nouveau système de lignes de bus principales, intégrées et circulaires, a été créé dans la zone sud et au centre-ville. Ces lignes ont reçu une nouvelle identification visuelle et pour la première fois, des voies exclusives ont été mises en place pour la circulation de ces bus. Ces couloirs exclusifs ont pris le nom de Bus Rapid System (BRS) et ont rendu nécessaire une nouvelle organisation échelonnée des arrêts de bus, comme cela existe depuis longtemps dans différentes villes du monde, comme Paris par exemple. A Rio de Janeiro, sa mise en œuvre n'a eu lieu qu'en 2011 dans certains quartiers de la ville tels que le centre-ville, la zone sud, Tijuca et Méier. Les études portant sur l'héritage laissé par les méga-événements dans les transports de Rio, montrent que la restructuration des lignes de bus a très peu résolu les problèmes traditionnels du réseau de transport à Rio de Janeiro (Pereira et al., 2017). Le manque d'organisation, caractéristique d'un système dispersé et dépourvu d'une gestion centrale, subsiste dans le réseau de bus. Les consortiums ont tous été formés par les mêmes petites et moyennes compagnies d'autobus qui étaient auparavant sur le marché. La « mafia » des entrepreneurs de bus qui dirige le secteur depuis les années 1960 a continué à fonctionner avec la nouvelle organisation des consortiums (Matela, 2014). En 2017, une vaste enquête a révélé près de trois décennies de corruption entre les compagnies de bus et les personnalités politiques de la chambre législative de Rio de Janeiro. Entre 2013 et 2016, plus de 250 millions de réals ont été payés en pots-de-vin pour favoriser les compagnies de bus et les empêcher de subir des amendes pour non-respect des horaires ou d'autres irrégularités (Platonow, 2018). Même après des investigations et l'emprisonnement de quelques responsables, en 2020 le secteur d'autobus de Rio est toujours dominé par 36 opérateurs qui assurent un service de bus peu fiable et précaire. C'est certainement cette situation qui

contribue au fait que la voiture continue à être un article de consommation très apprécié des Brésiliens, tendance que l'on observe également chez les étudiants.

### **6.3.5 - Sentiment d'insécurité chez les étudiants automobilistes**

Plus d'un tiers (39%) des étudiants ayant le permis de conduire et possédant leur propre voiture, déclarent éviter les transports en commun par peur de la violence<sup>49</sup>. Quant aux étudiants qui ont le permis de conduire et disposent de l'accès à la voiture d'un tiers, ils sont 14% à adopter le même comportement. Pour ceux qui font partie du second groupe, il se peut que la stratégie consistant à éviter les transports publics soit plus difficile à adopter, c'est pourquoi ils ont été moins nombreux à le signaler. Ou bien, parce qu'ils sont plus familiers des transports en commun, ils ont tendance à se sentir plus en sécurité que ceux qui ne les utilisent jamais. Le fait de ne pas avoir accès à une voiture en exclusivité signifie certainement qu'ils utilisent plus fréquemment les transports en commun que les étudiants du premier groupe. On pourrait donc penser que chez ceux qui ont le moins de contact avec les transports en commun, l'image du danger qui leur est associé est plus forte que chez ceux qui en font un usage mixte. Cette tendance a déjà été identifiée dans des études antérieures qui affirment que l'exposition fréquente au risque tend à diminuer le sentiment d'insécurité (Nordfjærn et al., 2014).

Grâce à des entretiens approfondis, nous avons réussi à identifier cette tendance qui fait que l'utilisation des transports en commun, ne serait-ce que sporadique, finit par réduire le sentiment d'insécurité associé à ces modes de transport. Si l'on en croit le discours tenu par ceux qui sont habitués aux transports en commun, ils peuvent mieux identifier les contextes, les horaires, les itinéraires et les lieux où se situe le danger. En revanche, ceux qui utilisent toujours la voiture ont davantage tendance à généraliser et à classer l'ensemble du réseau (principalement le réseau de bus) comme dangereux. Cependant, cela ne signifie pas pour autant que le choix d'utiliser la voiture se fonde uniquement sur cette image d'insécurité dans les transports publics. En fait, il se fonde principalement sur l'image négative des transports en commun par rapport à la vitesse, au confort et à la fiabilité. Cette réponse s'inscrit dans la ligne des recherches menées auprès de conducteurs de villes brésiliennes qui mettent en avant la lenteur et le manque de confort comme les principaux problèmes des transports publics (Galindo & Neto, 2019).

---

<sup>49</sup> La question numéro 11 du questionnaire en ligne était la suivante : « *Afin de prévenir le vol, le vol ou d'autres types de violence, à quelles mesures pensez-vous habituellement ?* » parmi les options à choix multiples, figurait la possibilité de signaler : « J'évite les transports publics ».

Lourenço, qui se déplace en voiture depuis Tijuca, justifie son choix par la vitesse, le confort et la sûreté. Selon cet étudiant, s'il venait en bus, il devrait emprunter une correspondance au centre-ville à des endroits très dangereux. Lorsqu'il vient en voiture, il se sent plus en sécurité en traversant le centre-ville car il est « *enfermé dans sa voiture* », sans être exposé comme dans les transports en commun. Nathalia a commencé à se rendre en voiture à l'université à cause d'un sentiment d'insécurité. C'est lorsqu'elle a débuté des cours du soir qu'elle a commencé à venir en voiture. Elle dit que jusque-là, elle n'était pas à l'aise pour conduire car elle n'avait obtenu son permis de conduire que récemment. De plus, utiliser la voiture était plus onéreux. C'est pourquoi elle n'y avait recours que lorsqu'elle était obligée de quitter les cours après 19 heures car selon elle, à ce moment-là, les arrêts de bus sont plus déserts et elle ne se sentait plus en sécurité.

#### **6.3.5.1- Se déplacer en voiture pour protéger ses objets coûteux**

Bien que n'ayant pas choisi la voiture pour des raisons de sécurité, Maria Fernanda s'est montrée incisive en affirmant qu'elle se sentait moins en danger que ses camarades qui doivent utiliser régulièrement les transports en commun. Elle pense qu'elle est moins susceptible de subir un vol en voiture que lorsqu'elle utilise le bus. Selon ses propres mots, « *Quand je suis dans la voiture, ils ne peuvent pas voir ce que j'ai. Mon téléphone, mon sac. Dans les transports en commun, tout le monde voit le sac que je porte, les chaussures que je porte, ma tête... Je pense que nous sommes plus ciblés* ». Néanmoins, elle affirme aussi « *Je n'ai aucun problème à prendre le bus. Je deviens juste plus attentive. Je fais attention à qui entre et qui sort. Je fais attention à qui monte et descend du bus. Je ne plaisante pas avec le téléphone* ». Son inquiétude, lorsqu'elle utilise les transports en commun, semble être davantage liée à ses affaires et aux possibilités de vol, qu'elle croit moins probables dans la voiture. Une grande partie des étudiants ont exprimé la même conviction. Beaucoup de ceux qui font un usage mixte des modes de transports privés et publics, préfèrent utiliser la voiture lorsqu'ils ont besoin d'apporter à l'université un bien matériel de grande valeur, par exemple, lorsqu'ils doivent apporter leur ordinateur en cours, Bruno, Marina, Louise préfèrent s'y rendre en voiture.

*Question : Restez-vous sur votre téléphone portable lorsque vous êtes dans le bus ?*

*Louise : Rarement, je l'utilise seulement si c'est extrêmement nécessaire, par crainte d'agression. Je n'utilise même pas les écouteurs.*

*Question : Et y a-t-il autre chose que vous faites par peur d'agression dans le bus ?*

*Louise : J'évite d'amener mon ordinateur, par exemple. Je ne l'amène pas.*

*Question : N'apportez-vous pas votre ordinateur ici ?*

*Louise : Non, seulement quand je viens en voiture. Les téléphones portables, j'évite beaucoup d'utiliser les bus, ou même quand je marche dans la rue.*

*Question : Lorsque vous êtes dans la voiture, vous sentez-vous plus en sécurité ? Lorsque vous venez ici en voiture.*

*Louise : Oui, je me sens un peu plus en sécurité en voiture.*

#### Entretien approfondi avec Louise

De même que Maria Fernanda, Louise se sent un peu plus en sécurité lorsqu'elle utilise la voiture, mais cela ne suffit pas pour la faire cesser d'utiliser fréquemment l'autobus. Ses craintes concernant l'utilisation des transports publics sont, en effet, très spécifiques. Elle a l'habitude d'éviter les transports en commun lorsqu'elle ne connaît pas bien la destination ou le trajet ou lorsqu'elle a besoin de se déplacer avec quelque chose de valeur. De plus, elle n'aime pas prendre des correspondances, ainsi, quand le trajet en transport en commun lui semble trop complexe, elle préfère utiliser la voiture. Dans ce contexte, à partir de la connaissance qu'elle a de la ville et du réseau de transport, Louise estime être en mesure d'identifier quelles sont les situations les plus dangereuses lors de l'utilisation des transports en commun. Les recherches menées auprès des femmes utilisant le métro parisien ont prouvé que celles qui utilisent le plus souvent ce mode de transport ont tendance à se sentir moins en insécurité (Jubainville & Vanier, 2017). Ce qui semble être le cas avec les utilisateurs d'autobus à Rio de Janeiro.

Selon Louise la ligne de bus 485 emprunte le meilleur trajet possible vers le campus. Même par rapport au temps de déplacement, elle déclare que les différences sont faibles et que cette ligne de bus passe très régulièrement à l'arrêt de bus près de chez elle. Elle n'utilise la voiture qu'à quelques occasions mentionnées ci-dessus ou lorsqu'elle est pressée, car cela lui permet de gagner quelques minutes de temps de trajet, mais la différence est faible. Cependant, si pour Louise, les 15 minutes supplémentaires sur l'itinéraire de bus ne posent pas de problème, pour de nombreux autres étudiants, d'après notre enquête, cette différence était suffisante pour les amener à utiliser la voiture.

### **6.3.5.2 - La vitesse, le confort et la sécurité comme justifications du choix de la voiture**

Nous pouvons observer que les habitants de la zone sud sont ceux qui utilisent le plus la voiture pour venir au campus (30%), choix qu'ils justifient le plus fréquemment par la vitesse. La recherche menée par Carvalho (2016) a identifié que plus de la moitié des conducteurs qui se rendent sur le campus jugent les transports en commun trop lents<sup>50</sup>. La deuxième justification la plus citée pour l'usage de la voiture est le manque de confort des transports en commun et la troisième est l'insécurité. Des recherches réalisées auprès des étudiants d'autres universités brésiliennes ont permis d'identifier des résultats similaires selon lesquels le temps du trajet et le confort sont apparus comme très importants pour les usagers de la voiture. L'inquiétude par rapport à la sécurité personnelle était nettement plus importante chez les automobilistes que chez les autres.

Au cours de notre enquête, lorsque nous avons analysé le profil des jeunes propriétaires d'une voiture, nous avons constaté que les habitants de la zone sud de la ville sont parmi les plus nombreux à éviter les transports en commun par peur de la violence. En outre, il existe une petite différence entre les hommes et les femmes en ce qui concerne cette mesure de sécurité et les niveaux de revenus y sont fortement corrélés. Plus le revenu est élevé, plus il est probable que les transports en commun seront évités en tant que mesure de protection contre la violence, ce qui se reflète, par conséquent, dans les lieux de résidence des étudiants. Les automobilistes des quartiers aisés sont plus nombreux à éviter les transports en commun que les autres (tableau 21).

---

<sup>50</sup> La question 23 du questionnaire en ligne utilisé par Carvalho (2016) n'était destinée qu'aux membres de la communauté universitaire qui utilisaient la voiture comme mode principal de transport pour se rendre au campus. Il s'agissait d'une question à choix multiples avec sept options de réponse (les sept options de réponse pouvaient être sélectionnées en même temps). La question était posée de la manière suivante : Pourquoi utilisez-vous votre voiture pour aller à l'UFRJ ? 1- J'ai besoin de prendre une correspondance pour utiliser les transports en commun ; 2- Le parking sur le campus est gratuit / pas cher ; 3- Le TC est cher ; 4- Le TC est inconfortable ; 5- Les TC sont lents ; 6- Le TC est dangereux (risque de vol) ; 7- L'arrêt ou la station de TC est loin de chez moi.

**Tableau 21 : Caractéristiques des élèves motorisés qui évitent les transports en commun par peur de la violence**

Q. 41 -Seuls les étudiants qui ont un permis de conduire et possèdent une voiture		Q. 11-Afin de vous protéger contre les vols et d'autres violences évitez-vous d'utiliser les transports en commun ?		
		OUI	NON	TOTAL
Sexe	Homme	38%	62%	100%
	Femme	41%	59%	100%
Région de Résidence	Centre	28%	72%	100%
	Zone sud	48%	52%	100%
	Jardim Guanabara/ Ilha do Governador	29%	71%	100%
	Tijuca	45%	55%	100%
	Méier	39%	61%	100%
	Olaria	32%	68%	100%
	Barra/Recreio	44%	56%	100%
	Zone ouest	29%	71%	100%
	Est Metropolitain	47%	53%	100%
	Baixada fluminense	22%	78%	100%
	Revenu familial (par salaire minimum)	Jusqu'à 2	13%	87%
2 à 4		25%	75%	100%
4 à 6		26%	74%	100%
6 à 8		33%	67%	100%
8 à 10		29%	71%	100%
10 à 20		41%	59%	100%
Plus de 20		49%	51%	100%
<b>Total</b>		39%	61%	100%

Auteur : Muniz, 2021

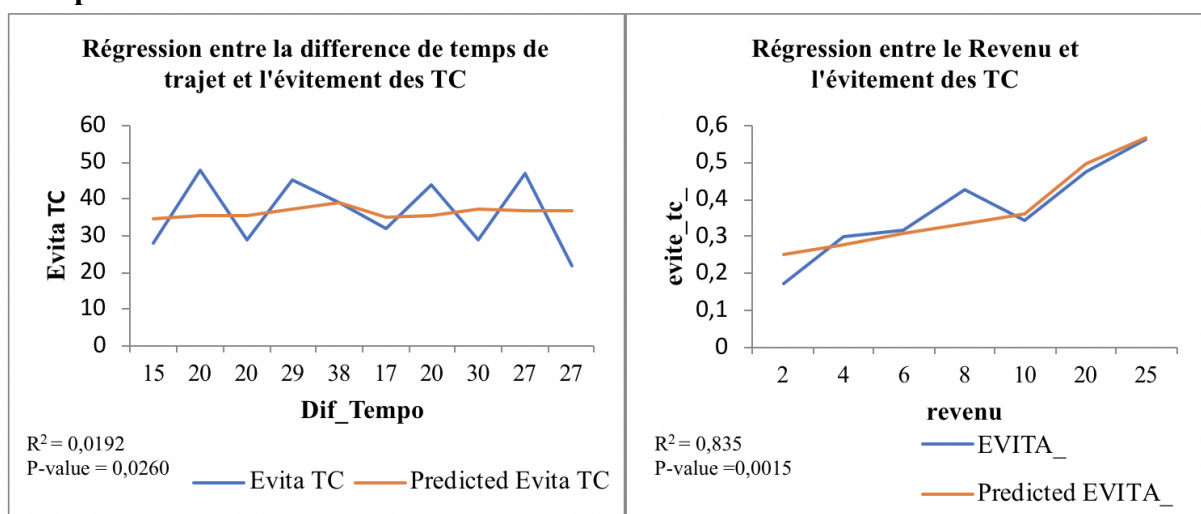
Parmi les étudiants propriétaires d'une voiture, ce sont les habitants des quartiers les plus riches qui craignent le plus les transports en commun, ce même s'ils habitent à quelques kilomètres du campus, comme c'est le cas des habitants du quartier de Tijuca (45%) et de la zone sud (48%) qui déclarent éviter davantage les transports en commun que les conducteurs de la zone ouest (29%) qui se trouvent à une distance beaucoup plus grande du campus.

### 6.3.5.3 -Éviter les transports en commun comme pratique de protection pour les conducteurs les plus riches

Dans son enquête réalisée en 2016 sur les indices d'accessibilité des transports en commun sur le campus Carvalho a attribué à la plupart des quartiers de la zone sud de très bons résultats en matière d'accessibilité. C'est le quartier de Tijuca qui a reçu les meilleures notes selon les

critères de l'indice d'accessibilité, bien que l'auteur souligne que ce résultat doit être confirmé en vérifiant minutieusement la qualité et la capacité de la ligne de bus disponible pour répondre à la demande des étudiants de ce quartier. Cependant, bien que les niveaux d'accessibilité des transports en commun soient significativement bons dans ces quartiers, la plupart des conducteurs de ces zones affirment éviter les TC en tant que tactique de protection contre la violence. Les graphiques 12 montrent des régressions effectuées avec le pourcentage de conducteurs déclarant éviter les transports en commun à cause de la violence.

**Graphique 12 : Relation entre la différence de temps de trajet et l'évitement des transports en commun**



Auteur : Muniz, 2021

La régression à gauche a été réalisée en utilisant comme variable explicative la différence de temps de trajet entre TC et voiture par lieu de résidence. Le graphique de droite montre la relation entre les niveaux des revenus familiaux et le pourcentage d'étudiants qui adoptent la stratégie consistant à éviter le TC de peur de la violence. Comme on peut le constater, la première régression montre une influence presque nulle (2%) des différences de temps de trajet sur la quantité de conducteurs qui évitent le TC, tandis que dans la seconde régression, la variable de revenu peut expliquer 83% de la variation. Cela veut dire que ce n'est pas parce que les temps de déplacement dans les transports en commun sont beaucoup plus longs qu'en voiture, que les conducteurs ont tendance à éviter les TC, en effet c'est plutôt le niveau de revenu familial qui a joué sur cette tactique de protection.

Dans ce cas, les résultats des analyses du comportement des étudiants motorisés correspondent à ce qu'a révélé l'analyse de l'enquête PCVV 2007, car ici aussi le revenu

constitue une variable déterminante dans la perception de l'insécurité et le choix modal. On peut donc supposer que cette plus grande crainte des conducteurs aisés vis-à-vis des modes de transports en commun peut être liée à des préoccupations plus importantes concernant leur patrimoine. Autrement dit, s'ils sont plus riches, ils ont des actifs plus précieux à perdre. D'autre part du fait qu'ils sont issus de familles aisées, ils sont moins familiarisés avec les transports publics et ont donc une image plus négative de ces derniers. Certes, ces deux facteurs influencent cette perception plus négative des classes les plus aisées et confirment la tendance mise en évidence dans les recherches précédentes concernant le sentiment d'insécurité plus grand au sein des classes aisées au Brésil.

## **Conclusion du chapitre 6**

La grande majorité des étudiants de l'UFRJ dépendent des transports en commun pour accéder au campus, et parmi eux plus de la moitié d'entre eux doit prendre deux bus ou plus pour effectuer leurs trajets d'aller-retour. Par ailleurs, vivre à proximité du campus ne garantit pas une bonne accessibilité à celui-ci, faute de lignes de bus directes, rapides et fiables dans plusieurs quartiers de la zone nord. En ce sens, il est important de souligner les améliorations apportées par le système du BRT, qui en plus d'apporter davantage de fiabilité aux usagers du bus par rapport au temps de trajet, a aussi amélioré la perception de la sécurité chez les étudiants. Nous avons, en effet, pu constater, que la variabilité et le manque de confiance dans le service de bus conventionnel sont directement associés au sentiment d'insécurité, ainsi que les longs temps d'attente aux arrêts de bus et pendant les correspondances. Le confort s'est également avéré très important, principalement en raison de la présence d'autres passagers qui peuvent être considérés comme gênants ou menaçants. Cependant, les systèmes de transport sur leur propre site, tels que le BRT, le train et le métro, même en cas de forte fréquentation, ont tendance à être perçus comme les plus sûrs. Cela est dû au meilleur contrôle d'accès à ce type de mode de transport, tout à la fois en raison de leur structure et du système de surveillance assuré par des agents privés. Ainsi, les transports disposant de leur propre site, non seulement sont plus fiables en ce qui concerne la durée du trajet, mais génèrent aussi une grande confiance dans le système de sécurité. Dans ce contexte, le métro se démarque des autres modes de transport en commun par la qualité de ses agents de sécurité et l'ensemble des services qu'il rend, y compris le confort et la fiabilité qu'il offre à ses passagers. En revanche, le métro n'offre pas de possibilité d'accès au campus. On a donc pu observer que certains utilisateurs des bus conventionnels, en quête de plus de fiabilité et de sécurité lors de



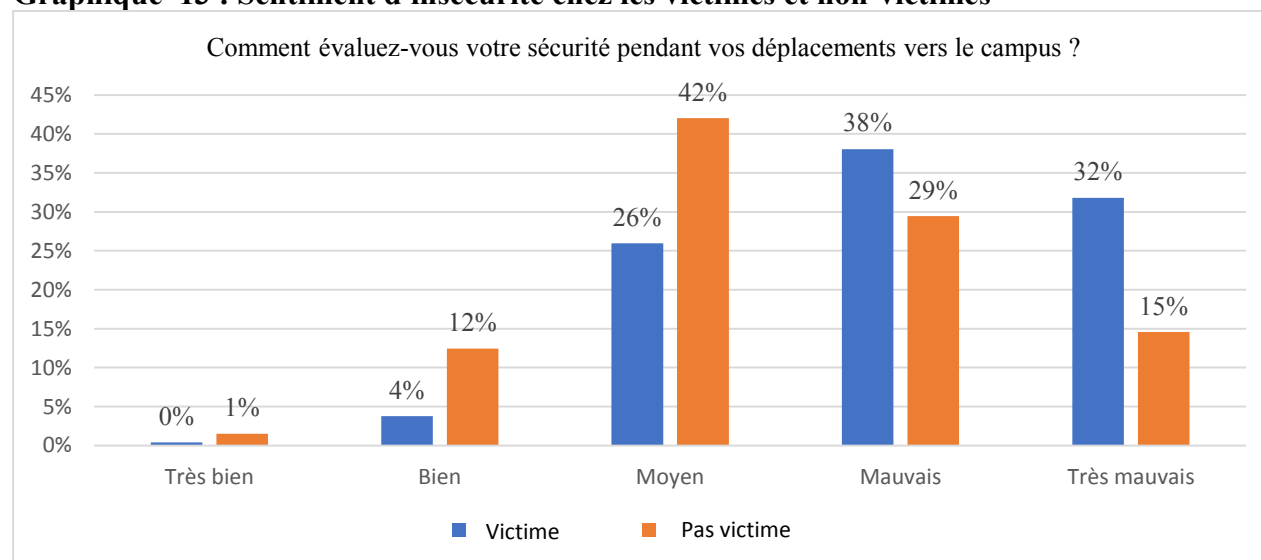
leurs déplacements, se tournent désormais vers le BRT. Avant l'arrivée du BRT, ce report modal se faisait principalement vers des transports alternatifs, vans et minibus offrant un service plus cher, néanmoins plus exclusif, sûr et confortable.

Dans le cas des étudiants qui possèdent une voiture, le revenu est le facteur le plus déterminant de son utilisation. Par conséquent, plus le revenu est élevé, plus les chances sont grandes d'utiliser la voiture pour se protéger de l'insécurité des transports en commun. De plus, si la sécurité n'était pas la principale raison du choix de la voiture, elle s'est sans doute avérée être un élément important, principalement le soir ou lorsque les étudiants ont besoin de prendre avec eux des biens de valeur, comme un ordinateur, par exemple. En ce sens, il est clair que le degré d'isolement offert par la voiture agit comme un facteur positif dans la perception de la sécurité de ses utilisateurs. Cependant, les utilisateurs de voitures ont tendance à évaluer plus négativement leur sécurité lors leurs déplacements. C'est-à-dire que si, d'un côté, leur usage de la voiture, les fait se sentir plus protégés que leurs camarades usagers des transports en commun, de l'autre, cette protection « supplémentaire » ne résout pas complètement le problème, car ils manifestent toujours un fort sentiment d'insécurité, y compris pendant leurs déplacements en voiture. Cela peut être associé à un plus grand sentiment de vulnérabilité du fait de la possession de biens plus chers, qui caractérise les classes plus aisées, et de leur manque de familiarité avec les transports en commun. En ce sens, il s'avère important de mentionner que, une fois de plus, les étudiants hommes qui utilisent les transports en commun sont ceux qui jugent leurs déplacements plus sûrs, alors que ce sont les femmes qui circulent en voiture qui estiment que leurs déplacements sur le campus sont plus dangereux. Finalement, il est important de souligner que les différences entre les évaluations de la sécurité lors de déplacements ont été faibles. La plupart des étudiants ont manifesté un fort sentiment d'insécurité et près de 80 % d'entre eux croient qu'ils courent un risque de victimation supérieur ou égal à un sur deux. Dans le chapitre suivant, nous allons essayer de mieux comprendre les facteurs qui peuvent justifier les tendances observées jusqu'ici.

## CHAPITRE 7 – Entre faits et rumeurs : les expériences de victimation et les réponses des étudiants

Une multitude de facteurs peuvent influencer la perception du risque, l'un des principaux étant les expériences antérieures de victimation. En fait, si dans le chapitre précédent, le profil type de l'étudiant le plus effrayé a pu être dressé, comment savoir si ce dernier est ou non la cible la plus fréquente des violences ? Et si ce groupe de la population était effectivement le plus à risque ? Et si un trajet ou mode de transport était vraiment plus risqué que les autres ? La littérature scientifique démontre plusieurs cas de dissonances cognitives entre la perception du risque et la réelle incidence de la violence. Néanmoins, peu d'études rejettent complètement l'influence des expériences de victimation sur la production du sentiment d'insécurité personnelle. Nous pouvons observer que, lorsque les étudiants de l'UFRJ avaient déjà été victimes précédemment, cela avait un impact significatif sur leur peur de faire l'objet d'un crime (graphique 13).

**Graphique 13 : Sentiment d'insécurité chez les victimes et non-victimes**



Auteur : Muniz, 2021

Le graphique 13 démontre clairement que chez les étudiants, le sentiment d'insécurité augmente lorsqu'ils ont précédemment déjà fait l'objet d'une victimation. Si l'on se penche sur la mesure du risque par ces derniers pendant leur trajet vers la faculté, les tendances sont similaires, à savoir que 84% des étudiants qui ont déjà subi des violences estiment que leur degré de risque est égal ou supérieur à 50% alors que trois quarts des étudiants n'ayant jamais été victimes de crimes précédemment pensent la même chose. Mais la victimation vécue n'est pas le seul facteur qui influence le sentiment d'insécurité. Il existe aussi un pourcentage

important (44%) d'étudiants qui n'ont pourtant jamais été directement victimes de violences pendant leurs trajets mais qui estiment tout de même que leur sécurité est mauvaise ou très mauvaise, alors que parmi les victimes, 70% sont du même avis.

Dans ce contexte, il convient de reconnaître que l'impact de la victimation sur le sentiment d'insécurité ne se limite pas aux groupes qui avaient directement été victimes de crimes. Dans le cas des étudiants de l'UFRJ, nous avons observé lors des entretiens qu'ils sont nombreux à justifier leur sentiment d'insécurité par des rumeurs et expériences vécues par des amis ou des proches. Dans la question 12<sup>51</sup> du questionnaire en ligne, il était clairement demandé si « *le répondant* » avait personnellement subi des violences pendant son trajet en direction de l'université. Parmi les 733 victimes, 13 étudiants y ont répondu positivement en précisant qu'ils n'avaient certes jamais été eux-mêmes directement agressés mais qu'ils avaient entendu des témoignages de personnes l'ayant été ou qu'ils connaissaient des gens ayant subi des agressions.

*Mon père a été pris en otage.  
Réponse 3906 de l'enquête en ligne*

*J'ai été témoin du vol de passagers de la voiture devant la mienne et heureusement je n'en ai pas été victime  
comme eux.  
Réponse 2949 de l'enquête en ligne*

Néanmoins, tout comme pour la victimation directe, la relation entre les atteintes indirectes à la personne et la perception du risque s'avère elle aussi complexe. Dans le cadre de notre recherche, cette composante n'était pas notre principal centre d'intérêt, mais lorsque nous essayons de comprendre la construction du sentiment d'insécurité, nous ne pouvons l'ignorer. Dans tous les entretiens approfondis, les étudiants ont mentionné des épisodes de violence vécus par des tiers pour justifier leur sentiment d'insécurité pendant leurs déplacements. La façon dont ces informations circulent varie, il peut en effet s'agir de rumeurs colportées par le bouche-à-oreille ou d'informations officielles publiées par l'université elle-même. Il faut également tenir compte du fait que notre étude de cas s'adresse à une communauté dont le degré de cohésion sociale est fort et au sein de laquelle l'accès à l'information et aux technologies (Internet, téléphone portable, réseaux sociaux, ordinateurs, etc.) s'avère très élevé. Il s'agit donc d'une génération « *hyper* » connectée dans laquelle l'information circule à une vitesse sans précédent, en particulier par le biais des réseaux sociaux. Des applications telles que Facebook et Whatsapp ont été mentionnées à plusieurs reprises lors des entretiens,

---

<sup>51</sup> Q.12 : *Avez-vous déjà été victime d'une agression quand vous vous déplacez sur le campus ou pour accéder au campus de l'université?*

non seulement en guise de moyen de diffusion d'informations, mais aussi d'outils d'aide proposés aux étudiants dans le cadre de leur quête des meilleures conditions de transport et de sécurité. C'est pourquoi il était essentiel de prendre aussi en compte les informations diffusées sur les réseaux sociaux et dans les médias, afin de comprendre comment les expériences de victimation sont transmises parmi les membres de la communauté. Dans ce chapitre, nous nous en tiendrons principalement aux cas de violences directes décrits dans les entretiens, afin de nous enquêter du type de violence auquel les élèves sont exposés et du profil des personnes touchées. Mais, de manière complémentaire, nous présenterons aussi des informations qui circulent parmi les étudiants concernant la victimation indirecte.

### **7.1 – Qui sont les victimes de violences lors des déplacements vers le campus ?**

Dans l'enquête en ligne, la question numéro 12 a permis d'interroger les étudiants sur leur victimation précédente lors de leurs déplacements à destination du campus. En cas de réponse positive, il était demandé au répondant où, quand et quel(s) type (s) de crime(s) il avait subi(s). Il s'agissait d'une question à réponse ouverte, qui donnait aux étudiants la liberté d'y répondre comme ils le souhaitaient. Cette liberté laissée aux répondants a rendu chaque récit de violence unique et les détails qui ont été formulés par les victimes n'ont pas toujours respecté le même format. L'interprétation de l'expression « crime subi » était à la discrétion des répondants car la question ne faisait aucune référence à des types de crimes spécifiques. Dans certains cas, les répondants ont eux-mêmes décrit ce qu'ils considéraient comme un crime :

*En supposant que toute violation de la loi soit assimilée à un crime. Ma voiture m'a été volée à l'intérieur du parking du centre de technologie (CT) en Décembre 2015. D'autres collègues ont connu le même embarras.  
Réponse 2992 de l'enquête en ligne*

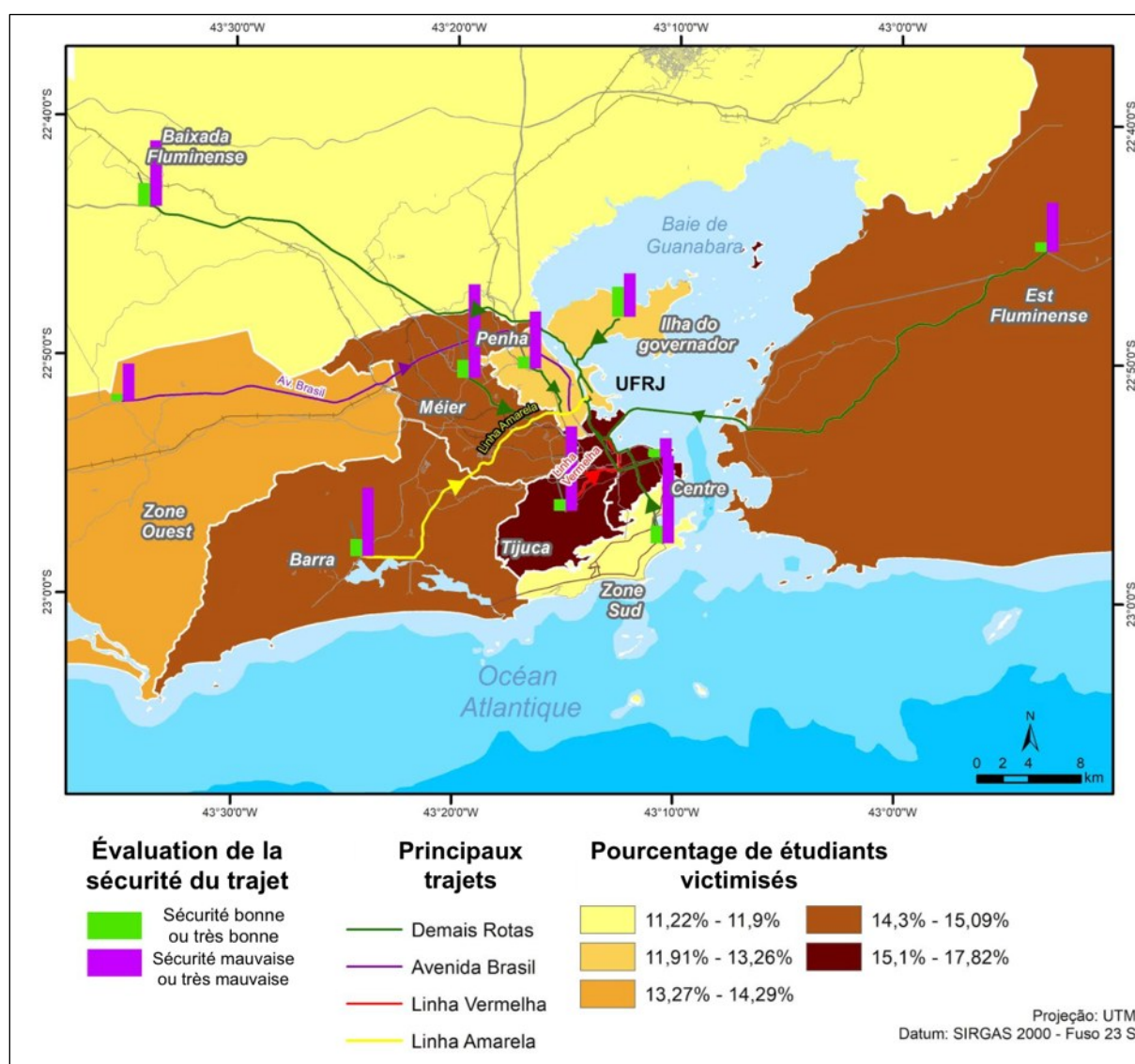
Certaines plaintes ont été déposées contre l'administration universitaire ou les processus de sélection, cas spécifiques qui n'ont pas été pris en compte étant donné qu'ils manquaient de pertinence par rapport à la question posée ou parce qu'ils étaient hors du contexte de mobilité urbaine. Ainsi, si l'on s'en tient aux cas de violence directe subie lors des déplacements, nous avons pu dresser une liste de 765 récits de mésaventures, décrites par 720 étudiants. Cela représente 14% de l'ensemble des étudiants qui ont participé à l'enquête. Les filles (15%) ont signalé un peu plus de cas de violence que les garçons (13%), mais la différence entre les

deux sexes est très faible et nous verrons plus tard qu'elle est liée à la typologie des crimes subis par les femmes dans les transports.

### 7.1.2 - Région de résidence et victimation : Ceux qui vivent dans la région centrale sont les plus touchés

Dans la carte 8, nous présentons les pourcentages des victimes ayant subi des crimes lors de leurs trajets vers le campus et l'évaluation de leur degré de sécurité selon leur zone de

**Carte 8 : Relation entre victimes et sentiment d'insécurité selon le lieu de résidence**



résidence au moment de l'enquête.

Auteur : Muniz, 2021

La carte 8 compare le taux de victimation des étudiants et l'évaluation du degré de sécurité du trajet selon leur lieu de résidence. Comme on peut le constater, il n'existe pas de grandes différences entre les régions. Le taux de victimation est d'environ 14%, à l'exception de certaines zones comme le centre-ville et Tijuca qui présentent des taux plus élevés, et la zone sud et la Baixada où ils sont un peu plus faibles. En revanche, les évaluations négatives sur la sécurité des trajets s'élèvent à environ 79% et la principale dissonance constatée l'a été dans les évaluations des habitants du centre-ville et de la zone sud. Pour les autres régions, il existe une certaine corrélation entre le sentiment d'insécurité et le taux de victimation (annexe 9).

### 7.1.3 – Revenu et victimation : les plus aisées sont un peu plus protégés

Bien que le degré de victimation demeure assez stable, l'analyse de la corrélation entre le niveau de revenu et le pourcentage de victimes présente un résultat inversement proportionnel. Nous avons  $R = -0,760638829255665$ , ce qui montre que plus le revenu familial est élevé, plus le pourcentage de victimes est faible. En fait, on peut observer que les étudiants les plus aisés ont subi un peu moins de violences que leurs camarades. Mais c'est une différence qui s'avère toutefois très faible et qui ne commence à être valable que pour ceux dont le revenu familial est supérieur au minimum à 8 salaires.

**Tableau 21 : Niveau du revenu familial et taux de victimation directe**

Revenu Familial (s.m.)	Victimation direct					
	Oui	%	Non	%	Total	%
≥ 2 s.m.	151	15%	843	85%	994	100%
< 2 à 4 s.m.	178	15%	997	85%	1175	100%
< 4 à 6 s.m.	110	14%	697	86%	807	100%
< 6 à 8 s.m.	89	15%	506	85%	595	100%
< 8 à 10 s.m.	54	12%	400	88%	454	100%
< 10 s.m.	97	13%	658	87%	755	100%
NR	41	9%	395	91%	436	100%
<b>Total</b>	720	14%	4496	86%	5216	100%

Auteur : Muniz, 2021

Par rapport au sentiment d'insécurité, le groupe des étudiants les plus aisés a révélé qu'il se sentait plus en sécurité lors de ses déplacements, ce qui peut découler du fait que son taux de victimation est plus faible (tableau 21). Néanmoins, nous avons pu observer que les étudiants provenant des familles dont le revenu est égal ou inférieur à 2 s. m. présentent un niveau de sécurité égal à celui des familles les plus aisées, en dépit du fait qu'ils côtoient plus souvent la violence. Voilà pourquoi nous ne pouvons pas pleinement expliquer le sentiment de sécurité à

partie des cas de victimation vécus. De plus, nous pouvons également remarquer que parmi les étudiants qui appartiennent à des familles touchant l'équivalent de plus de 8 salaires par mois, le taux d'utilisation de la voiture est trois fois plus élevé qu'au sein des familles dont le niveau de revenu est inférieur. Par conséquent, nous pouvons en déduire que l'utilisation fréquente de la voiture a tendance à faire baisser les taux de victimation et le sentiment d'insécurité, diminution toutefois très faible.

#### **7.1. 4 - Mode de transport et victimation : les usagers des bus conventionnels les plus exposés**

14% des usagers réguliers des transports en commun, ont été des victimes, alors que 12% des étudiants qui utilisent des véhicules privés ont subi des violences pendant leurs trajets, ce qui confirme la tendance à une moindre victimation des utilisateurs de véhicules particuliers. Néanmoins, cette information telle qu'elle apparaît ici peut contenir des failles, car elle ne veut pas dire pour autant que le crime a été commis dans ce mode de transport. Ce pourcentage a en effet été calculé par rapport au mode de transport principal utilisé par l'étudiant au moment de l'enquête et non en fonction du mode de transport dans lequel l'évènement s'est passé. Ainsi, nous pouvons observer que parmi les usagers des transports en commun, 13 personnes ont déclaré avoir été victimes d'un vol de véhicule, tandis que 33 usagers d'un moyen de transport motorisé individuel avaient subi un vol dans les transports en commun. Les cas décrits dans la question 12 du questionnaire en ligne démontrent que parfois c'est l'évènement dont le répondant a parlé qui a été à l'origine d'un changement de moyen de transport.

*Quand je suis sorti du campus de l'UFRJ pour rentrer chez moi (à midi), j'ai pris le bus 616/913 et quand il est passé par la Maré, trois personnes ont annoncé le vol – tous les trois étaient armés. Ils ont pris des objets de valeur de tout le monde dans l'autobus (surtout des étudiants) et au moins quarante sacs à dos. A partir de ce jour, j'ai fait un effort et j'ai promis de ne plus utiliser ce moyen de transport, car il n'offre pas de sécurité (les vols sont constants). Aujourd'hui, je viens au campus en moto.*  
*Réponse 832 de l'enquête en ligne*

*Le 22 janvier, à 18 h, je suis allé chercher ma voiture dans le parking du CCS et elle était ouverte avec une tentative de connexion directe. Toutes les portes avaient été cassées, des équipements détruits. Je suis allé rapporter ce qui s'était passé et les agents de sécurité m'ont dit qu'ils ne pouvaient rien faire. Ainsi, j'ai arrêté de venir au campus en voiture pour éviter les désagréments. Mais je prends le bus qui est tout aussi mauvais car il y a des vols.*  
*Réponse 905 de l'enquête en ligne*

De plus, il convient de prendre en compte que les formations universitaires disponibles à l'UFRJ se déroulent sur un très long laps de temps pour la plupart des élèves, au point que certains étudiants doivent rester sur le campus pendant presque dix ans. Tel est le cas, par

exemple, de Nathalia, étudiante en dernière année de médecine, qui s'est inscrite pour la première à fois à l'université en 2008. Pendant les dix années où elle a fréquenté le campus, de nombreux changements ont eu lieu dans le réseau de transport de Rio et dans sa façon de se déplacer. Leo, un étudiant en génie naval, en était aussi à sa dixième année d'études lorsqu'il a été interviewé. Aucun des deux n'avait le permis de conduire au moment de leur entrée à l'université et ils sont devenus au fil du temps des conducteurs. D'autres étudiants ont changé leur rapport modal au fil du temps. D'autres encore ont déménagé, comme Babi et Renan, ce qui a engendré des changements dans les itinéraires empruntés pour accéder au campus. Étant donné que la question 12 de l'enquête en ligne ne s'en tenait pas à une certaine période de temps (par opposition aux questions sur le mode de transport et le lieu de résidence « à présent »), de tels changements ont certainement influencé les réponses sur les violences subies. C'est pourquoi, dans un premier temps, le mode de transport utilisé semble avoir très peu changé la proportion de victimes.

Cependant, quand nous analysons plus en détail les récits des victimes, nous pouvons parfois identifier le mode de transport où la violence a eu lieu. Dans les réponses au questionnaire en ligne, il a été possible de comptabiliser 72% de cas de violence. Ainsi, nous avons constaté que 11% de ceux relevés, s'étaient produits dans des voitures ou des parkings, tandis que 70% avaient eu lieu dans des bus réguliers ou aux arrêts de bus, 7% dans le BRT ou dans ses gares, moins de 1% s'était déroulé dans le métro, 11% sur des piétons, 1% dans des moyens de transport alternatifs et dans les trains (tableau 22).

**Tableau 22 : Nombre de crimes par mode de transport en termes absolus et par rapport au nombre d'utilisateurs**

Mode de Transport	Nombre total d'utilisateurs	Nombre de victimes	% par rapport au nombre d'utilisateurs
Autoroute (voiture)	967	59	6%
BRT	1394	36	3%
Autobus	4321	383	9%
Métro	555	2	0%
Train	308	2	1%
Alternatif	196	5	3%
Rue (piéton)	-	61	-
total	-	548	

Auteur : Muniz, 2021

Compte tenu du fait que 19% des étudiants sont des usagers de la voiture et 81% des transports publics, la proportion de victimes dans les transports publics est encore plus élevée.



Le nombre excessif de délits subis par les usagers des bus attire l'attention, car bien qu'il s'agisse là du principal mode de transport des étudiants, le nombre de victimes lors de l'utilisation de ce mode de transport s'élève à 70% du nombre total de cas de délits. Autrement dit, alors que parmi les utilisateurs réguliers des bus, 9% déjà été victimes de délits, parmi les utilisateurs des BRT, cette proportion est de 3% et ceux de l'automobile, de 6%. Et n'oublions pas de mentionner les délits commis contre les piétons qui se sont principalement produits au moment où ils cherchaient à accéder aux arrêts de bus puisque les déplacements exclusivement à pied vers le campus sont pratiquement impossibles en raison de son emplacement. Par conséquent, nous pouvons constater sur la base de l'enquête en ligne que les utilisateurs des transports publics sont plus exposés à la criminalité, en particulier les usagers des bus conventionnels.

#### **7.1.4.1 - Le danger lors des correspondances en transports en commun**

Nous avons aussi constaté que parmi les usagers des transports en commun, ceux dont le trajet est direct (donc avec un seul mode de transport) se sentent plus en sécurité que ceux qui doivent utiliser des correspondances. Dans le domaine théorique, plusieurs recherches menées à partir des modèles de prévision des opportunités criminelles, suggèrent que plus un individu passe de temps dans les lieux publics et avec des interactions sociales et plus il est susceptible de devenir victime (Cohen, 1981). La « théorie des styles de vie » ou celle des opportunités montre comment les routines quotidiennes déterminent l'exposition personnelle au crime (Cohen et Felson, 1979). Dans le contexte de la mobilité, nous pouvons interpréter cela en ces termes : plus le déplacement est long et le degré d'exposition à l'espace public important, plus l'on risque de subir des crimes pendant son trajet. Sur le tableau 23 nous avons comparé, chez les usagers des transports en commun, le taux de victimation de ceux qui utilisent des correspondances à celui de ceux qui n'en ont pas.

**Tableau 23 : Taux de victimation entre les usagers de transports en commun, selon qu'ils utilisent une correspondance ou que leur trajet est direct**

Usagers de transports en commun et victimes						
Victime	Trajet direct	%	Trajet avec correspondance	%	Tous les usagers de TC	%
Oui	254	13%	352	16%	606	14%
Non	1741	87%	1902	84%	3643	86%
Total	1995	100%	2254	100%	4249	100%

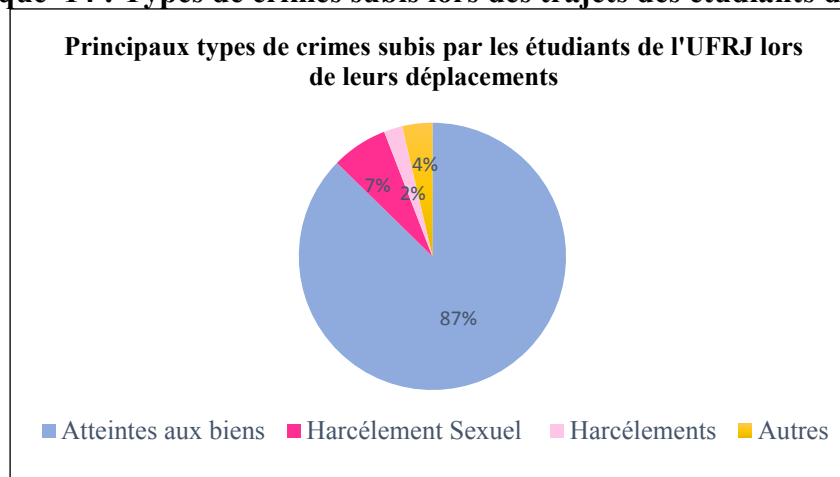
Auteur : Muniz, 2021

Ce sont les étudiants qui utilisent habituellement des trajets en transport commun et prennent des correspondances qui sont le plus souvent victimes, même s'il n'est pas toujours forcément engendré par les déplacements les plus courants. Ce résultat, en plus de confirmer les tendances observées dans les travaux précédents (Cohen et Felson, 1979; Cohen *et al.*, 1981), explique les raisons pour lesquelles les étudiants qui utilisent des correspondances craignent plus de se faire agresser que ceux qui n'en ont pas. Certes, leur plus grande exposition à l'espace public, en plus d'augmenter leur vulnérabilité aux délits, les expose à des éléments de l'environnement physique, architectural et social qui peuvent s'avérer anxiogènes (Noble, 2015b). Lors des entretiens approfondis, il a été possible d'identifier certains de ces éléments, qui ne peuvent pas toujours être qualifiés de délits ou d'agressions, mais qui peuvent potentiellement être source d'inconfort et d'insécurité chez les étudiants. Nous allons ensuite présenter un peu plus dans les détails les modalités de violence les plus fréquentes lors des déplacements.

## 7.2- Typologie de victimation

Par rapport à la nature des crimes subis, l'on observe que les atteintes aux biens sont de loin les crimes les plus fréquemment cités (87%). Ensuite, les harcèlements ont été mentionnés par 9% des victimes et notamment, le harcèlement sexuel (7%). Les autres types de violences, tels que les incivilités, les agressions, les bagarres, la violence policière et les désordres, ont été mentionnés par seulement 4% des victimes. Par rapport au genre il est important d'observer que les hommes ont subi plus d'atteintes aux biens (93% des victimes de sexe masculin) que les femmes (82%), qui ont pour leur part fait l'objet de davantage de harcèlements (14%). Voilà pourquoi globalement les victimes d'agressions sont davantage de sexe féminin que masculin.

### Graphique 14 : Types de crimes subis lors des trajets des étudiants de l'UFRJ



Source : Questionnaire en ligne UFRJ 2016

Le graphique 14 a été construit sur la base des informations recueillies dans le questionnaire en ligne, qui ne faisait aucune référence spécifique aux types de violences, malgré la mention du mot « crime ». Telle que présentée auparavant, l'interprétation de la question était à la discrétion du répondant, qui avait la liberté d'y répondre de manière discursive. Pour cette raison, nous comprenons que certains types de délits qui ne sont pas couramment considérés comme des « crimes », tels que les incivilités, le vandalisme et les fusillades, ont certainement été sous-déclarés. Cette tendance était encore plus évidente lors des entretiens approfondis lorsque des cas de ce type ont été beaucoup évoqués en tant que moyens de justifier les peurs et l'inconfort lors du déplacement.

La même tendance à la sous-déclaration s'est produite avec les cas de harcèlement, car la question n'avait pas été directement formulée à cet effet et le statut juridique de ce type de violence s'avère encore peu clair au sein de la société brésilienne et est même souvent normalisé par les victimes elles-mêmes (FBSP, 2017). Cependant, le taux de dénonciations de ce type de violence était assez représentatif dans le questionnaire en ligne (9% des cas), notamment en ce qui concerne le harcèlement sexuel à l'égard des femmes. Plus avant, nous nous pencherons davantage sur ce type de violence extrêmement genrée.

#### 7.2.1 – Les harcèlements (sexuels)

Bien que dans la classification des types de violences subies nous ayons choisi d'utiliser le terme « harcèlement » de manière généralisée, c'est le harcèlement sexuel qui a été le plus mentionné (75%) par les étudiants. Même quand on prend en compte les autres types de harcèlements, comme les menaces, les agressions verbales et la mendicité agressive, les

femmes sont plus nombreuses à déclarer en avoir été victimes que les hommes. Alors que 61 femmes ont été victimes de harcèlements, 8 hommes ont quant à eux déclaré avoir subi le même type de violence. D'ailleurs, selon l'enquête en ligne le harcèlement représente 14% des cas de victimation des femmes, tandis que pour les hommes il concerne seulement 1% de ces derniers. Les cas de harcèlement rapportés par les hommes dans le cadre de l'enquête en ligne n'ont pas été associés à des informations suffisamment détaillées pour qu'il soit possible de connaître les types de harcèlements vécus. De même, pendant les entretiens approfondis très peu d'hommes ont signalé avoir subi des harcèlements. En revanche, près de la moitié des femmes ayant participé aux entretiens approfondis ont mentionné le harcèlement sexuel. Nombre d'entre elles ont souligné le regard insistant des hommes et le caractère routinier de ce type de harcèlement.

*Question : Avez-vous subi des harcèlements pendant vos déplacements à pied ou en bus ?*

*Louise : Ça il y en a toujours.*

*Il y a toujours quelqu'un qui vous regarde différemment ou vous touche différemment. Ça me met tout de suite en alerte.*

*Question : Est-ce déjà arrivé ?*

*Louise : Oui, mais rien de bien grave.*

*Au moins je ne m'en suis jamais rendu compte.*

Entretien approfondi avec Louise

La même caractéristique peut être observée dans le questionnaire en ligne, où de nombreuses filles ont présenté ce type de violence comme quelque chose de quotidien et d'inhérent à la condition d'être "femme dans l'espace public" (Condon *et al.*, 2005).

Mon cours est le soir, je suis une femme et j'ai été harcelée plus d'une fois sur le chemin du retour.

Réponse 314 de l'enquête en ligne

Les cas les plus graves de harcèlement sexuel ont été mentionnés spontanément au cours des entretiens approfondis, comme ceux subis par Mariana et Julia. Ces deux étudiantes en cours du soir ont été poursuivies dans leurs propres quartiers dès leur descente du bus par des inconnus alors qu'elles rentraient chez elles vers 22 heures, fort heureusement, elles ont réussi à s'échapper en courant. En outre, Julia a également été harcelée sexuellement à l'intérieur du bus 616/913, alors qu'elle se rendait à l'université vers 18 heures. Selon l'étudiante, le bus était extrêmement bondé et un homme en a profité pour lui faire des attouchements inappropriés et ne s'est arrêté qu'après qu'elle a réagi. La même chose s'est produite pour Babi lorsqu'elle a pris le train de la zone ouest vers le centre-ville pour se rendre à l'université.

Cependant, elle a souligné que cet événement était un cas isolé, car généralement elle subit plus de harcèlements dans la rue que dans les transports.

*Question : Vous n'avez jamais eu de problèmes lors de vos déplacements à Rio de Janeiro ? Des vols, du harcèlement, quoi que ce soit ?*

*Babi : Non.*

*Le harcèlement arrive un peu plus, mais rien de trop bizarre comme ça. Dans le train, j'ai subi un harcèlement un peu sinistre, avec un gars qui me frottait et j'étais un peu énervée et tout ça. Mais ce n'était que dans le train et qu'une seule fois.*

*Au moment où le train était très bondé.*

*Mais à part ça, non.*

*Il y a toujours quelqu'un qui passe et me dit quelque chose. Mais c'est plutôt dans la rue, pas beaucoup dans le bus.*

Entretien approfondi avec Babi

Bien qu'il n'ait pas été possible d'identifier avec précision l'emplacement où ont eu lieu la moitié des cas de harcèlements signalés dans le questionnaire en ligne, nous pouvons observer que la majorité de ces actes se sont passés dans les espaces publics et semi-publics, notamment dans les autobus (19 cas), le BRT (8 cas), les rues et aux arrêts de bus (6 cas). Les victimes étaient surtout des femmes utilisant les transports en commun (48). Autrement dit, les cas de harcèlement sexuel révélés se sont principalement produits dans les espaces publics. Il en est de même pour les cas de harcèlement en général, car ils ont eu plutôt lieu dans des espaces publics.

À titre de comparaison, si l'on s'intéresse aux cas s'étant déroulés dans les transports en commun ou dans l'espace public à l'échelle de la métropole de Rio de Janeiro, la surfréquentation de ces lieux explique en partie les différents types de harcèlement. Les autres cas de harcèlements qui ont pu être localisés (7) se sont produits dans des quartiers différents. Les résultats des enquêtes confirment ce qui a déjà été observé dans les recherches portant sur le harcèlement sexuel au Brésil, à savoir que ce type de délit n'est pas directement associé à certains quartiers de la ville, mais plutôt à l'espace des transports et aux caractéristiques physiques qui offrent à l'harceleur des conditions favorables à cette pratique. Les autobus, trains et métros surchargés aux heures de pointe sont des exemples connus du contexte de mobilité qui oblige la promiscuité entre les usagers et finit par faciliter les pratiques de harcèlement sexuel (Dunckel-Graglia, 2016; Tillous, 2017). Voilà pourquoi ce sont les bus les plus surchargés qui ont été les plus cités par les victimes de harcèlement (le BRT, 485 et le bus de l'UFRJ). En ce qui concerne le campus, la moitié des cas de harcèlement étaient de nature sexuelle, tandis que les 6 autres étaient principalement des harcèlements perpétrés par des toxicomanes, des bandes de jeunes et des mendiants.

J'ai subi une agression de gamins dans le bus interne de l'UFRJ et je me suis fait approcher par des sans-abris à l'arrêt de bus et à l'intérieur du bâtiment CCS.  
Réponse 1214 de l'enquête en ligne

J'ai subi une menace d'agression devant l'hôpital universitaire, parce que je n'avais pas donné d'argent à un garçon.  
Réponse 2467 de l'enquête en ligne

Ainsi, si l'on examine les cas de harcèlements identifiés dans le sondage en ligne, il apparaît clairement que la plupart d'entre eux sont des harcèlements sexuels concernant principalement les femmes et que la plupart des cas mentionnés ont eu lieu à l'intérieur des transports publics. Cependant, il est important de souligner une fois de plus les difficultés à quantifier et à localiser spatialement les cas de harcèlements parce qu'ils ont une caractéristique routinière, répétitive et diffuse. Cela est encore plus difficile lorsque l'enquête n'a pas été construite pour traiter ce type de violence qui présente des caractéristiques si particulières. C'est pourquoi il s'avère plutôt intéressant d'observer la manière dont les étudiantes se sont positionnées face à une question large comme l'est celle de la "violence" dans les espaces de transport et comment elles perçoivent et signalent le harcèlement subi.

Dans le cadre de l'enquête menée en ligne, 2% des étudiantes de sexe féminin ont signalé avoir subi des harcèlements lors de leurs déplacements vers le campus ; alors que parmi les enquêtes approfondies, près de la moitié des femmes ont reconnu avoir subi un harcèlement sexuel, mais sans faire de lien direct entre ce dernier et une typologie de crime ou des expériences de victimation. Ce type d'événement a souvent été mentionné comme une espèce d'inconfort et de gêne subie en raison du fait même d'être une femme, plutôt que comme un cas de victimation associé à des délits. Cet aspect démontre l'importance de la méthodologie de recherche utilisée pour traiter ce type de violence, qui a fortement tendance à être sous-déclarée (Koskela, 1999; Guy, 2013 ; Pain, 1991; Condon *et al.*, 2005).

Cependant, une autre question posée, tout à la fois dans le questionnaire en ligne et dans l'entretien approfondi, peut nous aider à mieux appréhender la survenue du harcèlement sexuel lors des déplacements. C'est la question de l'attention prêtée à la façon de s'habiller. Dans le questionnaire en ligne, parmi les mesures de protection proposées, il y avait l'option « *j'évite les vêtements courts ou décolletés* » qui pouvait être sélectionnée parmi neuf autres réponses multiples. Sur l'ensemble des femmes, 22% ont sélectionné cette option. Il n'y a pas eu beaucoup de différences entre les utilisateurs de voitures (21%) et ceux des transports en commun (22%). Les résultats obtenus sont similaires à ceux des enquêtes précédentes menées

dans les villes brésiliennes qui ont révélé qu'en moyenne 30% des femmes adaptaient leurs vêtements pour éviter les agressions et le harcèlement (CNI, 2017). En revanche, ces chiffres sont inférieurs à ceux trouvés dans certaines enquêtes internationales.

En France, en 2015, près de la moitié des femmes déclaraient adapter leur tenue vestimentaire lorsqu'elles empruntaient les transports en commun (Fnaut, 2016 apud Ablain, 2016). Une enquête internationale menée dans 42 villes à travers le monde a révélé qu'en Argentine 61% des femmes changent de vêtements pour éviter le harcèlement, qu'au Mexique ce chiffre est de 71% et qu'en Afrique du Sud elles sont 80% à avoir changé de vêtements en raison du harcèlement dont elles pourraient être victimes dans la rue (Hollaback et Cornell, 2015). Outre les différences dans la méthodologie des enquêtes, les potentielles raisons pouvant expliquer que les étudiantes de l'UFRJ adoptent moins ce comportement, peuvent être liées au climat de la ville de Rio de Janeiro et au type de déplacement évalué dans l'étude. Beatriz, qui étudie le soir et utilise les transports en commun, n'hésite pas à porter des shorts et des vêtements plus courts lors des journées les plus ensoleillées. Elle a en effet entendu dire que certaines filles évitaient de porter ce type de vêtements par peur du harcèlement, mais considère qu'à cause de la chaleur intense, ce n'est pas une option qu'elle pourrait choisir. Dans le même sens, l'étudiante française Amandine a déclaré qu'elle estimait que l'utilisation de vêtements plus courts au Brésil est moins visible qu'en France à cause du climat, mais que les regards insistants sont pires que dans son pays d'origine.

*Question : Changez-vous votre façon de vous habiller à cause du harcèlement de rue ?*

*Amandine : Non, le regard des hommes, en général, cela ne me dérange pas beaucoup.*

*Quand je porte des vêtements plus près du corps, il se peut que ça soit plus gênant. Il semble plus légitime de porter des vêtements courts ici qu'en France, à cause de la température. Ainsi, la jupe courte et le short sont moins visibles ici qu'en France peut-être. Mais ici il y a plus un regard insistant des hommes et plus de pression.*

Entretien approfondi avec Amandine

En revanche, nous avons constaté, d'après les réponses des filles qui avaient déjà subi des harcèlements lors de leurs déplacements, que près de la moitié d'entre elles (44%) évitent de porter des vêtements courts et décolletés, tandis que parmi celles qui n'ont pas déclaré avoir subi de harcèlements, seulement 21% ont mentionné faire attention aux vêtements. Cette tendance est également apparue dans les entretiens approfondis. Les étudiantes qui avaient été suivies ou qui avaient subi des attouchements dans les transports, étaient les plus concernées par cette question. Julia, par exemple, dit qu'elle ne porte des shorts pour se rendre à l'université que lorsqu'elle vient en voiture avec son copain. Même les jours les plus chauds,

elle évite de porter des shorts dans les transports en commun car « *la nuit, la rue est très déserte sur le chemin du retour* ». Un autre groupe qui a manifesté un peu plus d'inquiétude était celui des filles du cours de sport, comme Mariana. Selon cette étudiante, peu importe le moment de la journée, elle ne prend jamais les transports en commun en tenue de sport. Quand elle vient en voiture, elle ne se soucie pas de ses tenues. Mais, normalement, elle a toujours une tenue

« plus couverte » dans son sac à dos. Toujours selon Mariana, les filles qui empruntent le même trajet de bus qu'elle, prennent le même type de précaution. Dans le questionnaire en ligne, une étudiante du cours d'éducation physique a fait part de son inconfort face au harcèlement, en l'associant au port de vêtements de sport.

Je suis étudiante en sport. Les vêtements appropriés pour mon cours finissent par trop exposer le corps, j'ai été harcelée plusieurs fois, menacée et volée deux fois.

Réponse 3588 de l'enquête en ligne

Une enquête menée par un réseau de salles de sport du Brésil a révélé que 80% de ses abonnées préfèrent venir à pied dans les salles et que 54% d'entre elles ont déjà été victimes de harcèlement lors de leurs déplacements. En raison du risque de harcèlement, 50% des femmes modifient leur trajet et 61% évitent de porter les vêtements qu'elles aimeraient revêtir par peur du harcèlement de rue (SmartFit, 2020). En outre, une enquête réalisée en 2016 a établi qu'un Brésilien sur trois pense que « *la femme qui porte des vêtements provocateurs ne peut pas se plaindre au cas où elle subit un viol* », tout comme 37% d'entre eux estiment que « *les femmes qui se respectent ne sont pas violées* » (Mena, 2016). Ces données reflètent bien le contexte de la société brésilienne actuelle, qui enregistre un nombre élevé de violences contre les femmes, principalement dans le contexte privé et domestique. D'un autre côté, il est également important d'insister sur les récentes conquêtes des mouvements féministes, qui cherchent de plus en plus à alerter la société sur ce type de violence (FBSP, 2017).

Dans notre enquête, deux filles ont utilisé les espaces de réponse pour s'exprimer par rapport au fait que les tenues ne justifient pas le harcèlement et que ce type de comportement de « protection » ne faisait que renforcer le machisme. Un autre fait important que nous avons pu remarquer est que, lors des entretiens approfondis, plusieurs étudiants (indépendamment du sexe) ont répondu qu'ils évitaient de porter des vêtements qui ont l'air « *cher* » car ils ont tendance à attirer l'attention. Dans ce cas, les garçons et les filles déclarent s'habiller le plus simplement possible afin de ne pas se démarquer comme quelqu'un de « riche ». En d'autres termes, la façon de s'habiller change aussi à cause de la peur des atteintes contre les biens.

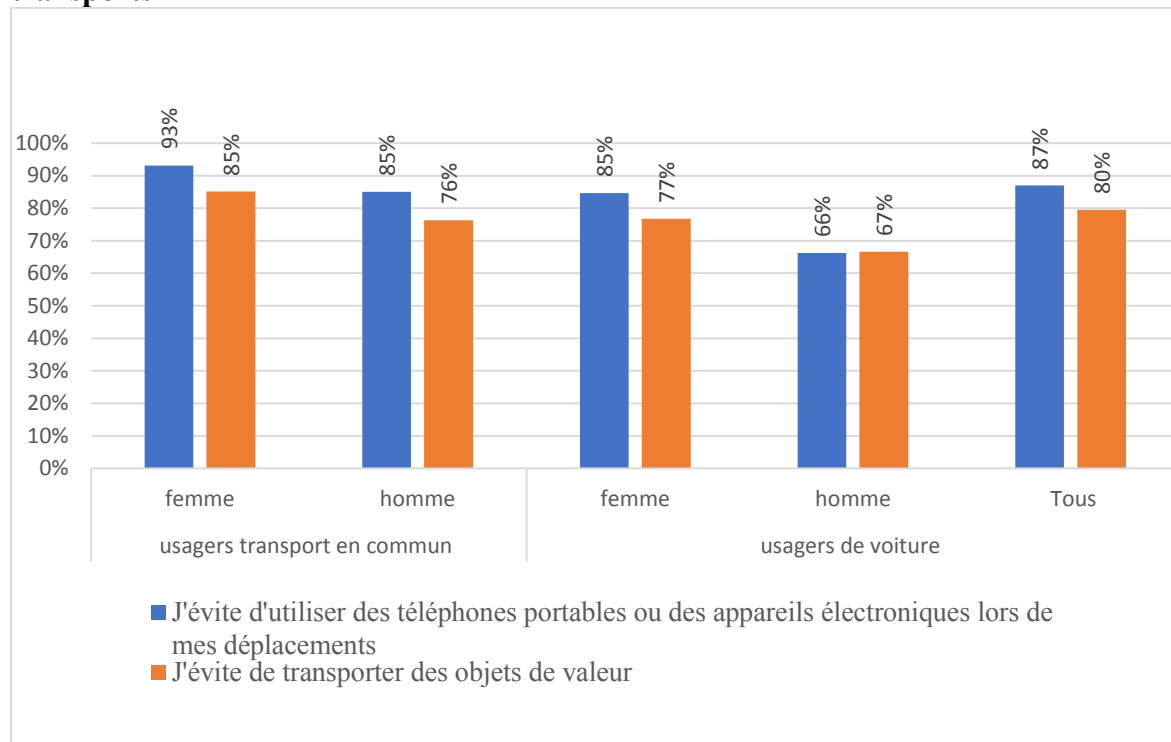


Nous allons à présent nous pencher plus attentivement sur ce type de crime très fréquent chez les étudiants.

### **7.2.2 - Les atteintes aux biens presque'un équivalent de la « violence urbaine »**

Au cours des entretiens approfondis, nous avons pu observer que, de manière générale, la compréhension du crime et de la violence pendant les déplacements était étroitement liée à des cas d'atteintes aux biens. Nous avons en effet pu remarquer que l'incidence élevée de ce type de criminalité dans les villes brésiliennes fait que les « vols » sont presque "synonymes" de violence urbaine pour une tranche de la population. Les soucis des étudiants reflètent également cette idée, car on se rend compte que de nombreuses mesures de sécurité sont associées à la protection des biens. Dans plusieurs entretiens approfondis, par exemple, les étudiants ont mentionné des changements de mode de transport lorsqu'ils doivent venir à l'université avec des objets chers, comme des ordinateurs portables. Leo déclare que lorsqu'il a besoin d'apporter son ordinateur à l'université, il préfère venir en voiture et que lorsqu'il emprunte les transports en commun, il essaie de ne rien apporter de cher. La plupart des autres étudiants ont fait des déclarations similaires et ce n'est pas un hasard si, parmi les dix mesures de protection mentionnées dans l'enquête en ligne, les deux pratiques les plus courantes consistaient à éviter d'apporter des objets de valeur et d'utiliser le téléphone portable ou des objets électroniques pendant le trajet (graphique15).

**Graphique 15 : Mesures de protection des biens par rapport le genre et les modes transports**



Auteur : Muniz 2021

Le graphique 15 montre que neuf étudiants sur dix sont préoccupés par leurs appareils électroniques lors de leurs déplacements. Les étudiantes qui se rendent sur le campus en empruntant les transports en commun sont celles qui déclarent le plus éviter d'exposer ces objets lors de leurs déplacements et les étudiants qui s'y rendent en voiture sont ceux qui adoptent le moins cette mesure de protection. Ces chiffres reflètent sans aucun doute le type de crime le plus récurrent chez les étudiants et dans les espaces publics de Rio de Janeiro, à savoir les vols. Que ce soit à pied, aux arrêts d'autobus, dans les transports en commun, ou dans leur propre véhicule, les étudiants font très fréquemment l'objet de vols. Dans la majorité des cas signalés, les vols ne consistent pas seulement en une perte de biens, mais sont souvent associés à des menaces directes de mort et à l'intégrité physique des victimes. Dans certains cas, il peut même y avoir privation de liberté (séquestrations). Il est ainsi important de noter qu'il existe différents types d'attaques aux biens dont chacun sera mis en pratique selon le contexte du déplacement et les caractéristiques de la victime. Afin de mieux comprendre les spécificités des crimes subis par les étudiants de l'UFRJ, nous allons présenter un peu plus en détails les caractéristiques des principales atteintes aux biens.

### 7.2.3 - La forte incidence des vols avec violence

La circulation des armes à feu au Brésil est très élevée, en particulier dans les grands centres urbains comme Rio de Janeiro (Zaluar, 2010). Selon les estimations faites en 2005, le pays disposait d'un vaste arsenal (15,2 millions) d'armes à feu entre les mains de la population civile. Le nombre élevé de décès par arme à feu confirme également cette tendance puisqu'entre 1980 et 2014, il a été multiplié par sept dans le pays (Waiselfsz, 2015). Ainsi, la facilité d'accès aux armes à feu peut expliquer le grand nombre de vols avec violence qui se produisent au Brésil.

Dans le cas de Rio de Janeiro, les données de l'Institut de Sécurité Publique montrent que, depuis 1991, les « vols de rue » avec violence ont toujours été plus fréquents que les vols simples, différence qui s'est d'ailleurs accentuée ces dernières années. En 2016 et 2017, le nombre de vols avec violence était près de quatre fois supérieur à celui des simples vols enregistrés (ISP/RJ, 2019). Chez les étudiants de l'UFRJ, la tendance est la même, les vols avec violence représentant 83% des cas de crimes rapportés dans le questionnaire en ligne. Lorsque les armes à feu n'étaient pas mentionnées dans les réponses, la plupart des victimes évoquaient un autre type d'arme, ou une menace violente à leur rencontre.

*Le 13/01/2016, trois types sont entrés armés avec un pistolet et une grenade dans le bus 760D Galeão / Charitas dans l'Av. Brasil vers la favela de la Maré. Ils ont annoncé le vol et ils ont emporté les affaires de tous les passagers.*

*Réponse 1896 de l'enquête en ligne*

*Trois gamins sont apparus et ils ont pris tout ce qu'ils pouvaient en quelques secondes : sac à dos, portefeuilles et téléphones portables. Ce qui est pire : mon collègue a été obligé d'enlever ses baskets aussi. Ils portaient des armes à feu et des couteaux, des couteaux de poche.*

*Réponse 3800 de l'enquête en ligne*

En ce qui concerne les étudiants de l'UFRJ, il est important de prendre en compte le fait qu'un grand nombre d'entre eux ont été victimes de vols à main armée. Sur le nombre total d'étudiants, 9% ont déjà subi un vol avec violence et si l'on prend également en compte les tentatives ratées, ce chiffre est de presque 11% de l'ensemble des étudiants. Des cas de violences extrêmement graves ont été signalés par les médias dont la plupart ont été causées par des tentatives de vol. Dans le questionnaire en ligne, certains cas de vols associés à un degré élevé de violence ont été signalés, comme celui d'un étudiant qui, tout en ayant cherché à échapper à un enlèvement éclair, s'est cassé le bras en trois endroits. Cependant, les cas d'atteintes aux biens qui ont eu des conséquences physiques sérieuses pour la personne en ayant été victime sont peu nombreux par rapport à la quantité totale de vols violents subis par

les étudiants, ce qui ne signifie pas pour autant que ces événements traumatiques n'ont pas laissé de traces psychologiques ni altéré la qualité de vie des victimes.

Par rapport au sentiment d'insécurité il est très important de prendre en compte que l'exposition à des voleurs qui s'emploient à créer l'illusion d'une mort imminente (ou d'un préjudice) par le biais d'une action agressive visant à obtenir le consentement de la victime tend à avoir des conséquences traumatiques plus graves qu'une exposition indirecte ou non associée à une menace directe (Wright & Decker, 1997 apud Paes-Machado et Levenstein, 2002). Il est aussi important de prendre en compte l'inquiétude généralisée qu'inspire ce type de violence étant donné que le meurtre causé par un vol ne se concentre pas sur un groupe spécifique de la population, contrairement à d'autres types de morts violentes. Concernant le secteur des transports, des études menées sur l'état de santé des travailleurs d'autobus au Brésil ont montré que les vols qualifiés constituent l'une des principales sources de stress, d'anxiété et de troubles associés à la peur chez le personnel des entreprises de transport (Alves et Paula, 2009). Selon plusieurs recherches menées à Rio de Janeiro, la violence urbaine est l'événement traumatique auquel sont le plus fréquemment confrontés les habitants (Luz *et al.*, 2016; Ribeiro *et al.*, 2013). Nous pouvons alors comprendre pourquoi les cas de vol, ou même les tentatives de vol avec violence, ont souvent été décrits avec une richesse de détails et en étant associés, dans leurs récits, aux fortes émotions qu'ils avaient engendrées, ce même dans l'enquête en ligne.

*Dans le bus BRT, lors que je rentrais à la maison. L'année dernière, à la station Maré, un garçon est entré et s'est assis à côté de moi. Il m'a demandé que je lui donne mon téléphone portable et a menacé de me fourrer un couteau sous la gorge si je réagissais. Je lui ai remis mon téléphone et il est descendu à la station suivante.*  
*Réponse 1263 de l'enquête en ligne*

Un autre détail important est que le taux de notifications a tendance à augmenter avec l'intensité de la violence (Zhang *et al.*, 2008; Naulin, 2017). C'est pourquoi bien que répondre à un questionnaire en ligne et aller porter plainte au commissariat de police constituent deux actions bien différentes, nous avons remarqué que dans ces deux contextes, les victimes ont toutefois tendance à produire des sous-déclarations similaires à celles identifiées dans la littérature scientifique. La plupart des cas signalés dans le questionnaire en ligne font référence à des vols avec violence (70%) ou à des tentatives de vol avec violence (13%), seuls 11% des vols ou tentatives de vols signalés peuvent être classés comme des vols non violents.

#### 7.2.4 - Les modalités de vol simple : Vols à l'arraché, vols collectifs (arrastões) et vols de voiture

Bien que les bus vers le campus soient souvent bondés, il ressort de notre enquête que le nombre de vols et de pickpockets repérés dans ce contexte par nos répondants était très faible. Peu d'étudiants ont déclaré craindre ce type d'événement car la plupart d'entre eux ont reconnu « faire très attention » à leurs affaires personnelles lorsqu'ils se déplacent. Cela signifie qu'en plus d'éviter de transporter des objets de valeur ou d'exposer leurs appareils électroniques aux yeux des autres gens, ils essaient tous de garder un œil sur leurs affaires personnelles, de les avoir bien en vue, comme l'a expliqué cet étudiant dans le sondage en ligne « *Dans le métro ou le bus, je tiens mon sac à dos toujours près du corps, devant moi et visible, jamais dans le dos* ». Ce type de précaution a été mentionné dans presque tous les entretiens et est considéré comme fondamental par les étudiants qui prennent les transports en commun. Cela est encore plus évident lorsque beaucoup d'entre eux prétendent se sentir plus en sécurité dans des bus extrêmement bondés que dans des bus vides. D'après Andressa, les vols dans des bus bondés, ne concernent que des personnes distraites qui ne se sentent donc pas concernées par ce type de délit. Il en va de même pour Thomaz, qui déclare ne pas craindre les vols dans des bus bondés car il s'agit là d'un délit très ponctuel, associé à aucune menace directe et qui n'affectera qu'une seule personne et pas tous les passagers. Anderson se sent également plus en sécurité dans le BRT bondé, bien qu'il ait entendu parler de cas de pickpocket. Cependant, il n'a jamais lui-même rien subi directement et pense donc que le risque de se faire dérober quelque chose dans les transports est faible.

En revanche, si les vols dans les moyens de transport bondés peuvent être évités si les utilisateurs se montrent vigilants, il demeure toutefois un peu plus difficile d'échapper aux vols à l'arraché qui se produisent en effet d'ordinaire de manière beaucoup plus explicite et dans des endroits qui facilitent la fuite du voleur. Tel est le cas du vol à l'arraché de téléphones portables à travers une fenêtre de bus ou dans les rues, alors que les piétons sont en train de circuler. Dans les rues, il peut également avoir lieu des vols à l'arraché de colliers, montres ou d'autres objet de valeur.

*Question : Comment vous sentez-vous lors de votre retour en BRT ? Est-ce trop fatigant ? Pensez-vous que c'est dangereux ?*

*Mariana : J'ai peur, surtout le soir. La question de l'insécurité. Même des vols près de la fenêtre du bus. Comme il est "parador", il s'arrête à tous les arrêts. Donc je ne m'assois jamais à la fenêtre, je ne m'assois qu'au milieu. Au milieu du bus et dans le couloir.*

*Question : Pourquoi ?*

*Mariana : La semaine dernière, ils m'ont presque volé mon téléphone portable parce que je me suis assise près de la fenêtre. La fenêtre était ouverte, je jouais avec mon téléphone portable, puis le garçon a essayé de me le prendre des mains. Mais j'ai réussi à tenir le téléphone. A part cela, il y a d'autres choses. Ils ont*

*déjà jeté une pierre à la fenêtre et la vitre s'est brisée. Donc à la fenêtre, je ne me sens pas en sécurité quand je rentre le soir.*

*Le matin et l'après-midi, je m'assois à la fenêtre.*

Entretien approfondi avec Mariana

Le récit de Mariana décrit une modalité de vol à l'arraché très courante dans la ville de Rio de Janeiro. Lorsque des bus, (la plupart d'entre eux) sans climatisation, circulent avec les fenêtres ouvertes, les passagers qui utilisent leurs portables près des fenêtres peuvent se faire dérober leur appareil à l'arraché par quelqu'un situé en dehors, en général aux arrêts de bus. Ce type de vol a été mentionné à plusieurs reprises lors des entretiens, en particulier par les étudiants qui doivent passer par le centre-ville.

Une autre modalité de vols simples qui a été identifiée est celle des « *arrastões* » que les victimes n'associent normalement pas à des menaces directes, mais qui suscitent une frayeur similaire à celle du vol à l'arraché. Nous avons recueilli des récits d'étudiants ayant été victimes d'« *arrastão* » aux arrêts de bus du campus et lors d'embouteillages alors que les voitures sont arrêtées dans les bouchons, mais ce type de vol ne représente que 2% des cas rapportés dans le questionnaire en ligne.

*Question : Quelle a été votre pire expérience en venant au Campus ?*

*Marco : J'ai subi un vol ici sur le campus en 2013. Je me suis fait voler à l'arrêt de bus du centre de sport en février 2013. J'étais avec d'autres étudiants du cours de sport et danse, puis quatre hommes armés sont sortis d'une voiture et ils ont volé tous ceux qui étaient à l'arrêt de bus. Ils ont volé presque tout le monde et très peu de gens ont réussi à s'échapper. Ils ont tout pris, tout, même mon sac à dos ! Bien que ce fût une petite voiture, je pense qu'ils ont mis plus de 30 sacs à dos dans la voiture. Tout ce qu'ils pouvaient nous prendre, ils l'ont pris. À la fin, alors qu'ils partaient, ils sont revenus et ont pris ma montre. J'ai juste gardé le ticket de transport dans ma poche. Ils ont même pris mon acte de naissance qui était dans mon sac.*

*Question : Et quelle heure était-il ?*

*Marco : Il était environ 22h30... J'attendais le bus de l'UFR qui va au campus de la Praia Vermelha.*

Entretien approfondi avec Marco

D'autres récits de ce même type de vol ont pu être recueillis, perpétrés contre des conducteurs coincés dans les embouteillages sur les routes de sortie de l'île, comme le Pont du Savoir et la Ligne Rouge. Cependant, à ces occasions, les conséquences de ces actes peuvent être plus graves puisque qu'ils sont susceptibles d'engendrer la panique chez les conducteurs, qui pour échapper au vol tentent de s'enfuir, souvent dans le sens inverse, ce qui suscite le chaos dans le trafic routier.

*Des bandits sur le Pont du Savoir ont obligé les conducteurs à retourner à contre-courant et à changer l'itinéraire de sortie du Campus.*

*Réponse 774 de l'enquête en ligne*

Un autre type de vol dont les victimes ne considèrent pas qu'il menace directement leur vie sont les vols de voitures qui se produisent généralement lorsqu'elles sont garées. Dans ce cas, la victime ne se rend compte du vol qu'après l'évènement. La vie des victimes n'est ainsi pas menacée, ce sont uniquement les biens matériels qui le sont. Ce type de crime était le plus répandu parmi les conducteurs ayant répondu au questionnaire en ligne, et représentait près de 40% des cas de vols. Les vols à main armée et les menaces de mort représentent 37% des cas de vol contre les automobilistes, tandis que chez les usagers habituels des transports en commun, ils représentent plus de 80% des cas, ce qui indique qu'en plus d'être davantage exposés aux vols, les usagers des transports publics sont aussi plus exposés aux vols violents. Il est ainsi important de se rappeler que les automobilistes sont principalement des hommes, tandis que les femmes utilisent pour leur part davantage les transports en commun, ce qui influe par conséquent sur le type de victimation auquel chacun est le plus exposé.

### **7.2.5 – Les « enlèvement éclair »**

Bien que les conducteurs soient moins ciblés par les vols violents, il existe toutefois un type de crime particulièrement violent qui cible beaucoup plus les automobilistes que les autres usagers. Il s'agit des « *enlèvement éclair* » qui se produisent plutôt dans les endroits éloignés et déserts qui facilitent l'approche des victimes. Les victimes sont surprises alors qu'elles montaient ou descendaient de leurs voitures, ou roulaient sur les routes à faible allure, à des endroits où il est plus facile d'intercepter les véhicules. D'ordinaire, les enlèvements ont lieu dans la voiture de la victime et peuvent durer plusieurs heures, jusqu'à ce que les voleurs parviennent à faire les achats et les retraits d'argent qu'ils souhaitent. Le caractère violent et menaçant de ce crime, qui, outre le vol, inclut la privation de liberté de la victime, choque profondément la communauté universitaire et fait le buzz dans les médias. Dans la plupart des entretiens approfondis, les étudiants ont mentionné que ce type de crime était selon eux l'un des plus effrayants.

Nathalia déclare qu'elle a davantage peur de conduire une voiture que de prendre un bus à cause des risques d'enlèvement éclair associés à ce mode de transport. Bien qu'elle n'ait jamais été victime de ce type de violence, l'étudiante craint de l'être à l'avenir, car nombre de ses camarades en ont déjà été victimes. D'autres étudiants ont également déclaré qu'à leurs yeux, les enlèvements éclair constituaient le crime le plus effrayant ou ont exprimé la même préoccupation. Quant à Nathalia, le fait qu'elle soit une femme semble aggraver son sentiment d'insécurité puisqu'elle se sentirait davantage susceptible de subir un viol en étant

enfermée dans une voiture avec des voleurs, en plus de se sentir une cible plus « facile » par les criminels. Cependant, il est important de noter que les données du sondage en ligne montrent que la majorité des victimes de « *enlèvement éclair* », sont des hommes, notamment parce qu'ils sont les principaux utilisateurs de voitures. De plus, même si cette différence ne s'avère pas très significative, la proportion d'hommes utilisant des voitures et victimes d'enlèvements (2%) est plus élevée que celle des femmes (moins de 1%).

### 7.3 – Le type versus l'endroit du délit

Parmi toutes les atteintes aux biens rapportées dans le questionnaire en ligne, plus de 45% concernaient des agressions violentes à l'intérieur des bus (ce qui représente 33% de l'ensemble des crimes). Si l'on ajoute à ceux-ci, les vols avec violence survenus aux arrêts d'autobus, l'on constate que ce type de crime correspond à plus de la moitié (61%) de tous les vols mentionnés dans l'enquête et à 45% de l'ensemble des crimes (tableau 24).

**Tableau 24 : Endroit du parcours où les différents types d'atteintes aux biens ont été subis.**

Type \ Endroit	Vol qualifié	Vol Simple	Vol de Véhicule et d'accessoires	Arrastão	Enlèvement éclair	Tous
<b>Autoroute (voiture)</b>	2%	0%	21%	43%	30%	4%
<b>BRT</b>	5%	9%	0%	0%	0%	5%
<b>Parking</b>	1%	3%	58%	0%	40%	5%
<b>Autobus</b>	50%	40%	0%	0%	10%	45%
<b>Arrêt de Bus</b>	18%	11%	0%	28%	0%	16%
<b>Alternatif</b>	1%	0%	0%	0%	10%	1%
<b>Rue (piéton)</b>	9%	3%	0%	0%	10%	8%
<b>Métro</b>	0%	1%	0%	0%	0%	0%
<b>Train</b>	0%	3%	0%	0%	0%	0%
<b>Non informé</b>	14%	30%	21%	29%	0%	16%
<b>Total</b>	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Auteur Muniz, 2021

Le tableau 24 vise à systématiser les informations données par les victimes qui ont répondu à l'enquête en ligne. Dans ce tableau, nous cherchons à identifier l'endroit du parcours où le vol a eu lieu. Ainsi, bien que le bus soit le mode de transport le plus utilisé par les étudiants - ce qui explique en partie la forte fréquence des délits dans ce type de transport - le nombre de délits (principalement de vols) subis dans les bus est beaucoup plus élevé que dans les autres endroits très fréquentés comme les rues et aux arrêts de bus. Il s'avère aussi qu'il s'agit du crime le plus souvent mentionné dans les entretiens en approfondi, parallèlement aux vols perpétrés sur des piétons. 4% de l'ensemble des répondants au questionnaire en ligne ont

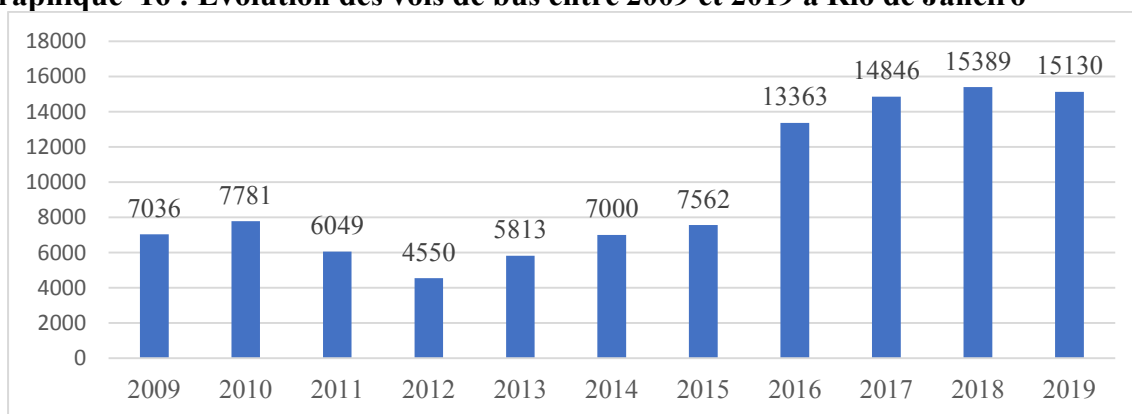


déclaré avoir été victimes d'un vol qualifié dans un autobus. C'est pourquoi nous pouvons affirmer que le moment du trajet vers le campus passé dans l'autobus semble être beaucoup plus risqué que durant d'autres phases. Nous allons à présent aborder plus en détail ce type de violence, si courant parmi les étudiants.

### 7.3.1 - Les vols dans l'autobus : Un problème ancien dans toutes les villes brésiliennes

Le problème des vols perpétrés dans les bus de Rio de Janeiro est ancien et reflète la recrudescence de la violence urbaine depuis les années 1960. À la fin des années 1990, Caldeira (2001) avait déjà souligné que, dans l'État de Rio de Janeiro, le risque de se faire voler dans un autobus était supérieur à celui d'être victime d'un accident de la route. Selon cet auteur, « les vols dans les bus sont devenus un risque quotidien et inhérent à l'utilisation des transports en commun » (Caldeira, 2001). Jusqu'à la fin de l'année 2009, les bus métropolitains de Rio de Janeiro ne proposaient pas de systèmes de billetterie électronique à tous les passagers, ce qui en obligeait certains à circuler avec de grosses sommes d'argent en espèce et incitait de la sorte aux vols. Le graphique ci-dessous présente le nombre de vols commis dans les transports en commun de Rio de Janeiro au cours des dix dernières années<sup>52</sup>.

**Graphique 16 : Évolution des vols de bus entre 2009 et 2019 à Rio de Janeiro**



Source : ISP/RJ mars 2020 fait par Muniz 2021

Le graphique 16 montre une croissance presque continue du nombre de vols dans les bus à Rio de Janeiro pendant les dix dernières années, à l'exception des années 2011 et 2012, durant lesquelles une amélioration s'est produite grâce aux investissements dans les nouvelles UPP.

<sup>52</sup> Selon la Secretaria de Segurança Pública (SENASP), le vol dans les transports en commun est une catégorie de crime résultant de la « somme de tous les vols commis à l'intérieur d'un véhicule de transport en commun régulier (autobus, train, métro, bateau) ou alternatif (camionnette, van, kombis) que les victimes soient des passagers, des conducteurs ou des employés de la société de transport » (BRASIL, 2005, p.22-23 apud Ferreira, 2012).

Tel fut le cas notamment dans celles stratégiquement situées dans les favelas en marge des principaux axes de circulation, en particulier sur les routes reliant l'aéroport international de Rio de Janeiro au reste de la ville, revêtant par exemple la forme de l'occupation militaire de la favela du Alemão. Néanmoins, la tendance générale était à l'augmentation de la violence. Entre 2015 et 2016, le nombre de ce type de vol a presque triplé. En 2019, le nombre de vols dans les bus était le deuxième le plus élevé de toute la série historique commencée en 2003.

Mais, le fort taux de vols dans les autobus n'est pas seulement une spécificité de la métropole de Rio de Janeiro. D'autres villes brésiliennes connaissent également le même problème à des degrés divers (Freitas *et al.*, 2016). Dans les années 1990, à Salvador de Bahia, soixante-sept personnes sont mortes lors de vols commis dans des bus et il y a une forte probabilité que ces chiffres soient sous-estimés en raison de la méthodologie employée par la police locale (Paes-Machado et Levenstein, 2002). De nos jours, la violence dans les bus à Salvador demeure un problème important, de même que dans la plupart des villes du Brésil (Sousa, 2005). Une enquête réalisée dans les villes comptant plus de 500 000 habitants a permis de montrer que le nombre d'usagers des bus, surtout aux heures creuses, avait diminué, à cause du très grand nombre de vols qui y avaient lieu (Medeiros, 2009 apud Sousa, 2016). D'autre part, à certains endroits, les compagnies de bus suspendent même le service dans des zones dangereuses et les conducteurs refusent de faire certains itinéraires par peur des vols (Freitas *et al.*, 2016). Selon des recherches menées à João Pessoa (Freitas *et al.*, 2016); São Paulo, SP (Filho, 2007); Pará (Nascimento et Neto, 2017) ; Porto Alegre (Sousa, 2005); Recife (Santos, 2017) et dans plusieurs autres villes brésiliennes, le vol dans les autobus est l'un des principaux problèmes de mobilité urbaine (NTU, 2019).

Cependant, bien qu'il s'agisse là d'un problème très fréquent dans les villes brésiliennes, il existe peu de recherches portant sur ce sujet, car les entreprises et les autorités locales évitent de parler de ce type délit afin de ne pas alarmer la population et d'éviter une éventuelle diminution du nombre d'utilisateurs des autobus (Sousa, 2005). De plus, les registres des commissariats de police ne prennent pas en compte le nombre de victimes touchées par ce crime, mais celui d'autobus ou de véhicules dans lesquels un vol a été commis. Alors, si un bus régulier peut transporter jusqu'à 70 passagers ou plus, et que les vols qualifiés à l'intérieur de ces véhicules ont tendance à toucher la totalité, ou la plupart, des passagers, le nombre de victimes au cours d'un seul événement est donc très élevé. Il s'agit là des catégories d'analyse que les criminologues qualifient d'« événement ». C'est-à-dire qu'un événement peut être

défini comme l'ensemble des actions humaines dans un lieu donné, alors qu'un acte renvoie quant à lui à une action spécifique pratiquée dans le cadre d'un événement. Ainsi dans le cadre d'un même événement (vol commis dans un bus), il peut y avoir plusieurs actes (victimes volées) (Gonçalves, 2017). Par conséquent, lors de l'utilisation de cet indicateur en guise de référence, il est nécessaire de prendre en compte cette spécificité.

### **7.3.1.1 - Les vols dans les autobus sont-ils responsables de la propagation du sentiment d'insécurité chez les étudiants de l'UFRJ ?**

Dès le début de notre entretien avec Petros, étudiant en architecture résidant à Jacarépaguá, dans la zone Ouest de Rio, l'une des premières informations qu'il nous a donnée par rapport à son trajet vers le campus était qu'il avait changé de mode de transport après l'inauguration du BRT. Selon cet étudiant, les vols fréquents dans le bus qu'il avait l'habitude d'utiliser l'ont poussé à abandonner le trajet de la ligne 616/913 pour celui du BRT. Le temps du parcours est similaire, le confort est certes moins bon, mais la sécurité de ce nouveau moyen de transport, en termes de risques de vols, étant bien plus garantie, elle a joué un rôle décisif dans son choix en faveur du BRT. Ainsi, de même que plusieurs autres interviewés, la plus grande crainte de Petros est de se faire voler ses biens et surtout son matériel électronique (ordinateur portable, téléphone, appareil photo, entre autres) qui sont indispensables pour ses cours.

*Question : Vous étudiez depuis combien de temps à l'UFRJ*

*Petros : Depuis 2011*

*Question : As-tu toujours vécu à Jacarepaguá ?*

*Petros : Oui, toujours.*

*Question : Alors tu as vu l'inauguration du BRT ?*

*Petros : Oui.*

*Question : Avant le BRT, comment venais-tu au campus ?*

*Petros : Je devais prendre deux autobus. Un pour le « Nova América » et l'autre du « Nova América » pour venir ici.*

*Question : Et combien de temps ça te prenait ?*

*Petros : Environ 1h20 ou 1h30*

*Question : Comment viens-tu ici ces jours-ci ?*

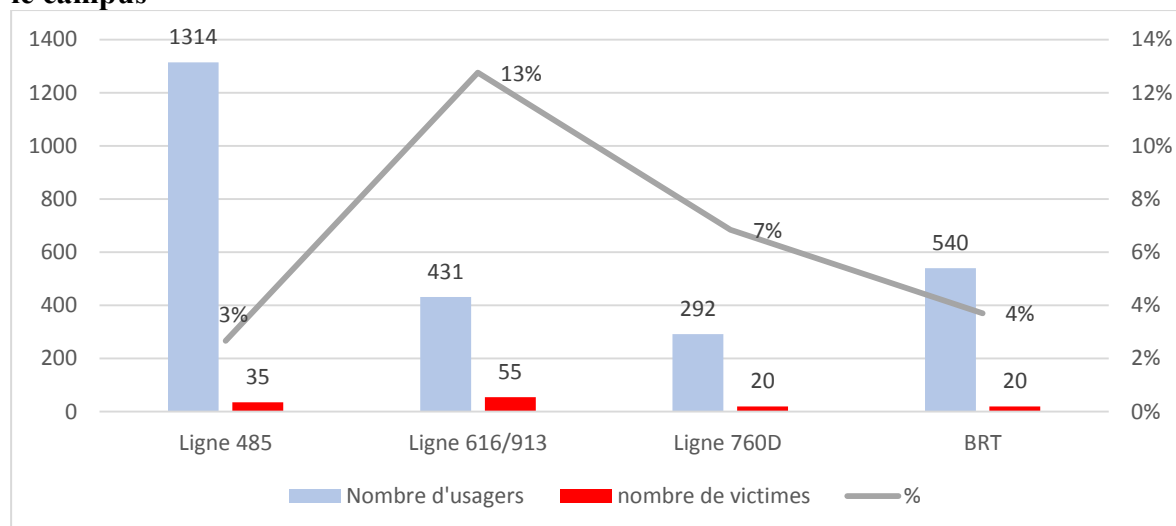
*Petros : Aujourd'hui, j'opte pour le BRT mais pas à cause du temps car le temps est le même. Il me faut environ 50 minutes pour me rendre à la station de BRT et environ 20 minutes dans le bus interne. Mais j'ai opté pour le BRT à cause de la sécurité, car au moment de l'inauguration du BRT ce bus qui vient du « Nova América » jusqu'au campus a commencé à subir beaucoup de vols. J'ai donc opté pour le BRT parce que je porte de l'équipement, tu vois ? Ordinateur, téléphone portable... alors j'ai préféré prendre le BRT pour ne pas prendre ce risque.*

Entretien approfondi avec Petros

Comme nous pouvons le constater dans le commentaire de Petros, bien qu'il ait utilisé régulièrement cette ligne de bus, il n'a jamais subi de violences durant son trajet. Son sentiment d'insécurité et sa décision de report modal vers le BRT semblent fortement liés aux

expériences de victimation de tiers. La ligne 616/913 a très souvent été qualifiée de dangereuse à cause des vols fréquents qui y ont lieu, à titre d'exemple, Lorraine s'est fait voler son ordinateur sur la ligne de bus 616/913. Mais son efficacité, son accessibilité, sa rapidité et son confort ont été des qualités importantes, qui lui ont permis de conserver une partie de ses passagers. Pour reprendre de Lorraine, elle n'a pas arrêté de prendre ce bus suite à cette expérience personnelle. Ce sont les rumeurs circulant sur les réseaux sociaux qui se sont avérées décisives pour que l'étudiant prenne conscience qu'il existait un schéma de vols spécifiques sur cette ligne à l'époque. Dans le questionnaire en ligne, 13% des usagers de la 616/913 ont déclaré avoir déjà subi des vols qualifiés. Certains d'entre eux ont déclaré avoir été volés, à plusieurs reprises, dans ce bus. Les vols récurrents sur cette ligne de bus ont de fortes répercussions négatives sur le campus. Les rumeurs sont connues, y compris parmi les étudiants qui ne font pas le trajet, car le bus 616/913 est l'une des principales liaisons entre les Zones Nord (Méier)/Ouest et le campus. Les étudiants de l'UFRJ sont les principaux passagers de cette ligne, 10% des usagers des transports en commun ont mentionné en faire usage.

**Graphique 17 : Vols avec violence sur les trois principales lignes de bus qui desservent le campus**



Auteur: Muniz, 2021

Le graphique 17 montre l'incidence des vols qualifiés chez les utilisateurs des trois principales lignes de bus desservant le campus. Bien que la ligne 485 soit la plus fréquentée, seuls 4% de ses utilisateurs ont été victimes de vols dans ce bus. Ensuite, la ligne 616/913, qui parcourt moins de la moitié de la distance faite par la ligne 485, est celle sujette au plus grand nombre de vols qualifiés, suivie de la ligne 760D qui relie Niteroi au campus. Dans le BRT, qui a une

architecture assez différente de celle des bus réguliers, les utilisateurs victimes de vols qualifiés sont encore plus faibles, car ils ne représentent que 3% des usagers. Cependant, au sein du groupe étudié, on s'attend à ce que les cas de violence qui surviennent dans ces trois modes de transports soient les plus évoqués parmi eux en raison du grand nombre d'utilisateurs sur le campus.

De plus, les experts en sécurité publique avertissent que ce type de crime est très négatif pour le sentiment d'insécurité car il est en mesure de faire un grand nombre de victimes durant le même événement (Ferreira, 2012). Et bien que parfois tous les passagers ne soient pas directement victimes du vol, ils finissent par être témoins d'un crime dans les moyens de transport qu'ils sont souvent obligés de fréquenter quotidiennement. Dans le questionnaire en ligne, plusieurs étudiants ont mentionné avoir été témoins de vols dans leur bus ou aux arrêts de bus. Ainsi le vol dans les bus est un crime qui renforce considérablement le sentiment d'insécurité au sein de la population. En plus d'affecter les passagers directement volés, les délits commis aux yeux de tous à l'intérieur des bus, finissent par faire indirectement des autres passagers des victimes qui sont forcément témoins de l'événement. Par conséquent, les récits de vols violents ayant eu lieu dans les bus en viennent à se répandre rapidement parmi leurs utilisateurs, et encore bien davantage dans les bus les plus utilisés, ce qui contribue à renforcer les rumeurs autour de l'insécurité au sein de la communauté universitaire. C'est ce que nous avons pu observer lors des entretiens approfondis, puisque de nombreux étudiants ont mentionné les risques de vols sur les principales lignes de bus du campus. Il s'agissait là d'un sujet très populaire parmi eux, y compris sur les réseaux sociaux, où ils ont créé un groupe sur *Facebook* consacré à ce sujet. En effet, le partage et la recherche d'informations a été l'une des principales techniques de protection chez les étudiants, comme nous le verrons ensuite.

#### **7.4- Les stratégies d'adaptation face au sentiment d'insécurité**

Une grande partie des réponses individuelles au sentiment d'insécurité a été mentionnée tout au long des entretiens. C'est pourquoi, dans cette partie, nous chercherons à systématiser les comportements les plus fréquents, bien que nous ayons conscience qu'ils se différencient en fonction des caractéristiques des individus, du trajet et de la menace. Ainsi, dresser une liste exhaustive des comportements n'est pas pertinent, car les pratiques varient en fonction du contexte de déplacement et du type de violence, mais l'approche systémique offre la possibilité de voir les grandes récurrences. Ensuite nous cherchons à systématiser de façon

simplifié les comportements d'autoprotection le plus fréquemment adoptés par les étudiants, en sachant que d'autres mesures peuvent être mise en place en fonction des différentes dynamiques et ressources.

#### **7.4. 1 – Évitement total ou contextuel du déplacement**

La première étape du déplacement consiste à décider de le réaliser ou non. Ainsi, selon le degré de contrainte, une activité peut cesser d'être exercée en raison du sentiment d'insécurité pour s'y rendre. Cependant, une fois la décision d'exercer l'activité prise il y a aussi la possibilité de gérer les déplacements afin d'éviter ou de réduire le degré d'exposition aux situations considérées comme dangereuses. Le premier d'entre eux est la réduction des déplacements vers le campus dans la mesure du possible. Cependant, que peut-il se passer en cas de diminution de l'assiduité aux cours et aux activités en présentiel ? Mais se posent également les questions de changements d'emploi du temps : certains changent les horaires de cours, notamment les étudiants du soir qui ont tendance à quitter les cours plus tôt ou à assister aux cours de jour lorsque cela est possible. C'est le cas de Beatriz et Andressa qui ont l'habitude de négocier avec les professeurs pour suivre les cours avec la classe de l'après-midi.

#### **7.4. 2- Le choix du mode de transport : la préférence pour les moyens de transport plus confinés**

Pour le sentiment d'insécurité ce que l'on observe c'est que les modes privés ont tendance à être privilégiés par les étudiants car le danger est fortement associé à la présence d'autres personnes et principalement au sein de l'espace public. Cependant, la plupart des étudiants sont donc des utilisateurs captifs des transports en commun. Dans ce cas, on observe que ce sont les modes qui exposent le moins l'utilisateur à l'espace public qui sont perçus comme sûrs. À Rio de Janeiro, être confiné dans le métro, le train et le BRT semble être mieux que d'utiliser des bus conventionnels. Dans le cas du campus de l'UFRJ, il a été possible d'observer l'abandon des utilisateurs de bus conventionnels vers le BRT, non seulement du fait de la plus grande fiabilité dans ce nouveau type de bus, mais aussi d'une meilleure perception de la sécurité. La ligne de bus 616/913 a été celle qui a perdu plus d'utilisateurs par le BRT, mais d'autres lignes de bus qui desservent le campus ont également été abandonnées par les étudiants en raison du degré élevé de risque du trajet. En outre, il est important de mentionner que pour les utilisateurs de véhicules privés, le degré d'isolement est encore renforcé par des

stratégies telles les vitres fermées, en particulier dans des situations considérées comme dangereuses.

#### 7.4. 2. 1- Le covoiturage comme stratégie de protection

La quête du transport privé en guise de forme de protection existe aussi chez ceux qui n'ont pas de voiture. Marina, qui vit à Recreio, préfère venir en voiture avec sa voisine lorsqu'elle a besoin d'emporter son ordinateur aux cours. Quand Julia utilisait le bus 616/913, elle a commencé à chercher d'autres étudiants pour partager sa course en taxi vers le campus à cause du nombre croissant de vols. Cependant, cette solution n'a pas tenu longtemps en raison des différents créneaux et du coût de la course qui restait élevé, d'autant plus que de nombreux étudiants comptent sur le billet unique. Dans le groupe Facebook « Vols-UFRJ », il était également possible d'identifier les publications d'étudiants essayant de créer des groupes pour louer des bus affrétés, des taxis et des VTC. La vulgarisation des VTC à des prix moins chers que le taxi a à nouveau stimulé la reprise de cette idée par les étudiants. Les personnes intéressées étaient principalement des résidents de la Zone Ouest, Barra et Méier qui ont besoin d'utiliser la ligne de bus 616/913. De plus, nous avons également remarqué certaines publicités pour des sociétés de transport privées offrant leurs services « plus sûrs » aux étudiants (Photographie 20).

#### Photographie 20 : Offre des sociétés de transport privées aux étudiants UFRJ

**Transporte Universitário para a UFRJ - Fundão**  
Seja um dos primeiros a participar do lançamento.  
Cadastre-se em [www.vanmosapp.com.br](http://www.vanmosapp.com.br)  
Viagens em Novembro. Solicite até 29/10.

**Motoristas selecionados**  
Todos os motoristas parceiros são avaliados e selecionados, possuem a documentação em dia, carros em excelente estado, seguro de proteção contra acidentes ao passageiros e nada consta de antecedentes criminais.

**Chauffeurs Sélectionnés**  
Tous les chauffeurs partenaires sont évalués et sélectionnés, leurs papiers sont à jour, la voiture est en excellent état, ils ont une assurance pour les accidents des passagers et leur casier judiciaire est vierge.

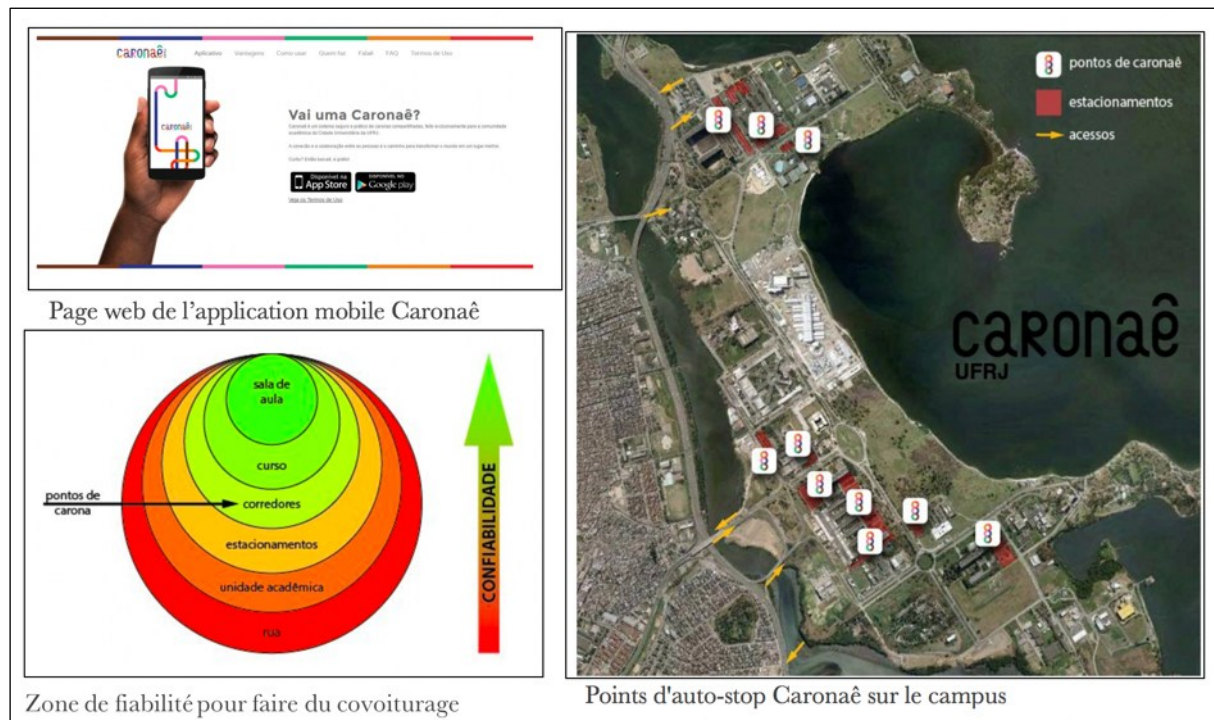
Source : Page Facebook "Assaltos UFRJ"

Bien que l'application offerte ait été lancée sur la base d'une enquête menée sur les besoins des étudiants en termes de moyen de transport, cette proposition semble avoir moins bien réussi. Cette publication a reçu peu de « j'aime » et de commentaires. Trois ans plus tard, le site Web de la société tomba en panne. En revanche, durant la même période, la pratique du covoiturage chez les étudiants semble avoir augmenté. En 2014, le projet « Transport Solidaire – Caronaê » a en effet remporté un concours de projets proposant des solutions durables pour le campus et il a pu bénéficier d'un financement du « Fundo Verde » pour sa création. Ainsi, un groupe d'étudiants ingénieurs a pu créer l'application Caronaê avec le soutien de l'institution elle-même. Cette application était réservée aux personnes de la communauté universitaire. Pour s'inscrire, il fallait être enregistré sur le système informatique officiel de l'université ce qui était, selon les créateurs de ce projet, le grand avantage de cette application. Dans l'enquête menée auprès d'étudiants avant la création de l'application, 81% avaient répondu qu'ils seraient plus susceptibles d'utiliser l'application si elle était strictement réservée à la communauté de l'UFRJ (Rocha et al., 2014). Selon les créateurs de ce projet, en autoriser l'accès uniquement aux personnes liées à l'université, permettait d'assurer la « sécurité » des utilisateurs.

Lors de nos entretiens, certains des étudiants interrogés ont déclaré avoir déjà utilisé cet outil qui était célèbre parmi eux, mais qu'en raison de problèmes techniques de l'application, de nombreux utilisateurs ont fini par migrer vers les « groupes de covoiturage » sur les réseaux sociaux. Ces groupes sont les précurseurs de la création de l'application Caronaê et ils ont été l'une des raisons de la création de ce projet. En 2014, avant la création de cette application, il existait 30 groupes d'auto-stop parmi les étudiants de l'UFRJ sur les réseaux sociaux. Du fait de la popularité des réseaux sociaux et des smartphones, les étudiants résidant dans la même zone ont commencé à se rassembler en groupes afin de pratiquer le covoiturage. La création de cette application constituait une tentative de rassembler tous les groupes et d'officialiser la pratique existante.



## Photographie 21 : Projet de covoiturage officiel du campus UFRJ



Source : Rocha, 2014

Le projet Caronaê prévoyait également la construction de points de rencontre à l'intérieur de l'université en fonction des lieux de destination dans la ville. En tout, dix points ont été créés sur le campus en fonction de la demande des étudiants. Dans l'enquête menée pour créer ce projet, il a été établi que la confiance envers le covoiturage diminue considérablement en fonction de la distance entre le lieu de rencontre et la salle de classe. Cela signifie que la confiance entre les étudiants diminue beaucoup dans les rues du campus, et est beaucoup plus forte dans les salles de cours, chez des étudiants qui se sont déjà côtoyés. Cette tendance renforce l'utilisation accrue des réseaux sociaux et la multiplication des groupes d'auto-stop "privés" entre camarades et connaissances. Maria Fernanda, Lourenço et Nathalia, qui participent aux groupes de covoiturage, par exemple, le font principalement par le biais des réseaux sociaux comme « *WhatsApp* » où les membres sont plutôt des gens connus ou des copains. Ce type de choix reflète certainement le fort degré de méfiance entre étudiants et est directement lié au niveau élevé de violence dans la ville. Des recherches menées auprès de jeunes de Rio de Janeiro ont montré que la peur de la violence constitue une barrière invisible qui sépare les gens et renforce les comportements individualistes (Koury, 2011). Talone a qualifié ce type de comportements de « *dispositifs de méfiance* » pour désigner les stratégies de gestion des incertitudes, des dangers et des risques lors des déplacements quotidiens

(Talone, 2017). Nous pouvons alors identifier les forts usages des dispositifs de méfiance entre les étudiants UFRJ.

### **7.4. 3 – Le choix du trajet : évitement spatial et situationnel lors de l'itinéraire**

Une fois la décision d'effectuer le déplacement et le choix du mode de transport déjà pris, une autre étape commence, celle qui consiste à choisir l'itinéraire. À ce stade, la précaution est associée aux évitements spatiaux, que ce soit à l'échelle macro ou à l'échelle micro des espaces de mobilité. C'est ce que certains experts appellent des évitements situationnels pour anticiper les risques éventuels. Pour cela l'individu cherche à s'éloigner de certains lieux, que ce soit un quartier, une route, une gare, un arrêt de bus, ou même une partie du bus ou une place de parking considérée comme potentiellement plus dangereuse (Noble, 2015). Dans ce contexte, les cartes mentales de chaque individu entrent en jeu et, en fonction de leurs perceptions, expériences et représentations, les gens ont tendance à identifier les différents lieux de risque et à les éviter autant que possible.

Lors du choix du trajet, la vitesse est toujours une qualité très importante des déplacements quotidiens. Mais en ce qui concerne le sentiment d'insécurité, nous observons que la vitesse est perçue de manière positive car elle diminue aussi le temps d'exposition au danger. Par conséquent, être longtemps à l'attente du bus, coincé dans un embouteillage, dans un parking ou au feu rouge, sont des moments considérés comme anxieux et qui ont tendance à être évités lorsque cela est possible. En d'autres termes, des itinéraires plus directs avec moins d'interruptions ont tendance à être perçus comme plus sûrs. En revanche, il existe peu de modes de transport en commun qui offrent un accès rapide et direct au campus. La plupart des trajets rapides doivent être faits avec des correspondances, ce qui augmente le sentiment d'insécurité. De plus, le premier et le dernier tronçon du trajet sont également importants car la distance d'accès aux transports est considérée comme un facteur de risque. C'est pourquoi les places de parkings et les arrêts de bus les plus proches du centre d'étude sont privilégiés afin de réduire le temps d'exposition à l'espace public. À l'intérieur des véhicules de transport en commun, l'arrière partie est plus évitée car c'est dans cet espace que se concentrent les bandes de jeunes. Il en va de même avec les places à côté des portes et fenêtres, qui sont évitées par certains étudiants qui se croient plus exposés aux lancements de projectiles et aux tirs à l'arrache effectués depuis l'extérieur du véhicule.

#### 7.4.4 – Toujours en alerte : la surveillance constante pendant le déplacement

Pendant le trajet en cours, certaines techniques de protection et de gestion des risques fonctionnent presque comme une règle entre les étudiants. Le plus courant est ce qu'ils appellent la « *surveillance* ». La surveillance est le principe selon lequel nous devons toujours être conscient de l'environnement et des personnes qui sont autour de nous. Le but de la surveillance est de pouvoir identifier les menaces le plus tôt possible, ce qui facilite une meilleure gestion des risques. Cette attention passe par une observation continue, une bonne visibilité et une large perception de l'environnement qui permet d'identifier les risques et les menaces potentiels.

*Question 11- Afin d'éviter les vols, ou d'autres types de violences, quelles mesures de protection prenez-vous pendant vos déplacements :*

*« Je marche à contre-courant des voitures (pour voir qui s'approche) »*

*Réponse 2814*

*« Je fais attention aux gens autour de moi, en analysant les attitudes suspectes »*

*Réponse 4240*

*« Je surveille attentivement tous ceux qui s'approchent et essaie de savoir où je peux trouver un abri et demander de l'aide »*

*Réponse 4376*

La surveillance est l'étape qui précède la gestion des risques, qui, une fois identifiée, peut engendrer plusieurs réactions telles que la fuite, la dissimulation, la minimisation des pertes ou encore l'attaque. Un comportement que l'on peut qualifier de surveillance, concerne l'attention portée aux biens personnels. Même lorsqu'elles sont fatiguées, Nathalia et Mariana ont l'habitude de dormir dans le bus mais avec leurs sacs dans les bras. Andressa nous a dit qu'au BRT, elle garde toujours son sac à dos sur ses genoux. Petros a l'habitude de porter son sac à dos devant lui quand il est dans les transports en commun. Sinon quand le bus est très chargé et qu'il est debout, il demande au passager assis devant lui de prendre son sac et d'y veiller. Au Brésil, cette pratique est très courante lorsque les autobus sont bondés et les trajets effectués sont longs. Ainsi souvent ceux qui sont assis proposent de porter le sac des passagers qui voyagent debout. Ces actes bienveillants sont courants chez les usagers des transports publics qui se sentent en confiance car leurs affaires restent dans leur champ de vision.

Presque tous les étudiants ont déclaré qu'ils faisaient très attention à leurs affaires personnelles lorsqu'ils se déplacent. Les comportements contraires à cela sont considérés comme un « *manque d'attention* » qui contribue à la responsabilisation de la victime. Camila nous a dit qu'elle était toujours très inattentive, mais qu'elle a changé de comportement après

avoir été agressée. Depuis, elle porte une attention particulière à son environnement et évite de rester dans la voiture en écoutant de la musique ou en parlant au téléphone. Elle révèle qu'à la moindre tentative de passage d'un autre véhicule, elle accélère pour éviter d'être éventuellement coincée. Les comportements d'évasion, comme ceux de Camila, sont le principal objectif de la surveillance. Une attention constante augmente les chances d'anticiper et de contrôler une situation jugée dangereuse, et en réponse, les individus peuvent parfois s'enfuir (Goffman, 1973). On peut alors définir la vigilance comme une recherche active d'informations permettant de définir le degré de menace d'une situation (Noble, 2015b). Ainsi la surveillance peut avoir lieu dans l'étape précédant le trajet afin d'aider à prendre des décisions importantes telles que le mode de transport et l'itinéraire. Surveiller les réseaux sociaux à la recherche d'informations sur la violence en temps réel est une forme de surveillance très courant parmi les étudiants comme nous le présenterons ensuite.

#### **7.4.5 - S'informer pour se protéger ? les effets de la diffusion d'informations sur le sentiment d'insécurité à l'ère du numérique**

Depuis la popularisation des technologies de l'information et de la communication (TIC), les groupes sur les réseaux sociaux se sont multipliés dans le cadre de la vie scolaire étudiante (Melot *et al.*, 2017). Ce n'est pas différent concernant les étudiants de l'UFRJ, car ils sont extrêmement présents sur Internet, où ils essaient entre autres de suivre l'actualité du monde universitaire. Des recherches menées au Brésil montrent en effet que les réseaux sociaux sont devenus l'un des principaux moyens d'information, devant les autres sites Internet et les journaux imprimés (Nunes, 2017a). Dans ce contexte, les plateformes *facebook* et *whatsapp* sont sans aucun doute les réseaux sociaux les plus utilisés dans le pays, tendance qui a considérablement modifié la circulation de l'information au sein de la population<sup>53</sup>. Actuellement, en plus d'être des destinataires, les utilisateurs de ces applications sont également des générateurs d'informations (Zago, 2009). Ainsi les réseaux sociaux permettent aux utilisateurs de s'exprimer auprès d'un grand nombre de personnes à travers des textes, enregistrement audio, des vidéos et des images. La facilité d'échange en temps réel d'un

---

<sup>53</sup> Selon une enquête réalisée par la Chambre des députés et le Sénat en 2019, la plateforme Whatsapp est la principale source d'informations pour les Brésiliens, suivie par Facebook. Ils sont utilisés respectivement par 79% et 44% des répondants. La télévision n'est mentionnée que par 50% des personnes interrogées, notamment chez les personnes âgées de plus de 60 ans. Source : Jonas Valente, Agencia Brasil, 10/12/2019 <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-12/whatsapp-e-principal-fonte-de-informacao-do-brasileiro-diz-pesquisa>

nombre illimité d'informations entre des personnes, fait que les réseaux sociaux sont utilisés par des jeunes à des fins très variées.

Il est nécessaire de souligner que les médias traditionnels brésiliens ont toujours accordé une grande importance aux informations sur la violence urbaine. Certains journaux imprimés consacrent plus de 30% de leurs pages à la criminalité (Ramos, 2016). À la télévision il ne manque pas les émissions axées sur la criminalité violente, traitée de manière très sensationnaliste (Koury, 2011). Cependant, cette offre d'informations destinées à la consommation des masses, tend à privilégier certains quartiers de la ville et certains types de violences (Nunes, 2017b). Le partage d'informations d'intérêt plutôt local et quotidien par les médias traditionnels s'avère toutefois lacunaire (Ramos, 2016). Dans ce contexte, les réseaux sociaux sont venus combler cette demande d'informations « hyper-spécialisées » et « hyper-localisées » (Castells, 2001). Il s'agit pourtant de pages internet dont les contenus sont axés sur les histoires et les caractéristiques précises d'un quartier particulier. Ainsi, l'internet, qui a le pouvoir de briser les barrières géographiques physiques et identitaires, permet tout à la fois de renforcer les communautés et les liens avec l'espace géographique (Castells, 2001). Les réseaux sociaux mondialement disponibles tels que Twitter, Facebook et Whatsapp sont désormais utilisés pour diffuser du contenu « *hyper-local* » et « *hyper-spécialisé* ». Les thèmes quotidiens tels que la mobilité urbaine, les conditions de circulation, les prévisions météorologiques et les services d'utilité publique sont parmi les plus présents sur ce type de pages (Zago, 2009).

Les étudiants de l'UFRJ, en plus d'échanger des informations sur les cours, la vie en classe et sur le campus, en propagent également sur la violence qui a lieu dans leur contexte de vie, y compris durant leurs déplacements vers le campus. C'est ce que nous avons pu constater lors des entretiens approfondis et ensuite vérifier grâce à une brève recherche menée sur les réseaux sociaux. En mai 2020, lors d'une consultation rapide par le biais de l'outil de recherche disponible sur Facebook, il a été possible d'identifier quatre-vingt-seize groupes qui contenaient le mot « UFRJ ». Et il faut prendre en compte que ce ne sont que des groupes *visibles*, c'est-à-dire que les personnes extérieures peuvent trouver au moyen de la fonction de recherche de *Facebook*. Cependant, il existe une autre sorte de groupes qui ne sont pas visibles par tout le monde. Ce sont des groupes privés et invisibles, que seuls les membres peuvent voir. Ainsi, pour en faire partie il est nécessaire de recevoir une invitation d'un utilisateur déjà membre, pour ensuite devenir membre et avoir accès aux informations de la

communauté. Ce type de contrôle restreint le partage d'informations aux personnes extérieures à ce groupe et ne permet pas à n'importe qui de connaître l'existence du groupe en question. Voilà pourquoi il s'était avéré difficile de connaître l'existence du groupe Facebook « *Assaltos - UFRJ* » avant les entretiens en approfondi menés avec les étudiants.

Néanmoins, une fois que les entretiens ont commencé, nous avons très facilement été informée de l'existence du groupe « *Assaltos - UFRJ* ». Parmi les trente-deux étudiants avec lesquels nous avons pu discuter, vingt-sept ont mentionné des cas de violence rapportés sur Facebook, quatre ont reconnu se renseigner sur les conditions de circulation sur les réseaux sociaux, et huit étudiants nous ont dit qu'ils faisaient partie du groupe facebook « *Assaltos-UFRJ* ». Lorsque ce groupe n'était pas directement mentionné dans la conversation, d'autres groupes Facebook ou WhatsApp en rapport avec l'université ont été cités en tant que sources d'informations. Selon les étudiants, il est très facile de trouver ce type d'information sur le réseau social, même lorsque nous ne les recherchons pas spécialement. Cette tendance est conforme à ce que d'autres recherches ont identifié depuis le début des années 1990, où le crime et la peur du crime sont devenus les principaux sujets de conversation quotidienne dans les villes brésiliennes (Caldeira, 2000). Ainsi, le développement des technologies de la communication n'a fait qu'amplifier ce phénomène, qui se reproduit aussi à travers les réseaux numériques. Il y a eu donc eu une expansion des moyens pour exprimer le discours du crime, avec le développement des nouveaux médias numériques, qui ont offert des ressources nouvelles telles que des textes, de l'audio, des vidéos et des photos. Cela participe à élargir considérablement la portée des messages.

Au cours de notre premier entretien, réalisé avec l'étudiante Andressa, une camarade à elle qui habite à Caxias est intervenue dans notre conversation, pour ajouter des commentaires sur les vols dans les autobus. Cette étudiante des cours du soir qui habite à Caxias (Baixada) a voulu compléter les informations données par Andressa par rapport aux endroits où avaient lieu les vols dans les bus. Elle nous a dit savoir où et comment les passagers des bus qui desservent le campus se faisaient voler. Bien qu'elle n'ait jamais utilisé la ligne 485, par exemple, elle était capable de décrire les attaques dans ce bus très en détails, grâce aux récits présents sur Facebook. A partir de cette première interview, il nous a été possible d'accéder à la page Facebook « *Assaltos-UFRJ* ». L'invitation d'Andressa nous a permis d'être acceptée dans ce groupe et d'avoir accès aux messages échangés. En fait, comme l'a déclaré l'étudiante, l'on y trouvait à l'époque de nombreux commentaires sur les agressions récurrentes sur la

ligne de bus 616/913. L'image de couverture du groupe était une photo de ce bus à son terminus à côté du centre commercial Nova América (photographie 22).

### Photographie 22 : Page d'accueil du groupe Facebook « Assaltos -UFRJ ».



Source : Muniz, Capture d'écran réalisée le 21/05/2018

Dans la description de cette page, nous pouvons lire le message suivant : « *Groupe destiné à la communauté universitaire de l'UFRJ pour partager où et à quels moments les vols ont lieu. De plus, quand c'est possible, décrivez également le(s) agresseur(s)* ». Nous pensons donc que ce groupe a pour but d'avertir les éventuelles victimes sur le contexte spatial, temporel et social du crime, afin qu'elles puissent s'échapper ou éviter d'être touchées. En poursuivant nos recherches sur les messages affichés, nous avons trouvé une explication de l'un de ses modérateurs concernant le choix du nom de ce groupe. Selon le commentaire publié par Felipe le 17 janvier 2016, ce groupe s'appelle "*Vols - UFRJ*" car la plupart des cas d'agressions perpétrées contre des étudiants (et à l'encontre de la communauté universitaire en général) sont des vols. Cependant, tout autre événement violent (par exemple : harcèlement sexuel, menace, agression physique, viol, agression verbale, etc.) est également évoqué. À la fin du message, le modérateur déclare : « *Dès que possible déposez une plainte car, sans en être informée, la police ne peut pas agir* ». Ainsi nous pouvons observer le caractère large et officieux de ce groupe, qui semble vouloir rassembler de manière informelle toutes les potentielles menaces de violence perpétrées contre les étudiants.

#### 7.4.5.1 - Création du groupe Facebook « Assaltos UFRJ » : espace virtuel pour faire communauté et contrôler les risques

Nous avons contacté le créateur de ce groupe facebook « Assaltos UFRJ » pour en apprendre davantage concernant les motivations qui l'ont conduit à prendre cette initiative. Il nous a répondu par téléphone en décembre 2016 en nous informant qu'il avait décidé de créer ce groupe en raison d'une flambée du nombre de vols dans le bus 616/913 entre avril et mai 2015. L'étudiant, qui utilisait apparemment cette ligne de bus une fois par semaine, a déclaré qu'il avait tout d'abord commencé à s'inquiéter des récits de vols qu'il trouvait souvent sur Facebook. Sa première réaction avait consisté à éviter cette ligne de bus et à prendre le BRT à la place. Cependant, étant donné qu'il participait déjà activement aux réseaux sociaux, y compris à la modération d'un groupe d'étudiants en génie, il a décidé de créer le groupe de « *Vols – UFRJ* » en s'inspirant d'autres pages Facebook du même type<sup>54</sup>.

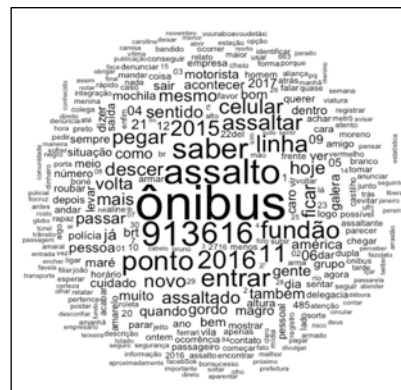
Selon le créateur de ce groupe, son intention était de rassembler en une seule page tous les récits de violence perpétrée contre la communauté universitaire, puisqu'il considérait qu'il s'agissait là d'un sujet très récurrent dans d'autres groupes Facebook de l'UFRJ. Il pensait ainsi pouvoir aider les étudiants à éviter de courir éventuellement des risques sur la base des expériences de violence déjà vécues et décrites en temps (presque réel) par les victimes. En outre, le modérateur souligne que ce groupe se concentre certes sur la zone du campus, mais qu'il accepte également des rapports mentionnant des actes de ce type commis dans d'autres quartiers de la ville. Cependant, selon lui, la plupart des publications concernent des vols qui ont eu lieu sur le campus ou dans les principales lignes de bus qui desservent cette zone.

---

<sup>54</sup> De même que pour d'autres types d'actualités, la production et la diffusion d'informations sur la violence urbaine a désormais un profond impact du fait de la révolution numérique. Par rapport à la sécurité publique et d'autres enjeux urbains, la multiplication des initiatives localisées, comme les pages ou groupes Facebook des différents quartiers, joue un rôle important dans la production d'informations sur la vie quotidienne au Brésil. Un jalon important de la prolifération du phénomène de communication « *hyperlocal* » à Rio de Janeiro a été la couverture en temps réel, sur Twitter, de l'invasion du *Complexo do Alemão* par les forces armées en 2010 (Nunes, 2017b). L'initiative de l'un de ses habitants a acquis une visibilité nationale et internationale car il a apporté, depuis l'intérieur de la favela, des informations concernant l'invasion, que la presse traditionnelle n'a suivie, la plupart du temps, qu'à distance. De plus, les manifestations de rue de 2013 au Brésil semblent avoir consolidé la tendance à « l'autoproduction » de l'information, car la couverture journalistique se basait surtout basée sur des contenus produits par les participants à l'aide de smartphones et d'émissions en direct sur les réseaux sociaux. Ces dernières années, nous avons pu noter la consolidation et la prolifération de ce type de média, certainement liées à la croissance exponentielle de l'accès aux smartphones et à Internet, principalement dans les grands centres urbains. Une recherche menée par Nunes en 2017 a trouvé sur Facebook au moins 157 pages consacrées à des quartiers de la ville de Rio de Janeiro.



### Photographie 23 : Nuage de mot avec les publications sur le groupe Facebook « Vol-UFRJ » entre 2015 et 2018

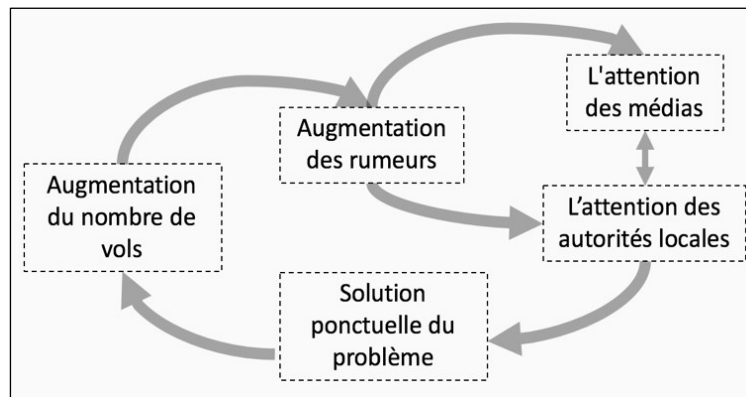


Auteur : Muniz, 2021

Lorsque nous avons analysé le contenu des messages envoyés sur ce groupe durant la période 2015 à 2018 à l'aide du logiciel Iramuteq pour l'élaboration de statistiques textuelles, nous avons observé que parmi les mots les plus mentionnés figuraient « vol », « autobus » et « 616/913 »

(Photographie 23). En outre, les termes « arrêt de bus », « Fundão », « portable », « 2015 » et « 2016 » se démarquent également. La forte présence de ces mots confirme ce qui a été dit par le créateur du groupe à propos de l'incidence des vols dans les bus et des incidents sur le campus. De plus, on peut observer que la plus grande période d'utilisation du groupe en termes de nombre de messages partagés était l'année 2016, puis le nombre de publications a diminué, malgré de petits pics durant des périodes plus critiques. Comme l'a mentionné le créateur du groupe, lorsque le nombre de cas de violence perpétrée contre les étudiants augmente beaucoup, les rumeurs et les plaintes des étudiants finissent par attirer l'attention des médias (soit à l'initiative d'étudiants qui cherchent à diffuser les faits dans les médias traditionnels, soit par le biais de journalistes qui s'intéressent à ce sujet); ce qui engendre des réponses rapides des autorités locales pour résoudre momentanément le problème, jusqu'à ce qu'une autre vague émerge plus tard et que le cycle se répète (schéma 4).

#### Schéma 4 : Le cycle de violence contre les étudiants de l'UFRJ



Auteur : Muniz, 2021

Le cas cité par Andressa et d'autres interviewés, à propos d'un membre du groupe ayant dressé un tableau indiquant la fréquence des vols sur cette ligne, prouve le caractère cyclique et récurrent des vols dans les bus. Cette initiative publiée sur le groupe le 29 novembre 2016 a été appréciée par plus de 500 utilisateurs et a engendré 109 commentaires (photographie 24).

#### Photographie 24 : Post d'un étudiant sur la page Facebook « Assaltos UFRJ »

Les gens que je ne sais pas si je suis obsédé ou taré, mais ... de toute façon ... j'ai fait un tableau avec les temps des vols de la ligne 616/913 rapportés ici dans le groupe tout au long de l'année, pour savoir quels sont les moments les plus risqués (rouge) et ceux à moindre risque (si vous pouvez dire cela en vert). Je n'ai utilisé que les rapports de cette année 2016, et il convient de rappeler que le mois de novembre bat le record avec près de la moitié des occurrences.

NOTE 1: Si vous avez un petit ami des statistiques, qui pense qu'il peut être possible de faire une prédiction probabiliste de la mère Diná quand ce serait le prochain assaut serait mon rêve. LOL

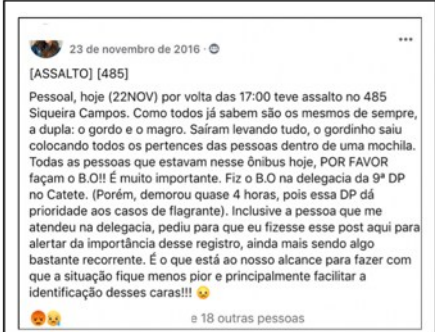
NOTE 2 : Notre ami \*\*\*\* a remarqué que durant le mois de novembre tous les vols ont eu lieu les lundi, mercredi et vendredi. Alors vous le savez ...

Source : Muniz, Capture d'écran réalisée le 21/05/2018

En observant les publications sur le groupe, on perçoit clairement l'incidence élevée des vols dans les bus, surtout dans le cas de la ligne 616/913. Les statistiques textuelles montrent qu'en plus de la régularité des vols en termes de jours et d'heures, les descriptions du modus operandi et des voleurs sont les mêmes dans la plupart des cas. Entre la fin 2015 et 2016, les

étudiants se sont beaucoup exprimés au sujet du couple d'agresseurs : « le gros et le maigre » dans les rapports de braquages ayant eu lieu sur le trajet des différentes lignes de bus qui desservent le campus, de la ligne 616/913, à la ligne 485 et dans le BRT.

### Photographie 25 : Les répercussions médiatiques le campus et les réponses les réponses institutionnelles aux vols dans le campus




23 de novembro de 2016 · 🌐

[ASSALTO] [485]

Pessoal, hoje (22NOV) por volta das 17:00 teve assalto no 485 Siqueira Campos. Como todos já sabem são os mesmos de sempre, a dupla: o gordo e o magro. Saíram levando tudo, o gordinho saiu colocando todos os pertences das pessoas dentro de uma mochila. Todas as pessoas que estavam nesse ônibus hoje, POR FAVOR façam o B.O!! É muito importante. Fiz o B.O na delegacia da 9ª DP no Catete. (Porém, demorou quase 4 horas, pois essa DP dá prioridade aos casos de flagrante). Inclusive a pessoa que me atendeu na delegacia, pediu para que eu fizesse esse post aqui para alertar da importância desse registro, ainda mais sendo algo bastante recorrente. É o que está ao nosso alcance para fazer com que a situação fique menos pior e principalmente facilitar a identificação desses caras!!! 😞

👍👍 e 18 outras pessoas




29/11/2016 16:18 Atualizado em 29/11/2016 16:20

**PM vai reforçar patrulhamento nos campus da UFRJ**

Os universitários têm sido alvos frequentes de assaltos na ilha do Fundão


WhatsApp, Telegram, Facebook, Twitter



Acordo entre a UFRJ e a secretaria de Segurança foi firmado na segunda-feira (28)

Philippe Lima de Araujo / SESEG

Publication d'une victime de vol sur le bus 485 avec une description de l'événement sur la page Facebook « Assaltos UFRJ »



O GLOBO RIO JOGOS O GLOBO JOGAR BUSCAR Q

**Campus da UFRJ no Fundão teve 24 assaltos em ônibus só este mês**

Sérgio reitoria, crimes aconteceram em quatro linhas que atendem alunos

Cinco da Insegurança. Estudantes em um ponto no campus da ilha do Fundão: relatos de roubos dentro de ônibus triplicaram nos últimos dois meses Foto: Domingos Pinheiro

Antônio Werneck  
30/11/2016 - 04:30 / Atualizado em 30/11/2016 - 08:44

Reportage du journal Band News le 29/11/2016 sur le rencontre entre le maire du campus et le secrétaire de sécurité

Reportage du journal « O Globo » le 30/11/2016 sur les vols de bus à répétition dans les lignes du campus

Sur les photos précédentes (photographie 25), il est possible d'observer le cycle évoqué ci-dessus (schéma 3). La publication datant du 29/11/2016, apporte une réponse du doyen de l'université, qui après avoir rencontré le responsable de la sécurité de l'État, promet de renforcer la surveillance dans les bus qui desservent le campus. De plus, dans son message posté dans le groupe *facebook*, la victime mentionne que lors de son dépôt de plainte auprès du commissaire de police, les policiers lui avaient recommandé de publier son histoire sur *facebook* pour inciter d'autres victimes à porter plainte. En d'autres termes, on constate que la police connaît l'existence de ce type d'outil et l'utilise même de manière informelle. Cette tendance a été confirmée par le créateur du groupe, qui a déclaré qu'un policier du commissariat de police de la région avait demandé à rejoindre le groupe. En outre, le doyen

du campus lui-même était membre du groupe. En bref, les autorités locales connaissent son existence, ainsi que les journalistes qui ont déjà utilisé ce groupe Facebook en guise de source d'information pour les reportages. Il est donc clair que les récits d'actes violents perpétrés contre les étudiants de l'UFRJ sont très répandus, tout à la fois dans les médias traditionnels et dans les nouveaux médias, et qu'ils font de plus l'objet d'une attention de la part des autorités locales.

### **Encadré 2 : Répercussions médiatiques des vols d'autobus desservant le campus**

Selon ce qui a été exposé précédemment, la création de pages internet « hyper-locaux » pour partager des informations sur les événements violents ayant eu lieu dans une circonscription de la ville ou sur un trajet, concernant par exemple des étudiants, est une pratique très courante au sein de la société brésilienne. L'utilisation généralisée d'internet et celle des réseaux sociaux ont encore accru la vitesse de propagation et la portée de ce qui était auparavant principalement transmis par le biais de rumeurs. Dans le cas des étudiants de l'UFRJ, les rumeurs récurrentes sur les vols dans les bus ont fini par susciter la création de leur propre groupe de discussion sur ce sujet. Cependant, il est important de souligner en ce qui concerne ce groupe Facebook, que tous les étudiants ne l'approuvent pas et ne participent pas à ce type d'innovation. D'après son créateur, à l'époque où il essayait de faire connaître l'existence du groupe, il a reçu des critiques qualifiant ses membres de « *justiciers* », terminologie qui fait référence à l'idée prémoderne de la justice en tant que vengeance, qui est encore très en vogue au Brésil, où l'incrédulité envers les lois et les institutions est élevée (Martins, 2015). Il s'agirait donc d'une appropriation privatiste et clandestine des mécanismes de police, similaire à la logique qui soutient l'expansion des groupes paramilitaires à Rio de Janeiro<sup>55</sup>.

---

<sup>55</sup> L'origine des groupes paramilitaires à Rio est controversée, mais plusieurs études mettent en évidence la période de la dictature militaire [1964-1985] et les « groupes d'extermination » composés d'officiers de la police et d'autres agents de sécurité agissant comme des tueurs à gage. Dans les années 1960, 70 et 80, par exemple, des villes comme Recife, Salvador et Rio de Janeiro avaient des escadrons de la mort ou étaient soutenues par des citoyens qui utilisaient des moyens illégaux pour résoudre les conflits, leurs services armés étant sollicités par les habitants. Les soi-disant « justiciers », « exterminateurs » ou « lyncheurs » ont changé de nom au fil des années, mais ils avaient pendant longtemps été considérés comme des solutions alternatives aux échecs de la sécurité publique.

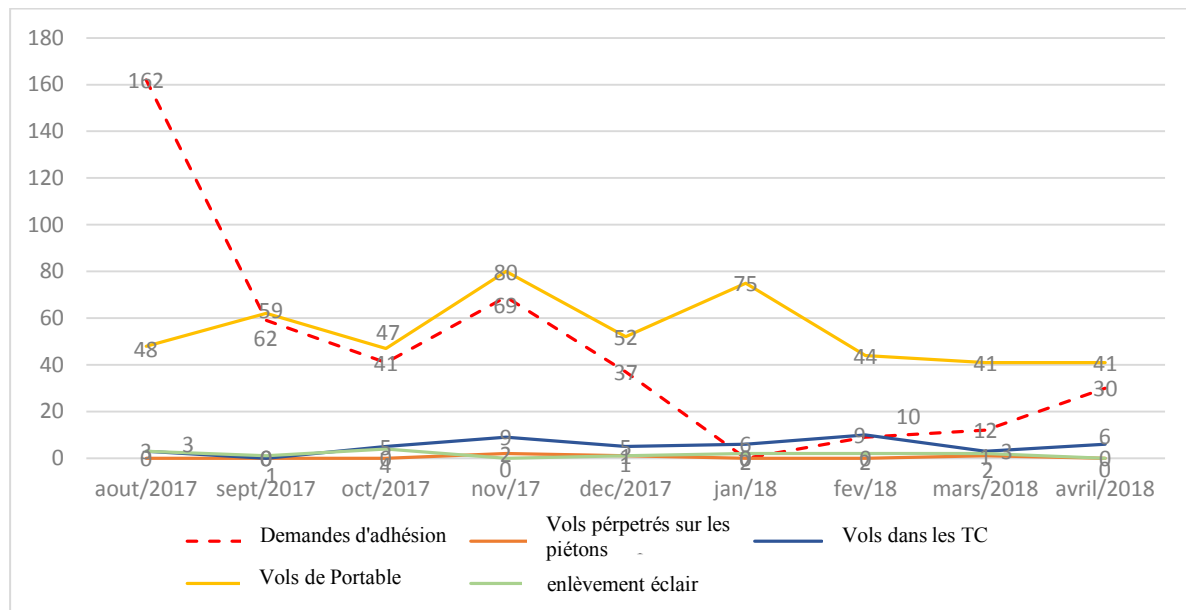
Dans le cas des groupes de quartier sur Facebook, ce sont parfois les membres eux-mêmes qui prennent en charge les pratiques punitives d'éventuels contrevenants locaux. Au Brésil, les cas de lynchages sont fréquents. On estime qu'au moins une personne subit quotidiennement un acte comme celui-ci (Martins, 2015). Dans ce contexte, les réseaux sociaux sont un outil qui facilite non seulement la diffusion de rumeurs, mais aussi la connexion entre ceux qui souhaitent rendre par eux-mêmes, de manière tout à la fois réfléchie et organisée, comme les « *justiciers* », mais aussi de façon improvisée et spontanée, en pratiquant des lynchages.

A Rio de Janeiro, certains épisodes de lynchage et des actions des justiciers basés sur des mouvements coordonnés sur les réseaux sociaux ont été mis en avant par l'une des journaux en raison de leur fort niveau de barbarie, mais aussi de leur approbation par une partie de la société qui a validé ces pratiques comme une forme de punition infligée aux possibles « délinquants ». Néanmoins, comme on peut le voir lors de l'entretien avec les étudiants, il existe aussi une part importante de la population qui condamne ce type de comportement et l'existence de ces types de groupes, et essaie même de rester à l'écart de ce type d'information pour ne pas soutenir cette tendance protectionniste ou vindicative.

#### **7.4.6 - Des techniques pour éviter ou minimiser les pertes dues aux vols**

En réalisant une analyse temporelle du nombre de nouveaux membres du groupe Facebook « *Assaltos-UFRJ* », nous avons observé que depuis novembre 2017, il est en chute. Entre mai 2018 et mai 2020, en plus d'avoir fortement réduit le nombre de post, ce groupe a perdu plus de cinq cents membres. Plusieurs facteurs peuvent expliquer la baisse du nombre de membres et la faible participation des étudiants dans ce groupe, tels que la diminution de l'utilisation de Facebook, ces dernières années, la création de nouveaux groupes sur d'autres réseaux sociaux, la diminution de la fréquence des vols, la période de vacances et la suspension des cours en présentiel, entre autres.

**Graphique 18 : Demandes d'adhésion au groupe Facebook « Assaltos UFRJ » et l'évolution des taux de criminalité dans la région d'Ilha do Governador**



Source : ISP/RJ 2019 et page Facebook Facebook « Assaltos UFRJ »

Le graphique 18 montre le nombre de demandes d'inscription dans le groupe Facebook « Vols-UFRJ » entre août 2017 et avril 2018. Il répertorie également les chiffres officiels des quatre types de crimes les plus courants parmi les étudiants. Ces données proviennent des 37 commissariats de police qui couvrent l'île du Gouverneur et le campus et concernent donc une zone beaucoup plus vaste que la cité universitaire. Malgré tout, lorsque l'on compare le rythme de croissance du groupe à la fréquence des délits, l'on constate clairement que la courbe des demandes d'inscription suit la même progression que celle des vols de téléphones portables. Jusqu'en décembre 2017, l'on observe que le rythme d'inscription de nouveaux membres dans le groupe Facebook, change de manière très similaire aux enregistrements de vols de portables, tendance qui diminue précisément pendant les vacances d'été, qui surviennent entre les mois de décembre et de mars. Plusieurs facteurs peuvent nous aider à comprendre cette plus grande corrélation entre ces deux variables, dont l'une est la baisse du taux de sous-déclaration des vols de téléphones, compte tenu des enjeux associés à la forte valeur de ces biens, aux éventuels remboursements des assureurs et aux données personnelles de la victime. De plus, selon la police d'investigation de Rio de Janeiro, en raison de sa forte valeur ajoutée et parce qu'il s'agit d'un petit objet qui peut être transporté très facilement, le téléphone portable est devenu l'objet le plus visé par les criminels. Selon un reportage publié par le « G1 Rio » le 16 juin de 2017, les smartphones sont le produit le plus ciblé dans le

monde du crime en raison de la facilité de le faire circuler sur le marché noir (Bom dia Rio, 2017).

Mais, cette tendance n'est pas une spécificité brésilienne, dans plusieurs villes du monde, des études ont en effet déjà montré que le vol d'appareils électroniques est devenu le principal problème associé aux déplacements quotidiens. Les experts soulignent que le vol d'équipements électroniques dans les transports en commun peut s'expliquer par la « *théorie des opportunités criminelles* » ou par celle des « *crime et espace* » car il s'agit d'un produit très ciblé et extrêmement présent dans un contexte à haut risque. Étant donné que les systèmes de transport public peuvent être décrits comme un environnement « chaud » ou risqué, en particulier aux heures de pointe, les possibilités de vol y sont multiples. De plus l'usage des dispositifs électroniques lors des déplacements en transports en commun est devenu une pratique très courante et populaire parmi les passagers qui profitent du temps de trajet pour échanger des messages, regarder des vidéos, écouter de la musique et pratiquer une série d'activités qui nécessitent que l'on y prête une attention particulière et qui peuvent donc faciliter la pratique des vols (Gentry, 2015).

Lors de l'entretien mené avec le créateur du groupe facebook, ce dernier a exprimé très clairement son inquiétude concernant le vol des téléphones portables. Selon lui, la première enquête menée dans le groupe était « *comment cacher le téléphone portable dans les transports en commun ?* ». De plus, tous les répondants qui utilisent les transports en commun pour se rendre sur le campus ont exprimé cette préoccupation. Andressa nous a dit qu'elle avait déjà perdu un téléphone portable en essayant d'éviter un vol. Elle le cachait pourtant sous ses aisselles et en raison de la forte chaleur de la ville de Rio de Janeiro, l'appareil était mouillé par sa transpiration a fini par se casser. En effet, l'attention aux affaires personnelles et aux appareils électroniques était le comportement le plus mentionné par les étudiants, avec très peu ou aucun d'entre eux qui refusent cette pratique lorsqu'ils sont dans les transports en commun. La plupart semble concilier l'utilisation de biens convoités avec des pratiques de dissimulation lors des passages par des lieux considérés comme « plus à risque » ou face à une menace éventuelle. Ce comportement semble gagner moins d'importance pour les utilisateurs des transports privés qui estiment que leurs marchandises sont mieux protégées.

En revanche, les conducteurs ont d'autres préoccupations liées à leurs véhicules personnels. Julia et son petit ami se sont sentis obligés de souscrire une assurance après avoir eu leur véhicule volé sur le parking du centre technologique. Bien que le véhicule ait été récupéré par

la police dans la Baixada Fluminense, l'étudiante dit qu'après l'épisode « *nous avons dû serrer notre budget un peu pour payer ces types de choses* ». Le sentiment de devoir avoir une assurance antivol révèle le caractère normatif de certaines pratiques de protection internalisées chez la population. Dans le cas des véhicules, l'assurance est très courante en raison de sa valeur élevée et des risques d'accidents de la circulation. Cependant, il est intéressant de noter qu'au Brésil s'ajoute également le taux élevé de vols de véhicules, qui est l'un des plus importants d'Amérique du Sud (Santos, 2017). Outre l'assurance obligatoire des véhicules, il existe également des assureurs de véhicules privés qui couvrent les pertes causées par les vols. Cependant, en raison de l'incidence élevée, ce type de service se révèle élevé et de nombreux propriétaires de véhicules renoncent à l'assurance. En 2017, l'augmentation du nombre de vols de véhicules a été si importante que certains assureurs ont commencé à rejeter des clients dans certaines régions de Rio de Janeiro, ou alors ils ont beaucoup augmenté le prix du service (Gandra, 2017). Au Brésil, on estime que 70% des véhicules ne sont pas assurés soit par manque de conditions financières des propriétaires ou soit parce qu'une partie de la flotte a plus de dix ans et que le marché de l'assurance ne les accepte pas (Gandra, 2017).

De plus, la tradition du marché d'assurance au Brésil est moindre que dans d'autres pays. Ce qui prévaut est la résolution des problèmes financiers par le crédit. Pour les téléphones portables, on estime que seulement 3% d'entre eux ont une assurance contre le vol, tandis que le crédit à la consommation est une habitude utilisée dans près de 67% des achats, même pour les petits achats (Apólice, 2019). Par conséquent, les pratiques de réduction des pertes et des dommages se déroulent de manière beaucoup plus primitive, comme porter un deuxième téléphone portable ou un portefeuille supplémentaire à utiliser en cas de vol.

**Photographie 26 : Le vrai portable et celui du « bandit »**



*Amie d'Andressa : Vous avez parlé de cacher le téléphone portable, il y a beaucoup de gens comme moi qui se déplacent avec un vieux téléphone portable pour le donner au voleur, au cas où il y a un vol.*

*Andressa : MOI ! Le téléphone portable du bandit !*

*Question : Avez-vous un téléphone portable pour le voleur et un autre qui est l'officiel !?*

*Andressa: Oui, celui-ci est à moi et celui-là est pour le voleur.*

*Amie d'Andressa : Je dois recommencer à utiliser le mien....*

Entretien approfondi avec Andressa



Des pratiques telles que celle présentée par Andressa sont très populaires, en particulier parmi les usagers des transports en commun. Certaines personnes interrogées ont même mentionné le « *kit vol* » qui comprendrait un portefeuille avec un peu d'argent, voire un sac à main entier à donner en cas de vol. Lívia, Maria Fernanda, Marina et Julia sont d'autres étudiantes qui ont révélé qu'elles voyageaient avec deux téléphones portables, en cas de vol (photographie 26). Bien que le questionnaire en ligne ne contienne pas de question spécifique sur le vol des téléphones portables, 14 % des victimes ont mentionné s'être faits voler leur téléphone portable en se rendant sur le campus. Parmi les 98 rapports, on constate que certains vols de téléphones portables ont eu lieu lors des trajets en voiture, même s'ils étaient minoritaires.

#### **7.4.7 - Se faire discret et cacher ses « vulnérabilités »**

Les crimes contre les biens sont ceux qui préoccupent le plus fréquemment les étudiants. C'est pourquoi la plupart d'entre eux estiment que plus ils exposent de codes de richesse, plus ils seront ciblés par les voleurs. Dans ce cas, il est intéressant de noter que les codes de la « *richesse* » vont au-delà de porter des objets de valeur, comme l'explique Nathalia. Le simple fait d'être perçue comme étudiante UFRJ, elle se sent déjà comme une cible en raison de son statut. La même chose a été mentionnée par Amandine, qui nous a dit qu'elle évite de transporter des biens coûteux, mais aussi des objets culturels qui l'identifient comme étrangère parce qu'elle se sent moins en sécurité quand elle est reconnue comme une étrangère.

*Question : D'après votre profil, pensez-vous que vous pouvez être plus ciblé ? Si oui, vous sentez-vous plus vulnérable ?*

*Amandine : Parfois je me fais discrète, mais parfois je pense qu'il est possible que je sois reconnue comme étrangère.*

*Cela dépend aussi de la façon dont je suis habillée.*

*Question : Vous essayez d'éviter de porter des objets chère ?*

*Amandine : Des choses chères, mais aussi culturelles.*

*Parce que parfois je porte un T-shirt blanc de mon père, qui ne coûte rien mais qui est blanc, c'est plus formel.*

*J'aime porter des T-shirts que je portais en France, mais ici ça peut être un peu différent. Le T-shirt a une couture différente, je ne sais pas vraiment... mais je pense que ça fait une différence.*

Entretien approfondi avec Amandine

Dans le discours d'Amandine on peut observer que la tentative de rompre avec l'image d'une cible potentielle n'inclut pas seulement le souci d'avoir des objets de valeur, ce sont aussi tous les autres signes pouvant être révélateurs d'une classe sociale aisée et étrangère. Pour la plupart des étudiants, l'intention est de maintenir une présence discrète et neutre pendant le

trajet, car ils sont moins susceptibles d'être identifiés en tant que cibles. Mais d'autres symboles de vulnérabilité sont également préoccupants pendant les déplacements comme les caractéristiques physiques.

Dans le questionnaire en ligne, par exemple, un étudiant handicapé a dit qu'il évitait de se déplacer dans le campus même quand il en a besoin. Car en raison de sa condition physique, il ne se sent en sécurité qu'avec l'aide de collègues. Il en va de même pour les filles qui ont été unanimes à se déclarer plus vulnérables que les garçons. Lors des entretiens, les répondants disent croire que les filles sont les plus ciblées pour tous les types de crimes, y compris les vols. Julia, par exemple, dit qu'elle se sent plus vulnérable car en plus d'être une femme, elle est petite. C'est pourquoi elle craint que les gens « *veillent prendre le dessus sur elle* ».

*Question : Quelle serait la situation dont vous auriez le plus peur, en pensant à ces déplacements que vous faites ?*

*Julia : Je pense au harcèlement.*

*J'ai peur d'être violée ou quelque chose de plus grave comme ça.*

*Question : Vous sentez-vous vulnérable ?*

*Julia : Oui !*

*Je pense qu'à cause de ma taille aussi. Je suis petite, donc les gens peuvent parfois vouloir prendre le dessus sur moi.*

Entretien avec Julia

D'un autre côté, Petros nous a raconté l'épisode où une copine a réagi à une tentative de vol car elle était une grande fille. Selon l'étudiant, « *deux gamins, deux enfants, tout maigres et minuscules sont venus nous voler. Ils devaient avoir environ douze ans et je ne sais pas comment ils ont eu le courage de nous approcher. Je pense que c'est parce qu'ils ne devraient pas être conscients de notre taille. Mon amie est plus grande que moi. Je mesure 1,80 mètre et elle est encore plus grande* ». Si je le voulais, j'aurais pu prendre facilement le couteau de sa main. Sauf que d'habitude je n'ai aucune réaction à ce moment-là. Mais mon amie, elle a réagi. » Dans son discours, Petros laisse entendre que la réaction de son amie face aux agresseurs était principalement due à la différence de taille qui la plaçait dans une position de supériorité physique, ce qui n'est pas très fréquent chez les filles mais ça peut arriver. D'habitude la logique était l'inverse, selon Nathalia, les voleurs ont dit que s'ils avaient remarqué qu'elles étaient quatre filles dans la voiture, ils ne les auraient pas approchés puisque leur cible est des femmes seules. Maria Fernanda dit qu'elle se sent plus vulnérable dans les transports en commun parce que tout le monde peut voir son visage de « *petite fille bourgeoise* », et il en va de même pour Elisa, qui estime qu'elle est une cible plus facile de vol

en raison de son air de jeune femme. Il est intéressant de noter dans ce cas, que la vulnérabilité féminine ne renvoie pas seulement à la violence sexuelle, mais aussi à la force physique et à la moindre propension des femmes à réagir à une agression, surtout lorsqu'elles sont seules. Cela confirme la construction sociale du sentiment d'insécurité qui place les femmes comme des êtres fragiles et vulnérables, et les hommes associés aux stéréotypes de force et de virilité (Sutton *et al.*, 2011; Lieber, 2002; Pain, 2001; Hale, 1996).

#### **7. 4.4.8 - Faire face à la menace par l'intimidation ou l'indisponibilité sociale**

Il a été possible d'observer que le discours de protection des garçons, en plus d'inclure des techniques de neutralité, présente fréquemment des techniques d'intimidation. C'est-à-dire que certains parmi eux prétendent adopter une attitude intimidante et agressive afin de réduire la probabilité de victimisation (comportements dissuasifs), tandis que les filles étaient plus susceptibles de rechercher des protecteurs et d'utiliser des comportements qui visent à indiquer une indisponibilité sociale et principalement sexuelle. Dans le questionnaire en ligne, tous les répondants qui affirmaient porter des armes (y compris des armes à feu) ou utiliser une attitude intimidante pour éviter d'être approchés par des criminels, étaient des hommes. Une seule fille a mentionné qu'en plus d'être toujours attentive, elle « *se promenait en tenant un parapluie à la main* » afin d'intimider d'éventuels agresseurs.

D'autre part, trente autres filles ont mentionné dans le questionnaire en ligne qu'elles ont l'habitude de marcher très vite ou même de courir lorsqu'elles se trouvent dans un contexte considéré comme dangereux. Tatiana nous a dit que lorsqu'elle se promène seule dans la rue la nuit et qu'elle a peur, elle chante très fort, comme si elle était folle. Dans le questionnaire en ligne, une autre étudiante a révélé qu'elle criait des mots les plus étranges lorsqu'elle avait peur dans une rue déserte. Il est intéressant de noter qu'il ne s'agit pas d'un appel de secours, mais plutôt d'un comportement de fermeture sociale qui peut décourager à toute interaction. Il en va de même avec une marche rapide qui, en plus de permettre l'évasion, une fois le risque identifié, elle indique une indisponibilité sociale. Autrement dit, la probabilité d'être approché pour une raison quelconque est moindre lorsqu'elles sont à grande vitesse.

Dans une enquête auprès des usagers des transports publics à Paris, Noble (2015) a identifié une série de comportements utilisés pour éviter les interactions indésirables pendant le trajet. Parler au téléphone, lire, regarder par la fenêtre, étaient quelques-uns des comportements adoptés pour éviter le contact avec les autres passagers. Dans ses recherches, la dimension « *voir sans être vu* » était très importante en tant que comportement sécuritaire. Cependant,

chez les étudiants de l'UFRJ, ce facteur était plus important chez les filles car il est associé à des formes de harcèlement sexuel, principalement dans les transports en commun. Et pourtant, selon la proximité de la menace, l'utilisation du regard peut être dans le sens opposé, c'est-à-dire intimider l'agresseur.

Julia nous a raconté que lorsqu'elle a été victime de harcèlement dans le bus 616/913, elle a décidé de fixer ses yeux sur l'homme qui frottait ses parties intimes sur elle. Elle espérait que parce qu'il était remarqué, l'homme arrêterait l'action, ce qui ne s'est pas produit et alors elle a décidé de le pousser. Quoi qu'il en soit, la technique de détourner le regard dans les transports publics est l'un des rites d'interaction les plus courants. Qu'il s'agisse d'une norme, d'une règle d'étiquette, d'éducation ; fixer son regard sur quelqu'un d'inconnu est presque toujours considéré comme une provocation et peut être perçu comme l'un des premiers signes de menace. Dans ce cas, détourner le regard signifie démontrer une indisponibilité sociale ou sexuelle, alors qu'affronter le regard indique plutôt affronter l'agresseur. De plus, dans le cas des femmes, les regards agressifs et désagréables sont une préoccupation avant même le début du voyage. Éviter les vêtements collés, courts et décolletés, ainsi que d'autres traits de féminité, comme le maquillage et des coiffures, sont des techniques souvent appliquées pour ne pas attirer les regards dans les espaces publics.

#### **7.4. 9- S'échapper, chercher de gardiens ou de la coveillance**

Face à une menace, la plupart des gens essaient de s'y échapper, c'est un moyen de défense naturel. Pour les usagers du bus, une pratique très courante est de débarquer dès qu'ils voient un possible « voleur ». Louise nous a dit qu'elle a échappé à un vol sur la ligne de bus 485 de cette façon. Chez les conducteurs, changer d'itinéraire, accélérer et même rouler à contre-courant, sont quelques-uns des comportements largement utilisés face à la menace. Babi nous a dit qu'elle avait failli être agressée lorsqu'elle faisait une correspondance entre deux bus. Selon l'étudiante, en débarquant du bus, elle a vu deux hommes s'approcher d'elle pour lui voler et, heureusement, elle a réussi à monter dans un autre bus et s'enfuir. Mariana a réussi à échapper de l'homme qui la poursuivait quand elle est descendue du bus et rentrait chez elle à pied. Selon l'étudiante, elle a couru dans une rue avec une circulation dense jusqu'à ce que l'homme cesse de la suivre. Dans ce cas, c'est la présence d'autres personnes qui a dissuadé les actions du suspect. Au cours des entretiens, d'autres étudiants ont révélé avoir utilisé cette tactique face à une menace. Une étudiante a raconté que lorsqu'elle a remarqué qu'elle allait se

faire volée, elle a demandé l'aide du chauffeur de bus et du contrôleur qui ont réussi à éviter le délit.

La recherche de gardiens ou de la coveillance est l'une des pratiques les plus récurrentes non seulement lorsque le risque est proche, mais aussi par mesure de précaution. La plupart des étudiants se sentent plus en sécurité dans les endroits denses ou en compagnie des proches. Cette pratique conduit même à l'assouplissement des autres mesures de protection car elle a un grand potentiel pour assurer ceux qui la pratiquent. Lorsque Leticia sort le soir avec un groupe d'amis, elle rentre chez elle avec les transports alternatifs, ce qui, selon elle : « *Je ne l'utiliserais jamais si j'étais seule* ». Il en va de même avec l'utilisation des véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC comme Uber par exemple), qu'elle prétend ne faire qu'en compagnie d'autres personnes. Il en est de même pour Aurora, qui ne sort la nuit qu'en compagnie d'amis.

Au sein du BRT, Petros préfère s'asseoir à côté du chauffeur car il estime que la probabilité de vol y est moindre. Dans le questionnaire en ligne, d'autres étudiants ont mentionné préférer s'asseoir à côté du chauffeur de bus, ainsi que se rapprocher des figures d'autorité car ils se sentent plus en sécurité. En outre, dans le cas des filles, un grand nombre d'entre elles demandent aux proches de les accompagner pendant des itinéraires considérés comme dangereux. Dans les situations jugées dangereuses, Mariana demande à son père de venir la chercher à l'arrêt de bus, Andressa demande à sa mère de venir la chercher à la station BRT lorsqu'elle trouve cela dangereux, Erika demande à un copain avec une moto de la ramener à la maison le soir. Elisa quand sort tard le soir en voiture, ses parents recommandent à son frère de l'accompagner, surtout si elle va s'éloigner de la maison. Dans ce cas, le sexe (Femme/Homme) s'avère être un facteur déterminant dans la recherche de la coveillance car, pour de nombreuses filles, être accompagnée est un moyen d'afficher publiquement l'indisponibilité sexuelle et éviter le harcèlement de rue (Lieber, 2002).

## **Conclusion du chapitre 7**

Dans ce chapitre, nous avons cherché à présenter des informations concernant les cas de violence subie par les étudiants lors de leurs déplacements vers le campus. Il a ainsi été possible d'établir qu'il existe une forte augmentation des vols violents, en particulier parmi les utilisateurs de bus conventionnels et chez ceux qui ont besoin d'utiliser des

correspondances au cours de leurs trajets. Un étudiant sur dix a été volé ou a subi des tentatives de vol violentes sur son trajet. Ces incidents de victimation ont un impact direct sur le sentiment d'insécurité, car ceux qui ont subi des violences ont ensuite tendance à se sentir moins en sécurité que les autres pendant leurs déplacements. Cependant, ce n'est pas la seule variable qui explique le sentiment d'insécurité des étudiants, qui est en général très élevé, y compris parmi ceux qui n'ont jamais subi de violences directes.

La typologie de la violence qui touche les usagers de la voiture diverge de celle de l'agression qui affecte les usagers des transports en commun, puisque les premiers sont davantage exposés aux vols non violents tandis que les seconds le sont plus aux vols violents et au harcèlement de rue. En ce qui concerne les vols, nous avons pu remarquer une forte incidence de vols violents sur les principales lignes de bus desservant le campus, principalement sur la ligne 616/913. Ces crimes ont une grande répercussion sur les étudiants, principalement en raison de la forte circulation de l'information par le biais des médias numériques. L'existence du groupe Facebook « *Vols-UFRJ* » démontre à quel point ce thème est présent dans les préoccupations collectives des étudiants, et la forte visibilité de ce type d'événement, non seulement auprès des étudiants, mais aussi des autorités locales et des médias traditionnels.

Il est important de mentionner la forte inquiétude des étudiants par rapport aux biens et en particulier à leurs appareils électroniques tels que leurs ordinateurs et téléphones portables. Des techniques de minimisation des pertes, telles que le « *téléphone portable du bandit* » ou « *le kit vol* », sont souvent adoptées par les utilisateurs des transports en commun qui circulent en risquant un vol imminent. Le changement modal était associé à la protection des biens matériels, car les utilisateurs de voitures ainsi que les usagers du BRT ont tendance à se sentir plus protégés du vol que les autres. Par ailleurs, plusieurs techniques de protection sont largement utilisées par les étudiants, comme éviter certains trajets ou contextes anxiogènes, dissimuler leurs biens, cacher leurs vulnérabilités, rester toujours vigilant, ou proches d'autres personnes, utiliser des techniques d'intimidations ou d'indisponibilité sociale, entre autres.

Enfin, nous avons constaté que le sentiment d'insécurité dans le quotidien des étudiants est bel et bien restreint dans sa définition de la criminalité : ce sont des types déterminés de manifestation du crime qui créent la peur et l'indignation. Cependant, d'autres facteurs environnementaux peuvent aussi changer la perception du risque et c'est en ce sens que nous mènerons les analyses du chapitre suivant.

# CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE

Les résultats des entretiens menés montrent que les étudiants de l'UFRJ sont majoritairement des jeunes issus de la classe moyenne, résidant dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro et usagers des transports en commun. Seul un cinquième d'entre eux a accès à une voiture, et lorsque tel est le cas, ils l'utilisent pour se rendre à l'université. Dans leur discours, la préférence pour la voiture est justifiée par la mauvaise qualité des transports en commun, qu'ils jugent souvent lents, inconfortables, inaccessibles et dangereux. En revanche, lorsque l'on analyse le profil des usagers de la voiture, l'on observe que leur niveau de revenus est davantage associé au choix modal qu'à la qualité du système de transports en commun dans leur quartier de résidence. Par ailleurs, plusieurs automobilistes déclarent ne pas utiliser les transports en commun par peur de la violence. Les étudiants les plus aisés ont davantage recours à cette mesure de protection. Les conducteurs les moins aisés déclarent moins éviter les transports en commun par peur de la violence, ce même lorsque leur quartier de résidence est moins accessible et plus éloigné du campus. Ce résultat révèle une perception plus négative des transports en commun chez les jeunes des classes les plus aisées. Une telle préoccupation à l'encontre de la violence s'avère encore plus importante lorsque le déplacement implique des objets de valeur tels que des ordinateurs, des téléphones portables et des matériaux d'étude coûtant cher. La voiture est souvent utilisée en guise de moyen de protection contre le vol, qui s'avère être l'une des principales préoccupations des étudiants.

Effectivement, l'analyse des incidents de victimisation montre qu'il y a un taux de violence plus faible sur les trajets réalisés en voiture que sur ceux effectués dans les transports en commun, notamment lorsqu'il s'agit de vols avec violence, type de crime très fréquent dans les autobus conventionnels. Cependant, cela ne signifie pas pour autant que les automobilistes se sentent en sécurité dans leurs voitures, à l'inverse, par rapport aux usagers des transports en commun, ils manifestent plus de peur. Dans cet aspect, le revenu apparaît de nouveau comme une variable importante pour justifier le sentiment d'insécurité, car de même que le revenu augmente la propension à utiliser la voiture, il fait également croître la perception du risque individuel. Certaines théories peuvent être utilisées pour interpréter ce résultat, dont la première concerne la possession de biens ayant une très grande valeur par les individus issus

des classes les plus aisées ; et la seconde fait référence à la moindre familiarité avec l'espace public des jeunes des classes supérieures.

De l'autre côté, chez les usagers des transports en commun, la perception du risque est d'autant plus grande qu'ils sont davantage exposés à l'espace public. L'un des résultats les plus frappants est en effet le plus grand sentiment d'insécurité éprouvé par les étudiants qui doivent prendre des correspondances. Plus la correspondance est longue, et plus ils ont tendance à se sentir en insécurité. Ce sont également ces mêmes élèves qui présentent un niveau de victimisation plus élevé, ce qui prouve que les pôles d'échange s'avèrent constituer des lieux problématiques lors des trajets. D'autre part, la forte incidence des vols avec violence sur les lignes de bus classiques qui desservent le campus suscite un fort sentiment d'insécurité qui leur est associé. De tels contextes d'insécurité ont un grand potentiel pour semer la peur sur le campus et augmenter les niveaux de victimisation indirecte. D'autre part, la proximité du campus et sa bonne accessibilité sont deux facteurs qui, conjointement, augmentent le sentiment de sécurité des étudiants, résultat qui confirme qu'une moindre exposition à l'espace public lors des déplacements en transports en commun augmente le sentiment de sécurité.

Quant aux réponses individuelles sur le sentiment d'insécurité, nous constatons qu'il est très fréquent lors des déplacements des étudiants. Nous avons identifié une série de petites pratiques comme changer l'horaire du cours, dissimuler ses biens de valeur, éviter de marcher tout seul, cacher ses vulnérabilités ou atouts, se faire discret, se montrer socialement indisponible, faire toujours attention à soi et ses biens et changer de mode de transports, lors que possible. Il a été possible d'identifier des préférences pour certains modes de transport public considérés comme plus sûrs que d'autres. Le BRT, par exemple, était jugé plus sûr que les bus conventionnels en raison de sa conception plus fermée, du fait que l'entrée des gares est contrôlée, qu'il dispose d'une voie de circulation exclusive et qu'il se montre plus régulier en termes de temps de trajet. Chez les usagers des transports publics, la fiabilité s'est en effet avérée être un facteur directement lié à la sécurité. C'est pourquoi les irrégularités dans le système de bus conventionnel réduisent considérablement la sécurité dans ce mode de transport. De plus, le moment d'attente des transports en commun s'avère être la partie du trajet la plus anxiogène pour les usagers des transports publics, qui préfèrent souvent opter pour la fiabilité du transport plutôt que pour sa rapidité, résultat qui n'a pas été confirmé dans les analyses des cas de violences subies pendant le trajet. La partie du trajet réalisée à l'intérieur du véhicule s'est avérée la plus dangereuse à cause du très grand nombre de vols



perpétrés à l'intérieur des bus. Enfin, il est important de souligner le degré élevé de vols avec violence commis à l'encontre des étudiants de l'UFRJ. L'incidence très fréquente de ce type de délit alimente le sentiment d'insécurité généralisé et conduit les usagers à adapter leurs comportements à différents moments du déplacement, que ce soit pour les hommes comme pour les femmes. D'un autre côté, dans le cas des femmes, à la peur des vols avec violence s'ajoute aussi celle du harcèlement, notamment de nature sexuelle, crainte qui accroît encore davantage le sentiment d'insécurité chez ce groupe. Quoi qu'il en soit, toutes peurs confondues, nous avons observé que les hommes et les femmes ont une perception très élevée du risque lors de leurs déplacements vers l'UFRJ, mais que les usagers des transports publics ont cependant tendance à se sentir plus en sécurité que les usagers de la voiture. Il a été démontré que la victimisation directe augmente le sentiment d'insécurité, ainsi, parmi les déplacements en transports en commun, ceux qui nécessitent une durée d'exposition plus longue à l'espace public sont aussi perçus comme moins sûrs.

## Quatrième partie :



---

## Les espaces d'insécurité et les réponses collectives

---

L'un des principaux facteurs associés au sentiment d'insécurité concerne les caractéristiques spatiales et de l'environnement bâti. Certains chercheurs et des théories célèbres soutiennent que les incivilités et les désordres urbains peuvent être davantage associés à la peur du crime qu'à la survenue réelle d'actes violents. C'est pourquoi, dans les deux prochains chapitres, nous effectuerons une analyse environnementale du sentiment d'insécurité en nous penchant sur les principaux trajets réalisés vers l'île du Fundão. Nous commencerons ainsi par nous intéresser aux lieux situés à l'intérieur du campus (chapitre 8) puis à ceux les plus emblématiques de l'extérieur du campus. L'idée est d'établir quels sont les éléments présents dans ces lieux qui contribuent à la perception du risque. Il s'agit donc d'analyser les caractéristiques de l'environnement physique, architectural et social au sein de l'île universitaire mais aussi le long des principaux axes de transport. De plus, la réputation spatiale, notamment sur le campus, sera prise en compte dans la compréhension du discours sur les endroits dangereux (chapitre 8). L'objectif est de comprendre l'impact des idées préconçues sur les déplacements des étudiants avant même qu'ils commencent leurs études à l'UFRJ.

Une fois identifiée la géographie de l'insécurité à l'intérieur et à l'extérieur du campus, il s'agit également de déterminer quelle est la géographie des événements violents vécus par les victimes. Existe-t-il une relation entre eux ? Si tel est le cas, sont-ils capables de justifier les craintes des étudiants ou s'agit-il simplement d'une dissonance cognitive. Un autre aspect important est de comprendre comment cela affecte leur mobilité, quelles sont ces précautions, et qui sont les étudiants les plus touchés. Enfin, les demandes des étudiants seront également prises en compte, afin de comprendre quelles sont les possibles solutions qu'ils envisagent pour ce problème, notamment au sein du campus. Ensuite, le dernier chapitre (chapitre 10) s'attèle aussi à une quête de solutions, mais en mettant cette fois l'accent sur les institutions, les acteurs locaux et les collectifs étudiants. L'idée est de montrer comment le problème de l'insécurité lors des déplacements est traité par les responsables de la sécurité et des transports de la ville ; et comment l'université et les étudiants s'organisent pour lutter conjointement contre ce problème. Dans ce chapitre, nous avons l'intention d'établir quelle est l'importance de ce problème au niveau institutionnel et quelles sont les principales idées, contraintes et difficultés pour le résoudre.

## **CHAPITRE 8 : Le campus tel que perçu par les étudiants**

L'objectif de ce chapitre est d'identifier quels éléments favorisent le sentiment d'insécurité sur le campus et comment celui-ci est perçu par les étudiants, lors des différentes étapes de leur déplacement. Par conséquent, dans un premier temps, nous présenterons une brève description de la manière dont l'université et le campus sont conçus dans l'imaginaire brésilien. L'idée est en effet d'identifier les représentations associées à l'UFRJ. Dans cette optique, nous nous appuyerons sur le concept de « réputation » d'un point de vue tout à la fois spatial et institutionnel afin qu'il soit possible de comprendre comment le sentiment d'insécurité se construit et a un impact sur les déplacements avant même que les jeunes commencent à y étudier. Nous nous concentrerons ensuite sur les éléments de l'environnement bâti, qui contribuent à ce que le campus soit perçu comme dangereux et sur son impact sur la mobilité interne de l'île. Plus avant, la géographie du sentiment d'insécurité et des événements vécus à l'intérieur du campus sera soulignée. Il s'agira ainsi d'établir quels sont les endroits les plus redoutés et les lieux où se produisent les différents types de violences. Le comportement des conducteurs sera particulièrement souligné et nous tenterons d'identifier les enjeux que leur sentiment d'insécurité génère sur le système routier. Enfin, nous explorerons les solutions envisagées pour le problème de l'insécurité du campus, nous verrons quels types d'individus les étudiants considèrent comme des menaces ; et comment le statut des étudiants de l'université et le milieu environnant changent la façon dont les jeunes perçoivent la vulnérabilité.

### **8. 1 – Le campus de l'UFRJ : Un contraste entre ses réputations institutionnelle et territoriale**

L'université fédérale de Rio de Janeiro est l'une des institutions d'enseignement les plus respectées du Brésil et d'Amérique latine qui, grâce à des processus de sélection rigoureux, propose des cours d'enseignement supérieur totalement gratuits à la population. Cependant, alors que, dans l'ensemble du pays, la réputation de cette université est assez positive, il n'en est pas toujours de même au niveau du campus qui la réputation est forgée, en particulier, par ceux qui la fréquentent ou aspirent à y étudier. Au cours des entretiens, nous avons eu l'occasion d'interroger les étudiants sur la perception qu'ils avaient du campus avant même de commencer leurs études. Les réponses étaient plutôt partagées entre, d'une part, ceux qui en avaient une image extrêmement positive liée au statut académique de l'université et, de

l'autre, ceux qui se disaient préoccupés par son emplacement, les dangers et les conditions d'accès. Souvent considéré comme lointain, isolé, désert et inaccessible, le campus a suscité des inquiétudes chez une partie des jeunes, en particulier, les filles, et notamment celles qui venaient de l'extérieur de Rio de Janeiro pour étudier à l'UFRJ.

*Question : Quand vous avez réussi l'examen d'entrée, qu'avez-vous pensé du campus ?*

*Nathalia : Alors il avait le statut, n'est-ce pas ? L'UFRJ est l'une des meilleures du Brésil dans ce domaine ! Donc j'étais impressionnée ... J'ai été admise dans d'autres universités et j'ai fini par la choisir pour cette raison de cela. Je n'ai même pas pensé à l'emplacement du campus. Ce n'est que lorsque je suis allée m'inscrire, que nous avons commencé à y réfléchir. Moi et ma mère.*

Entretien avec Nathalia

De même que beaucoup de jeunes brésiliens, Nathalia rêvait d'intégrer les cours de médecine des universités publiques du pays. En raison d'une forte concurrence, la jeune femme, qui avait passé l'examen d'entrée en 2007, n'a obtenu suffisamment de points que pour intégrer le cours de biomédecine, qui était sa deuxième option. Malgré tout, elle a commencé à y étudier pendant 2 ans (entre 2008 et 2010), jusqu'à ce qu'elle décide d'abandonner pour essayer à nouveau d'être admise à la « *sélection* » permettant d'intégrer le cours de médecine. En 2012, Nathalia a finalement obtenu l'une de ces places si convoitées dans l'un des meilleurs cours de médecine du Brésil. Selon son témoignage, l'importance de cet événement pour elle et sa famille est évidente, car il s'agit de l'un des examens les plus difficiles du pays et d'une université prestigieuse. Le même impact positif ressort des entretiens menés avec les autres étudiants qui se sont montrés fiers d'avoir réussi à obtenir une place au sein d'une université aussi réputée.

À la phase initiale de conquête, suit la phase pratique qui consiste à planifier la manière dont les prochaines années de cours seront structurées et c'est à ce moment-là que l'on a pu observer le changement d'opinion des personnes interrogées, qui, pour la plupart, se sont alors préoccupées de l'accessibilité au campus. Lorsqu'ils n'étaient pas directement concernés, certains étudiants ont déclaré que leurs parents étaient particulièrement inquiets des dangers que représentait l'accès au campus, car, selon Hyuri, « *le campus de Fundão est connu pour être un endroit dangereux dans la réalité de Rio* ». D'après cet étudiant, avant même de se rendre sur le campus, il avait entendu des histoires d'amis et de proches à propos de vols, par exemple de voitures, d'enlèvements et de cadavres retrouvés sur l'île de l'université. Ce même étudiant ajoute qu'il n'a « *jamais rencontré personne qui disait que Fundão était un endroit sûr* ». Ainsi, les comptes rendus des entretiens montrent qu'il existe un contraste entre la réputation institutionnelle de l'UFRJ, qui a toujours été jugée très positive, et celle territoriale du campus, qui s'avérait négative, notamment en raison de l'insécurité personnelle.

L'utilisation du terme « réputation » dans la présente recherche fait référence à « *une représentation sociale partagée, provisoire et localisée, associée à un nom et issue d'évaluations sociales plus ou moins puissantes et formalisées* » (Chauvin, 2013). Selon les experts, il existe différents types d'entités par rapport à la réputation, étant donné que les personnes, les groupes de personnes et les entreprises peuvent avoir une réputation, ainsi que des produits, des services, des zones géographiques et des événements d'une manière générale, y compris des activités (Casare et Sichman, 2005). Ainsi, dans le cas de l'UFRJ, l'utilisation de ce terme s'avère intéressante car il peut s'appliquer tout à la fois à la réputation institutionnelle et à celle territoriale, qui, dans ce cas, divergent. De plus, ce concept correspond au résultat de cette recherche, car nous avons observé qu'il existe une sorte de consensus sur les évaluations, aussi bien institutionnelles que territoriales (Beuscart et al., 2015). Les répondants ont insisté unanimement sur la qualité de l'UFRJ, qu'ils ont présentée comme étant l'un des meilleurs établissements d'enseignement supérieur du pays, tout comme sur le fait que le campus n'était pas un lieu sûr. D'après tous les entretiens, il est apparu évident que le campus est un lieu où il faut « faire attention ». Cette expression était utilisée dès la phase précédente de planification du déplacement, avant même que les étudiants commencent à venir sur le campus, c'est-à-dire que bien avant de fréquenter le campus ils ont commencé à entendre des conseils, des rumeurs, des stratagèmes et des informations sur les dangers que pouvait représenter l'île de l'université.

### **8.1.1 - Médias, réputation et image de danger de l'île universitaire**

Dans ce contexte, on peut conclure que cette ville universitaire a la « réputation » d'être un lieu dangereux. Certains auteurs qualifient de « mythe » ou de « légende urbaine » la réputation qui règne autour d'un lieu. Cependant, dans le cas de ce campus, la réputation dépasse les récits d'expériences, les images reçues ou la circulation d'émotions. Cette réputation se construit également à travers des données officielles et des expériences directement vécues par les habitués. Comme cela a été vu précédemment, la zone du campus est celle qui possède l'un des plus grands records d'enlèvements éclairés de la région, tout comme il est vrai que ce campus est situé vers l'un des principaux carrefours de la métropole et à côté de quartiers où règne la violence, comme les Complexes de la Maré et de l'Alemão. En analysant, par exemple, la « réputation en ligne » ou l'« e-réputation » de la cité universitaire sur le site de recherche « Google », nous trouvons plusieurs évaluations plutôt positives. Cependant, lorsque nous analysons les commentaires qui justifient cette notation, nous notons

qu'ils s'appuient surtout sur la réputation de l'université, qui reflète la qualité du corps professoral et des étudiants ainsi que des services rendus par l'université. Lorsque nous effectuons une recherche avancée avec l'outil de recherche Google Brésil pour chercher les actualités publiées sur Internet qui contiennent les termes « Campus da UFRJ », les résultats sont plus explicites<sup>56</sup>. Selon le mécanisme de classement de pertinence du site « recherche Google », sur les dix premières nouvelles qui apparaissent sur le campus, huit font référence à des actes de violence. Deux d'entre elles au meurtre de Diego en 2016, l'une d'elles se rapporte au campus de la faculté de Droit au centre-ville et les cinq autres renvoient à différents types de délits, tels qu'aux enlèvements, à la présence de voleurs armés à l'intérieur du campus et aux vols dans les bus. Comme cela a été présenté auparavant, des titres de reportages, tels que « Le campus de la peur », « Fundão demande de l'aide », entre autres informations liées à la violence, peuvent être facilement trouvés dans les médias locaux pour faire référence à l'île de Fundão. D'ailleurs, cette réputation de dangerosité du lieu n'est pas nouvelle. En 2003, un rapport publié dans l'un des journaux les plus diffusés au Brésil annonçait que *“La violence éloignait les jeunes des classes aisées du campus du Fundão”* (O Globo, 24 août 2003).

**Photographie 27 : Reportages du journal « O Globo » sur les violences dans le campus UFRJ. A gauche la cartographie réalisée en 2003 et à droite la cartographie réalisée en 2016**



Source : : Journal « O Globo » le 24/09/2003

Source : Journal « O Globo » en ligne le 07/07/2016

Le reportage publié dans le journal du dimanche de 2003 (annexe 10) souligne le grand nombre de cas de violences survenus sur le campus. A partir des cas enregistrés par la mairie

<sup>56</sup> Cette recherche a été menée en portugais brésilien et a couvert toutes les actualités publiées entre le 1er mars 2015 et le 31 décembre 2018. C'est précisément cette période qui a été choisie car il s'agit de l'intervalle de temps dans lequel les entretiens ont été menés en vue de cette recherche. En tout, 1 840 pages étaient disponibles en ligne. La recherche a été effectuée sur ordinateur à l'adresse [www.google.com.br](http://www.google.com.br) à l'aide du filtre de recherche avancée. Les pages brésiliennes ont été examinées, la rédaction a été réalisée en portugais et les résultats ont été présentés en fonction des paramètres de pertinence adoptés par le moteur de recherche. Pour plus d'informations sur les critères retenus par le moteur de recherche, consultez le site internet : <https://www.google.com/intl/fr/search/howsearchworks/algorithms/>

à l'UFRJ entre 2002 et 2003, le journal a produit une « carte de la violence sur le campus » indiquant l'emplacement des événements les plus fréquents. Selon ce reportage, pour la seule année 2002, 282 délits ont été enregistrés sur l'île universitaire. Ainsi malgré son excellence académique, l'UFRJ aurait perdu du terrain dans le cœur des jeunes de la classe moyenne et aisée à cause de la peur de la violence. *"Si, en 2000, les étudiants dont le revenu familial était supérieur à au moins 30 salaires représentaient 11,88% des inscrits au concours, en 2004, ils n'étaient que 6,8%"*. D'après la déclaration du président du Syndicat des Institutions de l'Enseignement Supérieur de Rio de Janeiro, parallèlement à l'augmentation du nombre de postes vacants au sein des universités privées à cette époque, le manque de sécurité dans le campus du Fundão avait été un facteur clé de la baisse du nombre des étudiants des lycées privés inscrits au concours de l'UFRJ. *"Le simple fait que l'enfant doive passer par Avenida Brasil, Linha Vermelha ou Linha Amarela pour arriver à l'université effraie assez les parents qui finissent par opter pour des universités privées plus proches de leur domicile"* (O Globo, 24/09/2003).

À l'époque, ce reportage a été rejeté par l'université, car l'institution a affirmé qu'aucun responsable de l'UFRJ n'avait été consulté avant sa production (annexe 11). Ainsi, l'université a publié une motion sur son site web officiel indiquant que *« le reportage ruinait la réputation de l'une des institutions d'enseignement les plus prestigieuses du pays, car l'on a ignoré des informations sur la qualité scientifique et académique de l'UFRJ »* (Migraportal, 2003). De plus, l'université a alerté sur les préjugés présents dans le texte, selon lesquels la demande de sécurité est spécifique aux classes moyennes et l'accès à l'université constitue un privilège naturel des plus aisés. Le conseil universitaire a affirmé que *« la sécurité est un droit garanti à tous par l'État et que les politiques publiques de l'enseignement qui prennent en compte la construction démocratique du pays, sont celles qui visent à réduire les barrières sociales qui persistent dans l'accès à l'université »* (UFRJ, 28 août 2003<sup>57</sup>).

La réponse de l'université et son souci de soigner son image dans les médias montrent clairement l'existence d'une « réputation à préserver ». Le processus de maintien et celui de changement sont des caractéristiques intrinsèques à la « réputation », qui évoluent au fil du temps et dans l'espace, notamment lorsque des dispositifs médiatiques ou technologiques amplifient et accélèrent la circulation des informations et opinions (Belleguic et al., 2011).



Dans le cas des violences sur le campus de l'UFRJ, le reportage sur le sentiment d'insécurité des étudiants treize ans plus tard montre que la situation n'a pas changé. Cette fois, la cartographie du sentiment d'insécurité a été réalisée sur la base du témoignage de certains étudiants suite à l'épisode de l'assassinat Diego en 2016 (photographie 27). Cependant, à cette époque le reportage a été rendu disponible dans la version en ligne du journal « O Globo », ce qui a facilité la diffusion parmi les étudiants via les réseaux sociaux. En effet, nous avons pu observer que l'avènement des réseaux sociaux a contribué à renforcer la réputation du lieu comme dangereux. Lors des entretiens, les étudiants d'autres États et d'autres pays ont été unanimes pour déclarer qu'en recherchant des informations à propos de ce campus sur les réseaux sociaux, ils ont trouvé plusieurs recommandations liées à la « sécurité ». Cependant, malgré cette mauvaise réputation, aucune des personnes interrogées n'a toutefois songé à abandonner les cours en raison d'un sentiment d'insécurité, ce qui, selon certaines enquêtes, n'est pas le cas de tous les jeunes ayant réussi l'examen d'entrée. Dans une enquête menée auprès de jeunes ayant passé avec succès le processus de sélection (« *vestibular* ») de l'UFRJ en 2012, Vieira (2018) a identifié que « *le taux de criminalité dans la ville de Rio de Janeiro* » et « *l'insécurité sur le campus où le cours a lieu* » figurent parmi les principales raisons du rejet de l'intégration à l'UFRJ. Parmi les trente-huit justifications possibles de l'abandon des études de licence à l'UFRJ, ces deux critères occupent respectivement les deuxième et troisième places, juste après les raisons financières (« *je n'avais pas financièrement les moyens de vivre à Rio de Janeiro* »).

En fait, jusqu'en 2009, le processus de sélection des étudiants de l'UFRJ était organisé de manière centralisée par l'université elle-même et tous les candidats devaient se rendre à Rio de Janeiro pour l'examen de sélection. Avec la création du PROUNI et du Système de Sélection Unifié (SISU) en 2010, le processus de sélection pour les cours de licence de l'UFRJ est devenu national et des étudiants de tout le Brésil pouvaient passer le test dans leur propre ville. Par conséquent, l'obtention d'une place à l'UFRJ obligeait certains candidats, à changer de ville pour pouvoir assister aux cours présentiels. Ainsi, à partir des réponses obtenues par Vieira (2018), l'on observe que la réputation de Rio de Janeiro et du campus de l'UFRJ en matière de sécurité était assez négative pour éloigner une proportion relativement importante de jeunes de cette université, car 16,5% des répondants à cette enquête ont choisi des réponses liées à l'insécurité. Ainsi, nous pouvons observer que, selon une partie de la population brésilienne, qui ne fréquente même pas le campus de l'UFRJ, la mauvaise

réputation de ce site et de son accès en raison de l'insécurité, s'avère déjà suffisamment négative pour éloigner un certain nombre de jeunes de cette université.

### **8.1.2- Mais tout n'est pas négatif : perceptions positives d'un campus unique et intégré**

Mais, si la réputation de ce campus, d'être un lieu confronté à l'insécurité, a été répandue lors de tous les entretiens, il est toutefois nécessaire de souligner qu'une partie des étudiants a qualifié une telle réputation d'"exagérée". Gil, Felipe et Beatriz, qui suivent des cours du soir, ont déclaré qu'avant de commencer à étudier sur le campus, ils avaient entendu plusieurs rumeurs concernant les dangers de l'endroit, mais que lorsqu'ils ont commencé à suivre des cours, ils se sont aperçus que la plupart d'entre elles étaient exagérées. Camila a déclaré que le campus « *est aussi dangereux que n'importe quel autre quartier de la ville* ». Cette étudiante, qui vit à Ilha do Governador, a indiqué qu'elle a toujours jugé le campus de Fundão très intéressant en raison de sa taille et du fait de la concentration qu'il propose de plusieurs cours en un seul endroit. Selon Camilla, le campus est « *un pôle social privilégié en raison de l'interaction entre différents étudiants universitaires* ». De plus, elle estime « *qu'il existe une intégration entre les différents cours qui est extrêmement productive pour la croissance sociale des jeunes* ». Renato, étudiant en architecture, reconnaît également les mêmes aspects positifs et ajoute que « *l'idée de la cité universitaire est quelque chose d'incroyable et elle différencie l'UFRJ des autres universités du monde entier. Vous avez toute la question de la recherche technologique qui se fait ici et qui est appliquée ici. Vous avez un endroit qui est orienté vers l'éducation malgré le fait que nous avons cette division territoriale avec d'autres entreprises. Je pense que la question d'unifier les étudiants ici crée une atmosphère tout à fait unique. Alors j'aime beaucoup le concept de ville universitaire* ». En revanche, si l'environnement unique et intégré du campus est apprécié par de nombreux étudiants, le format de son design urbain et son intégration dans le reste de la ville ont été des aspects très critiqués, ce aussi bien en termes d'accessibilité que de sécurité. Ensuite, nous présenterons quelques-uns de ces facteurs environnementaux qui affectent directement la mobilité des étudiants et leur perception de la sécurité.

## **8.2 - Les dysfonctionnements d'un vaste campus à l'architecture moderniste**

Comme cela a été décrit précédemment, le campus de l'UFRJ était un projet urbain conçu selon les lignes modernistes associé à un principe de zonage fonctionnel, qui déterminait

l'organisation du campus par grands secteurs et prévoyait des espaces vides en vue de futures extensions (Oliveira, 2005). Ce modèle de développement urbain tend à favoriser les modes de transport routier, et donc la construction de grandes routes pour la circulation des véhicules, et de parkings. Par conséquent, les modes de transport actifs finissent par avoir moins d'espace. La marche à pied et le vélo sont restreints en raison des longues distances et de la présence de vastes zones vertes et vides qui contribuent à accroître le sentiment d'insécurité. Des qualificatifs tels que « désert », « trop vide », « trop vaste », « trop isolé » et « sombre », étaient souvent utilisés lors des entretiens pour décrire tout à la fois les problèmes de transport et ceux d'insécurité. Selon Babi, la spatialité moderniste du campus s'avère très complexe. Les sentiers pédestres sont très longs, soit pour accéder aux arrêts de bus, soit afin de se rendre au r

estaurant universitaire. Cette étudiante souligne qu'en raison des grandes dimensions de l'île, les bus qui desservent le campus passent beaucoup de temps à circuler dans son intérieur. Cette plainte a été très fréquemment exprimée par les usagers des lignes de bus 485 et 616/913. Nombre d'entre eux préfèrent marcher vers des arrêts de bus plus éloignés du centre d'études pour prendre le bus à la sortie de l'île et éviter ainsi de faire des tours inutiles à l'intérieur du campus. Un arrêt de bus informel à la sortie 3 de l'île a même été créé par des étudiants qui prennent les bus en direction de la Ligne Jaune (photographie 28). Cet emplacement est situé du côté de l'autoroute, dans un campus désert, où plusieurs étudiants se rassemblent pour emprunter la ligne 616/913 sans avoir à faire le tour du campus. Si l'on en croit ses utilisateurs, ils peuvent voir leur temps de trajet réduit jusqu'à 30 minutes s'ils y prennent le bus. C'est pourquoi nombre d'entre eux préfèrent prendre des risques, ce y compris lorsqu'ils considèrent l'endroit comme dangereux.

**Photographie 28 : Arrêt de bus improvisé à l'extérieur du campus**



Source : Google Maps, avril 2019 capture d'écran réalisé le 11/07/2020

Une autre conséquence de la conception urbaine moderniste est la faible densité de piétons, la grande quantité d'espaces vides et le manque de diversité des usages du sol qui finit par accroître le sentiment d'insécurité, car la présence de « gardiens » est nettement plus faible dans ce type d'environnement et l'homogénéité des activités a tendance à ne créer des flux qu'à des moments précis, ce qui fait que les rues sont plus désertes et vides le reste de la journée (Jacobs, 2012). Par conséquent, ce type d'environnement peut faciliter la survenue de délits de nature plus violente impliquant des enlèvements, des viols, des agressions et même des homicides (Diniz & Faria, 2018). Comparer les types de délits perpétrés sur le campus et ceux qui le sont en dehors de celui-ci, nous permet de remarquer certaines différences (tableau 25).

**Tableau 25 : Types d'infractions hors campus et hors campus**

Endroit du crime	Vols <sup>58</sup>		Vols de véhicules		Incivilités/ agressions/ vandalisme		Harcèlement		Enlèvements éclair		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Dans le campus	106	48%	20	83%	8	47%	9	30%	7	88%	150	50%
En dehors du campus	116	52%	4	17%	9	53%	21	70%	1	12%	151	50%
total	222	100%	24	100%	17	100%	30	100%	8	100%	301	100%

Auteur : Muniz, 2021

La moitié des cas de victimation dont la localisation a pu être identifiée, se sont produits sur l'île de l'université. Les piétons et les conducteurs ont été les victimes les plus durement touchées sur le campus, alors que peu d'incidents ont en été enregistrés dans les bus circulant à l'intérieur de l'île. Il est en ce sens intéressant de noter que les types de délits qui affectent le plus les usagers de la voiture sont plus récurrents sur le campus, tandis que ceux qui ciblent les usagers des transports en commun se produisent tout à la fois sur et en dehors de l'île. L'environnement bâti a certainement une influence sur cette géographie, car les grands parkings ouverts et vides ont tendance à faciliter les délits tels que le vol de voiture et les enlèvements éclair. Dans le questionnaire en ligne, les parkings ont souvent été mentionnés comme des endroits nécessitant d'être améliorés. D'après la perception des étudiants, ils semblent être trop grands, trop déserts et mal éclairés. De nombreux étudiants se sont plaints du fait que les parkings étaient des espaces ouverts aucunement clôturés et dont l'entrée était peu contrôlée. En raison de ces caractéristiques, Nathalia, qui utilise la voiture et les transports en commun, a souligné que pour venir sur le campus, elle se sentait plus en sécurité

<sup>58</sup> La catégorie vol comprend également les tentatives de vol et tous les types de vols (violents et non violents), à l'exception du vol de véhicules ou commis à l'intérieur de véhicules.

dans le bus car elle avait très peur d'être volée « *toute seule* » lorsqu'elle conduisait. Cette perception de Nathalia est très spécifique au campus à cause de la forte incidence des enlèvements éclair qui touchent les conducteurs dans cette zone.

Mais, la spécificité mise en avant par Nathalia, ne se limite pas au campus. Des études menées dans différentes villes du monde montrent que la conception de l'environnement influence tout à la fois la perception du risque et les caractéristiques des délits redoutés ou commis. Les lieux déserts et mal éclairés, par exemple, ont tendance à être associés au viol dans les espaces publics (Ceccato, 2014), alors que les zones commerciales à forte circulation de personnes tendent à être reliés au vol et les rues possédant des bars et des lieux où l'on vend de l'alcool sont généralement associées à des bagarres et des agressions (Appleyard, 2015; Atkins et al., 1991). Dans le cas du campus, il a été possible d'observer que les grands espaces et les lieux déserts ont tendance à inspirer diverses peurs : celle d'être enlevé, de subir un vol violent ou un viol, préoccupation qui concerne tout particulièrement les filles.

Dans l'entretien mené avec Marina, par exemple, celle-ci nous a confié qu'elle se sentait davantage en sécurité lorsqu'elle utilisait les transports en commun dans le quartier où elle vit. Selon l'étudiante, qui habite à Recreio do Bandeirantes, son quartier présente, en effet, des caractéristiques très similaires à celles du campus et elle a déjà subi un enlèvement éclair dans les environs. Depuis, Marina privilégie les transports en commun où elle se sent plus en sécurité. Cependant, ce n'est pas tout. Les trajets en transport en commun posent aussi des problèmes de sécurité dans ce type d'environnement où marcher toute seule dans les rues désertes peut s'avérer très anxiogène. Selon Marina, le campus et son quartier ont un aspect de « *ville moderne, ville diffuse* ». « *Tout est loin l'un de l'autre, donc ce n'est pas très intégré* ». À certains moments de la journée, la faible circulation des personnes est telle que le sentiment d'insécurité croît instantanément. C'est pourquoi l'étudiante se sent plus en sécurité dans les quartiers « *plus compacts* », où même si quelque chose lui arrive, la visibilité des passants est plus grande. Lorrana, qui vit pour sa part dans un quartier plus « *vivant* », partage le point de vue de Marina et a ajouté : « *Mon quartier est différent du sien. Là-bas, il y a plus cette chose du voisin qui regarde ce qui se passe dans la rue. Il y a une différence d'échelle entre les quartiers... Dans le mien, bon ou mauvais, il y a toujours un magasin ouvert quelque part ou un bar où les gens qui sortent du travail ont l'habitude de rester. Il y a toujours du monde dans mon quartier* ».

### 8.2.1 - Espaces vides et déserts d'un côté, mais propres et organisés de l'autre

Les types de violences identifiés à l'intérieur du campus sont également liés à la configuration urbaine de l'île. Souvent, des animaux sont abandonnés sur le campus, des carcasses de voitures et de véhicules volés sont jetées dans cette zone et des cadavres ont déjà été retrouvés aux alentours du campus. Dans le questionnaire en ligne, un étudiant s'est dit très choqué d'avoir trouvé un cadavre à l'entrée du campus, au moment où il arrivait pour assister à un cours du matin. Bien qu'il se soit agi du seul rapport de ce type lors de nos entretiens, il est possible de constater, en lisant des articles de journaux comme celui mentionné dans le point précédent (annexe 6), qu'il ne s'agissait pas d'un cas isolé. De plus, avec l'interruption du projet d'extension du campus, plusieurs bâtiments demeurent inachevés sur l'île. Pour compléter la description de l'environnement bâti du campus, on peut citer les tags et graffitis qui, bien que peu mentionnés par les interviewés, font aussi partie du paysage (photographie 29).

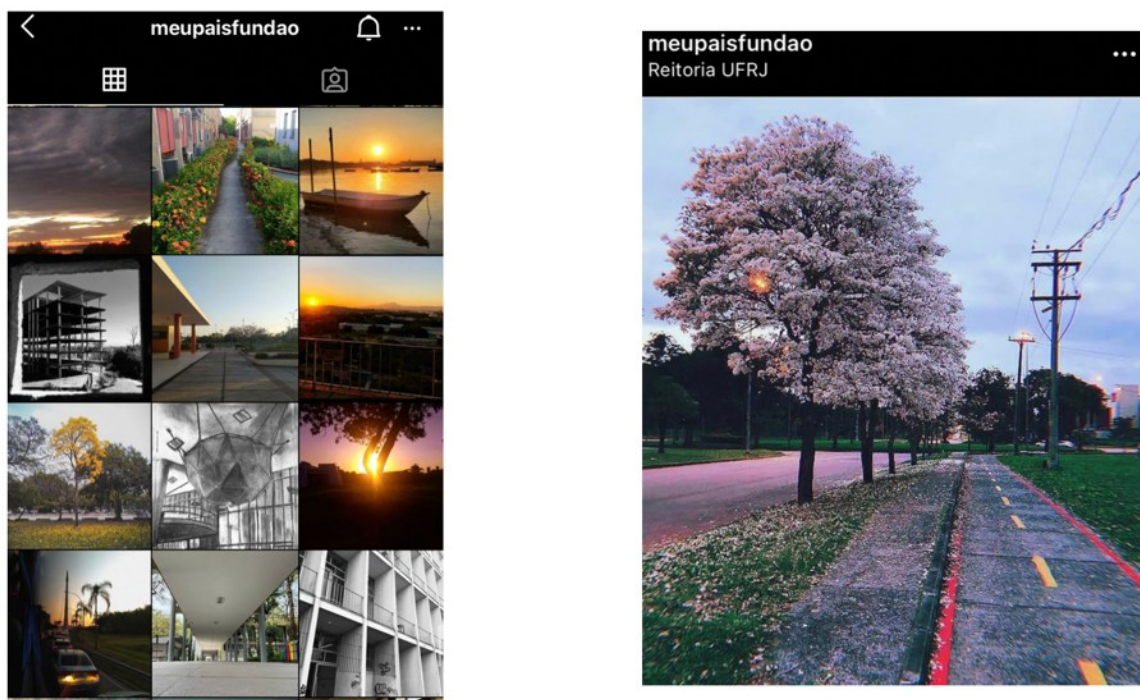
#### Photographie 29 : Le paysage du campus de l'UFRJ



*En haut à gauche des graffitis et des tags sur le bâtiment de la faculté des lettres (Muniz, 2016) ; en bas à gauche chien abandonné sur le campus (Muniz, 2021) ; A droite graffiti sur le bâtiment de la Faculté (Source : page Instagram « Meu País Fundão » le 4 août 2018*

Bien que la réalisation de graffitis et de tags constitue bel et bien une infraction selon le code pénal, pour l'opinion publique, il s'agit, en effet, d'une pratique qui est difficilement considérée comme un type d'infraction ou de « violence » (Cunty, 2004). C'est certainement la raison pour laquelle les tags et graffitis n'ont été spécifiquement mentionnés comme constituant un problème par aucun des étudiants interrogés. De plus, le milieu universitaire est traditionnellement plus contestataire, c'est pourquoi ce type de communication symbolique peut être traité comme quelque chose d'habituel et même de bien perçu par les jeunes passants (Alves Diniz et al., 2016). Cependant les experts préviennent que les graffitis et tags peuvent exercer une influence importante sur le sentiment d'insécurité, car ils peuvent être perçus comme des indicateurs de l'abandon du lieu par les autorités ou par la population (Wilson et Kelling, 1982; Roché, 1993; Mahmoud et Currie, 2010). Dans le cas du campus, il est possible de constater que les graffitis ne sont pas insérés dans un contexte d'abandon, puisque le reste de l'environnement, dans sa grande majorité, est préservé. Les arbres et les espaces verts sont souvent bien entretenus, les rues sont relativement propres et les installations urbaines en meilleur état que dans de nombreuses parties de la ville de Rio de Janeiro (photographie 30).

**Photographie 30 : Page Instagram créée pour honorer le paysage d'Ilha do Fundão**



Source : Page Instagram « Meu país Fundão » sur le réseau social Instagram capture d'écran le 12 juin 2021

Certains étudiants ont fait des compliments sur le paysage du campus, qui bénéficie d'espaces verts, de jardins et de la vue sur la baie, qui rendent l'environnement plus agréable. Babi, par exemple, a déclaré que la première fois qu'elle était venue sur le campus, elle avait jugé l'endroit agréable, avec ses jardins qu'elle considérait comme « *jolis* », mais qu'au fur et à mesure elle s'était rendu compte que la spatialité était très problématique. Néanmoins, il est important de noter que si certaines parties du campus sont mieux entretenues que de nombreux espaces publics de la ville de Rio de Janeiro, elles sont toutefois encore loin de mériter d'être qualifiées d'excellentes. Les analyses effectuées par le projet de recherche AIM, en 2016, sur la qualité de l'infrastructure urbaine existant sur le campus, ont mis en évidence des carences au niveau des panneaux de signalisation et des arrêts de bus et un manque d'entretien de nombreuses rues, de trottoirs et de la piste cyclable. Nombre d'entre eux ne sont pas conformes aux normes idéales de sécurité routière et aux critères universels d'accessibilité.

### **8.3- Les impacts de l'insécurité sur la mobilité interne du campus**

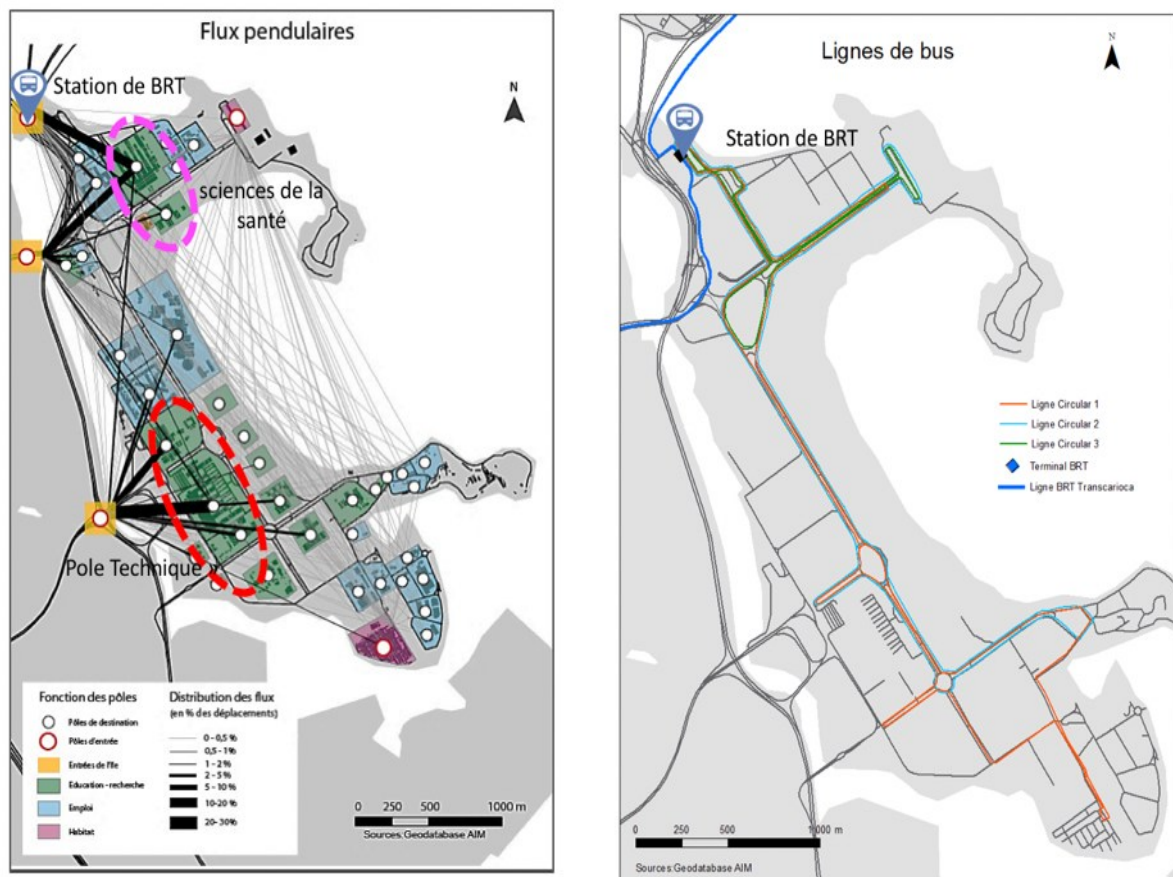
Bien que le campus soit situé sur une grande île, au niveau interne, les déplacements sont plutôt occasionnels, car les salles de cours sont organisées par départements et elles ont des emplacements fixes dans les bâtiments. Chaque ensemble dans le campus est assez complet et dispose d'une offre minimale de produits et services nécessaires à la vie étudiante. D'après l'enquête en ligne, un tiers des personnes interrogées ne se déplace jamais à l'intérieur de l'île, un quart d'entre elles se déplace quotidiennement et la moitié seulement une à deux fois par semaine. Les raisons des déplacements internes sont plutôt liées à la restauration et à la nécessité de se rendre aux arrêts de bus et à la station de BRT au nord de l'île. C'est la raison pour laquelle les heures de pointe sont concentrées le matin (8h-10h), à midi (12h-14h) et en fin d'après-midi (16h-18h).

De plus, selon ce qui a été exposé précédemment, l'Ilha do Fundão bénéficie d'un réseau de bus internes relativement dense. Il est composé de trois lignes différentes : Circular 1, 2 et 3. Chacune de ces trois lignes mène au Terminal Aroldo Melodia où s'effectue la liaison avec le BRT (carte 9). La ligne Circular 3 (Linha Verde) est la dernière ligne qui a été créée dans le but de réduire l'attente au nord. Il s'agit effectivement d'une zone très fréquentée où la demande est élevée. Au nord de l'île, se trouve le pôle « *sciences de la santé* », qui comprend l'hôpital universitaire, la faculté de médecine, la faculté de sport, ainsi que le principal



restaurant universitaire, la station de BRT Aroldo Melodia et la résidence universitaire. Quelques kilomètres séparent ces grands ensembles de bâtiments, ce qui permet de se déplacer entre eux à pied. La résidence universitaire est le bâtiment le plus éloigné, situé presque à l'extrémité nord de l'île et à environ 1 km des salles de cours de cette zone et à presque 2km de la station de BRT.

### Carte 9 : Les Flux pendulaires dans campus et les lignes de bus internes



Source : Projet AIM-UTC, 2016

Bien que la partie nord du campus attire un grand nombre de flux, la partie centrale de l'île est la destination de la plupart des déplacements (AIM, 2016). Alors que dans la partie nord, se trouvent le terminal de transport le plus important et le principal restaurant universitaire, un plus grand nombre de cours sont proposés dans la zone centrale que dans la zone nord de l'île. Au centre, il existe le « *pôle technique* », comprenant le centre de technologie (CT), le centre des sciences mathématiques et de la nature (CCMN), la faculté des lettres, la faculté d'architecture et d'urbanisme, ainsi que plusieurs bureaux administratifs. Selon les résultats de l'enquête, la destination finale de près de 70% des personnes interrogées est la partie centrale de l'île, ce qui ne veut pas dire pour autant que ces étudiants ne fréquentent pas la partie nord, puisqu'un grand nombre d'entre eux arrive et repart par la station BRT. Par conséquent, alors

que les bâtiments situés au centre de l'île sont assez proches les uns des autres, ce qui facilite la marche à pied, presque 4 km séparent le pôle « *technique* » de la station de BRT au nord. Cela explique pourquoi de nombreux étudiants choisissent d'utiliser les bus internes de l'université. De plus, les bus de l'université proposent un certain niveau de confort car ils sont climatisés et totalement gratuits. Cette ouverture et cette facilité d'utilisation des bus universitaires (dont l'accès n'est pas du tout contrôlé) ont parfois été qualifiées de « dangereuses » par les étudiants. Cependant, les commentaires négatifs sur les bus de l'UFRJ étaient minoritaires et concernaient principalement les aspects sécuritaires. Les utilisateurs se plaignaient plus fréquemment de devoir attendre longtemps des bus bondés aux heures de pointe. Une si longue attente pour effectuer un trajet aussi court, suscite un grand mécontentement chez les étudiants et les amène souvent à s'interroger sur la nécessité d'utiliser le bus pour certains trajets. L'utilisation du bus est souvent un choix basé sur le sentiment d'insécurité engendré par la marche à pied à l'intérieur du campus. Les distances à parcourir ne sont pas toujours longues, mais plusieurs trajets sont considérés comme dangereux à parcourir à pied dans certains contextes.

*Question 34 - Quels seraient les problèmes dans la mobilité interne du Campus ?*

*Le bus interne est très bon, mais certaines fois il ne serait pas nécessaire de le prendre sur de courtes distances, mais je l'utilise quand même de peur de me déplacer à pied.*

Réponse 860 du questionnaire en ligne

Tout comme dans la réponse figurant ci-dessus, plus de la moitié (51%) des étudiants ont déclaré qu'ils évitaient de se déplacer à pied sur le campus de peur d'être attaqués. La même pratique d'évitement peut être observée en ce qui concerne l'utilisation du vélo. Dans le questionnaire en ligne, l'insécurité sur le campus a été sélectionnée dans 70% des réponses qui proposait une liste de raisons pour lesquelles les étudiants pouvaient être amenés à refuser d'utiliser un éventuel système de vélo en libre-service. En plus de ce sentiment d'insécurité, le climat chaud caractéristique de la ville et le manque d'infrastructures de circulation complètement adaptées aux piétons et cyclistes ont également eu un impact sur la faible disposition à utiliser des modes de transport actifs sur l'île. Les trajets à pied à l'intérieur du campus sont réalisés presque exclusivement pour accéder aux arrêts de bus ou aux parkings, c'est-à-dire qu'ils ne constituent qu'une étape du déplacement. Et pourtant, de nombreux étudiants ont déclaré qu'ils ne se sentaient pas à l'aise lorsqu'ils devaient se déplacer à pied, surtout le soir. D'autre part, il est important de noter qu'une telle sensation de malaise ne se limite pas au campus, mais qu'elle peut également être éprouvée dans d'autres quartiers

déserts et/ou inconnus et / ou sombres. De plus, il a été possible d'observer que le sexe est un facteur important dans la perception du risque lors des promenades. Sur le questionnaire en ligne, alors que 61% des femmes ont déclaré avoir peur de marcher à l'intérieur du campus, seuls 39% des garçons ont avoué éprouver le même sentiment. De même, lors d'entretiens qualitatifs, la plupart des garçons n'ont pas mentionné être contrariés de devoir marcher seuls dans des quartiers vides, surtout s'il s'agit de leur quartier de résidence. Nous allons ensuite donner un peu plus d'informations par rapport au sentiment d'insécurité pendant la marche à pied.

### **8.3.1 - Le sentiment d'insécurité et la marche à pied : Un problème féminin ?**

Dans l'imaginaire urbain, la plupart des espaces vastes, vides et sombres sont liés à un sentiment d'insécurité. Cependant, si d'une part, cette représentation est connue de la quasi-totalité des citoyens, d'autre part, certains se sentent plus menacés que d'autres dans ces milieux. Dans notre recherche, c'étaient les filles qui se sentaient le moins en sécurité dans ce type d'environnement, ce qui confirme les résultats trouvés dans la littérature au sujet du sentiment d'insécurité des femmes dans les espaces publics. Lorrana et Marina se disent « terrifiées » à l'idée de quitter le campus, le soir, à cause de la peur des viols. Ces étudiantes ont le sentiment que « *si une voiture s'arrête et les emmène, personne ne le saura* ». Les deux jeunes filles ont également déclaré que pour elles, la pire partie du trajet est la marche jusqu'à l'arrêt de bus, tandis que selon Bruno le danger se trouve plutôt à l'intérieur du bus. La même chose a été mentionnée par d'autres garçons qui ont déclaré qu'ils n'éprouvaient aucune appréhension à marcher seuls, la nuit, dans les zones désertiques, en particulier lorsque celles-ci sont connues.

Durant les entretiens avec les jeunes filles, nombre d'entre elles ont révélé qu'elles adoptent des mesures de protection lors de leurs déplacements nocturnes, ce y compris dans leur propre quartier. En décrivant leurs trajets de retour à la maison, Mariana et Andressa ont expliqué qu'elles changent d'itinéraire pour éviter de traverser des rues désertes. Andressa se sent en sécurité pour rentrer à pied lorsque les bars de sa rue sont ouverts et qu'il y a des clients. Etant donné que c'est généralement le cas à partir du mercredi, les lundi et mardi, elle prend le bus qui la dépose plus près de chez elle, alors que le reste de la semaine, elle marche depuis la station du BRT jusque chez elle sans problèmes. Il en est de même pour Mariana, qui a trois options pour se rendre à l'arrêt de bus à proximité de chez elle. Le soir, elle choisit toujours le trajet le plus long, qui nécessite environ 20 minutes de marche. Comme nous l'a expliqué

l'étudiante, elle pourrait prendre le bus à un endroit plus proche de chez elle, mais elle l'évite car elle pense que cet itinéraire est très désert. Il existe une autre possibilité plus rapide, mais elle ne l'utilise que pendant la journée, car la nuit, la rue est très sombre et la plupart des magasins sont fermés. Dans la troisième option, elle doit marcher cinq minutes de plus, mais elle se sent davantage en sécurité, car il y a une pharmacie ouverte 24 heures sur 24 qui éclaire le passage. De plus, lorsqu'elle a besoin de rentrer chez elle après 23 heures ou de partir très tôt le matin (avant 6 heures du matin), lorsqu'il fait encore nuit, elle demande à son père de la conduire à l'arrêt de bus en voiture. Si Mariana prend de telles précautions ce n'est pas uniquement dû à la nuit ou aux caractéristiques de l'environnement dans lequel elle se promène, car elle nous a expliqué qu'elle n'ignore pas les rumeurs sur les dangers de la région et que, de plus, elle a déjà été suivie par un homme dans ces rues alors qu'elle marchait seule le soir. Bien qu'elle ait réussi à s'échapper, cet épisode a laissé des traumatismes et depuis, elle fait encore plus attention au trajet. Il est arrivé la même chose à Julia qui, après avoir été suivie par un homme, le soir, en descendant du bus, a commencé à chercher des moyens de se rendre à l'université en voiture. Ce sont, en particulier, les filles qui prennent, très fréquemment de telles précautions pour éviter de marcher toutes seules la nuit. Quand il fait nuit, marcher pour accéder aux transports en commun constitue l'option la plus problématique. De nombreuses filles ressentent le besoin de demander à se faire accompagner par des amis ou des proches pendant cette partie du trajet.

À l'intérieur du campus, les préoccupations sont similaires, mais le contexte est différent car il y a des heures de pointe et les étudiants ont pris très couramment l'habitude de se déplacer en groupe, surtout le soir. La présence d'autres personnes le long du parcours permet de neutraliser le sentiment d'insécurité lors de la marche à l'intérieur du campus. Les parcours qui seraient impraticables au niveau individuel ont été rendus possibles par la présence d'autres camarades et même le sentiment d'insécurité des étudiants le soir semble être beaucoup plus faible à des moments marqués par une plus grande circulation des personnes. Lors de l'entretien avec Andressa, cette dernière a décrit un épisode où l'impact du sentiment d'insécurité des filles était très évident.

*Andressa : Il y a eu un cas où le bus UFRJ était vraiment en retard.*

*Je suis arrivée à 20h00 à l'arrêt de bus et après l'avoir attendu pendant 20 minutes j'ai pris un bus pour Cascadura et il m'a déposée au CSS qui se trouve du côté de la station du BRT, alors j'ai pensé « j'y vais à pied ». Mais il faisait très sombre. Et certaines personnes qui passaient dans la rue étaient un peu sinistres.*

*J'ai tout de suite eu très peur de marcher. Et c'est quand même très près le BRT et le CSS, n'est-ce pas ? Mais j'avais vraiment peur de marcher. Et l'arrêt de bus du CSS était rempli de personnes qui attendaient le bus pour aller au BRT. Alors j'ai vu le temps passer et il était 21 heures, mais aucun bus de l'UFRJ n'est passé. Puis, j'ai décidé de demander aux autres personnes à l'arrêt de bus, la plupart d'entre elles des*

*femmes : « Les filles, est-ce que quelqu'un va à BRT ? Pouvez-vous me tenir compagnie si quelqu'un y va ? »*

*Toutes les femmes à l'arrêt de bus ont levé la main et ont dit qu'elles allaient au BRT. Alors nous avons fait le trajet à pied ensemble. En d'autres termes, elles attendaient parce qu'elles avaient peur de marcher toutes seules pour un trajet si court alors qu'en fait nous aurions pu être à la maison depuis longtemps.*

*Ensuite, j'ai trouvé cela un peu bizarre. Je pense que ça ne devrait pas arriver ...*

*Question : Combien de temps êtes-vous restée à l'arrêt de bus ?*

*Andressa : J'y suis arrivée vers 20h25 et vers 21h10 j'étais au BRT*

*Question : Combien de temps faut-il pour marcher de là au BRT ?*

*Andressa : Cela devrait prendre environ 10 minutes si on marche très lentement. Le CSS est tout près de la station et nous avons quand même décidé de passer par l'intérieur du bâtiment parce que nous avons peur de marcher dehors.*

*Question : Combien de filles étiez-vous ?*

*Andressa : Je pense qu'il y avait 5 ou 6 filles avec moi.*

*Question : Vous vous sentiez plus en sécurité parce qu'il y avait plus de monde ?*

*Andressa : Euh, en fait si quelque chose devait m'arriver, cela se passerait de la même manière. Mais la probabilité que quelque chose m'arrive seule était beaucoup plus élevée qu'avec moi et 5 ou 6 filles.*

Entretien avec Andressa

Dans l'histoire décrite par Andressa, plusieurs facteurs environnementaux sur le campus ont influencé sa perception du risque et l'ont poussée à abandonner la marche prévue. Cependant, un autre facteur très important dans l'augmentation du sentiment d'insécurité est le fait d'être une femme, caractéristique qui, dans ce contexte, augmente énormément la perception du risque. Dans l'imaginaire collectif, les espaces sombres et déserts sont, en effet, directement associés aux délits violents et principalement au viol. Plusieurs études menées à travers le monde ont prouvé que les femmes ont tendance à se sentir davantage en danger dans ce type d'environnement à cause des « mythes sur le viol » qui associent ce type de crime à des espaces publics sombres, déserts et vides (Denèfle, 2013). La peur d'être approchées lorsqu'elles marchent seules dans des rues désertes s'est avérée être un fantôme extrêmement effrayant pour les filles, y compris dans leur propre quartier. Des études montrent que la majorité des viols dans les espaces publics se produisent dans des endroits déserts et faiblement éclairés (Ceccato, 2014). Cependant, la littérature démontre également que les viols surviennent, la plupart du temps, dans des espaces privés et familiers où les femmes ont tendance à se sentir plus en sécurité.

#### **8.4 - Localiser la peur au sein du campus : y a-t-il une zone plus dangereuse ?**

Bien que le campus ait été mentionné à plusieurs reprises dans le questionnaire en ligne comme l'une des zones les plus dangereuses du trajet, de nombreux étudiants n'ont pas précisé l'emplacement exact du campus où ils se sentent en danger. La plupart des termes utilisés dans les réponses étaient larges et faisaient référence aux « arrêts de bus », « parkings » ou à «

tout le campus ». Cependant, parmi ceux qui ont précisé les emplacements, on peut remarquer un nombre légèrement plus élevé de réponses mentionnant les zones situées au centre du campus (51%) que celles évoquant celles au nord du campus (49%). Par exemple, le centre de technologie a été mentionné 120 fois dans les réponses de ceux qui jugeaient le campus dangereux, en plus du Centre des sciences de la santé (CCS), 73 fois. Renam, qui étudie dans la partie nord du campus, estime que le centre de l'île est plus dangereux car il est davantage éloigné de la sortie principale, plus désert et moins éclairé que la partie nord. Selon cet étudiant, l'hôpital universitaire, qui fonctionne 24 heures sur 24, est une garantie de sécurité dans la partie nord de l'île car il y a toujours des gens aux alentours. L'opinion de Renam semble correspondre à la perception d'un peu plus de la moitié des étudiants. Ils sont nombreux à fréquenter l'intérieur de l'île et ont tendance à croire qu'il s'agit de la zone la plus dangereuse. Lorsque nous analysons les endroits les plus mentionnés comme dangereux sur le campus, nous arrivons à la classification suivante.

**Tableau 26 : Lieu de destination sur le campus par rapport à l'incidence de la criminalité et au sentiment d'insécurité**

		Endroit dangereux <sup>59</sup>	Endroit du crime	Destinations dans l'île universitaire
NORD	CCS Faculté de médecine	14%	10% (4)	16%
	Hôpital universitaire	12%	12% (3)	5%
	Terminus Aroldo Melodia	9%	6%	x
	Faculté de sport	7%	9%	3%
	Résidence universitaire	2%	5%	1%
	Bandeirão	2%	0%	x
	Passerelle Rouge	3%	24%	x
	Ancien Terminus	x	2%	x
CENTRE	Mairie Universitaire	x	1%	x
	Centre de Technologie	24%	18%	31%
	Faculté de lettres	12%	7%	16%
	CCMN	9%	5%	13%
	Administration et faculté d'architecture	6%	3%	9%
	AUTRES	X	X	6%
TOTAL		100%	100%	100%

Source: Muniz, 2021

D'après le tableau 26, l'on peut constater que la moitié des étudiants ont mentionné des endroits situés au centre de l'île comme dangereux, l'autre moitié a pour sa part indiquée que

<sup>59</sup> Nombre de réponses ont mentionné ces endroits à la question 9 du questionnaire en ligne. Toutes les victimes n'ont pas précisé le lieu du délit ; le pourcentage de destinations à Ilha do Fundao a été calculé pour tous les étudiants et employés qui travaillent sur l'île, mais les étudiants représentent plus de 90% des participants à l'enquête.

les lieux dangereux se trouvaient au nord de l'île. Cependant, lorsque nous examinons à quels endroits du campus des crimes se sont produits, l'on constate qu'en réalité près de 70% des cas répertoriés ont eu lieu dans la partie nord du campus et surtout vers l'hôpital universitaire et la passerelle rouge, qui se situent aux environs de la seule liaison piétonne entre le campus et la ville. La réalité ne correspond donc pas tout à fait aux impressions des étudiants interrogés. À ce stade, il est intéressant de rappeler que l'hôpital universitaire est le premier bâtiment à l'entrée nord de l'île, c'est pourquoi il constitue un point de transit pour de nombreux étudiants, en étant le premier arrêt de bus après la station BRT. De plus, pour certaines lignes de bus de la métropole, l'hôpital universitaire est le seul point d'arrêt sur l'île, c'est pourquoi certains étudiants doivent se rendre à cet endroit afin de prendre les lignes de bus souhaitées. Lors d'une analyse plus détaillée des cas de violence qui ont pu être localisés au sein du campus, nous avons observé que la partie nord concentre principalement les délits contre les piétons, tandis que la partie centrale ceux visant les usagers de la voiture.

#### **8.4.1- Les délits contre les piétons dans la partie nord**

Si l'offre plus importante de transports en commun dans la partie nord du campus justifie la concentration des délits contre les piétons à cet endroit, il est intéressant de noter que d'autres éléments contribuent eux aussi à une plus grande concentration des délits sur ce site. Le premier est la spécificité des vols commis dans la partie nord, les « *arrastões* », pendant lesquels toutes les personnes présentes à l'arrêt de bus sont volées en même temps. Sur le questionnaire en ligne, trois étudiants ont affirmé avoir subi des vols de ce type au même arrêt de bus. L'un d'eux semble avoir été victime du même événement que Marco, qui a participé à l'entretien et qui a été dépouillé à l'arrêt de bus de l'université de sport avec 20 autres étudiants en février 2013. En plus de produire un grand nombre de victimes, ce type de vol a de grandes répercussions sur les étudiants. Deuxièmement, nous constatons que la présence de la passerelle rouge comme pôle d'échange entre le campus et la ville a été à l'origine d'un grand nombre d'agressions contre les piétons, ce parce que l'emplacement et la configuration de la passerelle semblent faciliter l'attaque de bandits. Par la suite, nous allons présenter de façon un peu plus détaillée cet ancien pôle d'échange.

##### **8.4.1.1 - La « passerelle vermelha » : l'ancien pôle d'échange entre le campus et la ville**

Les dernières années, le campus a subi une restructuration importante de son réseau de transport. L'un des plus importants changements a eu lieu entre 2010 et 2014 avec le transfert du terminal de bus qui était auparavant situé à l'extérieur de l'île. Une partie des autobus qui

s'arrêtaient près des voiries en bordure du campus ont été transférés à l'intérieur du campus pour y desservir les nouvelles stations. Cependant, jusqu'à là, le principal *hub* de connexion de l'île avec le réseau de transports de la ville de Rio était la « *Passarela Vermelha* » ou la « passerelle rouge » (photographie 31). De chaque côté de la passerelle, il y avait un arrêt de bus desservant plusieurs lignes qui opéraient la liaison entre le nord et le sud de la métropole. Jusqu'en 2010, la « passerelle rouge » était un pôle d'échange obligatoire pour de nombreux étudiants qui n'avaient pas accès aux bus direct vers le campus. C'est depuis l'arrêt de bus nord de la « passerelle rouge » que les étudiants pouvaient accéder aux bus gratuits offerts par l'université pour circuler à l'intérieur de l'île. Entre 2010 et 2014, les travaux pour l'installation du BRT dans le campus ont donné lieu à une période de transition. Les lignes de bus ont été progressivement transférées à l'intérieur du campus jusqu'à ce que l'ouverture de la gare du BRT Aroldo Melodia ait déterminé la fermeture presque complète des arrêts de bus sur la « passerelle *vermelha* ».

Comme on peut le voir sur la photographie 31, la passerelle rouge (qui existe toujours, mais est beaucoup moins fréquentée) est une passerelle piétonne aérienne qui relie les deux axes de circulation de l'autoroute « *Linha Vermelha* ». L'arrêt de bus en direction sud de la se trouve coincé entre l'axe sud de l'autoroute, qui va en direction de l'Avenida Brasil, et les eaux de la baie de Guanabara. Alors que l'autre arrêt de bus était situé entre l'axe nord de l'autoroute et le campus. L'arrêt de bus nord se situe, en effet, dans le campus, plus précisément derrière le bâtiment de l'Hôpital Universitaire où il existe d'énormes vides à cause des bâtiments désaffectés et des démolitions qui ont eu lieu depuis 2010 (chapitre 4).



### Photographie 31 : Passerelle piétonne de la « Linha Vermelha »



Source : Google Maps capture d'écran réalisé le 10/09/2020

Avec l'inauguration du BRT Transcarioca en 2014, l'arrêt de bus nord de la « passerelle vermelha » a été totalement supprimé car cet endroit est devenu une voie de passage du BRT. Des barrières physiques ont été construites pour assurer la sécurité routière et un chemin piétonnier a été créé afin de faciliter la liaison entre la passerelle et l'hôpital universitaire. D'autres chemins piétons « informels » ont été improvisés dans cette zone du fait de la proximité de la passerelle avec certains bâtiments de l'université, comme la mairie de l'UFRJ et l'école de médecine dentaire. Cependant, la circulation des personnes demeure faible, puisque seuls ceux qui utilisent l'arrêt de bus du côté sud de l'autoroute transitent encore par la passerelle pour atteindre le campus. De plus, les alentours de la passerelle sont aussi fréquentés par les conducteurs qui ont fait de cet espace un parking informel (photographie 32).

### Photographie 32 : La passerelle rouge et la partie l'arrière de l'hôpital universitaire



Source : Photo Google maps (avril 2019) de la rue Bruno Lobo capture d'écran le 06/10/2020

Malgré la presque totale suppression des arrêts de bus de la « passerelle *vermelha* » depuis 2010, la plupart des atteintes contre les piétons ont eu lieu dans ce pôle d'échange. Dans le questionnaire en ligne, 25 cas de violence ont été décrits par les étudiants à cet endroit, soit 17% de l'ensemble des cas qui ont pu être localisés. La plupart des récits concernent des vols ou des tentatives de vols commis par des jeunes gens et des toxicomanes.

*12- Avez-vous déjà été victime d'un délit pendant vos déplacements vers le campus ?*

*La station BRT n'existait pas encore et je suis arrivé par la passerelle rouge. Je me suis fait voler en traversant, même avec plusieurs personnes autour. C'était en 2013.*  
*Réponse 3363*

*Je me suis fait voler par un accro de crack en traversant la passerelle derrière HUCFF, où ce type de crime est courant. Il a volé mon téléphone portable. L'affaire s'est produite le 31/10/2013.*  
*Réponse 3862*

*En octobre 2014, on m'a volé à main armée lorsque je traversais la passerelle entre la ligne rouge et l'hôpital du Fundão. L'agresseur était couché, donc je ne pouvais pas le voir d'en bas. Il a pris mon sac à main, mon téléphone portable et ma chaîne en argent.*  
*Réponse 4169*

*Quand il n'y avait pas de station du BRT et qu'il fallait utiliser la passerelle rouge, on m'a volé avec 2 autres amis sur la passerelle. Ils ont pris de l'argent et un téléphone portable.*  
*Réponse 4429*

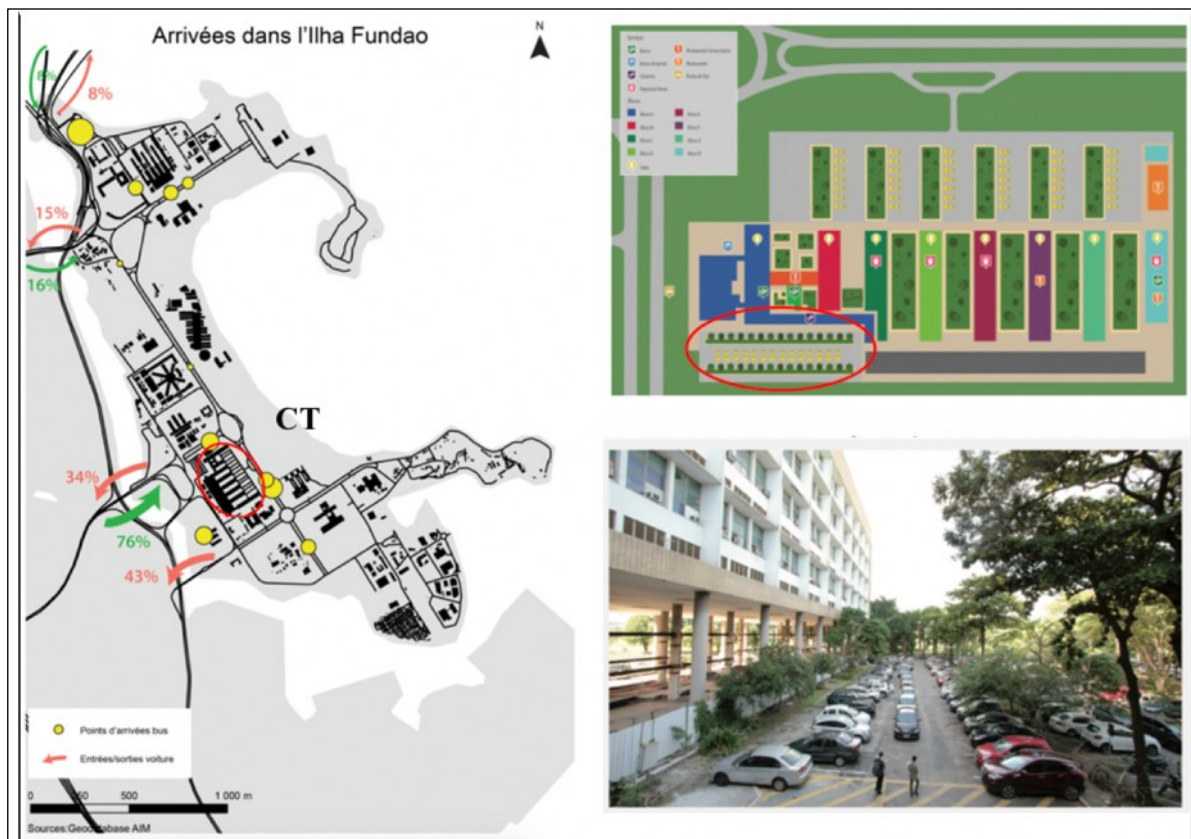
Du fait que la « passerelle *vermelha* » avait été pendant longtemps le principal lien entre le campus et le système de transport de la ville, le nombre d'étudiants qui circulaient à cet endroit y était très important, ce qui justifie, en partie, le nombre élevé de cas de violence dans ce lieu. D'autre part, la station de BRT « *Aroldo Melodia* » - l'actuel pôle d'échange du campus désormais très fréquenté par les étudiants - fut moins citée que les passerelles piétonnes, ce qui nous permet de conclure que les architectures caractéristiques des passerelles piétonnes facilitent l'occurrence de crimes et notamment les cas de vols. En effet, les études criminologiques, qui prennent en compte l'environnement bâti dans l'analyse de la localisation des délits, suggèrent depuis longtemps que les éléments architecturaux sont susceptibles de dissimuler des agresseurs potentiels ou d'éviter l'agression. Ce sont des espaces clos ou des lieux où les issues font défaut, qui par conséquent rendent compliquer l'échappatoire et ce sont des endroits où la criminalité aura tendance à se produire (Newman, 1995).

Ainsi, la « *passerelle vermelha* » est située dans une partie du campus moins fréquentée, entourée d'espaces naturels et vides. Voilà pourquoi, en plus du fait que ses caractéristiques facilitent les vols et agressions contre des piétons, en raison de sa localisation excentrée, elle est aussi très exposée aux délits plus graves qui se produisent dans les lieux déserts et moins visibles. Nathalia, qui avait pris l'habitude de garer sa voiture près de la « *passerelle vermelha* », lorsqu'elle devait se rendre à l'hôpital universitaire, qualifie les alentours de la passerelle de "zone d'enlèvements". Elle précise qu'elle avait entendu parler de rumeurs à propos d'enlèvements s'étant produits à cet endroit et qu'elle avait été alertée par un agent de sécurité qui lui avait conseillé de se tenir sur ses gardes dans cette zone. Depuis, elle évite ce parking. Après cette présentation de la violence qui touche les piétons qui fréquentent le campus, nous nous proposons d'examiner son impact sur les conducteurs qui y circulent.

#### **8.4.2 - La Violence contre les automobilistes au centre de l'île**

La violence contre les automobilistes est concentrée plus particulièrement dans la partie centre-sud de l'île. 66% du nombre total des vols ou tentatives de vol de véhicules notifiés sur le questionnaire en ligne se sont produits dans le centre de l'île. En revanche, les « enlèvements éclair » sur le campus n'ont pas reproduit le même schéma, car, en fait, il n'est pas possible d'observer de concentrations géographiques spécifiques en ce qui les concerne ; les sept cas se sont produits dans différentes parties de l'île, surtout là où le véhicule roule à basse vitesse ou dans les zones de stationnement. En ce qui concerne le vol ou le cambriolage de véhicules, le lieu qui attire le plus l'attention est le centre technologique (CT). En tout, 44% des incidents contre des conducteurs sur le campus ont eu lieu dans ce centre. Treize cas de vols de véhicules ou d'accessoires de véhicules y ont été identifiés et un autre a été mentionné lors de l'entretien avec l'étudiante Julia. Les cas de vols ou de tentatives de vol de véhicules étaient très fréquents dans le centre technologique, car il s'agit de l'un des plus grands parkings du campus puisqu'il propose plus de 1000 places. De plus, sur le plan architectural, ce parking en hauteur qui n'est pas entièrement clôturé, dispose d'un accès direct sur la rue. Il existe également une sortie vers Rua Moniz Aragao, qui se trouve à l'arrière du CT et permet de se diriger directement vers l'autoroute Linha Amarela et d'aller à l'ouest de la ville. En fait, géographiquement, le centre de technologie est situé très près de deux entrées et de trois sorties de l'île. C'est pourquoi près des trois quarts des véhicules qui arrivent sur le campus entrent et sortent à proximité du centre technologique (photographie 33).

### Photographie 33 : Localisation des flux d'entrée et de sortie des véhicules de l'île de Fundão et le parc de stationnement du centre technologique



Sources : Projet AIM – UTC 2016; Decania do Centro de Tecnologia, 2019 ; Google Maps 2020; Sintufrij, 2011

La carte de gauche représente l'intensité des flux entrants (en vert) et sortants (en rouge) pour accéder à l'île. Les points jaunes symbolisent l'arrêt de bus correspondant à la première descente des utilisateurs. La taille du point correspond au nombre d'utilisateurs descendant à cet arrêt. Ce que nous pouvons observer est qu'il y a une forte concentration du flux de véhicules autour des ponts au sud de l'île. Ils représentent ceux qui se dirigent vers le centre sud de la métropole. Ainsi, le bâtiment du centre technologique est un lieu de passage presque obligatoire pour la plupart de ceux qui arrivent ou quittent le campus en voiture. Certes, la forte circulation de véhicules et la proximité des sorties de l'île ont un impact sur le nombre d'agressions contre les conducteurs à cet endroit.

Par rapport au sentiment d'insécurité, il faut considérer que les parkings sont des lieux qui suscitent des craintes en raison même de leur architecture et de leurs caractéristiques spatiales. Ce sont des espaces entre l'intérieur et l'extérieur, publics et privés. Ils ont tendance à énormément s'étendre pour y entasser le plus de véhicules possibles et parfois n'ont pas de

frontières claires avec l'espace public. Il s'agit généralement de lieux déserts aux usages multiples (Picon, 2001). Dans le cas du campus, cette caractéristique interstitielle des parkings est d'autant plus forte que sur le même territoire opèrent le pouvoir fédéral, à travers l'université, et le pouvoir municipal, c'est-à-dire la mairie de Rio de Janeiro. Cette association de différents niveaux d'autorité opérant dans un même espace finit par rendre la gestion du parking plus complexe qu'elle ne l'est déjà. Dans la partie suivante, nous présenterons certaines de ces spécificités des espaces de parking dans le campus et les enjeux de la sécurité pour les usagers de voiture.

### **8.5 – Entre sécurité personnelle et sécurité routière : les stratégies des conducteurs dans le campus**

Alors que l'île do Fundão fait partie de la ville de Rio de Janeiro et que son système de transport et son espace public sont gérés par le gouvernement de Rio, les bâtiments universitaires sont sous la responsabilité fédérale en raison du statut de l'université. Par conséquent, aussi bien les bâtiments que les parkings des centres universitaires constituent des espaces qui doivent être gérés par l'UFRJ. Ainsi, chaque centre universitaire est responsable de la gestion de ses propres parkings, tandis que le reste de l'île est sous le commandement de la préfecture locale. Cependant, dans le cas du campus, ce contrôle est partagé entre la "préfecture" de l'UFRJ et celle de la ville de Rio de Janeiro. C'est pourquoi de nombreux conducteurs profitent de cet espace de contrôle routier mixte pour commettre des infractions. Il arrive même que les conducteurs justifient certaines d'entre elles en les présentant comme une forme de protection contre la violence urbaine. Au cours de nos entretiens, il a été possible d'identifier ces types de comportement qui se justifient principalement par la peur d'être agressé.

Camilla, qui suit des cours du soir au centre des lettres et quitte le campus vers 22 heures, n'hésite pas à griller les feux rouges de l'île afin d'éviter d'y rester « *vulnérable aux violences* ». Elle dit qu'elle est très prudente lorsqu'elle circule et qu'elle n'aime pas rouler vite. Mais, depuis qu'on lui a volé sa voiture, elle ne stoppe que si quelqu'un ou quelque chose bloque le passage, ou si les feux de signalisation possèdent un radar automatique. Dans les autres cas, elle grille toujours le feu rouge, surtout le soir. Mais ce type d'infraction n'est pas exclusif à Camilla, qui s'est déjà fait voler sa voiture après avoir cédé le passage à des bandits. Dans le questionnaire en ligne, 34% des conducteurs ont déclaré éviter de s'arrêter au feu rouge par mesure de sécurité contre la violence. Cette moyenne était de 36% pour les

hommes et de 32% chez les femmes. De nombreuses conductrices déclarent, comme Louise et Nathalia, qu'elles n'aiment pas rouler très vite, mais préfèrent garder un œil sur les feux de signalisation, même à distance, pour réduire progressivement leur vitesse et ne pas avoir à s'arrêter au feu rouge. Selon Nathalia, *"juste de s'arrêter dans l'espace public à Rio de Janeiro, vous êtes déjà une cible de crimes"*.

Il faut également tenir compte du fait que la conception routière du campus est essentiellement composée d'avenues droites, larges et longues ; avec peu d'intersections et, jusqu'à récemment, peu d'équipements de modération du trafic (annexe 12). En 2008, la mort d'une étudiante qui avait été renversée par un véhicule avait suscité des débats sur la sécurité routière sur l'île et surtout sur le non-respect des limitations de vitesse et des feux de signalisation par les conducteurs. Mais ce n'est qu'en 2012, avec l'inauguration du Pont du Saber et l'augmentation considérable du flux de véhicules à l'intérieur de l'île, que la ville de Rio a installé des radars de contrôle de vitesse à l'intérieur du campus. Il est tout de même important de souligner que, selon le code de la route brésilien, passer au feu rouge est une infraction très grave et passible d'une amende. Il est de la responsabilité des autorités municipales de procéder à l'inspection du trafic, mais dans certaines villes il existe une forte tolérance par rapport à ce type d'infraction quand elle se déroule la nuit, en raison du risque de violence.

Au niveau national, il existe depuis 2017 un projet de loi qui propose d'exempter d'amende le conducteur qui grille le feu rouge entre 22h30 et 6h du matin en raison de la violence (Lei 8.309, 2017). Bien que cette loi n'ait pas encore été approuvée, à Rio de Janeiro, un décret municipal interdit depuis 2009 les autorités locales d'utiliser des systèmes électroniques de contrôle de vitesse dans les zones à fort risque de violence après 22 heures pour préserver la sécurité des conducteurs (Zaib, 2008). De plus, dans le système judiciaire il est largement admis que lorsque la densité du trafic et le flux des véhicules sont faibles, le conducteur qui passe au feu rouge, la nuit, ne met pas sa vie ni celle des autres en danger, mais au contraire, se protège de la violence urbaine (Multas BR, 2019).

De plus, sur le campus, le cas des véhicules mal stationnés représente aussi l'un des problèmes les plus fréquemment posés par les conducteurs (Prefeitura Universitária, 2019), dont certains profitent des espaces vides de l'île pour se garer où cela leur convient. Beaucoup de ces infractions sont justifiées par le sentiment d'insécurité qui existe dans les parkings

officiels et qui sont considérés comme très grands, très sombres et mal surveillés. Dans le questionnaire en ligne, près des trois quarts des utilisateurs de voiture ont déclaré « *éviter certaines places de parking pour se protéger de la violence* ». C'étaient les femmes qui semblaient les plus concernées (77%), contre 45% des hommes qui ont choisi cette option. Camila préfère laisser sa voiture garée dans la rue devant le centre d'études, plutôt que sur le parking de l'université. Voici ce qu'elle nous a expliqué : « *je laisse ma voiture garée sur la route de sortie, alors quand je sors je monte dans la voiture et je pars toute de suite. Je mets dix secondes. Dans le parking de l'UFRJ il y a plus de chances que quelque chose se passe, car il faut entrer, sortir la voiture de sa place, attendre l'ouverture du poste de garde, etc. Pendant ce temps, quelqu'un peut me voir et m'approcher. Je préfère donc laisser ma voiture précisément dans le sens de la sortie. Comme ça je monte dans la voiture et je pars.* ». Cette stratégie consistant à éviter de se garer dans certains espaces de parking a été évoquée par de nombreux conducteurs qui préfèrent toujours se garer le plus près possible de leur centre d'études. Ce thème a même fait l'objet de manifestations sur le campus, comme nous le verrons ensuite.

### **8.5.1- La polémique autour des places de parkings**

En 2013, les problèmes des étudiants concernant les places de parking disponibles ont pris de l'ampleur lorsque les responsables du Centre de Technologie (CT) ont décidé de réserver les places les plus proches du bâtiment aux enseignants et employés de l'université, en laissant aux étudiants les places les plus éloignées sur le parking. Cette mesure a été à l'origine de grands débats chez les étudiants qui ont protesté contre la nouvelle administration, en affirmant qu'il n'y avait pas assez de places pour eux et que celles qui restaient se trouvaient éloignées des salles de cours, ce qui les obligeait à marcher plus sur le campus et donc à être davantage exposés à la violence (Leite, 2013).

— Les autres parkings sont plus petits et ne permettent pas à tous les étudiants de se garer.

Nous sommes toujours victimes d'agressions en nous promenant sur le campus. Avant le manque de place de parking, il y a surtout des problèmes de sécurité dans la cité universitaire et de transport dans tout Rio –

**Déclaration du représentant des étudiants en ingénierie, Daniel Cardoso.**

Source : Journal O Globo 17/04/2013 « Les étudiants de l'UFRJ protestent contre la décision qui restreint les places du parking au CT »

Cependant, selon les observations lors du travail de terrain réalisé en 2016 et 2017, cette restriction concernant les étudiants n'est pas toujours respectée dans la pratique. Ainsi, de

nombreux étudiants utilisent malgré tout le parking « des professeurs » en prétextant que des places y sont disponibles, sa commodité, et la sécurité associée au fait de pouvoir se garer près des salles de cours. Il est intéressant de noter que le problème du stationnement sur le campus n'est pas lié au manque d'espace, puisque l'île possède de grandes étendues de terrains vides, mais découle de la proximité de ces espaces avec la destination finale et de la gestion de ces places les plus « convoitées » (annexe 13). Ainsi, chaque centre possède sa propre organisation en termes de stationnement. Dans certaines parties du campus, les parkings sont entièrement gratuits, d'autres sont payants. Certains sont gérés par des agents de l'université, d'autres par des agents privés. En outre, les changements dans la gestion universitaire et les réductions du budget affectent directement la réglementation des aires de stationnement du campus. Dans le cas du Centre de Technologie, en 2010 et 2019, les gestionnaires ont tenté de privatiser les parkings de l'immeuble, l'université ne disposant pas de suffisamment de moyens pour faire face à ce type de dépenses. Cependant, cette mesure n'a pas été mise en œuvre car certains secteurs de l'université, craignant la sous-traitance et la privatisation de l'espace public, s'y sont opposés. Les conditions de stationnement sur l'Ilha do Fundão font l'objet de débats depuis de nombreuses années (Sintufrij, 2011). La concession d'aires de stationnement pour les entreprises privées, par exemple, nécessite un processus d'appel d'offres public qui implique de nombreuses démarches bureaucratiques et il s'agit donc là d'un long processus qui ne s'avère pas simple à mener.



### Photographie 34 : Reportage sur la régularisation des parcs de stationnement du campus



IPPMG: Dois estacionamentos pagos, mas a unidade que cede a área não recebe nada

Fotos: Cicero Rabello



LETRAS: Servidores e portadores de deficiência física não pagam



HUCFF: Não administra os estacionamentos

Source : Jornal do SINTUFRJ, 7 a 13 de dezembro de 2009

#### 8.5.2 – Les usages formels et informels des parcs de stationnement

En raison du manque de régulation et de contrôle de l'université, les places de parking finissent par être occupées par des gardiens informels qui s'installent sur le site de manière arbitraire et sans l'accord des autorités locales. Ce sont les fameux « *flanelinhas*<sup>60</sup> » qui semblent faire office de gardiens de voitures informels. A Rio de Janeiro, la présence de ce type de travailleur est très fréquente, puisque le stationnement sur la voie publique n'est pas automatisé (il n'y a pas de parcmètres publics) et que les agents de contrôle embauchés par la ville sont trop peu nombreux pour couvrir l'ensemble du territoire. Ainsi, de nombreux lieux publics où les parkings devraient être gratuits ou peu chers finissent par être contrôlés par ce type de gardien informel qui offre des services de surveillance parfois en ayant recours à l'intimidation pour obliger les automobilistes à payer (Gomes et Réginski, 2007).

<sup>60</sup> Les *flanelinhas* ou « petits flanelles » est le nom donné aux gardiens informels qui offrent des services de surveillance et de nettoyage des voitures. L'expression « petite flanelle » vient du tissu utilisé pour nettoyer les automobiles.

Dans certaines parties du campus, ce contrôle informel des stationnements existe depuis longtemps et a toujours fait l'objet de débats. Selon Nathalia, il y a eu pendant longtemps à proximité du centre des sciences de la santé des places de stationnement « payantes » qui étaient gérées par des personnes « *qui n'étaient manifestement pas des employés de l'université* ». Elle affirme que, parfois, ces « agents de stationnement » intimidaient les étudiants, crevaient des pneus afin de pouvoir être payés pour la surveillance des véhicules. En outre, elle estime que, du fait qu'il s'agit d'un service qui ne s'avère pas réglementé, certains de ces « agents » peuvent agir en tant qu'informateurs d'éventuels bandits. Elle affirme cela parce que, dans certains des cas d'enlèvements éclair dont elle a entendu parler, les kidnappeurs se sont fait passer pour des étudiants de l'université pour approcher les enseignants sur le parking. C'est pourquoi elle estime que ce genre d'information ne peut être connu que des populations locales travaillant dans la zone. Les soupçons de Nathalia n'ont jamais été officiellement confirmés, mais des études précédentes montrent que ce type de pratique où on embauche des services de sécurité pour intimider les individus, semble en réalité amplifier la peur au point de créer un lien de défiance, voire de menace, notamment pour la population perçue éventuellement comme “marginales” (Caldeira, 2000). De plus, il a été possible d'observer le manque de confiance des étudiants envers la plupart des professionnels de la sécurité qui travaillent sur le campus. De nombreuses plaintes ont été formulées au sujet du manque de maintien de l'ordre dans les parkings ainsi que de la mauvaise qualité du service offert.

*La sécurité du campus est assez problématique lorsque les agents de sécurité eux-mêmes sont des agents constants de harcèlement et d'extorsion d'étudiants dans les parkings. En plus du manque de préparation, le peu de service de sécurité est très mauvais, il existe une collusion de l'université dans les cas de crimes contre les femmes. Pour accroître la sécurité, l'idéal serait qu'il y ait une plus grande vigilance et des sanctions efficaces.*  
*Réponse 4252 du questionnaire en ligne*

La réponse ci-dessus fait référence à la question 13 du questionnaire en ligne qui demandait des suggestions en vue d'éventuelles améliorations de la sécurité sur le campus. Le maintien de l'ordre fut la mesure la plus suggérée par les étudiants, qui ont demandé une présence plus importante d'agents de sécurité dans les zones des parkings et des arrêts de bus. Par ailleurs, les critiques à propos de la qualité des services de sécurité ont été fréquentes. Certaines filles ont fait état de harcèlements de la part des gardiens eux-mêmes, d'autres étudiants ont signalé l'inefficacité de ce service en déclarant que les gardiens étaient mal formés, qu'ils ne cherchaient pas à protéger les étudiants et ne s'investissaient pas suffisamment dans leur fonction. En revanche, il a été possible de constater une certaine ambiguïté dans la perception

des agents de sécurité, dont le rôle, malgré une forte remise en cause de leur crédibilité, apparaît encore comme fondamental pour faire baisser le sentiment d'insécurité. Nathalia, par exemple, qui critiquait les contrôleurs du stationnement informels, a déclaré que lorsqu'elle doit quitter le campus le soir, elle préfère payer pour ce type de service car elle a la garantie que les agents de sécurité seront présents, même tard le soir. Dans les parkings contrôlés par les gardiens de l'université, les agents ne demeurent présents que pendant les heures d'ouverture des commerces, quand il y a davantage de circulation des personnes. Dans ce cas, payer plus cher le service semble accroître sa fiabilité et réduire le sentiment d'insécurité des étudiants. En effet, d'autres études réalisées à niveau international démontrent que les parkings universitaires où il existe un contrôle de l'entrée et la présence d'agents de sécurité sont perçus comme plus sûrs par les étudiants (Tseng *et al.*, 2004). A l'UFRJ, ce sentiment peut être étendu à l'ensemble du campus car la présence d'agents de sécurité est considérée par les étudiants comme la principale solution pour le problème de l'insécurité.

## **8.6- Comment améliorer la sécurité sur le campus selon le point de vue des étudiants**

Dans le questionnaire en ligne, près des trois quarts des étudiants ont recommandé des améliorations qualitatives et quantitatives de la police sur les campus. Les parkings, les arrêts de bus et les zones extérieures des bâtiments étaient les endroits où la présence d'agents de sécurité était la plus souhaitée. Les plaintes concernant le type de surveillance étaient très fréquentes. De nombreux étudiants ont mentionné que les agents de sécurité présents ne servent qu'à sécuriser le patrimoine de l'université et qu'ils ne sont pas responsables de la sécurité des étudiants. D'autres personnes interrogées se sont plaintes du fait que ces mêmes agents ne disposent pas d'armes à feu et que, par conséquent, leur pouvoir d'action est limité face aux bandits. Un autre groupe d'étudiants a critiqué le fait que les propres agents de sécurité de l'université (Diseg) sont peu nombreux, et que la présence de la police militaire est très faible sur le campus. Ce mélange de différents types de forces de l'ordre dans le même espace semble non seulement dérouter les étudiants sur le rôle de chaque agent de sécurité, mais diminue également leur fiabilité. En revanche, la présence d'agents de sécurité, malgré leur réputation confuse et peu fiable, a toujours été très souhaitée par les étudiants. Dans le questionnaire en ligne, plus des trois quarts des réponses à propos des améliorations de la sécurité sur le campus mentionnent la présence accrue d'agents de sécurité comme l'une des solutions souhaitées. Les critiques vis-à-vis du mode actuel de maintien de l'ordre étaient tout à la fois qualitatives et quantitatives.

**Question 13 : Avez-vous des recommandations pour améliorer la sécurité sur le campus ?**

*Une meilleure surveillance et une meilleure formation des agents de sécurité afin qu'ils agissent pour protéger non seulement les biens publics, mais aussi les employés et les étudiants.*

Réponse 1678 du questionnaire en ligne

*Un plus grand nombre d'agents de sécurité effectuant un travail intensif. La plupart des gardiens restent à un seul endroit. Ils devraient se déplacer sur le campus.*

Réponse 1818 du questionnaire en ligne

*Plus de police et d'agents de sécurité partout, en particulier aux arrêts de bus et sur le chemin entre les bâtiments et les bus. La sécurité actuelle ne sert qu'à l'intérieur des bâtiments, il faut être dans la rue et il ne sert à rien de se promener en voiture. Il faut être dans la rue, vigilant.*

Réponse 5175 du questionnaire en ligne

*Police. Deux semaines avant mon vol, il y avait des PM de partout sur le campus, mais dès qu'ils sont partis (avec la fin du mondial de foot), c'était à nouveau dangereux.*

Réponse 2007 du questionnaire en ligne

Les commentaires ci-dessus ne sont que quelques exemples de critiques qui ont été émises envers la façon de maintenir l'ordre sur le campus. On a beaucoup parlé du mode d'action des agents de sécurité qui ne travaillent qu'à l'intérieur des bâtiments et surveillent moins les espaces extérieurs. Les arrêts de bus, les parkings et les voies de circulation étaient les endroits où la présence d'agents de sécurité était la plus demandée. En outre, on a beaucoup parlé du manque d'agents de sécurité, le soir. Selon Camilla, qui suit des cours du soir à la Faculté des lettres, à l'intérieur de son bâtiment il n'y a qu'un seul gardien « *qui n'a ni arme ni rien* ». C'est juste un agent qui se trouve à la porte du bâtiment et ne garantit aucune sorte de surveillance dans les zones extérieures. Pour se protéger, elle quitte le bâtiment en compagnie de ses camarades et monte dans sa voiture le plus rapidement possible pour éviter de se promener seule sur le campus. Cette tactique est la même que celle de nombreux étudiants le soir, et l'enseignant a lui-même l'habitude de terminer les cours un peu plus tôt (avant 22 heures) pour permettre à chacun de quitter plus facilement le campus dans le même créneau horaire. Ainsi, aucun étudiant ne se retrouve seul à l'arrêt de bus pour attendre certaines lignes moins fréquentées après certaines heures. En fait, ce que l'on peut observer par rapport à la nuit, c'est qu'en plus de la faible luminosité, la circulation restreinte des personnes constitue un facteur déterminant pour la perception du risque.

Sur l'île du Fundão, les zones résidentielles sont situées aux extrémités et loin des centres d'enseignement, les commerces sont très peu nombreux et ne répondent qu'à certains besoins de base de la communauté universitaire. C'est pourquoi la plupart d'entre eux ne fonctionnent que pendant les heures de bureau, lorsque la plupart des cours ont lieu. Les entreprises qui

sont basées sur l'île adoptent également des horaires de bureau, à l'exception de l'hôpital universitaire. De plus, selon les étudiants, il y a une réduction significative du nombre d'agents de sécurité universitaires, le soir. Erika estime que "bien que la violence n'ait pas d'heure pour se produire", elle est plus vulnérable sur le campus, le soir. Non seulement le nombre d'étudiants diminue, en effet, considérablement pendant la nuit, mais aussi celui des agents de sécurité, employés et policiers, après 18 heures. De plus, Erika estime également que le campus est mal éclairé et évoque une panne électrique récente à cause d'un orage.

*Question : Aujourd'hui, que pensez-vous du campus ?*

*Erika : Aujourd'hui je veux obtenir mon diplôme, je suis ici depuis cinq ans, je ne peux plus ! Mais le campus lui-même, je pense que c'est un peu dangereux.*

*Question : Pourquoi ? Qu'est-ce qu'il a de dangereux ?*

*Erika : Ah, il y a des vols, il y a des enlèvements, il y a tout ce que vous pouvez imaginer. Alors je pense que c'est un peu dangereux. Surtout au moment où nous étudions. Malgré les choses aujourd'hui, il n'y a plus d'heure où cela se passe, tout peut arriver à tout moment.*

*Question : Et tu penses que la nuit c'est plus dangereux ?*

*Erika : Oui, en quelque sorte.*

*C'est ce que je vous ai dit, aujourd'hui il n'y a plus d'heure. Mais je pense que nous sommes plus abandonnés par rapport aux problèmes de sécurité. Il n'y a pas de police, les gardiens qui restent ici ne sert à rien.*

*Nous sommes donc plus à la dérive sur cette question.*

*Question : Comment décririez-vous le campus ?*

*Erika : Il est trop grand, alors surveiller un endroit très grand devient plus difficile.*

*L'heure ne favorise pas.*

*Je pense que l'éclairage de ce coin ici laisse à désirer. Surtout quand il pleut ...*

*La semaine dernière, jeudi, quand il a plu beaucoup, la lumière s'est arrêtée. Il n'y avait plus de lumière dans la rue.*

*Question : Comment allez-vous quitter le campus lorsque cela se produit ?*

*Erika : Je suis restée ici et puis un ami m'a emmenée en voiture. Nous avons attendu un peu, car il pleuvait beaucoup, puis il m'a déposée à la maison.*

Entretien approfondi avec Erika

Ainsi nous pouvons vérifier que le dessin urbain est sans doute l'une des principales contraintes, en ce qui concerne aussi bien la mobilité que le sentiment de sécurité. En réponse au questionnaire en ligne, un étudiant a même mentionné le classique de Janes Jacobs "La vie et la mort dans les grandes villes", pour suggérer des améliorations afin de mieux garantir la sécurité sur le campus. D'autres recommandations, telles que l'augmentation du nombre de résidences étudiantes sur l'île ; l'occupation des espaces vides par des espaces de loisirs, de sport et d'événements ; l'augmentation du nombre des activités nocturnes ou l'agrandissement de la surface bâtie ; ont été quelques-unes des mesures proposées pour accroître la circulation des personnes et réduire les espaces vides. Cependant, malgré la relation directe existant entre le sentiment d'insécurité et les espaces vides, peu d'étudiants ont osé proposer des changements concrets dans la conception du campus urbain. Dans ce sens, la proposition la

plus mentionnée est celle de l'installation des barrières, grilles ou portails de contrôles pour éviter la présence des individus étrangers à la communauté académique du campus.

### 8.6.1 - Se renfermer pour se protéger : la sujétion criminelle<sup>61</sup> des « gens de l'extérieure »

Des rumeurs concernant la fermeture du campus existent depuis longtemps. Sur le site web de l'université, il est possible de trouver des rapports datant de 2006 qui informent de la fermeture de trois des quatre sorties de l'île, en raison de l'augmentation des vols de voitures au premier semestre (Migraportal, 2003). Cependant, ce type de mesure est toujours très controversé et polémique car elle finit par limiter l'accès de la population à un espace considéré comme public. Renan, qui étudie à l'UFRJ depuis 2010, a été surpris, quand il a commencé à fréquenter le campus, de constater qu'il était ouvert à tous. Cet étudiant nous a expliqué qu'il comprenait qu'en vertu de la loi, il était légitime de maintenir l'université ouverte puisqu'il s'agit d'un établissement public, mais qu'à cause de la violence, cette ouverture pouvait facilement devenir dangereuse.

*Question : Avant de venir étudier ici, que pensais-tu de l'île et du campus ?*

*Renan : Alors avant d'arriver au Fundão, je pensais que c'était un endroit magnifique et merveilleux. J'avais une pensée de première année, je pensais plutôt à la sphère de l'UFRJ et pas du Fundão. Quand je suis arrivé ici et j'ai vu que c'était ouvert. Je pense que ça devrait être ouvert parce que c'est public et je défends la ligne selon laquelle tout le monde peut venir assister aux cours. Mais comme le campus n'est pas sécurisé, cette ouverture "correcte" n'est pas bien. Je ne pense pas qu'on devrait interdire des entrées. J'ai entendu plusieurs débats à l'université sur l'idée de la fermer et mettre des contrôles à l'extérieur des bâtiments pour interdire l'entrée des gens. Mais on ne peut pas la fermer. C'est pourquoi ils ont mis fin aux armoires. Il fut un temps où nous avions un placard dans le vestiaire et chacun avait une serrure pour garder une chemise, un uniforme, des baskets de sport. Puis une rumeur de vol a commencé avec quelqu'un qui avait cassé une serrure, c'était 1, 2, 10 fois et c'est à ce moment-là que la rumeur de fermer le bâtiment a commencé. Mais revenons à votre question, je pense que c'est un endroit très ouvert, très exposé à tout. Pour l'étudiant ici ce n'est pas cool. Nous entrons dans le débat important sur la façon dont l'étudiant va le percevoir, n'est-ce pas. Comme un étudiant qui vit dans la zone sud, un endroit plus sûr, et un étudiant qui vit dans un endroit plus dangereux, par exemple la zone ouest, la zone nord, la Baixada. Chaque étudiant aura une opinion différente, réagira à une agression d'une manière différente. Par exemple, pour l'étudiant de la zone sud, il voit qu'un campus ouvert est horrible, mais pour un étudiant qui vit dans un endroit plus agité, il voit cela comme une situation normale et routinière qui ne compromet pas sa venue ici à l'université.*

Entretien approfondi avec Renan

Dans le témoignage de Renan, il est possible de remarquer l'impasse qui existe autour de la fermeture du campus pour les personnes extérieures. Dans le questionnaire en ligne, un étudiant sur dix, estime que la solution au problème de l'insécurité sur le campus doit inclure

---

<sup>61</sup> La sujétion criminelle est l'un des opérateurs analytiques utilisés par Michel Misse pour analyser les processus de criminalisation. Il renvoie au processus de construction de types sociaux préventivement enclins à la pratique criminelle et justifiant des réactions de force et procédures de contrôle. La soumission criminelle se produit lorsqu'il y a une reproduction sociale de « types sociaux » représentés comme criminels ou potentiellement criminels. (Misse, 1999, p. 71).

un meilleur contrôle des entrées et des sorties. Plusieurs suggestions ont été faites pour la mise en place de tourniquets, portails, clôtures et la présence d'agents de sécurité dans les bâtiments, les parkings, les bus de l'UFRJ et même sur l'île elle-même.

### 13 - Avez-vous des recommandations pour améliorer la sécurité sur le campus ?

*Un plus grand contrôle de qui entre et sort du campus. Fundão est un "no man's land". N'importe qui entre et n'importe qui sort. L'université devrait avoir plus de contrôle.*

*Réponse 2253 du questionnaire en ligne*

*L'université devrait contrôler les personnes qui y entrent à pied. Des clôtures doivent être installées et des agents de sécurité doivent être à l'entrée pour faire le contrôle.*

*Réponse 4553 du questionnaire en ligne*

*Tourniquets aux entrées des bâtiments pour identification (carte d'identité, carte d'étudiant). Si vous n'avez pas ces documents, laissez un document à l'entrée au gardien comme cela se fait à l'USP Leste où j'ai étudié et ce type de contrôle est utilisé*

*Réponse 3255 du questionnaire en ligne*

*Renfort de la sécurité du Campus, car plusieurs fois j'ai vu des membres de la sécurité bavarder alors qu'il y avait une agression sur des parkings, par exemple. Avoir un plus grand contrôle sur les personnes qui fréquentent les bâtiments de l'Université (je sais que c'est difficile, mais n'importe qui peut entrer dans les salles et dans les laboratoires sans aucune identification).*

*Réponse 4158 du questionnaire en ligne*

La plupart des bâtiments de l'UFRJ n'ont aucune barrière de contrôle à l'entrée et à la sortie des personnes. N'importe quelle voiture peut se rendre sur les parkings tant qu'il y a des places disponibles. Cette liberté d'accès est une caractéristique des universités publiques qui, afin d'endosser un rôle social, permettent à tout citoyen d'avoir accès à leurs installations. Cependant, avec la montée de la violence urbaine qui a affecté aussi les campus, de nombreuses universités ont décidé d'installer un contrôle à l'entrée, comme c'est le cas de l'Université de São Paulo ou de celle de Campinas (Unicamp). A l'UFRJ, seuls quelques bâtiments et départements disposent de ce type de contrôle, mais la plupart des centres sont ouverts au public, sans exceptions. Cette situation permet d'expliquer pourquoi certaines personnes interrogées ont mentionné la présence de mendiants et de sans-abri à l'intérieur des bâtiments, y compris dans les salles de cours.

*Ma recommandation pour améliorer la sécurité du campus est d'embaucher des agents de sécurité qui travaillent réellement. Il est vrai que les agents actuels ne restent que sur WhatsApp et ne se soucient pas vraiment de la sécurité au Fundão. Une action conjointe avec PMERJ et des agents de sécurité de l'université est nécessaire ... Je vois une amélioration avec la "sentinelle" dans le parking du bâtiment A, mais il reste encore beaucoup à faire. Les agents de sécurité du CT disent qu'ils ne sont responsables que des zones à l'intérieur des bâtiments ... et pourtant chaque fois je vois des mendiants à l'intérieur des blocs. Je pense qu'il est absurde que les gens qui n'étudient clairement pas ici puissent circuler sur le campus. Malheureusement, la*

*situation ne changera qu'en cas de décès. À São Paulo, pour autant que je sache, il existe des tourniquets qui contrôlent l'entrée exclusive des étudiants dans le campus.*  
Réponse 2568 du questionnaire en ligne

En analysant les propos de ceux qui réclament plus de contrôles de l'entrée sur le campus, on constate qu'une grande partie d'entre eux évoquent comme excuse la présence, sur le campus, de mendiants, de drogués et de bandes de jeunes des favelas. Comme Renam l'a signalé, ce sont les « *gens de dehors* » qui peuvent paraître dangereux à certains étudiants. L'expression « *gens de dehors* » a été très souvent employée dans les entretiens, et illustre bien l'existence de barrières entre la communauté universitaire et les autres utilisateurs du campus, en particulier les résidents des alentours qui viennent du quartier de Maré. En raison de la proximité du campus, certains habitants du bidonville utilisent les zones de l'île pour faire du sport, jouer au foot, faire du footing ou du vélo, par exemple. Erika, qui vit à Maré, a déclaré qu'avant même d'étudier à l'UFRJ, elle venait sur le campus le week-end pour faire du vélo avec son père. Les espaces vastes et vides, en plus des infrastructures disponibles, comme une piste cyclable, un terrain de football et même, la piscine du centre de sport, ont en effet fini par faire de l'île une zone de loisirs qui attire les habitants de Maré qui ne disposent pas de ce type d'équipement dans leurs quartiers. Cependant, cette présence n'est pas toujours perçue d'un bon œil puisque, de l'avis des étudiants, la plupart des délits à l'intérieur du campus sont commis par cette même population. Dans son témoignage, Renan explique que le soir et le week-end, de nombreuses personnes de Maré utilisent le campus comme espace de loisirs, certaines activités sont même proposées gratuitement par l'université à la communauté de l'extérieur. Cependant, selon Renan "*quand 10 personnes extérieures à l'école arrivent, il peut y en avoir un qui fait peur à tout le monde*". Camilla a aussi précisé que toutes les alertes de sécurité qu'elle recevait de la part de ses camarades étaient liées à des personnes « *extérieures* ».

*Quand nous entrons à l'université (j'y suis entrée l'année dernière) l'une des premières choses que les gens nous disent est « Oh, évitez de marcher seule le soir ». Je ne connais pas tout le Fundão parce que je ne me promène pas beaucoup ici. Mais à l'intérieur de l'île, ce n'est pas que les étudiants qui y vivent, vous savez ? Il y a des maisons, c'est comme un petit village à l'intérieur de l'île.*

*Question : Et pensez-vous que c'est ce dont on vous a prévenue ?*

*Camilla : Pas pour les étudiants ! Le problème est qu'il y a des gens de l'extérieur qui viennent ici pour voler et à l'intérieur du Fundão il y a aussi une « communauté ». Vous ne pouvez donc pas faire confiance à tout le monde. Mais en ce qui concerne les étudiants, je n'ai jamais eu aucune orientation. En revanche lors de mon premier jour dans le campus, j'étais assise dehors comme ça, à jouer avec mon téléphone portable et un garçon est arrivé en disant : « Oh salut, tu es nouvelle ici, d'accord ? Alors évite de rester toute seule le soir parce que c'est dangereux, il y a beaucoup de vols ». Ensuite, j'ai fait plus attention. Je ne marche pas toute seule et je ne me balade pas avec mon téléphone portable exposé. À l'extérieur du bâtiment, mon trajet consiste simplement à sortir et à monter dans la voiture.*

Entretien approfondi avec Camilla



Dans le discours de Camilla, on peut constater qu'elle explique qu'à l'intérieur du campus, il y a une « *communauté* », terme qui est souvent utilisé pour désigner les favelas de manière moins péjorative (Birman, 2008). Cependant, il est possible d'indiquer qu'elle se réfère directement aux habitants des quartiers les plus pauvres, dans le cas de Rio de Janeiro, aux habitants des « *communautés* » ou des « *favelas* » qui sont souvent stigmatisés par le crime. En ce sens, Caldeira, (2000) explique que l'univers du crime (ou de la transgression) offre un contexte fertile sur lequel les stéréotypes circulent et la discrimination sociale se façonne. Cette criminalisation symbolique est un processus social si dominant et répandu que même les victimes de stéréotypes elles-mêmes (les pauvres, par exemple) finissent par le reproduire, quoique de manière ambiguë. Au Brésil, la criminalisation d'une partie des habitants des favelas (principalement des jeunes hommes noirs) est déjà enracinée dans l'imaginaire social et peut être facilement identifiée à travers les « *discours sur le crime* » et les médias (Caldeira, 2000; Sousa, 2016).

Au cours des entretiens menés avec les étudiants de l'UFRJ, ce type de sujétion criminelle des habitants des favelas était évident, même si nombre d'étudiants ont tenu à souligner que tous les habitants des favelas ne sont pas des criminels, afin d'éviter les généralisations et les préjugés (Misse, 1999). Ces dernières années, est, en effet, né un mouvement médiatique et culturel qui cherche à diversifier les stéréotypes attribués aux habitants des favelas. Une enquête menée auprès d'étudiants d'université de la ville de São Gonçalo de la RMRJ concernant les représentations sociales attribuées aux habitants des favelas a identifié en général trois personnages emblématiques : les trafiquants, qui personnifient la violence ; le misérable, qui fait référence à l'extrême pauvreté et aux personnes socialement exclues; et les résidents honnêtes, qui renvoient à l'image des travailleurs pauvres (Naiff et Naiff, 2005). Souvent, ces personnages finissent par se mélanger dans l'imaginaire de la population. La difficulté des non-résidents à identifier clairement ces différents personnages les incite à généraliser à partir de leur perception du risque personnel et de leur sentiment de vulnérabilité. De plus, compte tenu du fort taux de crimes contre les biens, la logique des étudiants est que les plus pauvres sont plus susceptibles de commettre des vols de rue que la population plus aisée.

*Question : Si vous deviez penser aux transports en commun aujourd'hui, lesquels seraient les plus sûrs ?*

*Julia : Je pense au métro.*

*Question : Qu'a-t-il, le métro ?*

*Julia : Géographiquement, le métro est dans les endroits où les gens sont les plus favorisés économiquement. Alors je pense aux gens qui ont ce besoin de voler. Je ne sais pas. De toute façon, je pense qu'ils évitent ces endroits car ils savent qu'ils sont plus surveillés. Je ne sais pas, en raison du prix du billet aussi, peut-être*

#### Entretien approfondi avec Julia

Le commentaire de Julia montre que de son point de vue, le fait que le métro passe par des zones plus riches et propose un tarif supérieur, semble le rendre plus sûr car cela l'écarte de ceux qui pourraient devenir de possibles « voleurs ». Marcus estime que l'un des principaux facteurs garantissant la sécurité des usagers du métro est le prix élevé des billets, qui finit par rendre difficile son accès aux couches les moins aisées de la population. Mariana, qui vit dans la zone ouest et utilise le train, estime que le métro est plus sûr parce qu'il ne dessert pas la partie de la ville où réside la population à faible revenu. Selon elle, dans la zone sud de Rio, il existe une plus grande surveillance et les transports sont mieux fréquentés et de plus, la présence des touristes fait que les autorités accordent plus d'attention à cette zone. Cette perception a été très fréquente chez les répondants qui avaient tendance à qualifier les quartiers les plus riches de plus sûrs que les quartiers pauvres. Selon Renam : « *plus le quartier desservi par les transports est périphérique, moins ce mode de transport sera sûr !* ». Il estime qu'un acte violent a une plus grande répercussion dans une zone riche car il engendre beaucoup plus d'attention de la part des politiques que dans celles plus pauvres. Ainsi, sa propre perception de la sécurité personnelle est directement liée au niveau de revenu des quartiers traversés.

#### **8.6.2 - Perception des privilèges de classe et vulnérabilité**

Les inégalités sociales au Brésil sont un phénomène ancien et connu dans le monde entier. En 1964, le géographe Josué de Castro écrivait dans son célèbre livre *La géographie de la faim* la phrase suivante « *la moitié de l'humanité ne mange pas ; et l'autre moitié ne dort pas, effrayée par ceux qui ne mangent pas* ». Dans le cas d'étude des étudiants de l'UFRJ, la plupart d'entre eux se considèrent comme des cibles privilégiées des voleurs précisément parce qu'ils font partie d'une classe « plus aisée ». Nathalia, qui est étudiante en médecine, estime qu'elle est encore plus ciblée par les voleurs en raison de son statut en tant qu'étudiant d'un cours « renommé ». Selon elle, les environs de l'hôpital universitaire sont plus dangereux car c'est là que circulent les professionnels de la santé.

*Nathalia : Cette région autour de l'hôpital universitaire est très ciblée car c'est occupé par la médecine ...*

*Question : Pourquoi pensez-vous que cet endroit est plus ciblé en raison du cours de médecine ?*

*Nathalia : Je pense que cela est visé, car les enseignants du cours de médecine ont un statut différent. Ils ne travaillent pas seulement à l'université. Ils ont de très bons cabinets, donc ils ont de très belles voitures.*

*Cela finit donc par attirer l'attention. Et quand vous voyez un patient qui n'a pas un sou, n'a pas d'oreiller ou le basique. Mais le professeur a des lunettes Ray Ban, une montre chère, vous pouvez voir que le professeur a de l'argent.*

*Question : Alors vous savez que les bandits qui circulent à Fundão connaissent le niveau de vie des victimes ?*

*Nathalia : Oui, je pense que ça pourrait être un patient ou un employé... Je ne sais pas qui. Mais quelqu'un le sait et transmet cette information aux voleurs.*

#### Entretien approfondi avec Nathalia

Nathalia se sent plus ciblée par les bandits du fait qu'elle est une étudiante de médecine de l'UFRJ. Même en dehors du campus, la possibilité d'être facilement reconnue comme une étudiante de l'UFRJ la fait se sentir plus en danger car son domaine d'études indique qu'elle a un meilleur niveau de revenu. De même que beaucoup d'autres répondants, elle estime que les lignes de bus qui desservent spécifiquement le campus, comme la ligne 616/913 et la ligne 485, sont fréquemment la cible d'agressions car les voleurs sont au courant du patrimoine des usagers. C'est pour cette raison que Nathalia dit qu'elle se sent plus en sécurité lorsqu'elle utilise les lignes de bus qui desservent plutôt Ilha do Governador, où elle est juste une autre passagère "comme tout le monde", alors que sur les lignes qui ne desservent que le campus, elle serait beaucoup plus ciblée.

*Question : Quand tu vas à l'université, que fais-tu habituellement pour te protéger ?*

*Nathalia : J'utilise toujours les mêmes bus. Lignes 321, 323, 325, 327. Je n'utiliserai jamais une ligne de bus inconnue.*

*Question : Et quand vous êtes dans le bus, pouvez-vous utiliser votre téléphone portable ? Tu es plus détendue ?*

*Nathalia : Oui ! Dans ces bus spécifiques je suis tranquille parce que là, je me sens comme tout le monde. Dans la ligne 485 je ne serai jamais détendue ! Et ce n'est pas n'importe quelle ligne de bus que je vais prendre.*

#### Entretien approfondi avec Nathalia

Plusieurs autres personnes interrogées ont exprimé la même perception que Nathalia par rapport aux dangers encourus dans les lignes de bus qui desservent le campus. Selon Lorrana, ces lignes sont plus ciblées car les voleurs savent qu'elles sont empruntées par des étudiants possédant des ordinateurs, des téléphones portables et que, par conséquent, le vol sera plus rentable. Julia insiste sur le fait que ce sentiment d'être visé découle du fait que des vols se sont produits sur ces lignes à plusieurs reprises, de la même manière, aux mêmes endroits et, parfois, par les mêmes voleurs. Cette récurrence des schémas de violence subis leur fait comprendre qu'ils constituent des cibles privilégiées pour les voleurs qui connaissent le patrimoine des étudiants. D'autre part, il est important de prendre en compte le fait qu'en plus des stéréotypes liés aux voleurs et aux victimes, la proximité du campus avec la favela de la

Maré a elle aussi des impacts sur les perceptions des risques autres que les crimes contre le patrimoine.

### **8.6.3 - Le problème des alentours : tirs et fusillades d'une guerre à côté**

Comme cela a été expliqué dans le rapport du journal « *O Globo* » de 2003 (Annexe 10) et confirmé lors des entretiens menés avec les étudiants, certaines des fusillades qui ont lieu dans les favelas aux alentours peuvent être entendues depuis les salles de cours du campus (*O Globo*, 2003b). Des traces de balles et de projectiles ont été retrouvées à l'intérieur du campus et en 2019, deux étudiants ont été touchés par des balles perdues. Le premier cas s'est produit un après-midi de mai dans le centre de l'île, lorsqu'un étudiant qui rentrait au CCMN a été touché au bras gauche par une balle perdue (Freitas, 2019). Le second cas est survenu en juillet de la même année et la balle a atteint une infirmière qui travaillait à l'hôpital universitaire à 6h30 du matin (Paiva, 2019). Selon l'université, l'emplacement de l'hôpital près du complexe de favela de la Maré et du Alemão rend ce type d'événement plus courant dans cette zone du campus. Il semble qu'il s'agissait là des premiers cas de personnes touchées par des balles perdues dans l'île (Freitas, 2019). Lors de nos entretiens, certains étudiants ont déclaré avoir entendu des coups de feu sur le campus. Sur le questionnaire en ligne, une étudiante a déclaré qu'elle avait dû quitter l'université en raison des fusillades dans la favela de Maré et un autre étudiant qui vit dans la résidence universitaire a écrit la réponse suivante :

*J'étais présent durant une petite fusillade, sans aucun décès, lorsque je suis allé acheter du pain et faire des courses au marché le plus proche du logement de l'UFRJ, situé à Maré. A l'époque, j'habitais dans un logement universitaire.  
Malgré le danger, il n'y a pas d'autres endroits, autres que les favelas, avec des commerces et des services pour les résidents des logements universitaires.  
Cela a eu lieu en 2010.  
Réponse 4962 à la question 12 du questionnaire en ligne*

En fait, les conflits et la violence perpétrée au sein des communautés entourant le campus affectent directement la vie quotidienne des étudiants qui souvent ne peuvent pas échapper à cette situation. Dans le cas de ceux qui vivent dans des logements universitaires, le manque de commerces et de services à l'intérieur de l'île les oblige à fréquenter la favela de la Maré pour assurer l'achat d'articles de base. Pour ceux qui résident dans la ville de Rio de Janeiro, à l'exception des résidents de l'île du Gouverneur, tous doivent de passer par les limites de la favela de Maré, en raison de son emplacement et de sa taille (en moyenne 800 000 mètres carrés). En d'autres termes, près des trois quarts des étudiants doivent traverser d'une manière ou d'une autre les favelas de la Maré durant leur trajet vers l'université. Le degré d'interaction des élèves avec ce quartier change selon le chemin et le mode de transport utilisés.

Cependant, il a été possible d'observer dans les entretiens, que quelle que soit la forme de contact avec cette favela, la traverser engendre toujours une sorte de tension ou de malaise chez les étudiants. Ainsi, dans le prochain chapitre, nous essaierons de comprendre comment le passage à travers ce complexe de favelas affecte la perception des étudiants.

## **Conclusion du Chapitre 8**

Bien qu'il appartienne à une ville assez violente, en raison de son extension et de sa conception, le campus de l'UFRJ a ses propres caractéristiques qui le distinguent en tant que territoire à part. En ce sens, nous avons observé que le sentiment d'insécurité est directement lié à la réputation territoriale du campus, qui contraste avec sa réputation institutionnelle positive et respectée dans tout le pays. Les caractéristiques environnementales et géographiques de ce campus sont deux facteurs majeurs de la perception d'insécurité liée à l'île, car son design urbain moderniste et incomplet se traduit par une faible circulation piétonne, de nombreux espaces vides et une faible densité et diversité d'occupation du sol. De plus, les éclairages insuffisants et le nombre trop restreint des agents de sécurité renforcent le sentiment de vulnérabilité chez les étudiants qui finissent par utiliser des techniques de protection et d'évitement afin de se déplacer sur le campus. La principale de ces techniques consiste à éviter de marcher seul, y compris pour les trajets courts, et de même qu'à l'intérieur des parkings. La peur des étudiants les conduit à utiliser beaucoup les bus internes, à stationner dans des emplacements interdits, au mépris des règles de la circulation et à préférer les déplacements accompagnés et aux heures de pointe, afin d'éviter les lieux déserts.

Ce sont les jeunes filles qui se préoccupent le plus de la sécurité du campus, surtout la nuit et durant les heures de moindre circulation des personnes. La peur du viol et du harcèlement sexuel est très importante dans cet environnement, aussi bien chez les filles utilisant les transports en commun que chez celles se déplaçant en voiture. De plus, il nous semble que le campus est un endroit particulièrement dangereux pour les conducteurs par rapport au reste de la ville, alors que dans le cas des piétons les risques s'avèrent similaires. Il s'avère que la diversité des formes de régulation des places de stationnement, ainsi que la variété des agents de sécurité présents sur le campus, constituent un facteur anxiogène pour les étudiants, qui manifestent du mécontentement et un manque de confiance dans les services actuellement offerts. D'un autre côté le transfert du pôle d'échange de la passerelle rouge vers le terminal du BRT a contribué à faire baisser le nombre d'agressions commises contre les piétons.

Par rapport à la cohésion sociale, il a été possible d'identifier l'existence de barrières entre la communauté universitaire et la population des alentours. Le nombre élevé de réclamations de fermeture et de contrôle de l'entrée des « autres » sur l'île démontre la méfiance liée à la présence de personnes externes au campus. Cette méfiance est encore plus répandue chez les hommes, les jeunes ; car les habitants des favelas ; les travailleurs informels, ou les toxicomanes et les mendiants, ont tendance à augmenter considérablement le sentiment d'insécurité dans la région. De même, les fusillades et conflits armés dans les favelas des environs sont aussi source d'angoisse à l'intérieur du campus.

## **CHAPITRE 9 - Environnements traversés dans la métropole**

Dans le chapitre précédent, nous avons présenté les caractéristiques spécifiques du campus liées au sentiment d'insécurité et de violence. Cependant, le campus n'est que l'un des endroits que les étudiants doivent traverser pour accéder à leur salle de cours. Avant cela, il leur faut passer par différents espaces jusqu'à ce qu'ils parviennent à destination. Selon le point de départ du trajet (lieu de résidence) et le type de transport utilisé, les environnements et modes de passage divergent. Tout cela change la façon dont ces lieux sont perçus, ainsi que les risques auxquels chaque passant est effectivement exposé. C'est pourquoi, dans ce chapitre, nous tenterons de présenter les principaux endroits de passage les plus liés au sentiment d'insécurité des étudiants : le centre-ville et la favela de Maré. Ces deux lieux de passage obligatoire pour la plupart des étudiants, sont ceux qui ont été les plus significatifs dans la construction du sentiment d'insécurité. Ainsi nous cherchons à présenter les caractéristiques de l'environnement bâti, social et architectural les plus associées à la perception de l'insécurité, ainsi que la réputation territoriale qui en dépend.

### **9.1 – Le Centre-ville : un lieu de passage pour toute la métropole**

En plus d'attirer les gens en raison de l'offre élevée d'emplois, de produits et de services, le centre-ville de Rio de Janeiro est un endroit de passage incontournable pour tous ceux qui se déplacent entre le nord et le sud de la ville. Pour les habitants de l'est de la métropole, le passage par le centre s'avère indispensable pour accéder à la ville car le pont Rio-Niteroi, qui assure la liaison routière, et les ferries, qui font celle fluviale, débouchent tous dans le centre de Rio. Les principales autoroutes de la métropole partent elles aussi du centre-ville, ainsi que la voie ferrée, qui dessert la Baixada, le nord et l'ouest de la ville. C'est pourquoi le centre-ville constitue le lieu de correspondance d'un grand nombre de déplacements métropolitains, notamment de ceux des étudiants de l'UFRJ.

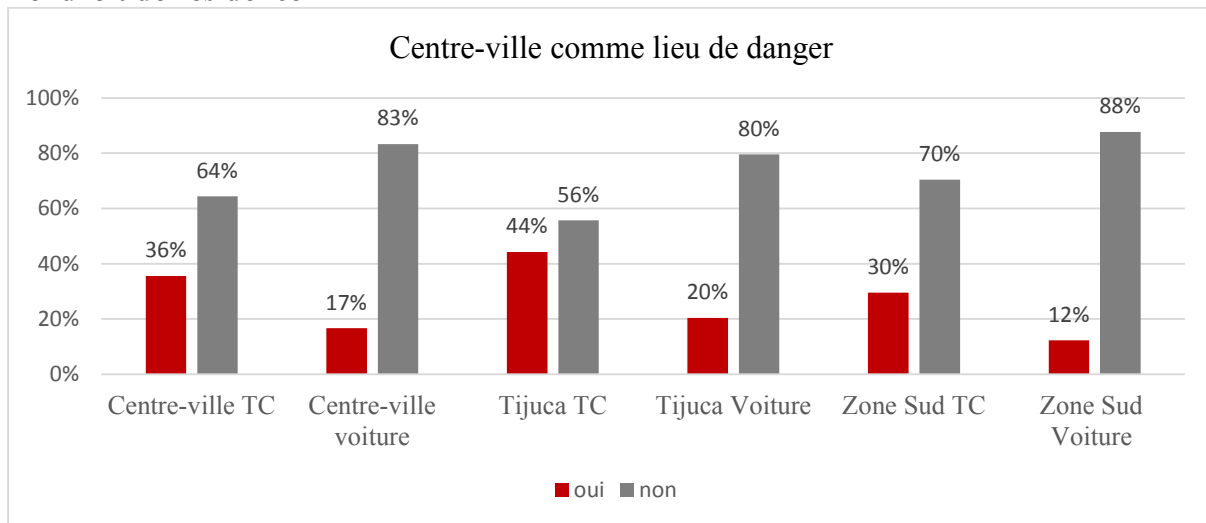
On estime, en effet, qu'au moins 30% des trajets d'accès au campus passent par le centre-ville. Le passage se déroule différemment selon l'origine du trajet et le mode de transport utilisé. Pour les résidents de la Zone Sud qui viennent en voiture, le passage est rapide puisqu'ils

peuvent utiliser le viaduc ingénieur Freyssinet pour passer au-dessus du quartier Rio Comprido (centre-ville) et emprunter directement la Ligne Vermelha en direction du campus. En revanche, les résidents de la zone sud qui utilisent la ligne 485 ont un contact plus étroit avec le centre, car le parcours de cette ligne de bus comprend le passage par les quartiers de la partie ouest du centre, tels que Catumbi, Praça Onze, Cidade Nova, Leopoldina et São Cristóvão. Les résidents de Tijuca se voient contraints de se rendre au centre-ville pour prendre les lignes de bus directes qui desservent le campus depuis le centre. En général, ils font la correspondance aux arrêts de bus à Cidade Nova ou Leopoldina car ceux-ci sont plus proches et desservis par différentes lignes qui circulent à l'intérieur du campus. Pour ceux qui se déplacent en voiture, le passage par le centre est presque obligatoire, car parmi les trois itinéraires possibles, celui passant par Leopoldina et São Cristóvão est souvent le plus rapide.

Les habitants du centre, n'ont quant à eux pas d'autre choix que de traverser tout le centre vers le Nord, alors que certains résidents de la zone ouest qui choisissent d'utiliser le train, doivent se rendre à la gare Central do Brasil pour prendre un bus en direction d'Ilha do Fundão. Dans tous les cas, quel que soit le type d'itinéraire emprunté, la plupart des répondants ont déclaré que le passage par le centre-ville constitue un gros inconvénient. Dans leur réponse sur les lieux de danger au cours du trajet, 15% des étudiants, surtout parmi ceux résidant dans la zone sud, au centre et à Tijuca ont mentionné un endroit précis du centre-ville. De plus, en analysant les caractéristiques des itinéraires de ceux qui ont le plus évoqué le centre comme étant un lieu dangereux, il est possible de constater que plus le contact des passants avec l'environnement est important, plus le sentiment d'insécurité est grand. En effet, lors des entretiens, il a été remarqué que ceux qui sont contraints de prendre des correspondances ou d'utiliser les arrêts de bus du centre-ville, ont tendance à mentionner cet endroit comme dangereux plus souvent que ceux qui y passent en voiture. Il en va de même pour ceux qui traversent le centre-ville sur des viaducs ou des ponts express qui limitent le contact avec l'environnement. Tel est le cas, par exemple, de ceux qui viennent en voiture depuis la zone sud et ont tendance à se sentir plus en sécurité que ceux qui empruntent la ligne de bus 485.



**Graphique 19 : Pourcentage de références au centre-ville comme lieu de danger selon l'endroit de résidence**



Auteur : Muniz, 2021

Comme on peut le voir sur le graphique 19, le fait que ceux qui viennent de la zone sud soient, la plupart du temps, à l'intérieur des bus ou passent par le centre via une voie express surélevée (dans le cas de ceux qui viennent en voiture), réduit de plus de 10% le sentiment d'insécurité des étudiants. De plus, par rapport aux deux autres cas, les habitants de la zone sud ont tendance à se sentir en danger dans un endroit précis du centre-ville, qui est le quartier de Catumbi, où circule le bus 485. Le Catumbi est donc un quartier frontalier entre ces deux quartiers de Rio de Janeiro. Au XIXe siècle, c'était un lieu de résidence de la classe moyenne supérieure qui y possédait de belles fermes et des maisons de ville. Cependant, au fil du temps, ce quartier s'est détérioré en raison de l'extension du réseau routier vers la mer. C'est la raison pour laquelle Catumbi est devenu un point de transit composé d'anciens manoirs et de bidonvilles abandonnés. L'état de délabrement et d'abandon de l'environnement bâti dans le quartier de Catumbi a certes un impact sur le sentiment d'insécurité des passagers du bus 485, mais il faut surtout prendre en compte les rumeurs qui circulent concernant des vols sur ce site.

Selon les témoignages de victimes sur les réseaux sociaux, les voleurs profitent généralement du passage du bus 485 par le tunnel pour mener des attaques et s'enfuir à Catumbi, où il existe plusieurs possibilités d'accès aux favelas locales. Ce type de témoignage est présent sur les pages des réseaux sociaux et reproduit par les étudiants lors des entretiens approfondis. Cependant, d'après le questionnaire en ligne, la proportion de vols qualifiés dans la région n'était pas aussi élevée que dans d'autres zones du centre-ville. En tout, neuf cas de vols ont

été évoqués à Catumbi, quatre lors du passage dans le tunnel et cinq le long du quartier. Dans certains cas, les vols ont commencé avec la montée de voleurs à l'arrêt de bus précédent, situé dans le quartier de Cidade Nova. Le passage par ce lieu s'est avéré déterminant pour susciter un sentiment d'insécurité chez les étudiants, surtout lorsqu'il s'avère nécessaire de réaliser des correspondances dans ce pôle d'échange.

### **9.1. 2 – O bairro da Cidade Nova**

Le quartier Cidade Nova est situé juste avant le quartier Catumbi et son histoire est directement liée à celui-ci. Il a été l'un des premiers axes d'extension urbaine de Rio de Janeiro au XIXe siècle. Avec l'arrivée de la famille royale portugaise en 1808, cette zone marécageuse située au milieu de mangroves a été comblée afin de faciliter le trafic entre le centre et la zone nord, et est devenue le quartier désormais connu sous le nom de « Cité Nouvelle » (Lucena, 2017). Parmi ses multiples transformations au fil du temps, celle qui a eu le plus d'impact sur cette zone a été l'ouverture de l'Avenida Presidente Vargas dans les années 1940, qui a restructuré le centre-ville. Cette large avenue de 3,5 km de long, qui comporte 4 axes (chacun disposant de 4 voies pour la circulation des véhicules), traverse perpendiculairement presque tout le centre et relie le nord, le sud et l'ouest de la ville. En ce qui concerne le réseau de transport, la « Cidade Nova » peut être définie comme le « centre » du centre, car elle est située au carrefour qui est la porte d'entrée et de sortie du centre-ville. Plusieurs lignes de bus qui circulent dans le campus desservent la « Cidade Nova ». Il existe au moins cinq autobus possibles pour se rendre vers l'UFRJ, y compris la ligne 485. C'est pourquoi certains étudiants choisissent de faire des correspondances à ces arrêts de bus qui se situent aux bords de l'Avenue Présidente Vargas.

Cependant, l'ouverture de cette grande avenue a eu également des impacts négatifs sur le quartier « Cidade Nova », qui a dû subir de nombreuses démolitions et a commencé à se dégrader. Au fil du temps, les anciens immeubles du début du XXe siècle ont été transformés en pensions, auberges et maisons closes (Lucena, 2017). La réputation de ce quartier a commencé à se détériorer en raison de la dévaluation de l'immobilier. Plusieurs autorités locales ont essayé de réaliser des projets de gentrification et réoccupation du quartier, dont l'un des plus célèbres a été la construction du « Sambodrome » (photographie 35), en 1984, par l'architecte Oscar Niemeyer (Lucena, 2019). Cet espace événementiel, toujours en fonctionnement, a été construit pour accueillir les défilés des écoles de samba lors du carnaval de Rio. Il a été réalisé sur une rue abandonnée transformée en avenue bordée de gradins à ciel

ouvert et de loges à trois niveaux, ce qui caractérise le célèbre espace événementiel « *Marques de Sapucaí* ». Certains utilisateurs du bus 485, comme Louise, ont déclaré que le passage par la « Sapucaí » était l'une des meilleures parties du trajet, malgré leur sentiment d'insécurité associé à ce quartier.

**Photographie 35 : Le quartier de la « Cidade Nova »**



Source : La route de passage par le « Sambodromo » (Muniz, 03/03/2021)

La construction du « *sambodromo* » n'a pas suffi à rénover ce quartier où l'immobilier est toujours dévalué et le processus de « *favelisation* » visible aux alentours. Dans les années 1970, l'arrivée du métro dans cette zone a marqué le début d'un processus de verticalisation du quartier au sein duquel des gratte-ciels de style moderniste ont commencé à voir peu à peu le jour. Le siège de la Poste brésilienne, ainsi que l'Hôtel de ville de Rio de Janeiro, ont été les premiers à s'y installer. Dans les années 1990, la construction de nouveaux bâtiments a amené dans cette zone différentes entreprises de communication, de technologie et de services publics. En 2005, afin de déconcentrer la densité des bâtiments dans le quartier du Centre, un autre projet a été lancé pour faire de la Cidade Nova un pôle de développement (Freire, 2019). De grandes entreprises s'y sont établies dans de nouveaux bâtiments à l'architecture moderne (photographie 36). Les méga événements sportifs de 2014 et 2016 ont accéléré le processus de gentrification de ce quartier avec l'installation du siège du Comité olympique à côté de la Mairie. De plus, le quartier de la Cidade Nova est depuis 2010 le siège du Centre d'Opérations de Rio (COR). Ce nouveau bâtiment a été développé grâce à un partenariat entre la mairie et la multinationale technologique IBM. Il concentre plus d'une trentaine d'agences

municipales et effectue une surveillance en direct grâce à des caméras installées par la ville. Ce centre avait été créé en vue de faciliter la gestion des crises engendrées par les catastrophes naturelles (pluies, inondations et glissements de terrain) en utilisant des technologies de l'information. En 2013, c'est surtout grâce à lui que le prix de la « *ville intelligente mondiale* » fut attribué à Rio de Janeiro (Vázquez, 2013). Actuellement, le rôle du COR se concentre de plus en plus sur le domaine de la sécurité publique. Depuis 2017, il a été transféré du « Secrétariat de la Conservation » au « Secrétariat de l'ordre public » de Rio, ce qui signifie que le COR est placé sous le commandement des colonels de police. Cependant, malgré toute la technologie de sécurité qui existe dans cette région, l'un des endroits les plus redoutés par les étudiants est situé à 400 mètres du COR. Il s'agit du pôle d'échange composé de la passerelle piétonne de la « Cidade Nova ».

**Photographie 36 : Centre de commandement et de contrôle intégré et le centre d'Opérations de Rio (COR)**



**9.1.3 - Les pôles d'échange du centre-ville**

En 2010, le pôle d'échange de la « Cidade Nova » a été rénové dans un projet urbanistique mené par la mairie de Rio et la société « *Metro Rio* » (David et Santos, 2010). Ce partenariat comportait l'ouverture d'une nouvelle station de métro dans cette zone et la revitalisation du quartier avec la construction d'une passerelle piétonne couverte de 3300 m<sup>2</sup> pour traverser l'Avenue Presidente Vargas. La passerelle piétonne correspond à une conception architecturale moderne et accessible. Elle possède plus de vingt possibilités d'entrée et de sortie, dont certaines sont dotées d'ascenseurs en bon état (David et Santos, 2010). À l'intérieur, en plus de la station de métro, se trouvent des petits commerces et des services, tous légaux et formels. Le projet et la manutention sont toujours sous la responsabilité de l'entreprise privée qui gère le métro. Néanmoins, l'entretien des quatre arrêts de bus aux pieds

de la passerelle est sous la responsabilité de la mairie de Rio, ainsi que celui de tous les autres arrêts de bus du centre-ville. Selon les étudiants, c'est précisément à cet endroit qu'ils se sentent le plus en danger, ce souvent à cause de la présence de bandes de jeunes qui pratiquent des vols collectifs. De plus, nombre d'entre eux disent que, la nuit, l'endroit est sombre et n'est pas assez surveillé par la police.

*Question : Y a-t-il une partie de votre trajet dont vous pensez qu'il est plus dangereux ?*

*Gil : La « Cidade nova » à coup sûr.*

*Question : Pourquoi la « Cidade nova » ?*

*Gil : Il y a des bandes de jeunes qui volent. Des gamins qui sont là à attendre que le bus s'arrête pour tirer les téléphones portables des passagers ou sinon des gamins qui montent dans le bus pour voler.*

*Question : Avez-vous vu l'une de ces bandes ?*

*Gil : Oui, je n'ai jamais rien subi de ce genre, mais je suis déjà descendu du bus alors que des gamins sont montés à bord pour voler des téléphones portables. J'ai déjà vu le bus s'arrêter et les gamins courir pour voler les passagers à la fenêtre. J'ai déjà vu des gamins s'installer dans les escaliers en attendant pour piéger et voler les passants. J'ai déjà vu plusieurs scènes ... C'est donc très dangereux là-bas. C'est plus dangereux pour moi que le Campus.*

*Question : Vous pensez que c'est plus dangereux là-bas car vous avez vu plus de délits là-bas ?*

*Gil : oui*

*Question : A part ça, y a-t-il autre chose qui, selon vous, est problématique à « Cidade nova » ?*

*Gil : Il fait sombre, c'est désert, il n'y a pas de police.*

Entretien approfondi avec Gil

Les étudiants les plus mal à l'aise lors du passage par Cidade Nova sont ceux qui vivent dans la région de Tijuca et du centre, car ce sont eux qui ont le plus besoin d'y utiliser des correspondances. Les habitants de la zone sud, semblaient un peu moins gênés car la grande majorité d'entre eux y passent en bus, bien qu'il soit déjà arrivé que des voleurs montent dans le bus à cet arrêt, afin de commettre des vols sur la ligne 485. De plus, leur mode opératoire, décrit par Gil et rapporté par les médias locaux, affecte directement les usagers du bus, puisqu'il s'agit de vols à l'arraché à travers la fenêtre du bus.

### Photographie 37 : l'arrêt de bus «Cidade Nova»



Agência O Dia 20/06/2019



Muniz, 2021

En dehors des vols à l'arraché réalisés par les fenêtres des bus et des vols dans les bus, le vol de piétons représente la forme de violence la plus fréquente à Cidade Nova. Les victimes sont des passagers qui attendent à l'arrêt de bus et qui subissent toute sorte de vols (photographie 37). Les modalités les plus courantes sont les vols collectifs (arrastões), les vols à l'arraché ou des pickpockets. Selon l'enquête en ligne, près de 40% des incidents contre des piétons (à pied ou aux arrêts de bus) se sont produits dans le centre-ville de Rio de Janeiro. Deux tiers d'entre eux se sont déroulés au même endroit, à savoir à l'arrêt de bus de Cidade Nova. Ce taux d'incidence élevé sur ce site explique pourquoi le sentiment d'insécurité a tendance à être plus élevé chez les habitants de Tijuca que chez les autres puisqu'ils sont les plus nombreux à traverser cette zone.

D'autre part, il est important de souligner qu'il existe plusieurs pôles d'échange dans le centre-ville de Rio de Janeiro. Le plus célèbre d'entre eux est Central Brasil, un important carrefour d'échange entre les bus, les trains et le métro. Selon les données officielles sur les délits commis au centre-ville, cet endroit se distingue comme étant celui où leur taux est le plus élevé. Les étudiants qui doivent prendre des correspondances sur place se disent très effrayés à cause de la forte présence de sans-abri et de bandes de jeunes qui pratiquent des vols. Aux environs de la gare se trouve la favela Providência, connue comme étant la première favela de Rio de Janeiro. De plus, comme l'a expliqué Anderson, « *tout le monde sait que la gare centrale du Brésil est très dangereuse* ». Selon celui-ci, « *la Central do Brasil est un lieu vaste et ouvert* », ce qui fait qu'il s'y sent davantage exposé à des violences qu'à d'autres endroits de la ville. La Central do Brasil a souvent été mentionnée, dans les entretiens approfondis, comme un endroit « à haut risque », cependant, pour accéder au campus, peu

d'étudiants sont obligés de traverser cette zone, ce qui explique le faible nombre de mentions de cet endroit dans le questionnaire en ligne.

De plus, il faut tenir compte du fait qu'en raison de sa mauvaise réputation, de nombreux étudiants modifient leur itinéraire pour éviter de passer par les pôles d'échange les plus « dangereux ». En ce sens, il est intéressant de noter que même si le pôle de la « Cidade Nova » est un lieu redouté des étudiants, en comparaison d'autres parties du centre-ville, il demeure toujours plus agréable à fréquenter grâce aux projets de revitalisation. Le pôle d'échange de Leopoldina, par exemple, situé à moins de deux kilomètres de la Cidade Nova, n'a pas subi de rénovation et est constitué d'une passerelle piétonne en mauvais état de conservation. Plusieurs étudiants ont mentionné qu'ils n'aimaient pas passer par ces endroits, que ce soit en bus ou en voiture. Babi, par exemple, dit qu'elle préfère passer plus de temps dans les transports et prendre la correspondance à Cidade Nova que passer par le pôle de la Leopoldina. Quant aux automobilistes, ils se sentent eux aussi mal à l'aise dans cette zone car nombre d'entre eux se plaignent de l'agressivité des vendeurs ambulants qui travaillent à ce carrefour.

*Babi : Je préfère rester dans le bus et prendre la correspondance à Cidade Nova, car je traverse une passerelle qui est couverte et plus fraîche car tous les jours il fait trop chaud. Alors je préfère aller jusqu'à Cidade Nova parce que là-bas la passerelle a un toit et je pense que c'est moins dangereux que la Leopoldina.*

*Question : Que pensez-vous qu'il y a à Leopoldina ?*

*Babi : Tout d'abord, c'est un peu hostile. Vous ne vous sentez pas bien protégé, car la passerelle est très étroite, n'a pas de toit et il fait toujours très chaud. Les arrêts de bus sont ouverts et en plein milieu de la rue. Il y a un abribus, mais il y toujours trop de monde dedans, alors je dois attendre le bus en plein soleil. Et j'ai le sentiment que c'est un peu dangereux là-bas, car devant l'arrêt il y a des commerces, mais ils sont tous fermés. Donc, bien qu'il y ait beaucoup de monde là-bas pour prendre le bus, c'est un peu vide. D'un autre côté à Cidade Nova il y a les inspecteurs des lignes d'autobus, donc je pense que c'est plus sûr. Et il y a plus d'arrêts de bus, il y a plusieurs arrêts du BRS, il y a toujours plus de monde, il y a des petits vendeurs. Alors je sens que c'est plus agréable. Mais je pense que ce qui compte le plus en réalité, c'est la question du toit et de la passerelle. La passerelle de la Cidade Nova est cinquante millions de fois mieux. J'y passe et c'est frais, il y a des magasins sur la passerelle. Alors je préfère toujours, peu importe mon niveau de retard, je prends toujours des correspondances à Cidade Nova. C'est un arrêt de bus en plus.*

*Question : Cela prend-il beaucoup plus de temps ?*

*Babi : Non, pour que je fasse ça, je perds environ sept minutes. Si je faisais ça à Leopoldina, j'aurais environ sept minutes de moins sur mon trajet.*

Entretien approfondi avec Babi

La description de Babi montre le décalage de qualité entre le pôle d'échange de la Leopoldina et celui de la Cidade Nova. Comme cela a été précisé précédemment, grâce à la rénovation de la Cidade Nova en 2010, ce quartier bénéficie d'une passerelle moderne, accessible et

beaucoup plus confortable que la plupart des passerelles de la ville. En plus d'offrir une protection climatique et un bon éclairage, cette passerelle propose par ailleurs une série de petits commerces et services, tous légaux. Les matériaux de construction et l'entretien de la passerelle de Cidade Nova sont de meilleure qualité. En outre, il est important de tenir compte de l'environnement dans lequel la passerelle est insérée, car alors qu'à Cidade Nova il y a des bâtiments modernes et technologiques, le pôle d'échange situé à Leopoldina se trouve dans un endroit presque abandonné. La gare de Leopoldina a été désaffectée en 2002 et depuis, le site sert de dépôt à la société de train. De plus, le bâtiment historique de la gare n'est pas bien conservé et il en est de même pour les autres bâtiments des environs qui sont très abîmés par des tags et des graffitis.

### **Photographie 38 : Le pôle d'échange de la Leopoldina au Centre-Ville de Rio**



Source: Muniz 25/04/2021 et Band News fm Rio 30/08/2017

La passerelle de Leopoldina est ancienne, n'a pas de toit, n'est pas éclairée, n'est accessible que par des escaliers et aurait besoin d'être entretenue (photographie 38). Les magasins de cette zone sont souvent fermés et il y existe un important commerce informel. C'est pourquoi Babi décrit l'Avenida Francisco Bicalho comme un endroit peu agréable pour les piétons. Les trottoirs sont bordés par une balustrade qui empêche le passage des personnes par l'autoroute et la passerelle est en mauvais état de conservation. Toutes ces caractéristiques justifient le choix de Babi d'éviter cette zone, bien que l'autre option soit le pôle d'échange de la Cidade Nova, dont l'environnement est plus agréable pour les piétons, mais à propos duquel les rumeurs concernant les cas de violences dans le quartier sont encore plus fortes que celles qui circulent à propos de Leopoldina. En d'autres termes, le projet de rénovation a certes amélioré la qualité de l'environnement de circulation pour les piétons, mais il n'a toutefois pas résolu la question de l'insécurité qui prévaut dans tout le centre-ville, y compris à Cidade Nova.



#### **9.1.4 - La centralité comme facteur de risque dans les transports**

Le fort sentiment d'insécurité dans les zones centrales n'est pas nouveau dans les études de criminologie (Ceccato, 2012). Plusieurs recherches soulignent non seulement qu'il existe une augmentation de la perception du risque dans ces lieux, mais aussi une réelle concentration des cas, car ces zones présentent des caractéristiques qui facilitent certains types de délits. Dans un premier temps, le plus grand nombre de personnes circulant dans la région tend à faciliter certains types de délits, de désordres ou d'incivilités. Tel est le cas des vols, de la présence de mendiants et du commerce informel. Des études menées à Rio de Janeiro sur la localisation des sans-abris et des toxicomanes ont montré que le centre-ville est le lieu de la métropole où ils sont le plus présents. Selon les données du secrétariat de l'assistance sociale et des droits de l'homme, entre fin 2017 et 2018, le centre-ville de Rio de Janeiro était le quartier présentant la plus forte concentration de toxicomanes. D'après les experts, le caractère très central et la connectivité de ce lieu sont des facteurs attirant les toxicomanes et la population de la rue qui y vivent. Certains toxicomanes d'autres quartiers se rendent également au centre-ville à certaines heures de la journée à la recherche de dons, de nourriture, de petits travaux, ou encore pour y vendre des objets volés et commettre des petits délits (Valim *et al.*, 2015). La présence d'installations publiques et d'institutions de protection sociale attire aussi les sans-abris vers le centre-ville car elles leur offrent un certain niveau de protection et de sécurité. En fait, il existe un certain nombre de facteurs qui facilitent la concentration de la population de la rue dans le centre-ville, entre autres, la plus grande tolérance du gouvernement à son égard.

D'après les chiffres officiels des délits enregistrés dans l'État de Rio, le centre-ville est l'un des quartiers à plus fort risque en ce qui concerne les vols de piétons (l'ISP/RJ, 2019). Les bandes de jeunes garçons profitent de la grande circulation de personnes et du fort degré d'accessibilité de la région pour voler les travailleurs et les passants qui y circulent quotidiennement. Il est également important de tenir compte du fait que le salaire moyen des emplois dans la région centrale est assez élevé par rapport à celui du reste de la métropole. Les journaux et les médias rapportent fréquemment l'existence de petits délits qui se produisent dans le centre-ville.

Lors des entretiens qualitatifs au cours desquels nous avons pu recueillir des informations plus précises concernant les endroits dangereux de la ville, le centre a toujours été cité comme une zone problématique. Certaines personnes interrogées, comme Louise, ont même

mentionné que « *tous les centres-villes sont des zones détériorées et dangereuses* ». C'est pour cette raison que nous ne nous sommes pas seulement intéressés au nombre de vols survenus dans le centre de Rio de Janeiro, mais aussi à celui des délits commis dans les centres d'autres villes, comme Duque de Caxias. Bien qu'étant mentionné comme dangereux par seulement 2% des habitants de la Baixada, le centre de Duque de Caxias était la deuxième région affectée par le plus grand nombre d'agressions contre les piétons en dehors du campus. En d'autres termes, le centre-ville de Rio de Janeiro et le centre de Duque de Caxias étaient les endroits où la violence contre les piétons était la plus élevée en dehors du campus. De plus, les deux pôles d'échange les plus critiques sont les passerelles piétonnes, ce qui nous révèle l'existence d'un schéma géographique et architectural lié à la survenue de vols contre des piétons.

Felipe, étudiant qui suit des cours du soir et vit dans le quartier de *Taquara*, à 30 km du centre-ville de Caxias, a été victime d'un vol lorsqu'il traversait la passerelle piétonne située au-dessus de la ligne de train. Cette passerelle piétonne relie les deux arrêts de bus qu'il lui faut utiliser pour rentrer chez lui et le temps du trajet n'est que de 3 minutes à pied. Bien qu'il faille très peu de temps pour la traverser, selon l'étudiant, cet endroit est connu pour fréquemment attirer des voleurs qui prennent les passants pour cibles. Felipe a aussi déclaré que, deux semaines avant l'incident le concernant, un ami avait été volé au même endroit, dans l'après-midi. Cependant, malgré cette expérience de vol à cet endroit, Felipe affirme qu'il continue à faire le même trajet pour se rendre à l'université car, l'autre possibilité s'offrant à lui consisterait à traverser une « *passerelle piétonne encore plus dangereuse* ». Il s'agit de la passerelle 9 de l'Avenida Brasil, située sur les rives de la favela de Maré. Selon Felipe, les environs de la passerelle sont extrêmement déplaisants et bien qu'il n'ait jamais rien vécu de dangereux à cet endroit, il a très peur d'y circuler. D'après lui, « *l'Avenue Brasil est une grande favela, entourée de sans-abri et de gens bizarres* ». C'est pourquoi il n'est pas du tout question d'y passer le soir. Mais, Felipe n'est pas le seul à formuler ce type d'affirmation à propos de l'Avenida Brasil et surtout des favelas, qui sont souvent présentées comme l'une des principales sources d'insécurité.

## 9.2- Les fantômes autour des favelas

### 9.2.1 – La favela : un endroit à éviter

L'une des principales caractéristiques du crime organisé à Rio de Janeiro est le fort contrôle territorial qu'il exerce sur les quartiers les plus pauvres. Bien que ces territoires soient présents partout en raison de la géographie accidentée de la ville, ces quartiers sont très peu fréquentés par les non-résidents car beaucoup craignent les risques possibles de violence (Naiff & Naiff, 2005). Ainsi, dans l'esprit de ceux qui ne vivent pas dans des favelas ou ne les connaissent pas, s'en approcher ou y entrer est une expérience inquiétante. Cependant, si les déplacements vers les favelas sont normalement redoutés et évités, ceux réalisés en sens inverse sont plus que nécessaires. Une grande partie des infrastructures, des emplois, du commerce et des services se trouvent en effet à l'extérieur des favelas (Motte-Baumvol et al., 2016). Ainsi, pour les habitants de « l'asphalte », le contact avec ceux des favelas et les favelas elles-mêmes s'avère presque inévitable. Les favelas et leurs habitants sont des membres et des acteurs incontournables de la vie quotidienne de Rio. En revanche, ce contact inévitable entre « favelados » et « habitants de l'asphalte » est marqué par la peur de la violence et par les représentations sociales et spatiales qui font des favelas et de leurs habitants des éléments centraux dans la reproduction du danger (Naiff & Naiff, 2005).

Parmi les différents facteurs qui contribuent à cette représentation négative des favelas, les experts insistent principalement sur l'occupation et la territorialisation de ces zones par les gangs de la drogue. Le développement du trafic de drogue dans les années 1980, l'augmentation des affrontements armés entre différents gangs criminels et les conflits de ces derniers avec la police, ont fait des favelas le principal centre de la violence urbaine dans le débat public et les politiques de sécurité. C'est ce que Machado da Silva (2009) appelle le chevauchement entre le « problème des favelas » et le « problème de la sécurité ». Cette stigmatisation des favelas en tant qu'espaces dangereux et marqués par la violence contribue encore davantage à la ségrégation socio-spatiale de la ville à cause de la peur inspirée par l'idée de s'approcher, ne serait-ce de manière transitoire, de ces espaces. Ce phénomène a pu être observé lors de notre étude de cas, car nous avons constaté que la plupart des étudiants déclarent éviter les favelas de peur de la violence. Même pour ceux qui vivent dans des favelas, la circulation à proximité d'autres favelas s'est avérée anxiogène. Erika, par exemple, a peur de marcher dans les rues les plus éloignées de son propre quartier. Cette étudiante, qui vit à Maré, nous a en effet expliqué qu'« elle ne passe que par les endroits qu'elle connaît »,

lieux qui sont « dirigés par le même gang » et que, si elle a besoin d'emprunter d'autres chemins à l'intérieur de la favela, elle se sent « angoissée » et demande à un ami de l'accompagner.

*Question : Quand vous allez d'ici à quelque part, demandez-vous à quelqu'un de venir vous chercher ?*

*Erika : D'habitude non. Que quand je dois passer par la Ligne Amarela, j'ai un ami qui habite à proximité et je lui demande de m'accompagner.*

*Question : Lui demandez-vous de marcher avec vous ?*

*Erika : Non, il a une moto, alors il me ramène.*

*Question : Pourquoi ? Vous n'aimez pas marcher la nuit ?*

*Erika : Oui.*

*Question : Comment est cet endroit ? Pouvez-vous décrire ce qui se trouve sur ce chemin ?*

*Erika : C'est sous le viaduc de la ligne Amarela. D'habitude Il n'y a personne là-bas. Sous le viaduc, les gens ont créé une sorte de maison en bois et à l'intérieur il y a beaucoup de monde. Mais dans la rue, à ce moment-là, il n'y a personne.*

*Question : Et pourquoi êtes-vous angoissée ?*

*Erika : Je ne me sens pas à l'aise dans cet endroit, parce qu'il est question d'appartenance. Comme je vis dans la communauté, dans la communauté de Maré, il y a plusieurs gangs et, dans cet endroit où je passe, c'est un autre gang. Donc, bien que je n'aie aucune implication dans cette chose, il y a là une relation d'appartenance. Donc, aller dans cette partie de la ville m'apporte ce sentiment de ne pas être au bon endroit.*

Entretien approfondi avec Erika

Dans son témoignage, Erika a justifié son malaise lorsqu'elle traverse d'autres zones de la favela en invoquant la question territoriale des gangs qui finissent par impliquer tous les habitants de la région. Au cours de son entretien, elle a raconté un épisode durant lequel son cousin a été attaqué dans le bus par des gamins de favelas rivales. Elle a aussi rapporté avoir vu des femmes de son quartier être intimidées par des jeunes d'autres favelas, simplement parce qu'elles vivent dans une zone occupée par le gang rival. En raison de ce type d'intimidation, Erika se dit inquiète lorsqu'elle doit se rendre à l'université car elle doit prendre des bus qui desservent des quartiers dominés par des gangs différents.

Dans ce contexte, il convient de noter que Rio de Janeiro a été le berceau du crime organisé au Brésil à la fin des années 1970, lorsque le pays était sous le commandement de la dictature militaire. À l'époque, les prisonniers politiques étaient incarcérés avec des prisonniers ordinaires, ce qui a donné naissance à l'un des plus grands gangs du pays, Comando Vermelho (Silva, 2009). Depuis, ce gang a subi plusieurs reconfigurations et a donné naissance à plusieurs gangs dissidents. À ce jour, il demeure actif et contrôle une part importante et stable du trafic de drogue à Rio de Janeiro (Lessing, 2008). D'autres grands gangs se disputent le marché de la drogue de manière extrêmement organisée aux niveaux national et international. C'est pour cette raison que la plupart des organisations criminelles qui occupent les

bidonvilles sont bien connues de la population. Même ceux qui ne vivent pas dans les favelas finissent par être informés de la présence de gangs par les médias, les résidents locaux ou des références symboliques que l'on peut trouver dans ces lieux, comme les tags et les graffitis (Silva, 2009). Le reportage présenté dans le chapitre précédent (annexe 10) sur les violences dans le campus de l'UFRJ en 2003 renferme l'image d'un panneau d'information de l'université sur lequel figurent les initiales du Comando Vermelho (C.V.). Ces symboles, que l'on retrouve également en dehors des favelas, mettent en évidence la force de la territorialité et de la rivalité entre les gangs à Rio. Dans le cas du système de transport, cette territorialisation peut également se manifester sous la forme de graffitis et de symboles le long des autoroutes, des voies ferrées, des bus ou des arrêts de bus, par exemple. Ainsi, en de nombreux endroits de la ville, les tensions entre gangs et / ou policiers finissent par dépasser les limites des favelas et effrayer les personnes qui doivent traverser certaines zones. Erika a expliqué qu'elle ne se sent pas à l'aise quand elle circule dans d'autres favelas, en particulier dans les endroits où divers gangs œuvrent et lorsque ces changements sont très fréquents, contexte qui contribue à une plus grande fréquence des conflits armés.

### **9.2.2 - La familiarité neutralise le sentiment d'insécurité dans les favelas**

Il est intéressant de noter le rôle de la familiarité qui tend à neutraliser le sentiment d'insécurité, ce y compris dans les favelas où les conflits sont constants. Erika, par exemple, dit que la région où elle vit "*présente ses dangers*", mais qu'elle ressent un "*faux sentiment de sécurité*" lorsqu'elle s'y trouve. Beatriz, qui habite dans une favela du côté ouest, a également déclaré : "*Je me sens en sécurité à l'intérieur de mon quartier, mais je sais que les gens qui y passent, sont un peu inquiets*". En plus de cela, plusieurs étudiants qui vivent à proximité des favelas n'ont pas dit se sentir en danger. Au contraire, nombre d'entre eux ont déclaré que ce sont des « *endroits tranquilles* ». Andressa, qui vit près du Complexo do Alemão dans le quartier de Vila da Penha, a affirmé que traverser cette favela était un « *moindre problème* ». Selon cette étudiante, la partie la plus dangereuse de son trajet est le passage par la favela da Maré. Cependant, lorsque nous examinons les données officielles du secrétariat de la sécurité de Rio de Janeiro, l'incidence des crimes meurtriers dans la zone du Complexo do Alemão en 2016 et 2017 était plus élevée que dans le complexe de Maré. Certes, ce n'est pas le seul facteur qui peut garantir qu'une zone soit plus sûre que l'autre, mais dans son discours Andressa rapporte qu'elle s'est déjà retrouvée confrontée à des situations à risque autour du complexe d'Alemão, alors qu'à Maré il ne lui est jamais rien arrivé. Selon cette étudiante : « *L'Alemão est le moindre des problèmes. Parce que... ce n'est que parfois qu'il a quelque*

*chose là-bas, c'est très rare. Je pense que cette année, c'était deux ou trois fois. Une fois, quand je rentrais, il y avait une fusillade et une balle a écorché une femme qui montait sur la passerelle, alors ma mère est allée me chercher en voiture ».* Dans son récit, Andressa décrit un événement assez violent survenu lorsqu'elle rentrait chez elle le soir après un cours. D'après cette étudiante, lorsqu'elle arrivait dans son quartier avec le BRT, la passerelle piétonne qu'elle devait traverser était fermée en raison de shootings sur le Morro do Alemão. Cependant, malgré cette mauvaise expérience vécue, elle estime que c'est le tronçon de la favela de Maré qui constitue le vrai danger de son trajet.

En termes quantitatifs, nous avons observé le même résultat, selon lequel la familiarité joue un rôle important dans la neutralisation du sentiment d'insécurité. Dans le questionnaire en ligne, rares sont ceux qui ont mentionné le nom de leur quartier parmi ceux qu'ils jugeaient dangereux. La littérature confirme cette tendance, car de nombreuses études montrent que les indices environnementaux connus et considérés comme bénins dans les espaces familiaux peuvent être réinterprétés et jugés menaçants dans de nouveaux territoires (Warr ; 2000). De plus, ce n'est pas seulement la connaissance visuelle des lieux qui joue un rôle, mais aussi les relations sociales entretenues avec les habitants et toutes les personnes présentes dans les environs (Ferreal et al. 19970). Ainsi, l'ancrage micro-territorial qui assure un sentiment de sécurité près de la maison s'effrite au fur à mesure que les individus s'en éloignent.

### **9.2.3 – La peur de l'inconnu ou du mal connu**

Lors des entretiens approfondis, la familiarité spatiale s'est avérée extrêmement importante dans la plupart des contextes. Letícia, par exemple, a dit clairement qu'elle ne se sent en sécurité que lorsqu'elle marche sur un chemin ou dans un lieu qu'elle connaît déjà. Marco a lui aussi souligné l'importance de la familiarité dans son sentiment de sécurité. Cet étudiant a précisé *« j'ai une perception de la sécurité dans la ville que je trouve la plus intéressante. Le sens commun dit que la zone nord est la plus sujette à la violence. Mais parce que je connais mieux la zone nord, je me sens plus à l'aise et en sécurité dans la zone nord »*. Même par rapport au temps de trajet, l'impact de la familiarité pour neutraliser la peur est notable dans l'enquête. Ceux qui fréquentent l'université la nuit tous les jours se sentent, en effet, davantage en sécurité que ceux qui doivent venir sur le campus la nuit de façon irrégulière. Concernant le sentiment d'insécurité lié aux favelas, Daniel déclare que ce n'est pas à proximité de toutes les favelas qu'il se sent en danger. Ainsi, tel n'est pas le cas lorsqu'il traverse les favelas de la zone sud de la ville, où il se sent tranquille car il a déjà eu l'occasion

de s'y rendre. Ainsi, il est allé dans les endroits où les gens lui disaient qu'il y avait des dangers, et il a vu que ce n'était pas, en fait, si dangereux. C'est pourquoi il estime que sa peur de traverser la favela de Maré est liée à son « apparence » de lieu abandonné et au fait qu'il ne connaît pas ce quartier.

Camilla a attiré l'attention sur son manque de connaissance des favelas et le sentiment d'insécurité qu'elle y éprouve. Elle explique, en effet, que, bien qu'elle ait vécu à Rio de Janeiro toute sa vie, elle n'était jamais entrée dans une favela jusqu'à il y a quelques mois, à l'occasion d'une action bénévole avec un ami. Selon cette étudiante, il s'est agi d'une expérience « incroyable », elle se serait crue dans « un autre monde » et c'est un endroit qui offre très peu d'avenir aux enfants. Mais, comme nous l'avons souligné au début de ce chapitre, l'étonnement de Camilla n'est pas un sentiment inhabituel chez les *cariocas* qui ne vivent pas dans les favelas. Rares sont ceux qui s'aventurent dans ces quartiers où la présence de l'État est tout à la fois limitée et violente.

En ce sens, il convient d'utiliser la perspective expérientielle de la géographie humaine qui met en évidence trois types de « largeurs » en relation avec la familiarité ou la connaissance d'un lieu. Selon Yu Fu Tuan (1990), l'expérience du lieu peut être directe (l'ancien habitant d'une ville), indirecte (un chauffeur de taxi qui apprend à se déplacer) ou conceptuelle (un géographe qui l'étudie). Dans le cas des favelas, et en particulier de la favela da Maré, la plupart des étudiants ont démontré n'en avoir qu'une expérience indirecte, notamment parce que, en raison de sa taille, la connaissance directe et intime de la Maré devient complexe. Ainsi, les étudiants produisent des symboles et des sentiments sur chaque favela basés sur des expériences directes et limitées, car si, d'une part, le passage quotidien à travers les favelas fait que beaucoup d'entre eux se sentent familiers avec ces lieux, d'autre part, une grande partie d'entre eux n'a jamais fréquenté de favela ou n'y a effectivement pas pénétré.

*Question : Par rapport aux autres favelas ici à Rio de Janeiro, pensez-vous que la favela de Maré est la plus dangereuse ?*

*Letícia : Donc, j'ai quitté Rio très tôt et je n'ai pas cette bonne connaissance des favelas. Mais parce que Maré est la favela que je fréquente le plus. Non, ce n'est pas vraiment que je la fréquente. C'est la favela que je traverse le plus. Parce que si je vais en voiture, je la traverse, si je prends le bus, je la traverse, si je dois prendre la ligne rouge, je la traverse. Donc, comme ça, c'est là que je vais le plus. Donc, d'après le peu que je sais, elle est très violente, car il y a toujours des conflits.*

*Question : Mais avez-vous vu des conflits à Maré ?*

*Letícia : Non, je n'en ai jamais vu là-bas, même pas à Rio de Janeiro grâce à Dieu. Mais il y a eu une fois, cela devait être il y a 14 ans, mon frère était enfant et il s'est cogné la tête et s'est ouvert, alors mes parents ont dû l'emmener à l'hôpital. Puis, ils sont revenus de l'hôpital à l'aube, ils ont dû passer dans une zone*

*entre Campo Grande et Bangu. Je ne m'en souviens pas vraiment. Mais ils ont dû passer au milieu d'une fusillade et ma mère était désespérée parce que mon frère était blessé et qu'ils ont dû se cacher dans la voiture. Et mon père raconte cette histoire encore aujourd'hui. Je n'y étais pas là et cela fait plus de 10 ans.*

#### Entretien approfondi avec Leticia

Dans le discours de Leticia, on observe plus clairement la connaissance indirecte des favelas qui composent la perception de danger de la plupart des interviewés. Dans son propre discours, la jeune fille confond les termes « fréquenter » et « traverser », qui représentent des actions très différentes. Elle a une sorte de familiarité avec l'environnement extérieur de la favela car ses passages fréquents dans ses environs favorisent son contact avec les éléments extérieurs, qu'il s'agisse de résidents, d'actualités des journaux, de rumeurs, de bruits, d'odeurs ou du paysage visible depuis les autoroutes. En revanche, la distance est consolidée par le fait que ces territoires sont considérés comme dangereux, à cause d'expériences vécues soit directement, soit indirectement, comme dans le cas de Leticia. Ainsi, pour la plupart des étudiants, les favelas sont des éléments qui font partie de « l'image de la ville », construite à partir d'un schéma logique de déplacement basé sur les notions de familiarité et la relation personnelle objet-sujet (Lynch, 1998). Selon les modalités de passage, de trajet, en fonction de la route, du mode de transport et aussi à partir de la relation que l'étudiant entretient avec la favela, nous avons identifié des sentiments d'insécurité variés, mais presque toujours présents dans tous les entretiens. Bien que les étudiants utilisent des stratégies symboliques et matérielles pour éviter ces espaces, s'en protéger et s'en écarter, l'on observe toutefois une certaine familiarité à leur rencontre, du fait que les favelas sont l'un des principaux points de repères de leurs déplacements quotidiens. Dans le cas de l'accès au campus, la favela de Maré est sans aucun doute l'un des principaux points de repère et l'on a perçu, lors de tous les entretiens, qu'elle jouait un rôle extrêmement important dans la construction du sentiment d'insécurité des étudiants. C'est pourquoi nous présenterons, ensuite, davantage d'informations au sujet de ce lieu de passage qui revêt une telle importance pour le déplacement de la plupart des étudiants.

### **9.3 – La favela da Maré et les axes d'accès au campus**

Les zones où se trouvent les favelas le long des routes de la RMRJ sont concernées par une partie du processus d'urbanisation accélérée que connaît le pays depuis les années 1950 et reflète les graves problèmes qui touchent les secteurs résidentiels et des transports. Parmi ces favelas, principalement issues des processus d'invasion de zones destinées à un usage industriel, figure la favela da Maré. L'occupation de cette zone de mangrove, au bord de la



baie de Guanabara s'est considérablement accélérée avec l'ouverture de l'Avenida Brasil dans les années 1940, de Linha Vermelha et Linha Amarela dans les années 1990 (Torres & Torres, 2018). Toutes ces routes se situent à proximité de la Favela da Maré et traversent ce quartier d'une manière ou d'une autre. La Ligne Vermelha (autoroute Presidente Joao Goulart) est l'autoroute qui relie la Baixada à la ville de Rio de Janeiro et sépare l'île de Fundão de la Favela da Maré. Son point de départ se situe au nord, dans la municipalité de São Joao de Meriti, dans la Baixada Fluminense, traverse le centre-ville de Rio de Janeiro et se termine au niveau du tunnel Rebouças, qui marque l'entrée de la zone sud de la ville. Il s'agit donc de l'un des itinéraires structurants de la métropole, qui relie trois villes différentes, traverse plus de dix quartiers et compte 18 favelas réparties sur ses 22 kilomètres, entre autres, le complexe de favelas da Maré. Cependant, bien que ce quartier se trouve juste à côté de l'autoroute et ait donc subi directement les effets de sa construction<sup>62</sup>, les habitants de cette favela ne bénéficient pas d'un accès direct à la Linha Vermelha (Haesbaert, 2015). Alors que l'autoroute borde ce quartier sur près de 3 kilomètres, il n'existe pourtant pas de route permettant aux résidents d'y avoir un accès direct. De l'autre côté de l'autoroute, sur l'île do Fundão, il y a quatre voies d'accès à la ligne rouge. Étant donné qu'il s'agit d'une autoroute surélevée avec peu d'intersections, les temps de trajet sur la Ligne Vermelha sont plus courts que ceux de sa concurrente l'Avenida Brasil. En fait, sa propre construction dans les années 1980-90 a été motivée par des embouteillages fréquents sur l'Avenida Brasil, déjà saturée à l'époque (Torres & Torres, 2018). Aujourd'hui, c'est la principale voie d'accès de la ligne de bus 485 qui relie le campus à la zone sud et l'on peut estimer que près de la moitié des étudiants utilisent principalement cette autoroute pour rejoindre l'UFRJ.

L'Avenida Brasil, axe structurant de l'urbanisation de la ville de Rio de Janeiro, est située sur les limites intérieures de la Maré et croise dix autres routes importantes de la ville. C'est la plus grande avenue du Brésil en raison de son étendue et celle qui possède le plus grand

---

<sup>62</sup> Pour la construction de la Ligne Vermelha tout au long des années 1980, il a fallu expulser des milliers d'habitants de la favela da Maré vers les zones voisines ou des espaces plus éloignés. Ces déplacements forcés ont été effectués au cours des dernières années de la dictature militaire dans le cadre du projet-Rio qui, parmi de nombreux changements urbains, prévoyait l'éradication, en trois ans, de « *tout le paysage de misère et de faim observé sur 27 km Avenida Brasil* ». Cette déclaration figure dans les documents officiels de la Banque nationale du logement de l'époque et fait référence aux maisons sur pilotis de la favela da Maré. Afin d'éloigner les résidents de cet endroit, les complexes d'habitation de Vila do João, Vila do Pinheiro, Conjunto Esperança et le complexe de Pinheiros ont été construits. Ce projet a favorisé des changements dans l'infrastructure urbaine de la favela, du réseau d'eau et de canalisation des eaux usées, à la régularisation du réseau électrique et du tracé des rues. Cependant, ce projet n'a pas été poursuivi et n'a pas suffi pour réellement améliorer la qualité de vie des habitants de cette zone. Rien qu'à Vila do Joao, bien que 1 500 foyers aient été ouverts en 1982, en 2010, cette zone comptait plus de 4 000 foyers et 12 000 habitants. Actuellement, les lotissements inaugurés par les gouvernements font partie du bidonville de Maré (Haesbaert, 2015).

tronçon urbain. En plus de traverser 26 quartiers de la ville de Rio de Janeiro, cette avenue offre plusieurs voies d'accès à ces derniers (Martins, 2011). Ainsi, entre le campus et le centre-ville, l'Avenida Brasil est dotée de plusieurs accès aux favelas de Maré et à tous les autres quartiers populaires du nord de Rio. C'est pour cette raison qu'en comparaison de la ligne Vermelha, l'Avenida Brasil reçoit un trafic de véhicules plus intense et a tendance à avoir plus de bouchons. En outre, le long de l'Avenida Brasil, plusieurs arrêts de bus s'avèrent essentiels pour la mobilité de la population dans ses environs, de l'ouest et du nord de la ville, ainsi que de la Baixada Fluminense. L'Avenida Brasil est donc un important pôle d'échange pour les utilisateurs des bus de cette zone et possède le plus grand flux routier de la ville avec plus de 800 000 véhicules par jour (Prefeitura Rio, 2019). En raison de son emplacement, qui s'étend du centre portuaire de la ville jusqu'à Santa Cruz, sur le côté ouest de Rio, l'Avenue Brasil a fini par être plus utilisée par les étudiants qui vivent dans la partie nord-ouest (Méier, Penha et Zona Oeste). Lorsque ces derniers utilisent les transports en commun, ils ont la possibilité d'utiliser les lignes de train ou le BRT Transcarioca, qui desservent de nombreux quartiers bordant l'Avenue Brasil, y compris la Maré. En outre, l'Avenue Brasil est largement utilisée par les personnes qui viennent de la Baixada Fluminense et celles qui utilisent le pont Rio-Niterói, c'est-à-dire les résidents de l'Est Fluminense. Le pont Rio Niterói débouche en effet, à l'une de ses extrémités, dans le quartier du Caju au centre et jusqu'en 2015, son entrée à Rio se faisait impérativement par l'Avenue Brasil<sup>63</sup>.

La Ligne Amarela (officiellement Avenida Carlos Lacerda) entrecoupe le complexe de favelas da Maré et sert de frontière physique entre les différentes favelas qui composent ce quartier. Cette autoroute a été inaugurée en 1997 dans l'objectif de relier Barra da Tijuca à Ilha do Fundão et a la particularité d'être la première route à péage urbaine du Brésil. Les étudiants vivant dans les zones de Méier, Barra / Recreio, Zona Oeste, Olaria et Tijuca sont les principaux utilisateurs de cette autoroute. Ils représentent environ 40% des étudiants de l'UFRJ. Cependant, les habitants de Tijuca peuvent également choisir un itinéraire à travers la Ligne Vermelha (qui passe par le centre-ville) et une autre option d'itinéraire existe pour les habitants des zones Ouest et Olaria, à savoir par l'Avenue Brasil. La ligne Amarela relie 17 quartiers et dispose de 14 sorties vers d'autres routes, y compris les routes d'accès à Favela da Maré. Son inauguration a eu notamment pour impacts l'extension des quartiers de Barra da

---

<sup>63</sup> Le 15 février 2015, une route d'accès a été ouverte qui permet une connexion directe entre le pont Rio-Niterói et la ligne rouge, sans qu'il soit nécessaire d'utiliser l'Avenida Brasil pour la connexion. Cette « boucle » a été créée dans le but de réduire le flux de véhicules sur l'Avenida Brasil à la hauteur de Caju et de la région portuaire souvent congestionnée

Tijuca et de Recreio ainsi que l'augmentation significative de l'interconnexion entre les régions du nord et de l'ouest de Rio (Hervé, 2016). L'autoroute Linha Amarela établit plusieurs liaisons avec l'Avenida Brasil et d'autres routes importantes du nord, telles que l'Avenida Leopoldo Bulhões, qui donne accès au quartier Bonsucesso et à l'Avenida Dom Helder Câmara, où se trouve le centre commercial Nova América. Par conséquent, le parcours de la ligne de bus 616/913 se fait exclusivement par la ligne Amarela le long des 7 km qui relient le centre commercial au campus (photographie 39). En outre, cet itinéraire est largement utilisé par les habitants de Barra da Tijuca, qui soit empruntent les lignes de bus 470T, soit le suivent en voiture. En termes quantitatifs, c'est sur la Ligne Amarela, puis sur l'Avenue Brasil, que se produisent le plus grand nombre de vols dans les bus. Dans les deux cas, en effet, les arrêts de bus sont situés le long des favelas, tandis que la ligne Vermelha est une autoroute sans arrêt de bus entre le campus et le centre. Nous nous proposons donc de nous pencher davantage, dans la partie suivante, sur la relation entre les vols d'autobus et les favelas.

#### **9.4- Les arrêts de bus le long des favelas et les vols dans les autobus**

En analysant les réponses au questionnaire en ligne, il a été possible d'identifier différents types de désagréments et un itinéraire spécifique durant lequel le sentiment d'insécurité s'est avéré plus fréquent que sur les autres, à savoir le trajet de bus sur la Ligne Amarela. Sur cet itinéraire, les deux premiers arrêts de bus à côté du campus sont, en effet, situés en bordure de différentes favelas du complexe de Maré. C'est pourquoi la plupart des bus qui arrivent sur le campus par la Ligne Amarela s'arrêtent à ces deux points connus comme les arrêts de bus « Vila do João » et « Vila dos Pinheiros », dont les noms respectifs font référence aux favelas les plus proches ; endroits où, selon les étudiants, se produisent des vols à répétition dans les bus.

*Question : Comment évaluez-vous votre déplacement vers le campus ?*

*Letícia : Je pense que c'est tranquille, car après l'arrivée du BRT, le 663 n'est plus un bus très bondé, il est rapide, et même s'il y a du trafic, il est toujours rapide. Je pense que son seul problème est le danger.*

*Parce que vers la Maré il y a deux arrêts - l'un à Vila do Pinheiro et l'autre à Vila do João. Les voleurs montent à l'un, volent tout le monde dans le bus et descendent à l'arrêt suivant. Cela dure environ 10 minutes ... C'est une chose très rapide. Je n'ai jamais vécu ça, Dieu merci, mais c'est très rapide.*

*Question : Avez-vous entendu des rapports de personnes proches de vous qui ont été agressées à cet endroit ?*

*Letícia : Non, je n'ai vu que les cas sur Facebook. Il y a une fille ici du cours qui a été agressée et je lui ai parlé. Et ce que tout le monde dit, c'est qu'ils ont toujours volé et personne ne va en prison. C'est pour ça que je suis énervée. Ce sont toujours les mêmes voleurs au même endroit et pour la même durée.*

*Question : Et pourquoi pensez-vous que cela arrive à cet endroit ?*

*Leticia : C'est la favela, c'est la Maré.*

Entretien approfondi avec Leticia

Le rapport de Leticia indique clairement que le lieu des agressions sur la ligne de bus 616/913 est toujours le même et que ce fait est largement connu. Lors des entretiens, nous avons observé que même les étudiants qui n'empruntent pas cette voie savent où se trouve le danger, grâce à des rapports de tiers, que ce soit dans l'environnement physique ou virtuel. On comprend donc aisément pourquoi ce sont les habitants de Penha, Méier et Barra da Tijuca qui ont le plus fréquemment mentionné la favela da Maré comme la partie la plus dangereuse de l'itinéraire. Erika, qui vit dans la favela da Maré, confirme que ce tronçon de la Ligne Amarela est plus risqué, ce principalement en raison des vols, mais aussi des conflits entre gangs.

### **Photographie 39 : Le passage du bus 616/913 par la Favela da Maré**



Auteur : Muniz

*Question : Si vous deviez penser à votre trajet actuel, quelle partie en serait la pire ?*

*Erika : Je pense que lorsque j'arrive à la ligne Amarela, car elle est entourée des deux côtés des favelas avec des factions différentes. Donc là-bas quand je dois passer par là-bas je suis très inquiète, car généralement les vols se produisent à cet endroit pour qu'ils puissent s'échapper à l'arrêt suivant, qui est l'une des favelas. Ainsi, le vol a lieu entre la sortie du campus et l'entrée de la ligne Amarela.*

Entretien approfondi avec Erika

La qualification de ce tronçon de la Ligne Amarela de particulièrement « dangereux », aussi bien par Erika que par les autres étudiants, correspond à l'incidence la plus élevée de vols dans les bus à l'époque des entretiens en 2016 et 2017. En outre, selon la police et les experts, les itinéraires de bus qui comprennent un plus grand nombre d'arrêts à proximité des favelas ont tendance à être plus ciblés par les voleurs car ils offrent davantage de possibilités d'évasion (Sousa, 2016). Ainsi, les bidonvilles sont utilisés par les voleurs comme lieux de fuite et de protection, car la police a en général plus de mal à intervenir dans ces zones en raison du fort contrôle territorial exercé par les narcotrafiquants et les gangs. En outre, dans les quartiers plus pauvres délaissés par l'État - les bidonvilles, favelas - les activités illégales se déroulent plus facilement. Cela va du trafic de drogue et d'armes, à l'exploitation de services clandestins, en passant par le dépôt et / ou le démantèlement, ainsi que la vente de

produits illégaux ou volés (Musumeci & Conceição, 2007). En ce qui concerne les bus, des études menées en 2012 ont mis en évidence que l'endroit où avaient eu lieu le plus grand nombre de cas de vols dans la ville de Rio de Janeiro était l'Avenida Brasil, ce qui n'est pas le fruit du hasard, car cette avenue est aussi celle dotée du plus grand nombre d'arrêts de bus près des favelas (M. Ferreira, 2012). En 2019, la tendance demeure la même, car l'Avenida Brasil est toujours l'itinéraire de la ville qui se caractérise par le plus grand nombre de vols dans les transports en commun. Selon des informations publiées par le journal « *O Dia* », les 3,7 km qui bordent le *Complexo da Maré* constituent la partie la plus critique de l'itinéraire, car ils concentrent 72% des vols à l'intérieur de bus dans la région (Fantti, 2019). D'après ce reportage, des agents du commissariat de police local ont indiqué que la forte concentration de vols dans cette zone était en partie due aux fréquents embouteillages causés par le retard des travaux sur l'Avenida Brasil depuis novembre 2014 pour l'installation de la ligne de BRT TransBrasil (Fantti, 2019). Cependant, la cartographie réalisée par Ferreira (2012) et les données de l'ISP/RJ indiquent qu'il s'agit d'une tendance qui existait déjà avant le début des travaux et qui se poursuit depuis des années (y compris en 2016).

La faible quantité de mentions de l'Avenida Brasil dans nos enquêtes, était due au fait que, proportionnellement, elle est moins utilisée par les étudiants, qui préfèrent la Linha Vermelha ou le BRT Transcarioca. Ainsi, nous avons constaté que l'Avenida Brasil est souvent évitée en guise de voie d'accès au campus principalement à cause des embouteillages, mais aussi en raison des désagréments et de l'insécurité engendrés par la circulation sur cette route. En général, ce sont ceux qui viennent des régions de Méier, Penha et Zona Oeste qui finissent par éviter l'Avenida Brasil, principalement grâce à l'utilisation du BRT Transcarioca. Selon les habitants de ces quartiers, les bouchons sur l'avenue sont toujours imprévisibles, c'est pourquoi nombre d'entre eux optent pour le BRT en raison de leur confiance dans le temps de trajet.

Cependant, tout le monde n'a pas cette possibilité. Dans certains cas, comme dans celui des résidents de l'est de Rio de Janeiro, le passage par l'Avenue Brasil s'avère obligatoire. Ils ont la possibilité d'utiliser tout à la fois cette autoroute ou la ligne Vermelha, mais en raison de l'itinéraire proposé par les lignes de bus, ils doivent en réalité souvent passer par l'Avenue Brasil. Il n'existe en effet qu'une seule compagnie de bus interurbains qui offre un service de connexion entre Niteroi et le campus grâce à deux lignes de bus, les lignes 1760D et 760D. Toutes deux font la liaison entre Charitas (Nitéroï) et l'aéroport international de Rio de

Janeiro, en passant par l'île do Fundão. Cependant, alors que la première longe l'Avenida Brasil, après avoir traversé le pont Rio Niterói, la seconde emprunte pour sa part la Ligne Rouge. Par conséquent, selon les rapports des utilisateurs, la ligne 760D est plus dangereuse que sa concurrente, dont les bus circulent sur la ligne Vermelha. Selon ses utilisateurs, les usagers de cette ligne de bus sont, en effet, attaqués sur l'Avenida Brasil " presque tous les jours". Son itinéraire compte treize arrêts le long de cette avenue, dont au moins cinq en bordure des favelas de la Maré et les autres au bord d'autres favelas situées dans le quartier de Manguinhos. Dans ce contexte, de nombreux usagers de la ligne 1760D ont signalé non seulement le complexe de Maré comme la partie la plus dangereuse de l'itinéraire, mais aussi « tous les arrêts de bus sur l'Avenue Brasil » et la région de la « Fiocruz » qui se trouve dans le quartier de Manguinhos. Le « Fiocruz » constitue dans ce cas un point de repère important pour ceux qui circulent sur l'Avenida Brasil car c'est le seul bâtiment historique de style néo-moresque qui se trouve dans cette zone (photographie 40). De plus, ce bâtiment fait partie d'un important centre de recherche en sciences de la santé. En raison de ses caractéristiques, il est également connu sous le nom de « château » et est situé au sommet d'une colline, ce qui lui donne encore plus de visibilité. Dans le quartier, il existe également d'autres industries telles que la raffinerie de Manguinhos, qui est la principale de la région, en plus d'une caserne de l'armée brésilienne. En revanche, sur le plan résidentiel, ce quartier est composé de plusieurs favelas souvent en conflit en raison de disputes territoriales entre les différents gangs.

**Photographie 40 : Avenida Brasil près de Fiocruz**



Source : Gabril Souza, Google Maps 21/05/2017

Certaines des barrières séparant ces favelas sont des voies de circulation importantes de la zone nord, telles que l'Avenida Brasil, l'Avenida dos Democráticos et l'Avenida Dom Helder Câmara. De plus, la ligne de train divise également ce quartier en deux. Au début des années 2000, la fréquence des fusillades qui ont touché les favelas de Manginhos était si élevée qu'une partie du tronçon de l'Avenida Leopoldo Bulhões est devenue populairement connue sous le nom de « Bande de Gaza » en référence à cette région de Palestine célèbre pour les conflits armés s'y déroulant (Junior & Cavalcanti, 2013). Mais l'Avenue Brasil n'est pas la seule route confrontée à ces problèmes. La ligne Amarela et la ligne Vermelha sont elles aussi fréquemment touchées par les fusillades des favelas des environs. Dans la section suivante, nous présenterons plus en détail ces conflits qui concernent non seulement les usagers des transports en commun, mais aussi les conducteurs.

### **9.5- Les fusillades et une présence policière souvent anxiogène**

L'analyse lexicale des réponses concernant les endroits les moins sûrs de l'itinéraire a montré que la Ligne Vermelha était l'endroit le plus cité comme étant dangereux. Cependant, comme nous avons pu le montrer précédemment, cette autoroute ne compte que peu ou presque pas d'arrêts de bus le long des favelas. De plus, en observant les réponses des étudiants victimes d'agressions ou de vols, nous avons constaté que la Ligne Vermelha était moins citée comme un lieu de violence que comme un endroit d'insécurité. En d'autres termes, bien qu'elle soit la plus mentionnée en tant que lieu d'insécurité, elle ne l'est en revanche guère comme un endroit où se produisent des vols dans les bus. Ainsi, le nombre élevé de mentions de la Ligne Vermelha renvoie à celui d'étudiants qui utilisent la route et à d'autres types de violences, tels que les fusillades et les « *arrastões* », qui, bien que moins fréquents que les vols, ont cependant de fortes répercussions chez les étudiants et sur la circulation routière. Dans le questionnaire en ligne, en réponse à la question sur les emplacements dangereux de l'itinéraire, un étudiant a déclaré ce qui suit :

*À côté de l'UFRJ, il y a un commissariat (QG) de la police militaire, plein de mitrailleuses, en guerre froide avec les traditionnels commerçants de drogues récréatives, qui au Brésil sont toujours illégaux.*  
*Réponse 412 à la question 9 du questionnaire en ligne*

La réponse présentée ci-dessus fait référence aux conflits entre la police et les trafiquants de drogue qui se trouvent juste en face du campus. Au kilomètre six de la Ligne Vermelha, se

trouve le 22<sup>e</sup> bataillon de police militaire (PMERJ), créé en 2003, qui a été le premier bataillon blindé de l'histoire de Rio de Janeiro. Depuis, il est responsable de la sécurité dans la zone de Maré. Cependant, cet objectif n'est pas toujours atteint car une grande partie de la population perçoit la présence policière dans ces zones avec suspicion. Cela est principalement dû au degré élevé de violence employé par la police dans ces quartiers. Hyuri, par exemple, dit qu'il avait eu très peur en traversant la région de Manguinhos sur l'Avenida Brasil, en voyant le « *caverão* » de la police militaire devant son bus. Selon cet étudiant, la présence de ce type de patrouille autour des favelas signifie qu'il y existe de graves conflits qui se terminent souvent par de longues fusillades. Eliza partage le même avis et dit qu'elle se sentait très mal à l'aise lorsqu'elle passait par la favela de Maré et que l'armée de terre occupait cette zone, ce qui lui a donné une « sensation de guerre ». Au cours des entretiens, Erika a clairement fait part du désagrément que la présence policière peut causer dans les favelas, principalement en raison des conflits et de la manière agressive dont la police aborde les résidents locaux.

*Question : Alors pour toi, n'y a-t-il aucune partie du trajet que tu n'aimes pas ?*

*Erika : Parfois je ressens une certaine peur quand il y a des contrôles de police près du BRT, parce que la police, tu les connais ... Je n'ai pas besoin de donner des détails. C'est toujours la même chose avec les gens noirs de la favela, la police trouvera toujours un problème. Alors peut-être que c'est la partie de l'itinéraire dont j'ai un peu peur.*

Entretien approfondi avec Erika

Le récit d'Erika prouve ce que plusieurs études démontrent sur l'agressivité de l'approche policière envers les noirs et les habitants des favelas (Misse et al., 2010). Dans le questionnaire en ligne, deux autres étudiants ont également dénoncé l'approche truculente et l'abus de pouvoir de la police lors des contrôles. L'un des étudiants est allé jusqu'à dire qu'il s'est fait contrôler trois fois par la police dans un bus, mais nous n'avons pas assez d'informations pour dire que ces cas se sont produits à proximité de favelas. De plus, la présence d'agents de police dans les favelas a tendance à créer d'importantes fusillades, qui mettent en danger la vie des populations vivant et circulant dans ces zones. En mai 2021 une sanglante opération antidrogue dans Jacarezinho, au nord de Rio, a fait 25 morts dans la favela et elle a blessé des passagers du métro qui circulait dans la région.

Dans l'entretien avec Erika, qui a eu lieu en décembre 2017, l'étudiante a précisé qu'elle avait déjà dû faire face à plusieurs fusillades pour atteindre le campus, car les opérations de police à Maré sont fréquentes. La semaine précédant l'entretien, des cinq jours de la semaine, dans trois, elle a dû traverser des fusillades pour venir étudier. Selon l'étudiante, normalement le



danger est plus concentré au sein de la communauté. Les arrêts de bus sur les rives de l'Avenida Brasil sont considérés comme des endroits où elle peut se réfugier en cas de fusillade. L'expérience d'Erika en tant que résidente de la Maré nous révèle la tension quotidienne qui affecte la plupart des habitants des favelas du Brésil. La constante possibilité que des coups de feu éclatent est l'une des principales préoccupations de ceux-ci et affecte leur mobilité et leurs habitudes, car il leur faut effectuer une série de pratiques d'évitement et d'évaluation des risques. De telles pratiques diminuent considérablement la qualité de vie de cette population et ont un impact direct sur la (re) production et la construction sociale de l'espace des favelas.

D'autre part, ces événements violents ont également un impact direct sur les voies de circulation de la ville, car les fusillades ne se limitent pas toujours à l'échelle interne du complexe. La société d'ingénierie du trafic de la ville de Rio de Janeiro (CET-Rio) a confirmé qu'au cours du premier semestre 2017, elle a dû fermer la ligne Vermelha à 14 reprises en raison de tirs, de vols collectifs (arrastões) et de manifestations. Sur l'Avenida Brasil et ses environs, il y a eu 1205 fusillades en un peu plus d'un an (entre juillet 2016 et 2017) (Goulart & Rodrigues, 2017). Ainsi, malgré le nombre plus faible de personnes touchées par des coups de feu sur les autoroutes qu'à l'intérieur des favelas, il faut prendre en compte qu'il s'agit là d'un risque possible et qui a un impact significatif sur le sentiment de sécurité et le comportement de ceux qui circulent dans cette zone. Dans les entretiens approfondis, plusieurs étudiants mentionnent qu'ils craignent les fusillades et les « arrastões » autour du campus. Pour ceux qui conduisent, cette inquiétude est encore plus forte. Ce sont eux qui ont le plus pris l'habitude de surveiller via internet les cas de fusillades dans la ville, afin de pouvoir éviter de passer à proximité pendant ces périodes.

*Question : Utilisez-vous des applications mobiles pour organiser votre trajet et venir au campus ?*

*Maria Fernanda : C'est très rare, mais parfois je regarde « waze » pour savoir où c'est mieux de circuler le matin. Et dernièrement, j'utilise cette application-là « où sont les fusillades ». Parce qu'il y avait pas mal de fusillades dernièrement et les camarades du groupe de covoiturage en parlaient tout le temps. Alors, je voulais voir où c'était. Ce sont les deux applications que j'utilise d'habitude : Waze, pour voir le temps de trajet et « où sont les fusillades » pour savoir s'il se passe quelque chose sur ma route.*

*Question : Comment avez-vous découvert cette application « où sont les fusillades » ?*

*Maria Fernanda : J'ai entendu parler de cette application parce que les gens du groupe l'ont déjà utilisée, puis ils l'ont mentionnée et je l'ai téléchargée. C'était plus ou moins en octobre 2017, car c'était à la fin du semestre et il y avait beaucoup de fusillades vers la Maré. Les gens à l'intérieur de Fundão pouvaient les entendre. C'est pourquoi je regarde toujours si c'est sur ma route par la ligne Amarela.*

*Question : Et cette application vous a-t-elle déjà aidée ?*

*Maria Fernanda : Oui, un jour, il y avait une fusillade vers la Vila do Joao et j'ai pu faire un détour par l'Avenue Brasil. Je me suis échappée par l'Avenue Brasil et suis revenue sur la ligne Amarela après.*

**Entretien approfondi avec Maria Fernanda**

Bien que le trajet vers le campus soit bien connu des étudiants, de nombreux conducteurs ont pris l'habitude d'utiliser des applications de transport afin de vérifier l'état du trafic en temps réel. Ainsi, parce que certains événements tels que des shootings et les « *arrastões* » affectent le trafic, de nombreuses applications ou services d'information en temps réel les signalent. De plus, ce type d'informations circule facilement sur les réseaux sociaux, comme dans le cas du « *groupe de covoiturage* » dont fait partie Maria Fernanda. Leo, qui vient de Leblon en voiture, a déclaré qu'il avait déjà pu éviter de se retrouver confronté à une fusillade dans les environs de Maré grâce à des informations émanant des médias sociaux. Selon Leo, sa mère l'a contacté pour l'avertir du danger et ainsi, il a pu attendre que la situation se calme pour pouvoir utiliser la ligne Vermelha sans danger. Une autre stratégie qu'il a l'habitude d'adopter consiste à rester plus longtemps à l'université, après les cours, pour éviter de rester coincé dans les embouteillages aux heures de pointe et de risquer de se faire voler lors d'un « *arrastão* ».

Selon les données portant sur les « *arrastões* » sur les routes de transit à Rio de Janeiro, au début de l'année 2018, en l'espace de cinq mois, l'Avenida Brasil a enregistré 39 « *arrastões* », sur la Linha Amarela 24 et la Linha Vermelha 22 (Bottari & Goulart, 2018). En résumé, l'on constate que ces trois autoroutes concentrent près des trois quarts des cas d'« *arrastões* » dans l'ensemble de la ville pendant cette période. Encore une fois, la Maré semble être l'une des zones les plus perturbées parce qu'elle se trouve à un carrefour important qui concentre les trois principaux axes routiers de la métropole. La plupart des étudiants doivent souvent rester aux abords de la favela de Maré, dans les embouteillages de l'Avenida Brasil, ou ceux de la Linha Amarela ou de la Linha Vermelha. C'est pourquoi, lors des entretiens, cette situation a été évoquée comme une partie désagréable du voyage vers le campus, soit à cause du temps perdu, soit en raison de l'appréhension d'être coincé près d'un lieu si violent. Louise nous a dit qu'en voiture ou en bus elle n'aime pas être coincée dans les embouteillages de la Ligne Vermelha près de la Maré, car plusieurs personnes qui étudient sur le campus ont déjà rapporté qu'elles avaient été victimes de vols à cet endroit. En revanche, elle n'a jamais subi des violences lors de son passage par l'autoroute. Comme elle l'explique, son sentiment d'insécurité vient surtout des rumeurs entre amis, de la réputation de la favela de Maré et de l'image qu'elle se fait de l'autoroute. Dans la section suivante, nous présenterons plus en détail ces éléments de l'environnement bâti et social qui nourrissent le sentiment d'insécurité des étudiants à l'égard des favelas.

## 9.6- Aspects sensoriels lors du passage par les favelas

Toutes les principales routes d'accès au campus sont bordées de favelas. Cependant, en raison de la diversité de leurs emplacements et de leur configuration, chacune d'elles offre une expérience de contact distincte. Comme l'explique Babi, cette différence a un impact significatif tout à la fois sur le confort du voyage et sur la perception de la sécurité.

*Question : Qu'y a-t-il d'étrange pour que vous n'aimiez pas la ligne 486 ?*

*Babi : C'est parce que les abords de l'Avenue Brasil sont un peu étranges. Là je sens que c'est dangereux, très ouvert, je ne sais pas... J'avais l'habitude de prendre des correspondances là-bas quand je devrais rentrer à Realengo. J'y étais déjà habituée, parce que la Brasil est hostile partout. Donc, dans n'importe quelle partie de l'avenue Brasil, je trouve ça un peu étrange ...*

*Question : Mais pourquoi préférez-vous la ligne Vermelha ?*

*Babi : Ouais, j'adore la ligne Vermelha. Je pense que la ligne Vermelha est géniale. Il n'y a jamais de bouchons (mais je la prends aussi à contre-courant). Et j'adore pouvoir observer les choses. Vers São Cristóvão j'aime regarder les maisons historiques et abandonnées d'en haut etc...*

*Question : Pensez-vous que l'Avenue Brasil est encore pire que la ligne Vermelha ?*

*Babi : Totalement, je pense que c'est une question d'échelle en réalité. La Ligne Vermelha est un expressway ... il n'y a rien dessus... C'est comme un viaduc énorme où on circule librement. Le bus ne s'arrête pas. Mais sur l'Avenue Brasil ça n'est pas comme ça. Je pense que c'est un peu compliqué parce que c'est une autoroute où le bus doit s'arrêter et puis il y a la partie près de la Fiocruz. C'est un hub avec des millions en bus et c'est le chaos. Et je pense que c'est ça, c'est comme un bordel. C'est une autoroute à grande vitesse composée d'arrêts pour que les gens montent. Et il y a toujours beaucoup de monde et il y a plusieurs bus... et c'est toujours très confus, très désordonné.*

Entretien approfondi avec Babi

Le commentaire de Babi s'avère intéressant, car bien qu'elle soit une actuelle utilisatrice de la ligne Vermelha, elle a été obligée d'utiliser longtemps l'Avenida Brasil parce qu'elle vivait dans la zone Ouest. Cela lui a permis de comparer ces deux trajets et à son avis, le passage par l'Avenida Brasil est plus désagréable en raison du « désordre », de la forte circulation des véhicules et des personnes, et de la proximité qui permet un contact plus direct avec les favelas. En revanche, le passage sur le viaduc de la Ligne Vermelha ne la dérange pas autant et cette préférence ne semble pas être propre à Babi. Plusieurs jeunes gens interrogés ont en effet déclaré qu'ils n'aimaient pas circuler le long de l'Avenida Brasil. Avant l'ouverture du BRT, Hyuri devait prendre des correspondances à cet endroit mais c'est la partie de l'itinéraire qu'il aimait le moins. Selon cet étudiant, le désordre dans ce lieu était extrêmement désagréable, surtout lorsqu'il devait traverser la passerelle piétonne reliant les arrêts de bus (photographie 41)

## Photographie 41 : Passerelle piétonne sur l'Avenida Brasil



Source : Hyuri, 2016

*Y a-t-il quelque chose que vous n'aimez pas dans vos trajets ?*

*Hyuri : Ce qui est le plus stressant, c'est de venir au campus depuis mon Travail. Le retour n'est pas si mauvais, mais l'aller est pire.*

*Question : Pourquoi le retour est moins pire ?*

*Hyuri : Le retour est plus calme, plus vide, plus agréable.*

*Le pire, c'est de venir du travail vers le campus car il y a des embouteillages sur l'Avenue Brasil et je dois traverser la passerelle... La quantité de bus que je dois prendre aussi... Prendre le second bus est plus Complicé.*

*Question : Qu'est-ce qui est désagréable dans cet itinéraire ?*

*Hyuri : L'embouteillage, avant d'arriver à la passerelle. La passerelle est toujours bondée, il y a toujours du monde à l'arrêt de bus où je dois prendre la correspondance. Il y a beaucoup de mouvement sur la*

*passerelle. Parfois, les gens roulent en moto sur la passerelle Piétonne...*

*Question : Pensez-vous que c'est du désordre ?*

*Hyuri : Oui.*

Entretien approfondi avec Hyuri

Il est intéressant de souligner à nouveau la mention des passerelles en tant que lieu présentant des désagréments et des dangers pour les étudiants. Dans le cas de l'Avenida Brasil, elles sont nombreuses et fonctionnent comme une liaison importante entre les différents arrêts de bus dans les deux sens de l'autoroute. La circulation des personnes dans ces lieux est toujours très importante, car ce sont les principaux points d'entrée et de sortie des favelas de cette zone. Pour la sécurité routière, les passerelles sont fondamentales car l'Avenida Brasil est une autoroute où la circulation est intense et rapide et accentuée par le trafic de véhicules lourds. Outre les désordres engendrés par la circulation et la forte présence de services informels ou clandestins, l'autoroute est bordée par de vieux bâtiments industriels abandonnés et délabrés. Ainsi, le paysage dégradé, le flux important de personnes et de véhicules, les désordres et la présence des favelas finissent par former un environnement anxiogène extrêmement critiqué par les étudiants qui ont besoin d'y circuler.

### 9.6.1 – Le mur de la honte et la vue des favelas

Mariana est une utilisatrice fréquente de l'Avenida Brasil depuis son entrée à l'université, malgré tout elle n'aime pas non plus cette route. Selon cette étudiante, "on essaie de surveiller l'Avenida Brasil, mais elle est très large, ce qui rend difficile une surveillance efficace". De plus, Mariana souligne que, par rapport à la Ligne Vermelha, « l'avenue Brasil offre un accès plus direct à la Maré, car il n'y pas de mur ». Mariana pense que c'est à cause de cet accès direct à la favela qu'elle a été victime d'une tentative de vol à l'arraché par la fenêtre du bus alors qu'elle passait par l'Avenida Brasil.

*Question : Et en ce qui concerne l'Avenida Brasil, ses caractéristiques, il y a quelque chose qui, selon vous, la rend plus dangereuse ?*

*Mariana : Je ne sais pas, je trouve cette question difficile. Mais en ce qui concerne la ligne Vermelha, par exemple, je sais qu'il y a un mur qui bloque l'accès direct à la piste, ce qu'il n'y pas à l'Avenida Brasil. Vers la Maré, ils ont un accès direct. C'est pourquoi ce vol m'est arrivé, car le gars a réussi à s'approcher de mon bus et à me voler. Et là, il y des stations-services, il y a beaucoup d'arrêts de bus ... donc même en voiture l'Avenue Brasil est plus dangereuse, parce que vous ne pouvez pas vous échapper, il y a plus bouchons. J'ai déjà vu un vol de voiture à l'Avenue Brasil lors qu'il y avait des travaux sur l'autoroute. A la même période, j'ai entendu parler de quatre autres vols. Ensuite, j'ai averti tout le monde et j'évitais de prendre des bus par cette autoroute pendant ce temps. Je ne suis revenue que lorsque les travaux étaient terminés et que les embouteillages se sont atténués, parce que je sais qu'ils profitent des bouchons causés par les travaux pour voler les gens.*

Entretien approfondi avec Mariana

Mariana, dans son commentaire, a fait une comparaison entre l'Avenida Brasil et la Linha Vermelha, en soulignant que cette dernière a pour caractéristique d'être plus sûre en raison des barrières physiques qui séparent l'autoroute des favelas environnantes, en particulier de la favela de Maré. En d'autres termes, plus les favelas et leurs habitants ont accès à l'autoroute, et plus les étudiants se sentent en danger. Une fois de plus, le sentiment d'insécurité joue un rôle dans le renforcement de la ségrégation spatiale qui se produit tout à la fois ouvertement et implicitement. En ce sens, le commentaire de Mariana attire l'attention sur la référence qu'elle fait aux barrières de la ligne rouge. Ces « murs » sont en fait des plaques de soutènement acoustiques dont l'installation date de 2010 (photographie 42). Elles ont été placées non seulement sur la Ligne Vermelha mais aussi sur la ligne Amarela, ce qui a fini par attirer l'attention de la population de Rio de Janeiro à un moment où la ville s'apprêtait à recevoir d'importants événements internationaux.

*Question : Qu'y a-t-il à cet endroit qui vous met en alerte ?*

*Beatriz : J'ai remarqué que là, dans ce tronçon de la Ligne Amarela, il y a une communauté. J'ai même remarqué cela, car au moment des Jeux Olympiques, ils ont mis des plaques. Ils ont dit que c'était pour cacher « le bruit des voitures » entre guillemets. Depuis j'ai commencé à faire plus attention. Pourquoi ont-ils mis ça ici comme ça ? Puis j'ai remarqué que l'autoroute passait au milieu d'une favela et tout, dès*

*lors ça m'a mise en alerte... Mais c'est parce que là où je vis, c'est aussi une communauté, mais quand j'y suis je me sens en sécurité à l'intérieur. Mais je comprends qu'une personne du dehors et qui y passe peut-être un peu inquiète...*

Entretien approfondi avec Beatriz

### Photographie 42 : Barrières acoustiques sur l'autoroute Linha Vermelha



Source : En haut à gauche du journal « The telegraphe » le 23/07/2016 et Muniz 04/02/ 2021

L'installation de panneaux antibruit sur le bord des autoroutes n'a pas été perçue avec satisfaction par l'ensemble de la population. La justification du maire selon laquelle cette mesure avait été mise en œuvre pour protéger les résidents des favelas des bruits des véhicules n'a pas convaincu les opposants qui ont continué à l'appeler « *le mur de la honte* ». Ces panneaux ont en effet été installés au moment où la ville se préparait à recevoir un flux important de touristes pour des méga événements, or la favela da Maré est située tout près de l'aéroport international. Ainsi, il était inévitable que les touristes se déplacent dans les environs de la Maré. C'est pourquoi les opposants n'ont pas hésité à qualifier ces panneaux acoustiques de « *cache-favela* » ou de « *mur de la honte* » car ils dissimulent la pauvreté. Dans ses recherches portant sur les formes de ségrégation spatiale provoquées par l'État, Hasbaert (2015) souligne que les « *barrières acoustiques aux abords de la Maré ont non seulement établi la séparation physique de la favela par rapport à la grande artère de*

*circulation, mais elles ont réduit sa visibilité, comme si elle ne faisait pas partie de la ville destinée aux yeux du visiteur étranger* ». L'urbaniste ajoute également que depuis sa construction, la Ligne Vermelha a contribué à renforcer la ségrégation des habitants de Maré, puisque l'autoroute a obligé une partie de ceux-ci à se déplacer, sans offrir de possibilités d'accès au quartier (Haesbaert, 2015).

Malgré les critiques, les barrières acoustiques ont été installées en 2010 et, en 2016, donc quelques mois avant les jeux Olympiques d'été, elles ont été modifiées avec la peinture d'images faisant référence à l'événement. Cependant, depuis leur implantation, elles ont été endommagées et plusieurs trous sont visibles le long du mur. Dans un rapport au journal « *O Globo* » en août 2011, la société responsable des panneaux a déclaré que les trous avaient été causés par des vandales et des accidents de voiture sur l'autoroute. En revanche, dans le même rapport, la ville de Rio a déclaré qu'elle n'avait pris aucune mesure pour évaluer si le bruit sur le site avait été réduit après l'installation des panneaux (*O Globo* & Josué Luz, 2011). De plus, malgré leur présence, le complexe de favelas da Maré continue à être très visible de ceux qui empruntent ces routes.

### **9.6.2- Depuis la route, le paysage du passage par les favelas**

De nombreux étudiants de l'extérieur de la ville de Rio ont mentionné leur étonnement de voir de si près les favelas. Daniel, qui a toujours vécu à Brasilia et ne connaissait Rio de Janeiro qu'en tant que touriste, a déclaré que la première fois qu'il était venu sur le campus, il avait été très impressionné par les contrastes entre les différentes zones de la ville. Selon Daniel, c'est en passant par la Ligne Amarela qu'il a vu une « vraie favela », puisqu'il n'avait connu jusque-là que les favelas du sud de la ville. Cet étudiant affirme qu'une fois dissipé l'effet de surprise, il a eu peur les premières fois qu'il était passé dans cette zone. Mauricio, qui est de Minas Gerais, a déclaré que la pire partie de son trajet était la traversée de la Ligne Vermelha vers la Maré. Selon lui, « *si la Ligne Vermelha est rapide car c'est une voie express, elle peut des fois avoir des bouchons vers la Maré* ». Mauricio déclare qu'avant d'entrer en master, il ne connaissait ni le campus ni la zone nord de Rio de Janeiro. Cependant, lorsqu'il a commencé à chercher un logement, il a rapidement associé la Maré à une zone de danger. Selon cet étudiant, « *La Maré est bien connue au Brésil pour être une région dangereuse* », il a donc préféré vivre loin de cette zone, car il en avait déjà beaucoup entendu parler en mal dans l'actualité nationale. Les déclarations de Louise, qui est lui aussi originaire de Minas Gerais,

ont également rejoint celles de Mauricio, puisqu'il décrit sa première visite sur le campus comme un choc.

*Question : Avant de venir étudier ici, que pensiez-vous de cette partie de la ville ?*

*Louise: La première fois que je suis venu, j'avoue que c'était un coup dur, parce que c'était loin, je pense que c'est loin de ce à quoi j'étais habitué. Mais aussi avant, je n'avais que ma vision de la zone sud. J'étais donc loin de la zone sud. La perception que j'ai eue lorsque je suis passé par la Maré était également très impressionnante.*

*Question : Avant de venir ici, saviez-vous que la Maré était là ?*

*Louise : Je ne savais pas. Et la question du franchissement de la Linha Vermelha aussi. Car ce qui nous arrive à Minas comme information, c'est toujours des vols sur la ligne Vermelha, Amarela, donc parce que je dois passer par la ligne Vermelha tous les jours, j'étais déjà un peu comme ça. Et le campus lui-même, qui est très grand, très ouvert, très désert, c'est une île !*

*Question : La première fois que vous êtes venu au campus, saviez-vous que c'était la Maré, que c'était dangereux ?*

*Louise : Non, je ne savais pas. Je pensais que c'était normal car partout à Rio il y a des favelas, comme à Minas. Ce n'est cependant pas un risque imminent. Mais après avoir commencé à étudier ici, tous les commentaires des gens comme : « Ah, Maré, c'est un très grand complexe, il y a des favelas très dangereuses », c'est ce qui nous fait peur.*

*Question : A part les rumeurs, y avait-il quelque chose que vous aviez trouvé différent à Maré ? Y a-t-il d'autres caractéristiques physiques qui vous semblent différentes des autres favelas ?*

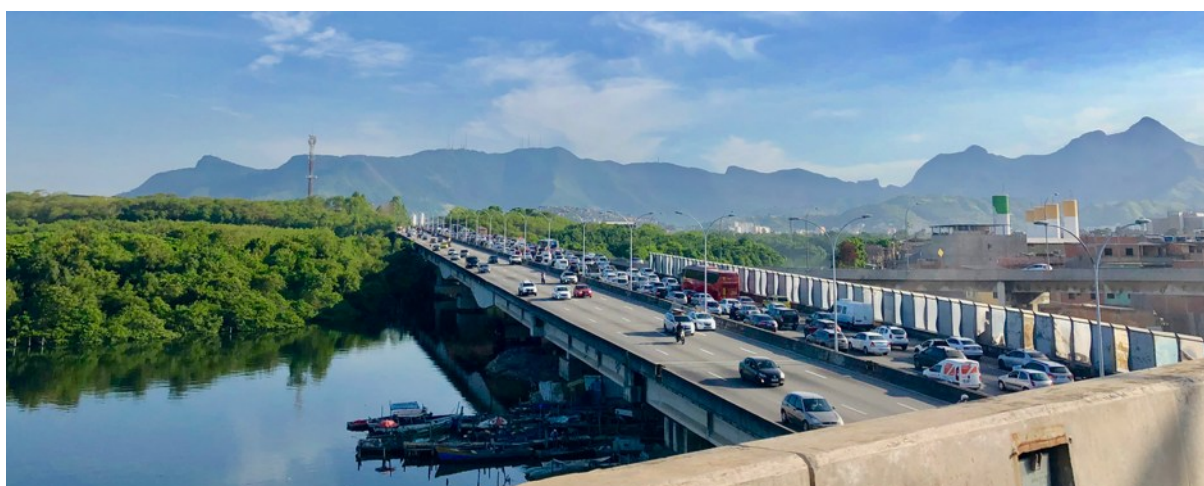
*Louise : Oui, la proportion est très grande. La proportion de la favela est très grande. C'est un peu plus plat, ce qui pour moi est également différent. La question d'être très près de la mangrove et des gens qui l'utilisent. Il y a plusieurs bateaux et l'odeur qui vient de la mangrove est très mauvaise, très polluée.*

Entretien approfondi avec Louise

Le commentaire de Mauricio et celui de Louise ont clairement montré que la Maré et la Linha Vermelha ont une mauvaise réputation non seulement au niveau local, mais aussi au niveau national. Au niveau national, bien que les étudiants ne connaissent pas très bien la géographie de la ville, on se rend compte que la vue si proche de la favela est en elle-même impressionnante. Amandine nous a expliqué que lorsqu'elle a commencé à se rendre sur le campus avec la ligne de bus 485, le passage par Maré était très surprenant non seulement à cause de l'aspect de la favela, mais aussi en raison de la mauvaise odeur qui émane de cet endroit. Le tronçon désagréable auquel font référence Amandine et Louise est situé très près des principales entrées du campus. Tous ceux qui utilisent la Ligne Vermelha en provenance de l'intérieur de la ville doivent parcourir ces 2,8 km au-dessus de la baie de Guanabara. Alors que d'un côté de l'autoroute, se trouve la Ilha do Fundão, de l'autre, il existe le marais, où la favela de Maré a commencé à se développer.



### **Photographie 43 : Le Canal do Cunha à l'entrée de Ilha do Fundão**



Auteur : Muniz, 03/ 04/ 2021

La mauvaise odeur perçue lors du passage par ce tronçon d'autoroute provient principalement du canal de Cunha, qui est la voie navigable la plus polluée de toutes celles qui se jettent dans la baie de Guanabara. Malgré les promesses de dépollution de la baie, de nombreux égouts n'ont pas été correctement canalisés et on estime que 65 % des eaux usées de la ville y sont rejetées directement sans traitement (Robichaud, 2017). C'est pourquoi tous ceux qui empruntent la ligne Vermelha sentent cette mauvaise odeur. De plus, il existe de nombreuses conséquences pour les habitants de la Favela da Maré, dont l'origine se trouve exactement à cet endroit. Ceux qui essaient encore de vivre de la pêche subissent les effets de la pollution. La beauté du paysage naturel contraste avec la misère et les dégâts causés par l'occupation désordonnée et par conséquent une telle situation finit par beaucoup attirer l'attention de ceux qui circulent dans cette zone.

#### **9.7- L'environnement social : informalités et incivilités qui font peur**

Un autre facteur très important permettant d'expliquer comment est échafaudé le sentiment d'insécurité pendant les déplacements est l'environnement social auquel les étudiants sont exposés. Les incivilités, les troubles, la fraude et les émeutes ont souvent été mentionnés comme une source d'angoisse et d'inquiétude, non seulement pour les usagers des transports publics, mais aussi pour les automobilistes. Certains services informels très courants dans l'espace de transport de Rio de Janeiro peuvent également susciter des soupçons et engendrer des désagréments, comme cela a été mentionné précédemment. Nombre de ces pratiques sont concentrées ou se produisent plus fréquemment autour des favelas, bien qu'elles ne soient pas exclusives à ces endroits. Ensuite nous présenterons certaines des pratiques informelles ou

déviantes qui sont apparues le plus fréquemment sur le parcours des étudiants et nous verrons où elles se concentrent.

### 9.7.1- Les vendeurs ambulants

Au Brésil, plus de la moitié des travailleurs des zones métropolitaines sont employés dans le secteur informel (IBGE, 2020). Le chômage touche surtout les populations les plus pauvres et les moins scolarisées, qui se voient contraintes de chercher des revenus sur le marché informel. Parmi les activités informelles les plus populaires au Brésil, figure la vente de produits et services par des marchands ambulants (Gomes & Réginiensi, 2007). Ils sont partout dans Rio : dans les rues, sur les places, les plages, dans le train, les autobus et aux arrêts de bus, ainsi qu'au bord des autoroutes dès qu'il y a des bouchons ou des feux de circulation qui obligent les voitures à s'arrêter (photographie 44). Même si les *cariocas* ont l'habitude de côtoyer ce type de personnage, qui fait partie de l'espace public depuis la période coloniale, en certaines circonstances et pour certaines personnes, cette activité de rue peut engendrer un malaise. C'est ce que nous avons pu observer lors d'entretiens approfondis avec certains étudiants qui se sont dits intimidés et menacés par des vendeurs ambulants lors de leurs déplacements. La plupart associent la présence de vendeurs ambulants à des lieux où règne le chaos et où la présence de l'État et le contrôle des institutions sont plus faibles.

Mariana, nous a expliqué que dans le train, les vendeurs ambulants sont à l'origine d'une pollution sonore excessive à l'intérieur des wagons. Marcus a fait des compliments aux agents de sécurité du métro parce qu'ils limitent fermement la présence des vendeurs ambulants sur le réseau. Parmi les conducteurs, Nathalia et Lourenço ont mentionné qu'aux feux de circulation de la région de Leopoldina, les vendeurs ambulants qui offrent leurs services de nettoyage de voitures sont très insistants et intimidants, ce qui fait qu'ils ont peur de traverser cet endroit. Maria Fernanda, qui vient de Barra da Tijuca en voiture, a mentionné que le passage par la Maré s'avère désagréable, y compris en voiture, à cause du désordre qui y règne. Selon l'étudiante, sur ce tronçon de la ligne Amarela il y a toujours des bouchons, avec un trafic intense de motos et de vendeurs ambulants qui circulent entre les voitures, ce qui la rend un peu méfiante. De plus, elle a déclaré avoir entendu des rumeurs selon lesquelles certains voleurs se feraient passer pour des vendeurs ambulants pour aggraver des chauffeurs quand il y avait des bouchons près du campus. Mais, elle n'a pas été la seule à mentionner de tels types de dangers, d'autres conducteurs ont également déclaré avoir entendu parler du même modus operandi qui a été signalé dans le journal local. En novembre 2017, le journal «

O Extra » a publié : « *La police est à la recherche d'un faux vendeur de pop-corn qui a volé un chauffeur au nord de Rio* ». Le rapport présente deux cas d'employés de l'UFRJ qui ont été volés par des vendeurs ambulants pendant des embouteillages à Ponte do Saber. Après cet incident, les victimes ont déclaré qu'elles évitaient désormais de quitter le campus aux heures de pointe et l'une d'entre elles a même rejoint un groupe de covoiturage afin d'avoir de la compagnie pendant le trajet.

**Photographie 44 : Marchand de rue près de l'autoroute Ligne Vermelha vers l'entrée de l'Ile du Fundão**



Auteur : Muniz, 2021

Bien qu'ils soient présents dans divers quartiers de la ville, les vendeurs ambulants se concentrent surtout le long des routes proches des favelas, proximité qui facilite la logistique commerciale et leur permet d'apparaître rapidement dès que des embouteillages se forment à cet endroit. Cependant, pour les consommateurs, cette proximité peut être perçue comme une source de méfiance. Dans le cas de la Ligne Vermelha, des recherches montrent qu'après l'installation des murs aux abords de la Maré, les conducteurs en sont venus à acheter davantage aux marchands ambulants car ouvrir les fenêtres des voitures n'était plus autant synonyme d'une prise de risques, selon leur perception de la sécurité (Haesbaert, 2015).

Les vendeurs ambulants ne sont pas seulement accusés de vols, mais aussi de déprédations et de vandalisme. Certains étudiants ont déclaré avoir reçu des projectiles sur leurs bus ou leurs voitures lancés par des vendeurs ambulants. Au cours de l'interview approfondie, Leo nous a dit qu'en passant sur le pont du Saber, une bouteille d'eau avait été projetée contre la vitre de

sa voiture par un vendeur ambulancier. Mariana nous a déclaré qu'elle avait reçu un caillou sur la fenêtre du BRT, alors qu'elle passait par la favela da Maré. Après ce qui s'est passé, elle a évité de s'asseoir près des fenêtres de peur de se faire blesser.

Il est intéressant de souligner que la peur des étudiants n'est pas exclusivement associée aux vendeurs de rue, mais surtout aux comportements déviants et aux incivilités pratiquées par certains d'entre eux. Ces types de comportements sont généralement attribués aux résidents de quartiers à faibles revenus, comme les favelas, qui, selon certains, sont des lieux de résidence de personnes « sans éducation ». Au Brésil, l'adjectif « *favelado* », en plus de désigner les résidents des favelas, est également utilisé dans un sens péjoratif pour renvoyer aux comportements, pratiques, à l'esthétique et à la culture associés aux personnes disposant de faibles revenus et malpolies. Malgré le souci des étudiants de ne pas utiliser ce terme, considéré par beaucoup comme offensant, il est apparu indirectement à divers moments lorsqu'ils décrivaient les lieux dangereux.

*Andressa : Écoute, j'y suis habitué, mais parfois j'ai peur dans le BRT, la nuit. D'habitude c'est tranquille, mais parfois il y a les passagers qui montent et vous vous demandez "qui est cette personne" ? Ensuite, je range mon téléphone portable. La même chose arrive dans les lignes de bus 910 et 485. J'ai peur même de prendre mon téléphone portable pour regarder l'heure.*

*Question : Dans le 485, vous n'utilisez jamais votre téléphone ?*

*Andressa : Non, mais seulement jusqu'à ce que je prenne un autre bus.*

*Question : Est-ce seulement la nuit ou à tout moment ?*

*Andressa : Seulement la nuit, d'habitude je n'utilise jamais le 485. Et quand je le prends c'est vers 20 heures et en étant accompagnée par quelqu'un. Je ne partirais jamais d'ici à 22 heures toute seule dans le bus 485.*

*Question : Pourquoi ?*

*Andressa : Parce qu'il traverse beaucoup de favelas. Il est très dangereux. Très dangereux ! Et les endroits où il passe à Ramos, à Olaria et Penha sont aussi des endroits dangereux, il ne circule que dans de mauvais endroits.*

*Question : Comment vous pourriez décrire ces lieux ?*

*Andressa : Il y a beaucoup de favelas et vous voyez des gens très bizarres. Pas bizarres... Ils sont normaux. Mais vous voyez... Ces types de gamins dont vous savez qu'ils vont vous attaquer ? C'est d'eux dont je parle. Ça n'est pas un préjugé. Mais vous les reconnaissez de loin.*

*Question : Et ils sont en groupe ou un gamin seul ?*

*Andressa : Non, c'est un seul. Il y a toujours un gamin qui regarde trop les gens... Alors je le ressens un peu comme ça.*

*Question : Et pensez-vous que c'est plutôt pour voler ?*

*Andressa : Oui, même parce que l'endroit que le 485 dessert est le même endroit où il y a toujours des vols dans les bus 913 et 616. C'est vers la Maré. C'est là qu'ils montent pour voler dans le bus.*

Entretien approfondi avec Andressa

Andressa n'était pas la seule à être mal à l'aise en décrivant le profil de ceux qui lui font peur. D'autres personnes interrogées étaient mal à l'aise en faisant ce type de description, qui se réfère souvent aux jeunes hommes et aux habitants des favelas. Souvent, la description de ce

profil menaçant était accompagnée de la présentation de quelques délits mineurs ou d'incivilités, comme les fraudes, le bruit, la mendicité agressive, entre autres. Daniel, qui utilise parfois le BRT pour aller du Campus à Barra da Tijuca, a déclaré qu'il n'aime pas cet itinéraire en raison de la longueur du trajet et du manque d'éducation des personnes qui utilisent le BRT. Selon cet étudiant, « *le BRT a été fait pour servir les personnes à faible revenu, donc d'une certaine manière leur culture est différenciée* ». Ci-dessous, nous présenterons un peu plus ces comportements à partir du cas de la station du BRT Santa Luzia, qui a été mentionnée plusieurs fois lors des entretiens comme un lieu renfermant des désagréments et du danger.

### **9.7.2- Les fraudes et les désordres vers la station de BRT de Santa Luzia**

Sur le couloir du BRT Transcarioca, il existe trois lignes de bus qui desservent le campus de l'UFRJ : la ligne semi-directe, la ligne express et la ligne « parador ». Bien qu'elles empruntent toutes le même itinéraire, les arrêts de chaque ligne sont différents, ainsi le trajet est plus rapide sur certaines lignes que sur d'autres. La semi-directe est la plus rapide, car entre le terminus d'Alvorada et celui de l'aéroport international de l'Ilha do Governador, il n'existe que trois arrêts aux stations « Madureira », « Vicente de Carvalho » et au terminal « UFRJ ». Les deux premières stations sont des stations d'intégration entre le métro et le train et il s'agit de « hubs » importants pour les usagers du BRT, c'est pourquoi il s'arrête à ces endroits. Selon les étudiants, le trajet entre l'Alvorada et le campus avec le BRT semi-direct dure environ une heure, ce qui correspond à la moitié du temps mis avec la ligne express qui dessert environ onze stations. La ligne « parador » est la plus lente car le bus doit s'arrêter à plus de 40 stations avant d'arriver au campus. La station du BRT Santa Luzia, ainsi que celle de la Maré devraient, en théorie, n'être desservies que par le BRT « parador ». Néanmoins, selon plusieurs étudiants, il n'est pas rare que le BRT s'arrête à cette station de manière assez informelle.

*Question : Par rapport à votre itinéraire aujourd'hui, quelle partie détestez-vous ? Quelle partie est-ce que vous n'aimez pas ?*

*Beatriz : Donc, je ne pense pas qu'il y ait un très mauvais endroit. Seul le BRT me dérange un peu.*

*Je disais cela à mon ami hier. Le BRT « express » et le « parador », mais il a dit que cela lui était déjà arrivé aussi dans le BRT semi-direct. C'est quand le BRT arrive ici, il y a un viaduc près de la Maré que le bus doit traverser. Il doit passer par la Maré pour arriver ici.*

*Avant la montée de ce viaduc, il y a un fossé et le BRT s'arrête là-bas. C'est comme s'il y avait là une petite « station imaginaire ». Les gens sortent à cet endroit. Généralement les gens qui le prennent à la station Santa Luzia. Je ne sais pas, mais je pense que ce sont des habitants de la Maré.*

*J'ai déjà vu des gens monter dans le BRT là-bas.*  
*Question : Il y a beaucoup de gens qui s'arrêtent à cet endroit ?*  
*Beatriz : Oui.*

.....  
*Question : Qu'est-ce que vous pensez qui est le plus étrange à cet endroit ?*  
*Beatriz : Ça finit par être dangereux pour les gens qui descendent du BRT, parce qu'il y a une espèce de fossé ici et les gens descendent sur le bord. C'est dangereux car quelqu'un peut tomber, je ne sais pas... J'ai déjà failli y tomber, quand quelqu'un descendait. Récemment ils ont mis une petite grille autour du fossé. Ça doit être pour ça aussi, je pense.*  
*Mais au début, quand j'ai vu le BRT s'arrêter pour la première fois, j'ai pensé que ce n'était qu'une exception. J'ai pensé que ça ne devait pas arriver souvent.*  
*Au départ, il n'y avait que deux ou trois personnes qui descendaient là-bas. Mais après, cela a continué et maintenant, beaucoup de gens descendent à cet arrêt parce que les gens prennent le BRT avec l'intention d'y descendre.*

### Entretien approfondi avec Beatriz

#### Photographie 45 : d'arrêt irrégulier du BRT



Image 1: En haut à gauche endroit d'arrêt irrégulier du BRT (Source : Photo prise par Hyuri (2016)) ; en haut à droite : localisation d'un endroit d'arrêt irrégulier du BRT (Source : google maps 2020) ; En bas photo de la station de BRT Santa Luzia ; Source : google maps 2020

L'endroit décrit par Beatriz est un virage sur la route du BRT qui se trouve tout près de la favela da Maré (photographie 45). Bien qu'il n'y ait pas de station à cet endroit, le chauffeur du BRT est souvent censé s'y arrêter à la demande de quelques passagers qui ont une attitude intimidante. Il s'agit d'un endroit situé très près du campus et entre la station du BRT da la

« Maré » et celle de « Santa Luzia ». Ce sont apparemment les habitants du complexe de favelas de la Maré qui demandent très souvent que le BRT s'arrête à cet endroit car c'est le plus proche de leurs quartiers. Selon la description des étudiants, cet endroit n'est pas adapté à la descente des passagers car il est situé au bord d'un fossé et ne dispose pas d'une sécurité routière adéquate. C'est-à-dire qu'il s'agit d'une improvisation très fréquente faite des chauffeurs du BRT très demandée par les passagers.

En plus du risque que fait courir aux passagers l'arrêt du BRT à un endroit inadapté, les étudiants affirment aussi que le profil des passagers qui montent dans le bus et descendent à cet endroit les met mal à l'aise. Hyuri, qui étudie le soir, dit que ce sont surtout des passagers « aléatoires » qui circulent habituellement dans ce lieu, raison pour laquelle il le considère comme l'un des endroits les plus dangereux de son trajet. D'autres utilisateurs du BRT affirment que généralement, des groupes de jeunes montent dans le BRT à cet endroit dans l'intention de causer de l'agitation et des désordres, de consommer de la drogue, d'écouter de la musique forte et de pratiquer des vols.

*A l'intérieur du BRT, il y a beaucoup de désordre entre la station Fundão-Maré et Santa Luzia, avec de fréquentes agressions contre les passagers sur ce trajet. Le conducteur est obligé de s'arrêter même lorsque le trajet est « express », pour faire monter et sortir des groupes qui favorisent la confusion, le désordre, l'usage de stupéfiants et les vols.*

*Réponse 2495 de l'enquête en ligne*

En revanche, bien que certains étudiants aient peur à cet endroit, très peu de cas de violence y ont été enregistrés. Leur peur découle surtout du type de fréquentation, des incivilités et des petites infractions. Selon ce que nous avons pu constater, de nombreux étudiants attribuent ces désagréments lors de l'utilisation du BRT au faible niveau des revenus des habitants des quartiers desservis. Lorrana, estime que dans ces zones « parfois, c'est en cassant tout dans les stations que les gens manifestent ». Elle précise qu'elle a raté deux fois des cours, car la gare du BRT de Madureira avait été détruite et les lignes avaient cessé de fonctionner. Une autre fois, elle a dû faire du covoiturage à cause de manifestations qui avaient bloqué la station. Il est intéressant de noter que les cas de fraude, d'irrégularités et d'incivilités dans les transports publics ne sont pas exclusifs au BRT. Sur les lignes de bus régulières, ce type de comportement se produit également, mais dans certaines parties de la ville, ils sont plus fréquents que dans d'autres. En ce sens, le manque d'inspection et de contrôle dans les quartiers populaires et les bidonvilles, facilite la manifestation de ce type de comportement, généralement plus réprimé dans les quartiers riches de la ville, où l'inspection et le contrôle agissent plus efficacement. Dans la section suivante, nous présenterons l'exemple des «

*cracklands*<sup>64</sup> » qui, bien qu'étant présentes dans toute la ville, ont des caractéristiques différentes selon le quartier où elles se trouvent.

### 9.7.3- La présence de « crackeurs » et « cracklands » sur les axes de circulation

Un autre profil de la population considéré comme menaçant par les étudiants est celui des toxicomanes. Ils sont souvent confondus avec les sans-abris, car nombre d'entre eux ont le même problème. Dans ce cas, les consommateurs de drogue identifiés comme dangereux étaient surtout des usagers de crack : une drogue extrêmement addictive qui s'est répandue au sein de la population la moins favorisée de Rio à partir de la fin des années 1990. Dans le discours de plusieurs étudiants, les « *crackeurs* » ont été mentionnés à plusieurs reprises afin de justifier le danger d'une zone donnée. Dans le cas de la zone de Manguinhos, située sur les rives de l'Avenida Brasil, la « *crackland* » est l'une des principales raisons de la peur des étudiants qui doivent y circuler.

*Question – Manguinhos ? Pourquoi pensez-vous que Manguinhos est dangereux ?*

*Erika : Maintenant ils ont installé l'UPP. Et l'UPP masque le trafic de drogue, mais cela existe toujours et ce n'est pas aussi visible que dans l'endroit où je vis. Il y a toujours beaucoup de conflits là-bas.*

*Question : Même avec l'UPP ?*

*Erika : Oui, même avec l'UPP. Et il y a aussi beaucoup d'agressions, parce que c'est là que se trouve la Crackland, n'est-ce pas. Il y a donc beaucoup de vols...*

Entretien approfondi avec Erika

Hyuri, qui passait lui aussi par cet endroit, nous a dit que même le chauffeur du bus évitait de s'arrêter près de la « *crackland* » pour empêcher les toxicomanes de monter irrégulièrement sans payer. Babi, qui pendant longtemps a dû prendre une correspondance sur la passerelle 12 de l'Avenida Brasil, nous a expliqué que cet endroit était « *un hub du crack* » et qu'elle estimait qu'il était horrible d'y circuler. Il en va de même pour Andressa qui n'aime pas passer par la station du BRT de Penha, car, outre que cet endroit est très sombre et désert, il y a aussi « *la petite place des crackeurs* ». C'est pourquoi elle a toujours peur de passer par cet endroit même si elle se trouve à l'intérieur du bus.

Au Brésil, le terme « *crackland* » a été initialement inventé par les médias de l'État de São Paulo où le crack a fait son entrée. Il est utilisé pour désigner des espaces de rencontre des usagers de drogues dans les espaces publics. Mais malgré son origine locale, ce terme s'est

---

<sup>64</sup> « Crackland » est un nom couramment utilisé pour désigner les zones de la ville où les consommateurs de crack se regroupent (squattent).



rapidement répandu dans la langue de tous les jours pour se référer à tous les espaces présentant les mêmes caractéristiques dans d'autres villes (Nasser, 2017). Les « cracklands » sont des lieux où le crack est consommé en public et régulièrement. Elles constituent de réelles territorialités, reconnues par différents acteurs qui adoptent une série de pratiques répressives et / ou d'assistance, ou des tactiques quotidiennes pour y faire face, dans les zones où les « cracklands » s'installent (Junior & Cavalcanti, 2013). Ainsi, tous les espaces marqués par l'usage de drogues ne peuvent pas être considérés comme des « cracklands ». Cependant, dans le langage courant, il y a eu une prolifération lexicale excessive de l'expression « crackland », qui contribue souvent à l'institution d'une réalité plus sérieuse qu'efficace, puisque l'usage du mot crack et celui du terme « crackland » ne sont pas synonymes<sup>65</sup> (Raupp et Adorno, 2011 apud Nasser, 2017).

Cependant le fait de percevoir les usagers de drogues comme un problème social est récente dans l'opinion publique brésilienne (Valim *et al.*, 2015). Pendant longtemps, la consommation de drogue a en effet été associée à la bohème, à l'art et à la rébellion, mais elle est devenue aujourd'hui un problème social lié à la violence et à la prise de pouvoir par des trafiquants armés dans les favelas. Les toxicomanes qui développent les pratiques sociales les plus déviantes ont tendance à être confrontés à une stigmatisation et à une marginalisation de la part des autres citoyens, y compris dans les bidonvilles. Lors de recherches de terrain portant sur les utilisateurs de crack dans les favelas de Manguinhos et Jacarezinho, dans la zone nord de Rio, une séparation et un confinement spatial de ces groupes d'usagers ont été identifiés par d'autres résidents des favelas (Junior & Cavalcanti, 2013). En revanche, au sein d'autres quartiers de la ville, comme à Gloria, dans la zone sud de Rio, les utilisateurs de crack cherchent eux-mêmes à mieux contrôler les excès et les comportements inappropriés afin de ne pas être exclus de la socialisation avec leurs voisins. Par conséquent, il est intéressant de noter que tout comme il existe des différences entre le type et le degré des troubles et des

---

<sup>65</sup> Selon la 3<sup>ème</sup> enquête nationale menée sur la consommation de drogues par la population brésilienne, commandée par le ministère de la Justice en 2014 à la Fondation Oswaldo Cruz (Fiocruz), il n'y a pas d'épidémie de drogue au Brésil. La publication des résultats de cette recherche a été à l'origine d'une grande polémique dans le pays, en 2019, lorsque le président Jair Bolsonaro cherchait à durcir le traitement des toxicodépendants. Le résultat de cette enquête a réfuté la thèse du gouvernement, qui a interdit sa divulgation et a accusé la Fiocruz d'adopter un parti pris idéologique en faveur de la libéralisation des drogues. Cet épisode met en évidence le comportement courant du gouvernement de Jair Bolsonaro qui consiste à refuser à refuser et nier les informations scientifiques. Selon les spécialistes, la politique antidrogue proposée par le gouvernement était basée sur le faux mythe de l'épidémie de crack, sur des préjugés et sur une vision surannée en matière de drogue. Source : <https://www.autresbresils.net/La-Fiocruz-dement-elle-la-nouvelle-politique-antidrogue-de-Bolsonaro>

incivilités dans chaque favela, il existe également une certaine variété de comportements entre les divers « crackland » de la ville (Valim et al., 2015).

En outre, il faut tenir compte du fait que dans le cas de Rio de Janeiro, les « crackland » ont une géographie mobile, transitoire et temporaire, car, selon les politiques de santé publique, de sécurité et d'urbanisme, ils se déplacent et créent de nouvelles territorialités. Tel est le cas, par exemple, de la « crackland » de Jacarezinho située le long de la ligne ferroviaire. Dans ce contexte, l'instabilité constitutive de ce territoire est due à la perturbation périodique du passage du train qui en fait une territorialité provisoire (Junior et Cavalcanti, 2013). Dans le même contexte provisoire, de nombreux « cracklands » apparaissent et se reproduisent au milieu des décombres des travaux urbains abandonnés (Nasser, 2017). Ce type d'occupation est apparu lors de la préparation des méga événements (entre 2010 et 2016) là où de grands travaux de transport et d'urbanisme ont été réalisés, y compris à proximité du campus de l'UFRJ. Tel est le cas, par exemple, sur les lieux des travaux de construction du BRT Transcarioca et du Transbrasil, occupés temporairement par des consommateurs de drogues, second lieu qui demeure d'ailleurs inachevé et est donc toujours occupé par des sans-abri (G. Ribeiro, 2019). Parfois, ce sont les trafiquants de drogue eux-mêmes qui se chargent d'établir des zones de vente de crack à l'intérieur et autour des favelas afin d'éviter les dérangements avec la population locale et les problèmes avec la police (Valim et al., 2015). De plus, selon les politiques de répression du trafic de drogue, les « cracklands » peuvent se déplacer, comme ce fut le cas du Complexo do Alemão en 2010 et de la favela de Mangueiras et Jacarezinho en 2012. En raison de l'installation d'unités de police pacificatrices dans ces favelas, les utilisateurs de crack se sont déplacés vers d'autres « cracklands » des environs comme celle de Maré (Junior et Cavalcanti, 2013).

#### **Photographie 46 : Des toxicomanes installés près des entrées du campus UFRJ**



Source: Márcio Alves Journal « O Globo » 05/11/2012

L'image ci-dessus se réfère au problème de santé publique que celui des « crackland » de Rio de Janeiro. Malgré les tentatives de différents gouvernements pour éloigner les consommateurs de drogues des voies publiques, aucune n'a donné de résultats significatifs sur le long terme. Comme cela a été vérifié dans la recherche, les consommateurs de drogues ont tendance à migrer vers d'autres endroits ou même à retourner là où ils avaient été expulsés. Pendant la période de construction du BRT Transcarioca, le chantier de construction qui était situé à quelques kilomètres du campus était occupé par des utilisateurs de crack. Sur la photographie 46 publiée par le journal « *O Globo* » en 2012, on peut voir la « crackland » à l'entrée aux alentours du campus dont l'accès principal est l'Avenida Brigadeiro Trompowski, souvent mentionnée dans les entretiens comme un endroit dangereux en raison de la survenue de vols. Lourenço, qui traversait la région en voiture quand il y avait encore de la « crackland », pensait qu'il s'agissait de l'une des parties les plus dangereuses de son trajet. Selon lui, cette zone située près de la sortie de l'Avenida Brasil était bien connue pour ses embouteillages en raison de la présence d'usagers de drogue qui déambulaient très près des voitures. Cet étudiant ne se sentait pas du tout « en sécurité ». Ainsi, afin de se protéger, chaque fois qu'il traverse ce type d'endroit (qui existe aussi au centre-ville), il essaie de conduire le plus vite possible et de fermer les vitres de sa voiture, qui sont très teintées<sup>66</sup>, pour éviter d'être vu. De plus, dans la mesure du possible, il évite de passer par ce type d'endroit, en choisissant des trajets plus longs mais plus sûrs. Ce type de précaution est très courant chez les conducteurs qui évitent généralement de traverser ce type d'endroit, en particulier lorsqu'il s'agit de routes avec des bouchons, comme l'Avenida Brasil.

Parmi les usagers des transports en commun, les pratiques d'évitement sont également très fréquentes, comme dans le cas de Hyuri et de Felipe qui, dans la mesure du possible, évitent de prendre les correspondances aux arrêts de bus de l'Avenida Brasil à cause des « crackland » et de l'environnement déplaisant. Dans le centre-ville, la station d'intégration « Central do Brasil » semble également très redoutée par les étudiants en raison de la forte présence de consommateurs de drogues à cet endroit. Au sein du campus, certains étudiants ont mentionné la présence de ces derniers comme étant un facteur majeur de leur sentiment d'insécurité, mais il s'avère important de noter qu'il n'y a pas de « *crackland* » sur l'île universitaire. La présence éphémère de toxicomanes ou de sans-abri suffit à alerter les étudiants, surtout

---

<sup>66</sup> Au Brésil l'usage de films pour le vitrage dans les voitures est très populaire, non seulement en raison de la protection solaire et thermique, mais aussi en tant que mesure de sécurité afin d'éviter les effractions. Sur les vitres avant des véhicules est autorisé un assombrissement de 25% et sur les vitres latérales de 75%.

lorsqu'ils se retrouvent confrontés à des demandes d'argent ou lorsqu'ils sont témoins d'actes de vandalisme ou d'incivilités.

## **Conclusion du Chapitre 9**

Malgré la variété des itinéraires empruntés par les étudiants pour rejoindre le campus, certains lieux de la métropole se sont toutefois avérés emblématiques dans la construction du sentiment d'insécurité. Le centre-ville, les favelas, et surtout la favela de Maré, sont des endroits générant une forte appréhension. Certaines barrières physiques ont pour effet de réduire le sentiment d'insécurité, comme c'est le cas de la Ligne Rouge considérée comme plus sûre car il s'agit d'une voie expresse dotée de peu d'accès, alors que les itinéraires qui permettent un contact plus direct avec les alentours ont pour leur part tendance à être plus anxiogènes, comme c'est le cas de l'Avenida Brasil. De plus, nous pouvons considérer comme un contexte particulièrement anxiogène les pôles d'échange pour les utilisateurs des transports publics et les embouteillages pour les conducteurs de voitures, car ces deux contextes nécessitent de demeurer longtemps immobile dans de tels endroits. Les troubles et incivilités tels que le commerce de rue, les toxicomanes, la pollution olfactive et visuelle, la fraude et les irrégularités dans le service de transport public ont été directement associés à des endroits dangereux, bien qu'ils ne soient pas directement liés aux victimisations qui se sont produites. En revanche, les passerelles piétonnes se sont avérées être des lieux où se produisent très fréquemment des vols. Enfin, la familiarité et le caractère quotidien du déplacement se sont avérés très efficaces pour réduire le sentiment d'insécurité, notamment dans des contextes traditionnellement considérés comme anxiogènes, comme les déplacements de nuit. La bonne connaissance d'une certaine favela peut aussi atténuer le sentiment d'insécurité, par contre, la présence policière à proximité des favelas a quant à elle tendance à être perçue avec appréhension.

## **CHAPITRE 10 - Les réponses de l'action collective**

Comme nous l'avons vu tout au long de cette recherche, le sentiment d'insécurité peut avoir un impact sur les différentes étapes des déplacements quotidiens. Selon les caractéristiques de l'individu, le type et la proximité de la menace, différentes tactiques d'évitement et de défense sont adoptées. Mais les réponses à l'insécurité ne sont pas seulement apportées au niveau individuel, mais aussi à celui collectif, politique et institutionnel. La complexité de ce problème illustre combien ces solutions s'avèrent difficiles à mettre en œuvre et la multiplicité des acteurs impliqués. C'est pourquoi, dans ce chapitre, nous tenterons de présenter les actions mises en place afin de lutter contre l'insécurité personnelle au niveau collectif. Il est divisé en cinq parties dans lesquelles nous présentons tout d'abord les actions collectives adoptées par les élèves afin de résoudre ce problème. Ensuite, nous présentons les réponses institutionnelles appliquées par l'université. Dans un troisième temps, nous nous penchons sur les réponses des acteurs du secteur des transports, quatrièmement, sur celle du secteur de sécurité de l'État et enfin, nous proposons un débat mené sur les possibles solutions évoquées par les autorités lors des entretiens.

### **10. 1- Les étudiants et leur (dé)mobilisation**

Dans différentes parties du monde, l'expérience étudiante est jalonnée de nombreux obstacles et marquée par une situation économique pouvant susciter de la frustration et de l'inquiétude, ainsi que des sentiments de solidarité et d'indignation qui se mêlent à la vie étudiante et risquent d'engendrer une sensibilité plus forte aux mouvements politiques et sociaux (Dubet, 1994 apud Maron, 1996). Au Brésil, les universités et les mouvements étudiants engagés dans la lutte pour la liberté et la démocratie ont subi une sévère répression de la part de l'État sous la dictature (1964-1985). Les souvenirs de cette période sombre sont toujours présents dans de nombreuses universités, comme l'UFRJ, directement impliquées dans la lutte contre la dictature (Oliveira, 2005). Ainsi, depuis la re-démocratisation, la présence policière sur les campus est perçue avec méfiance par une large frange de la population (Ferreira et Boidin, 2012).

C'est pourquoi il n'est pas surprenant que, tout au long de cette recherche, nous n'ayons trouvé aucun groupe ou mouvement d'étudiants de l'UFRJ directement lié à la question sécuritaire. Au niveau individuel, cette question est apparue comme extrêmement importante, néanmoins

a à celui collectif, les manifestations à son sujet varient en fonction du nombre et du degré d'événements violents qui affectent la communauté. Il en résulte que, malgré certaines mesures prises collectivement, comme l'organisation de groupes de covoiturage ou la création de groupes d'échanges d'informations sur les réseaux sociaux ; très peu d'associations, de mouvements ou de militants se saisissent en réalité véritablement de ce problème. Ainsi, au sein des mouvements étudiants, l'insécurité apparaît de façon transversale en association avec d'autres thématiques comme le féminisme, la mobilité ou la répression policière. Nous allons ensuite présenter la manière dont ce thème est traité dans les mouvements collectifs de l'UFRJ.

### **10. 1. 1 - L'insécurité en tant que problème récent et lié à la question policière**

Les recherches liées à la sécurité sur les campus universitaires brésiliens montrent que c'est à partir de 2006 que les médias traditionnels ont recommencé à évoquer ce sujet plus fréquemment. Jusque-là, dans les années 1960 et 1980, les universités étaient au centre des médias, surtout en raison des manifestations étudiantes (NIPP, 2016). Selon l'ex-maire Ivan do Carmo, dans le cas de l'UFRJ, ce n'est que récemment que la violence urbaine est devenue un problème important. Jusque-là, l'université entretenait une relation respectueuse avec les communautés environnantes, mais avec l'expansion et la consolidation du trafic de drogue, la situation s'y est aggravée, de même que dans le reste de la ville.

*Ivan do Carmo : « Dans le passé, les problèmes de sécurité étaient beaucoup plus faciles. A tel point que les gens avaient l'habitude de faire du stop et de marcher à pied sur le campus. Il n'y avait pas de problèmes de violence, du moins pas à l'échelle que nous connaissons aujourd'hui.*

*Question : Et quand la violence est-elle devenue un problème ?*

*Ivan do Carmo : Cela est arrivé au même moment qu'à la ville. Car, jusqu'à la fin des années 1970, il existait déjà la vraie favela de la Maré, avec les maisons sur pilotis et tout, de l'autre côté du campus. Là où est situé le complexe de la Maré aujourd'hui. Mais il n'y avait pas cette ampleur de violence que vous avez aujourd'hui. Cette ceinture de favelas à notre côté a toujours eu une relation très respectueuse avec l'université. Parce que l'université, à de nombreux moments, est entrée dans les communautés pour apporter de l'éducation, de la santé... bref, un soutien social. La relation a donc toujours été très respectueuse. Tant de gens disent que l'insécurité est due au fait que nous sommes entourés par le complexe de favelas. Maintenant, je dirais oui. Parce que même l'éthique du crime organisé a changé. Ce truc « je ne vole pas là où j'habite », ça n'arrive plus. Mais donc, maintenant vous avez un complexe qui n'est pas composé de personnes qui sont nées ici ou quoi que ce soit. Comme Rocinha et Alemão. Je crois que de nos jours, les environs du campus ont une action plus violente qu'auparavant. Nous avons déjà retrouvé des balles de fusil dans nos bâtiments. Les choses empirent. Et la rumeur de tout cela finit par faire peur aux gens ».*

**Entretien avec l'ancien maire Ivan do Carmo**

A l'échelle nationale, l'année 2011 s'est avérée emblématique dans les débats portant sur ce sujet, en raison du décès d'un étudiant à l'intérieur du parking de l'Université de São Paulo

(USP) (NIPP, 2016). Le crime s'est produit au moment où il sortait de son cours du soir (21 h 50) et montait dans sa voiture blindée (photographie 48). Selon les journaux, auparavant, cet étudiant avait déjà été victime de vols par deux fois, alors qu'il quittait le campus, raison pour laquelle il avait choisi d'acheter une voiture blindée (Oliveira, 2011). Après ce crime, ont eu lieu des manifestations contre la violence et l'université a signé un accord avec la police militaire. Cependant, quelques mois plus tard, la présence policière sur le campus a de nouveau été contestée par une partie des étudiants après l'arrestation de trois jeunes pour possession de marijuana (photographie 49) (G1 SP, 2011).

**Photographie 47 : Reportage sur l'assassinat d'un étudiant sur le parking de l'USP en mai 2011**



Source: G1 Sao Paulo, 05/2011.

**Photographie 48 : Manifestation d'étudiants contre la présence de la police militaire sur le campus de l'USP en octobre 2011**



Source: G1 São Paulo, 10/2011

Sur le campus de l'UFRJ, les polémiques sont similaires et la présence des forces de l'ordre ne fait pas consensus parmi les étudiants. Toutefois, à mesure que l'incidence des cas augmente, la communauté demande à nouveau plus de policiers. Le problème s'avère complexe mais ce que l'on observe dans la pratique, c'est que quel que soit le positionnement politique et idéologique, l'augmentation de la présence policière finit par être défendue par la plupart des étudiants en raison de la forte insécurité et de l'absence d'autres propositions. Cette tendance a été observée au sein d'autres universités fédérales. A l'Université de São Paulo, bien que

certaines des étudiants les plus politisés contestent la présence policière en raison de l'augmentation du contrôle social, la plupart (58%) se déclare favorable à la police pour des raisons de sécurité (Cubas *et al.*, 2013; Ferreira et Boidin, 2012). Il en va de même à l'Université fédérale de Goiás (UFG), où la majorité de la communauté universitaire (65,2%) estime que « *la police militaire pourrait agir librement à l'UFG !*» (NIPP, 2016), tandis qu'ils sont malgré tout nombreux (64,9%) à ne pas avoir confiance en ces agents (NECREVI, 2015). À l'Université de Brasilia (UNB), bien que la plupart des étudiants souhaitent une plus grande présence des forces de l'ordre sur le campus, une autre partie d'entre eux estime pour sa part que la police se montre très violente, agit sans respecter la loi à de nombreuses occasions, et peut même en venir à déclencher des conflits à l'université (Granjeiro, 2016). À l'Université fédérale du Pará (UFPA), il s'est avéré que le fort taux de sous-déclaration des violences sur le campus était directement lié au discrédit et à la méfiance à l'égard des services de sécurité (Lobato *et al.*, 2020). Dans le nord-est du pays, des cas d'agressions sur le campus de l'Université fédérale d'Alagoas (UFAL), en 2018, ont suscité un grand débat, puisqu'une partie des étudiants a réclamé une présence plus forte de la police ostensible et que la zone du campus soit clôturée, tandis qu'une autre a fait valoir que c'était à l'inverse cette approche militarisée qui suscitait l'insécurité au sein de la population noire et pauvre (Silva et Melo, 2018).

Dans ce contexte, nous ne pouvons ignorer que l'université a toujours été un important pôle d'effervescence politique et le berceau de diverses mobilisations sociales. De nos jours, nombre d'usagers du campus craignent que la police militaire joue un rôle dans la répression des manifestations politiques au sein de l'université, en portant ainsi gravement atteinte à la liberté de pensée qui doit exister dans cet environnement. De plus, les opposants à la police militaire soulignent qu'il s'agit d'une institution violente, dont les agents se montrent souvent excessifs lors de leurs opérations. Mais, cette perception négative des agents de sécurité n'est pas propre aux étudiants de l'UFRJ. D'autres recherches menées à travers le monde montrent que les étudiants sont mécontents de la qualité de la police universitaire. Aux États-Unis, alors qu'une partie d'entre eux remet en question la légitimité du pouvoir de la police du campus en s'interrogeant sur leur statut de ses agents, un autre se plaint de la manière excessive dont ils réagissent à certains types de comportements (Jacobsen, 2015). C'est-à-dire que le même phénomène ambigu peut être perçu au Brésil et dans notre étude de cas au campus UFRJ.



### 10.1.2- L'agenda de la sécurité publique pour les mouvements étudiants : un sujet intersectionnel

Les solutions au problème de l'insécurité ne se limitent toutefois pas à la présence des forces de l'ordre. De nombreux étudiants estiment en effet qu'elles devraient inclure des améliorations d'accès au campus. En 2013, par exemple, le groupe « *Voz Ativa* », formé par des étudiants du centre de technologie, a organisé la 1ère réunion plénière sur le thème Sécurité et Mobilité à l'UFRJ (photographie 49). Le maire du campus était présent et en a profité pour clarifier les limites d'action auxquelles il se retrouvait contraint pour résoudre le problème. Selon les autorités de l'université, les étudiants ont en effet du mal à comprendre quelles sont les attributions et les limites de la préfecture, et les usagers du campus constituent, à leur sens, un public très exigeant. Selon Eduardo, le responsable du secteur des transports, le profil de l'utilisateur du campus est beaucoup plus actif que celui des habitants du reste de la ville. « *Ils sont beaucoup plus exigeants que dans le reste de la ville de Rio de Janeiro. Ici les étudiants se plaignent et viennent vérifier, soit à la présidence, au service des plaintes, sur les réseaux sociaux ou même directement à la mairie. Nous avons un téléphone pour plaintes au secteur du transport ... Mais parfois nous nous énervons car s'il y a un vol à l'arrêt de bus, les utilisateurs pensent que c'est parce que le bus n'est pas arrivé rapidement. Mais cela n'a rien à voir avec la circulation du bus, c'est de la sécurité publique* ». Ivan do Carmo, qui était présent à cette réunion plénière, a lui aussi mentionné que même si certaines demandes étaient légitimes, elles dépassaient totalement les attributions de l'université. Ainsi, l'université a fait ce qu'elle pouvait quand elle disposait de ressources. Elle a par exemple amélioré l'éclairage et élagué des arbres. Mais, selon Ivan, le sentiment d'insécurité est difficile à minimiser en raison de l'emplacement du campus sur une île et sa forme urbaine qui rend la présence des gens difficile.

#### Photographie 49 : Invitations sur les réseaux sociaux à la plénière Sécurité et Mobilité



Source : Capture d'écran de la page Facebook « Voz Ativa »

En ce sens, nous pouvons voir que la sécurité a tendance à apparaître associée à d'autres plaintes réclamations étudiantes, concernant, entre autres, le transport, le logement, le racisme et le féminisme. Sur la page principale de l'association étudiante de l'UFRJ, nous pouvons constater sa participation et le soutien qu'elle a apporté à des sujets tels que « *Black lives matter* », contre les violences sexuelles, ainsi que les protestations qu'elle émet contre le modèle de sécurité publique du gouvernement et de la police actuelle. De tels projets ont une portée généraliste et ne concernent pas spécifiquement le cas des étudiants ou du campus de l'UFRJ. En outre, des débats académiques et politiques ont aussi lieu au sein de l'université, mais qui se concentrent en général sur la société dans son ensemble. Il s'agit plutôt d'un positionnement politique traditionnel des organisations étudiantes qui ont tendance à avoir une approche libérale. En fait, certains chercheurs soulignent que cette affiliation des mouvements étudiants aux partis politiques est l'une des raisons expliquant leur perte d'attractivité pour les jeunes brésiliens. Lors de nos entretiens, peu d'étudiants ont manifesté leur intérêt pour les actions ou mouvements collectifs. Ils se saisissent du problème de manière plutôt individuelle. Sur les pages internet, des mouvements étudiants, l'insécurité apparaît associée à des problématiques plus spécifiques comme à l'accès au logement, au transport et aux libertés des femmes. Ainsi, au niveau collectif, l'on observe peu de propositions concrètes ou de débats qui conduisent à apporter une solution concrète au problème de l'insécurité sur le campus. De plus les débats collectifs menés au sujet du modèle de sécurité que nous avons identifié, attirent peu d'étudiants, hormis certains groupes spécifiques comme les femmes.

### **10.1.3 – Les débats au sein du mouvement étudiant féministe de l'UFRJ**

Dans le mouvement féministe, la sécurité des étudiantes apparaît principalement dans les lignes directrices relatives au harcèlement sexuel et au viol en milieu universitaire. En ce sens, la conception du campus à l'américaine, qui s'est popularisée dans le monde entier à partir de la seconde moitié du XXe siècle, a été l'un des facteurs ayant contribué à faire croître ces cas de figure. Les « cités universitaires » ont en effet alors commencé à se situer dans des endroits éloignés du centre des villes et sur de grands terrains fermés sur eux-mêmes (Ferreira et Boidin, 2012). Ce nouveau type d'emplacement des universités contraint de la sorte les étudiants à vivre sur les campus, dans des résidences qui concentrent de nombreux jeunes. Dans ce contexte, les cas de violence interpersonnelle et de harcèlement sexuel sont devenus plus fréquents et ont commencé à être relayés plus fréquemment dans les médias. Aux États-Unis, l'un des cas les plus frappants ayant eu lieu sur un campus a été le viol suivi du décès

d'une étudiante dans une résidence universitaire au printemps 1986 (Fisher, 2007), affaire qui a donné lieu à la première loi fédérale portant exclusivement sur les délits commis sur le campus : la loi Jeanne Clery (1990). Au Brésil, malgré la dissémination du modèle du campus américain, aucune loi spécifique n'a toutefois vu le jour afin de traiter ce problème (Rosa et Pinto, 2018).

D'autre part, la violence de genre a constitué un sujet privilégié des mouvements féministes brésiliens qui ont pris un nouveau souffle au 21<sup>e</sup> siècle avec l'avènement des réseaux sociaux (Saraiva, 2019). En novembre 2015, des collectifs féministes qui œuvraient jusque-là majoritairement en ligne, ont occupé les rues en quête de davantage d'égalité dans la conception de l'espace public. Les manifestations connues sous le nom du « *Printemps des femmes* » ont notamment été à l'origine de la campagne « *Chega de fu* », lancée par l'ONG Think Olga (Rosa et Pinto, 2018). Depuis, plusieurs produits culturels ont été lancés, comme le livre du Mouvement « *Vamos Juntas* », qui lutte pour une plus grande occupation des espaces urbains par les femmes. Dans le domaine politique, ce mouvement féministe a également permis des progrès en termes d'égalité homme/femme en faisant croître le taux de participation des femmes. Marielle Franco, conseillère municipale progressiste élue à Rio de Janeiro en 2016, s'est appuyée sur les manifestations de 2015 en guise de plate-forme de campagne et a gagné les élections, malgré les difficultés qu'elle avait rencontrées (Rosa et Pinto, 2018).

Dans ce contexte, la participation des étudiants et des universitaires a revêtu une grande importance, puisqu'ils ont fait partie de la plupart de ces mouvements (Saraiva, 2019). Parmi les luttes les plus importantes au sein du milieu académique, figurent le respect de la femme, l'égalité des sexes, la réduction du féminicide<sup>67</sup> et surtout, la fin de la culture du viol. L'action des mouvements repose sur les débats menés autour de la nécessité d'améliorer l'accueil et la formalisation des plaintes pour violence et machisme au sein des universités (Saraiva, 2019). A l'UFRJ, il existe plusieurs groupes de féministes qui travaillent dans les domaines les plus divers, que ce soit chez enseignants, en cours, dans le cadre de groupes de recherche, ainsi que parmi les étudiants. Sur facebook, la page du « *collectif des femmes de l'UFRJ* » compte plus de sept mille participantes (consultation en avril 2021).

---

<sup>67</sup> Féminicide : Le terme « féminicide » est utilisé pour qualifier le meurtre d'une ou de plusieurs femme(s) en raison de son/leur genre.

### 10.1.3.1 – Le cas du collectif féministe « Comciência<sup>68</sup> »

Sur le campus du Fundão, le collectif « *Comciência* » est l'un des plus connus depuis 2015. Il réunit des filles qui suivent des cours de sciences dures. Selon les participantes, l'objectif du groupe était de changer la stigmatisation des femmes dans ce domaine, traditionnellement dominé par le sexe masculin. Cependant, au fil du temps, d'autres demandes ont émergé, y compris émanant de l'institution elle-même. L'une des participantes, Lorrane Morena, nous a expliqué que la première grande action du groupe avait eu lieu en 2016 à la demande du recteur de l'UFRJ. Traditionnellement, les étudiants du cours d'ingénierie organisent de grandes fêtes sur le campus. Cependant, lors de l'une d'entre elles, une fille aurait subi une agression sexuelle. En réponse, le doyen de l'université a conditionné la réalisation des fêtes sur le campus, à la présence de groupes féministe et d'agents de sécurité pour lutter contre le harcèlement sexuel et la violence (photographie 50).

#### Photographie 50 : Action du collectif « Comciência » lors d'une fête universitaire sur le campus UFRJ en 2016



Source : Daniel Sammy Fotografia

Selon Lorrane, la performance du collectif lors de l'événement immortalisé par ces photos, a été un succès, puis le maire du campus lui a demandé de l'aider à développer un livret contre le harcèlement sexuel lors des fêtes étudiantes. Le collectif a élargi ses fonctions en menant également des campagnes contre le harcèlement en milieu universitaire, en plus de recevoir et de transmettre les plaintes des filles. D'après Lorrane, les dénonciations se réfèrent non seulement aux faits perpétrés à l'intérieur de l'université, mais aussi à ceux qui se produisent sur le chemin du campus, ou lors d'événements universitaires ayant lieu à l'extérieur de celui-ci. De plus, ce groupe participe à des événements externes ou travaille en partenariat avec

<sup>68</sup> Le nom « *Comciência* » est un jeu de mots en portugais qui mêle les mots « *consciência* » qui veut dire *conscience* et l'expression « *com a ciência* », qui signifie avec la science.

d'autres collectifs universitaires. En 2016, par exemple, ses membres ont organisé une manifestation de solidarité avec le mouvement « *Fais-moi savoir quand tu arrives* » créé par des étudiants de l'université fédérale rurale de Rio de Janeiro (UFRRJ) suite à des cas de viol perpétrés dans leur campus. Le thème de la marche était « *Le viol n'est pas normal, ni ici ni à l'université rurale* » (photographie 51).


**Photographie 51 : Manifestation du groupe d'étudiantes féministes en solidarité avec les cas de viol sur le campus de l'UFRRJ**

## NEM NA UFRJ NEM NA RURAL, ESTUPRO NÃO É NORMAL

Em ato no Fundão, mulheres denunciam assédio na universidade

O Centro de Tecnologia do Fundão amanheceu, no dia 27 de abril, com uma manifestação feminista contra o assédio e o estupro. Com cartazes e palavras de ordem, estudantes, servidoras e terceirizadas caminharam do CT até a Ponte do Saber para denunciar a falta de segurança nas universidades. A manifestação surgiu em apoio e solidariedade ao levante feminista da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), após diversas denúncias de estupro naquele campus. Mas a atividade também expôs a realidade da UFRJ.

"Nós precisamos parar de naturalizar a violência. Estamos aqui em solidariedade às estudantes da Rural, que sofrem com as especificidades de lá, um campus já conhecido pelos recorrentes abusos. Mas também para falar que na UFRJ também somos violentadas e vamos somar nessa luta contra o machismo nas universidades. Estudantes e trabalhadoras estão aqui reunidas para dizer: 'Nem na UFRJ nem na Rural, estupro não é normal!'", declarou uma das organizadoras do ato e presidente do Centro Acadêmico de Engenharia, Thaís Rachel Zacharia.



Samantha Su

Ato começou no Centro de Tecnologia e terminou na Ponte do Saber

LEIA A MATÉRIA COMPLETA EM <http://goo.gl/GudhJG>

Source: Journal AdUFRJ 28/04/2016 <https://www.adufrj.org.br/index.php/pt-br/noticias/arquivo/81-antigas/1368-nem-na-ufrj-nem-na-rural-estupro-nao-e-normal>

Cependant, au cours de l'entretien, Lorrane a confirmé que, contrairement à l'université rurale, où des cas de violence se produisent, durant toute la période où elle avait étudié à l'UFRJ (entre 2015 et 2021), elle n'a jamais entendu parler de cas de violences perpétrées à l'égard des femmes par des inconnus lors de leurs déplacements. La plupart des plaintes de harcèlement sont survenues dans le contexte privé et les plaintes dans les transports ont revêtu une forme très généraliste. « *Les filles du cours du soir, par exemple, se plaignent que le campus est désert et sombre la nuit* ». Mais, elle ne se souvient d'aucun cas particulier de harcèlement qui aurait eu lieu dans les transports. Malgré cela, elle souligne que « *pour nous les femmes, nous avons très peur de la violence urbaine, ainsi que de la violence de la vie quotidienne. Mais je pense que la violence et le harcèlement sexuels nous font encore plus peur* ». Ainsi, le principal champ d'action du collectif « ComCiência » concerne les abus et le harcèlement sexuel de la part des enseignants, des étudiants et des employés. Encore une fois,

il est important de souligner que Lorrane fait référence aux cas qu'elle connaît et qui ont été rendus publics, ce qui ne représente pas la réalité des faits de harcèlement sexuel, qui demeurent sous-déclarés et normalisés par de nombreux étudiants. En revanche, au niveau des associations étudiantes de l'UFRJ, la sécurité des femmes dans les transports ne s'est pas avérée être un sujet prioritaire.

## 10.2 – Des réponses institutionnelles fragmentées

Au Brésil, la sécurité publique est un sujet très complexe dont la compréhension nécessite de nombreuses analyses dans le domaine des sciences juridiques et sociales les plus diverses. La législation brésilienne actuelle ne définit elle-même pas précisément ce qu'est la sécurité publique, elle ne fait qu'attribuer des responsabilités et délimiter quelles organisations appartiennent à ce champ d'action. Il en est de même pour la mobilité urbaine, longtemps négligée au profit du développement de l'industrie automobile. Ce n'est qu'en 2012 que le gouvernement fédéral a promulgué une loi exigeant un plan de mobilité durable pour les villes de plus de vingt mille habitants (Brasil, 2012), mais à laquelle jusqu'à présent, seul un petit pourcentage de municipalités s'est conformé. La ville de Rio de Janeiro a publié son plan de mobilité en avril 2019, après une longue période d'élaboration, mais la mise en œuvre des mesures établies est loin d'être achevée (Rio de Janeiro, 2019). Parmi les principes qui régissent le plan de mobilité, figure « *la sécurité pour le déplacement des personnes* », mais tout au long du document, seules des références aux politiques de sécurité routière apparaissent, sans aucune mention spécifique à la sûreté (Rio de Janeiro, 2019). Ainsi, ce que l'on sait, c'est que la garantie de pouvoir circuler en toute sécurité est un droit fondamental prévu par la Constitution citoyenne de 1988 et qu'il incombe à l'État de l'assurer à l'ensemble la population (Brasil, 1988)<sup>69</sup>.

Selon cette même constitution, ayant vu le jour après la fin de la dictature, la gestion des transports et de la sécurité doit être partagée entre les autorités locales, ce qui crée un éclatement des responsabilités entre des collectivités faiblement dotées, et dont les espaces d'intervention se recouvrent très largement (Beyer, 2011). Le cas du campus UFRJ s'avère très emblématique en ce sens, puisque, dans cette zone, les responsabilités sont partagées entre les autorités fédérales, étatiques et municipales. Lors des entretiens menés avec les

---

<sup>69</sup> Chapitre III art. 6 de la Constitution brésilienne de 1988 : « *L'éducation, la santé, l'alimentation, le travail, le logement, les transports, les loisirs, la sécurité, la sécurité sociale, la protection de la maternité et de l'enfance, l'assistance aux démunis sont des droits sociaux.* »

étudiants et même selon l'opinion publique, les responsabilités de chaque autorité apparaissent comme un domaine peu clair et inconnu. Les idées reçues concernant la gestion de la sécurité des campus universitaires ne sont pas celles que nous avons pu observer dans la pratique. C'est pourquoi nous avons décidé d'ouvrir ce chapitre en démystifiant les idées reçues sur ce sujet, avant d'évoquer la gouvernance du campus et les réponses apportées par les autorités à ce problème.

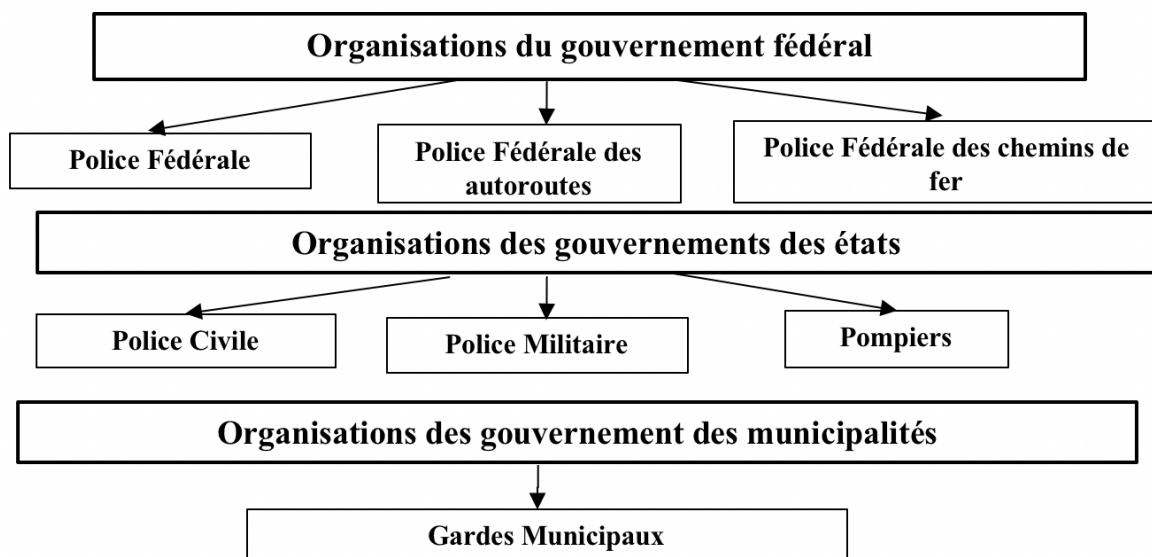
### **10.2.1 - Les malentendus sur la gestion de la sécurité dans les campus universitaires**

Dans l'esprit de nombreux Brésiliens, les campus des universités fédérales sont des territoires spécifiques qui doivent être administrés et contrôlés par le gouvernement central, et où la présence de forces de l'ordre au niveau local ne serait pas autorisée. Cependant, au Brésil, depuis la re-démocratisation, il n'existe plus de territoires fédéraux. En d'autres termes, le campus de l'UFRJ est un territoire de la ville et de l'État de Rio de Janeiro, où sont installés des actifs appartenant au gouvernement fédéral. Cependant, certaines caractéristiques contribuent à nourrir un malentendu concernant le statut des campus universitaires. Le premier est lié à « l'autonomie universitaire », qui est garantie dans la constitution nationale et qui considère les universités comme une « *autarcie de nature particulière, dotée d'une autonomie didactique-scientifique ; et de gestion financière et patrimoniale* » (décret n ° 60.4555 -A, du 13 mars 1967). Étant donné que les universités bénéficient d'une telle autonomie, de nombreuses personnes comprennent que la présence de la police est interdite sur les campus universitaires.

Cette croyance est si populaire au Brésil, que ce sujet est récemment devenu un cas de justice, car l'ex-ministre de l'Éducation Abraham Weitraub a été condamné à verser des dommages-intérêts aux universités pour avoir déclaré (entre autres) que les trafiquants de drogue trouvent refuge dans les campus parce que la police militaire ne peut pas y pénétrer (Cardim, 2019). C'est cette accusation qui a déclenché la révolte des universités, qui entretenaient déjà des relations difficiles avec le ministre. L'espace d'action des organes de sécurité au Brésil ne se limite en effet pas aux seuls aspects territoriaux, mais recouvre surtout leur finalité. C'est pourquoi il n'existe aucune loi interdisant la présence des forces de l'ordre locales sur le campus.

La constitution brésilienne, reconnaît l'existence de cinq institutions policières : trois subordonnées aux pouvoirs de l'Union (président de la République) et deux aux gouverneurs des États. Il s'agit, d'un côté, de la « police fédérale judiciaire », la « police fédérale des autoroutes » et des « chemins de fer »<sup>70</sup>, et, de l'autre, de la police militaire et de celle civile des États. De plus, dans le domaine de la sécurité publique, les mairies peuvent mettre en place des gardes municipales afin de protéger leurs biens, services et installations. La responsabilité du contrôle de la circulation urbaine incombe aussi aux communes, dont les mairies endossent définitivement le rôle d'assurer la sécurité publique, car on sait que la circulation (des véhicules et des piétons sur la voie publique) constitue l'un des principaux problèmes actuels de la société brésilienne (Vasconcellos, 2012). Par conséquent, les mairies sont responsables d'un segment de la sécurité publique.

#### Schéma 5 : L'organisation du système de sécurité au Brésil



Auteur : Muniz, 2021

L'organisation du système de sécurité au Brésil ayant été présentée (schéma 5), l'on peut désormais comprendre pourquoi légalement plusieurs organismes de sécurité ont le droit d'agir sur les campus universitaires publics. L'université bénéficie certes d'une certaine autonomie, mais en rapport avec son activité principale, c'est-à-dire d'une autonomie

<sup>70</sup> Bien que cela ait été prévu dans la constitution (article 144), la police fédérale des chemins de fer n'a toutefois jamais été réglementée par le gouvernement fédéral. Ainsi, aucune entité physique, administrative ou fonctionnelle, ne représente ce type de police. Les agents de sécurité qui faisaient partie de l'ancien réseau ferroviaire national, supprimé en 1984, ont été absorbés par la société brésilienne des transports urbains. mais des négociations en justice sont menées pour tenter de faire exister à nouveau ce métier. Dans ce contexte, le maintien de l'ordre dans les chemins de fer relève exclusivement de la police militaire de chaque État.



didactique-scientifique. Elle n'est en revanche pas libre de décider si la police peut ou non agir sur le campus. Selon la loi, le maintien de l'ordre public relève, en effet, exclusivement de la police militaire. Aucune autre institution de sécurité ne peut assurer de patrouilles, hormis la police militaire, à laquelle il incombe d'agir dans le cadre de toute situation de crime de droit commun impliquant des particuliers. Lors de l'entretien mené avec le maire Paulo Mario Ripper, ce dernier a déclaré que la police militaire peut et doit agir sur le campus, afin d'assurer la sécurité des étudiants.

La seule exception concerne les crimes commis contre les actifs ou les intérêts du gouvernement fédéral. Autrement dit, si le patrimoine de l'université est directement attaqué, il appartient à la police fédérale de le protéger et d'enquêter sur les crimes en question, ce qui, selon l'ex-maire Helio de Mattos, était fréquent, à son époque, sur le campus de l'UFRJ. Il rapporte en effet avoir eu de multiples contacts avec la police fédérale en raison des attaques constantes perpétrées contre les actifs de l'institution. *« Par exemple, lorsque des biens publics sont volés, vous devez appeler la police fédérale tout de suite pour enregistrer l'événement. Puisqu'un ordinateur de la fac a été volé, il a fallu porter plainte auprès de la police fédérale, il en va de même si l'on identifie un voleur d'ordinateur de la fac. Nous devons le remettre à la police fédérale »*. En revanche, la police militaire s'avère quant à elle fondamentale dans les affaires de crime contre les personnes. *« Par exemple, s'il y avait un accident de voiture sur le campus, il était nécessaire que les personnes impliquées contactent la police militaire pour enregistrer l'événement. Il en va de même pour les vols contre les piétons. »*. Dans ce contexte, nous observons que même dans la législation brésilienne, la gestion des services de sécurité au sein des campus fédéraux doit être mixte et, comme nous le verrons plus avant, elle comprend plusieurs acteurs différents.

### **10.2.2 - La gestion hybride et difficile des services de sécurité dans le campus**

Le débat sur la présence d'agents de sécurité sur les campus existe depuis l'émergence des premières universités. Aux États-Unis, à la fin du XIXe siècle, il existait déjà des policiers universitaires chargés de la sécurité sur les campus. Cependant, c'est avec la vulgarisation du modèle du campus nord-américain, dans les années 1950, que le rôle de ces professionnels a été élargi à d'autres responsabilités. Plusieurs universités ont créé des services de sécurité et commencé à embaucher des policiers à la retraite auxquels il incombait d'assurer la sécurité dans leur région (Fisher, 2007). A la fin des années 1960, certaines universités disposaient

déjà de policiers assermentés chargés d'appliquer la loi en utilisant des symboles d'autorité tels que des armes et des badges (Cubas *et al.*, 2013). Certains facteurs peuvent expliquer l'ampleur de ce phénomène aux États-Unis, puisque les campus américains sont de véritables villes disposant de grandes zones résidentielles, de nombreux logements étudiants et de mairies dotées d'un statut politique et administratif officiel. En outre, aux États-Unis la police est basée au niveau municipal, dans un contexte où les gouvernements locaux bénéficient d'une très grande autorité et de beaucoup de pouvoir. Bien qu'étant une république fédérative, le Brésil possède un gouvernement plus centralisé et une police ostensible au niveau de l'État. Alors que la constitution brésilienne signale que seule la police militaire peut effectuer des opérations de maintien de l'ordre de l'espace public, la constitution américaine n'a quant à elle pas établi de règles spécifiques. Aux États-Unis, la société peut s'organiser pour assurer sa sécurité. En d'autres termes, tout groupe de la société peut se contrôler lui-même, comme c'est le cas, par exemple, de l'Université de Chicago, qui, du fait qu'elle est dotée d'une force de police bien équipée, assume la surveillance du campus et de ses environs (Fisher, 2007).

Au Brésil, la police universitaire n'a jamais été un organisme de sécurité institué par la loi, bien que des projets de loi aient tenté de lui octroyer ce statut (PEC 38/11). C'est le poste de « gardien patrimonial » qui a existé jusqu'en 2002 au sein des universités fédérales en tant que fonction de l'administration publique. Les employés du secteur public embauchés pour ce poste avaient reçu une formation spécifique en matière de sécurité pour travailler sur les campus et bénéficiaient de la sécurité de l'emploi, ce qui leur permettait de poursuivre une carrière au sein de la division de la sécurité de l'université. Cependant, du fait de la politique de réduction des dépenses, le gouvernement fédéral a supprimé le poste de « *sécurité universitaire* » de ses processus d'embauche. Depuis lors, le nombre de fonctionnaires qui font partie de la division de la sécurité universitaire (Diseg) a progressivement diminué. En avril 2017, l'UFRJ comptait 107 agents de sécurité pour travailler sur les cinq campus. En raison des horaires de travail restreints, sur le campus de Fundão, 15 agents de la Diseg travaillent en moyenne chaque jour, répartis entre la journée et le soir (Jenkner, 2016).

Robson Gonçalves, le directeur du service de sécurité (Diseg) de l'UFRJ, a affirmé, lors d'un entretien, que les conditions de travail sont devenues de plus en plus difficiles en raison de la réduction des effectifs et des investissements. Selon lui, « *la Diseg n'a pas reçu de fonds depuis près de 8 ans... Lorsque la division de sécurité était bien, nous avions l'habitude de faire des patrouilles sur les routes du campus et nous avons même effectué des inspections*

*dans les bus, même si ce n'était pas notre travail* ». Les anciens maires confirment le manque d'investissement autour de cette thématique. D'après Helio de Mattos, les véhicules encore aujourd'hui utilisés par les agents de sécurité ont été achetés en 2009. « *Comment pouvez-vous faire de la surveillance du Fundão avec une voiture de 2009 ? Ce sont des Peugeot 2006 ...* ». L'ancien maire a déclaré que lorsque les nouveaux véhicules sont allés effectuer leur premier tour du campus, les étudiants ont applaudi.

Le responsable du secteur financier de la mairie nous a expliqué qu'étant donné que plus aucun fonctionnaire public n'était recruté pour le secteur de la sécurité, l'université était désormais responsable de l'embauche d'agents privés. Lorsque le ministère de l'Éducation alloue des ressources aux universités, il n'exige, en effet, pas qu'une partie des fonds soit investie dans la sécurité sur le campus. Les institutions elles-mêmes, dans le cadre de leur autonomie de gestion, décident si elles auront ou non recours à des agents de sécurité privés et de la manière dont elles répartiront les ressources à cet égard. Dans ce contexte, le déficit budgétaire a un impact direct sur le nombre d'agents disponibles, car de nombreux contrats doivent être suspendus faute de ressources. Le maire de l'époque, Paulo Mário, a déclaré dans son interview que le problème était grand, mais que ce seront les prochains maires qui devront faire face à la situation de la disparition totale de la Diseg. Pour l'instant, Robson, l'un des derniers employés de celle-ci, a déclaré que l'une de ses principales tâches consistait à superviser la performance des agents de la sécurité privée selon les termes de référence qui régissent cette profession.

Certaines différences entre ces deux types de professionnels (public et privé) s'avèrent importantes, car en plus du régime de travail différencié, la responsabilité des agents de sécurité privés s'en tient exclusivement à la sécurité patrimoniale de l'université et ils ne reçoivent pas de formation, de salaire ni de structure afin d'assurer la sécurité des personnes. Légalement, le périmètre d'action juridique des agents contractuels se limite aux seuls bâtiments et parkings de l'université. Autrement dit, ils ne sont pas autorisés à travailler sur les routes du campus ni à protéger les gens. Selon Paulo Mario Ripper, « *même si je le voulais, je n'aurais pas l'autorisation constitutionnelle de placer des agents de sécurité sur les routes du campus* ». Dans le contrat que l'université a conclu avec la société de sécurité privée (Front), la surveillance des routes n'est pas autorisée. Il pourrait en être de même pour les agents de sécurité de la Diseg, qui effectuent, pour leur part, des patrouilles sur les routes du campus de manière informelle, ce qui ne gêne cependant pas les autorités responsables.

En fait, la loi brésilienne ne précise pas la compétence, les attributions, les « pouvoirs » et les limites géographiques des attributions des agents de sécurité - fonctionnaires publics ou sous-traitants - à l'intérieur du campus. Ainsi, leurs activités sont limitées par l'imprécision de la base juridique qui encadre les services de sécurité et les universités fédérales ne dépendent ni du champ de la sécurité publique, ni de celui de la sécurité privée (Lobato *et al.*, 2020). Les universités brésiennes sont des institutions soumises à un type de gestion hybride, qui n'est ni exclusivement public ni totalement privé, ce qui donne lieu à un type de service de sécurité encore mal réglementé, car la sécurité organique au sein des institutions publiques diffère de la sécurité des entreprises privées, puisque les principes de base qui régissent la sécurité privée ne s'harmonisent pas toujours avec les règles qui régissent les institutions publiques (Lobato *et al.*, 2020). La gestion des parkings est parfois confrontée à des problèmes juridiques similaires, car à l'UFRJ, elle est de la responsabilité de chaque centre académique. Une telle diversité des formes de gestion de la sécurité dans les espaces de l'université semble avoir un impact majeur sur le sentiment d'insécurité des étudiants, de même que tous les malentendus et les incompréhensions autour de la gouvernance du campus.

### **10.2. 3 - La gestion du campus : Une ville officieuse dotée de responsabilités officielles**

En tant qu'organe supérieur de la structure de l'UFRJ, la préfecture fait partie de la gouvernance de l'université et le commandement est sous la responsabilité d'un employé nommé par le doyen qui est, à son tour, choisi par voie de vote de la communauté universitaire. Par conséquent, le maire et le président font partie de la même liste électorale et ils ont normalement entretenu de bonnes relations au cours des quatre années de gestion. Selon Paulo Mário Ripper, « *la préfecture universitaire est comme la préfecture d'une commune ... nous avons les mêmes problèmes urbains que les autres communes. J'ai parfois des contrats plus importants que de nombreuses villes de l'intérieur de Rio de Janeiro. Mais une équipe beaucoup plus petite. Je plaisante en disant qu'elle est plus grande que celle de nombreuses villes de Rio, mais sans l'aide de l'IPTU*<sup>71</sup>. *Nous sommes l'administration UFRJ, donc nous recevons des investissements du gouvernement fédéral. Et le plus drôle, c'est que mes contrats sont de millions de réales. Mais ce ne sont pas les miens. Mes plus gros contrats doivent passer par le cabinet de la présidence. Ils sont faits pour l'université tout entière. Si le*

---

<sup>71</sup>La taxe foncière locale due tous les ans à la ville par le propriétaire d'un bien.

*service de la mairie s'arrête, toute l'université s'arrête... La préfecture universitaire est le seul organe exécutif de la gouvernance. Le maire est un ingénieur civil, l'adjoint au maire est un administrateur, les coordinateurs sont des ingénieurs et ils sont tous des techniciens depuis longtemps à la mairie. Nous faisons partie de la gouvernance et l'intégration est totale ici. ».*

Les anciens maires ont été parfaitement intégrés dans les différents secteurs de l'université et ont démontré qu'ils possédaient une excellente connaissance du campus grâce à leurs propres expériences personnelles. Ivan do Carmo, par exemple, travaille à l'université depuis les années 2000, année où il a commencé à exercer la fonction de conseiller du maire. En 2004, lors de la prise de fonction d'Hélio de Mattos, Ivan avait en effet été invité à devenir maire adjoint (poste qu'il a occupé pendant près de huit ans). Lors de cette période qui fut marquée par de fortes transformations au sein de l'université, Ivan a été l'un des principaux responsables en charge des projets de transport. Ensuite, on lui a demandé de devenir maire (2011-2015), puis il est retourné travailler au bureau technique. Tout cela explique pourquoi Ivan possède une vaste expérience sur le campus. De plus, il a écrit un mémoire de maîtrise portant sur l'accessibilité à l'UFRJ, où il a également étudié l'architecture et l'urbanisme au début des années 1980. L'ensemble de son expérience lui a permis d'acquérir de nombreuses connaissances sur la région, y compris dans une perspective historique. Hélio de Mattos possède lui aussi une vaste connaissance du campus, puisqu'il l'a fréquenté depuis le début des années 1980 alors qu'il était étudiant, puis est devenu professeur en pharmacie, domaine dans lequel il travaille encore aujourd'hui. Selon Ivan, l'un des principaux points communs entre son profil et celui de Mattos est que tous deux sont des usagers des transports en commun et sont sur le campus depuis de nombreuses années. Pour cette raison, ils connaissent très bien les problématiques des étudiants et ont mis un point d'honneur à privilégier les transports en commun pendant leur gouvernance, qui avait pour contexte une période marquée par de profondes transformations.

#### **10.2.4 – D'excellentes conditions de gestion entre 2007 et 2014**

Une autre caractéristique importante de la période au cours de laquelle Ivan et Hélio étaient en charge du campus était la bonne situation économique du gouvernement fédéral, qui a massivement investi dans l'expansion des universités grâce au programme de soutien apporté aux plans de restructuration et d'expansion des universités fédérales (Reuni). Depuis son origine, ce campus n'a pas connu de processus de transformation aussi intense que celui qui

s'est produit entre 2007 et 2014. Ivan do Carmo nous a expliqué que jusque-là, le plan d'urbanisme du campus datait de 1974. L'organisation du réseau de mobilité interne était réalisée de manière empirique et ce n'est qu'après avoir rejoint le « *Reuni* » que le campus a pu être restructuré. Le maire de l'époque reconnaît qu'il a administré le campus en bénéficiant de conditions exceptionnelles car il disposait d'une grande quantité de ressources lui permettant d'apporter de nombreuses améliorations. De plus, Ivan a souligné que la période de mise en œuvre des changements sur le campus était excellente, puisque les débats sur l'urbanisme durable commençaient à émerger aux niveaux local et national, principalement après la création du « *statut des villes* »<sup>72</sup>, en 2001. Au niveau local, la ville de Rio de Janeiro connaissait une série de changements en raison de la préparation des méga événements sportifs, ce qui a facilité l'intégration entre les transformations de la ville et du campus. Selon Hélio de Mattos, son mandat de huit ans à la mairie UFRJ a été marqué par une grande abondance des ressources et une forte intégration dans la ville de Rio de Janeiro, qui, si l'on en croit les autorités interrogées, perdurerait encore aujourd'hui.

#### **10.2.5 - La mairie universitaire : un acteur du lien entre le campus et la ville**

Avec la nouvelle phase de développement institutionnel promue par le « *Reuni* », la communauté universitaire a été invitée à participer à la planification des changements sur le campus non seulement par le biais d'audiences publiques, mais aussi d'études qui, selon l'ancien maire Helio de Mattos, ont commencé à être stimulées par l'université elle-même. Les autorités interrogées nous ont dit avoir reçu un soutien important de professeurs et chercheurs qui ont contribué à de nombreuses recherches proposant des améliorations pour la région.

La ligne de bus 616/913, par exemple, a été créée à partir d'une enquête d'origine-destination qui a démontré les difficultés qu'éprouvaient les résidents de Méier pour accéder au campus et la nécessité de relier ce dernier au réseau du métro. De plus, depuis l'ouverture de l'autoroute Ligne Amarela, de nombreux enseignants avaient l'habitude de se rendre au centre commercial Nova América pendant leur pause déjeuner en raison de sa proximité. Par conséquent, le maire Mattos et son équipe ont suggéré que l'intégration se fasse dans le centre commercial où une station de métro existait déjà. Le maire nous a dit qu'il s'était directement rendu auprès des sociétés de bus et du métro afin de proposer la création des nouvelles lignes.

---

<sup>72</sup> Le statut de la ville est la première loi nationale qui prévoit les orientations générales de la politique urbaine, réglementant les articles 182 et 183 de la constitution de 1988, qui traitent de la politique de développement urbain. Cette loi établit les règles d'ordre public et d'intérêt social concernant l'usage de la propriété urbaine.

Il en fut de même pour le choix de l'emplacement du terminal de BRT. C'est grâce à une intervention de l'université et de son personnel technique, que la société d'ingénierie du trafic (CET-RIO) a accepté que le terminal soit installé à l'intérieur du campus. En fait, les enseignants et la communauté académique se sont énormément engagés en vue des travaux urbains de la ville de Rio, ce qui, selon Mattos, a rendu la communication avec les autorités locales plus facile puisque nombre d'entre elles étaient composées d'étudiants, de professeurs ou d'anciens usagers de l'UFRJ.

Ivan do Carmo et Hélio de Mattos ont tous deux insisté auprès des entreprises de bus, sur l'importante mission qui leur était assignée en raison du grand nombre de déplacements que le campus suscite. Selon Ivan, dès qu'ils ont constaté suite à des études menés sur ce sujet, qu'il existait une demande pour certaines lignes, les entrepreneurs eux-mêmes ont pris en charge les processus bureaucratiques afin que les changements se produisent. Il affirme que le fait que les passagers des bus du campus payaient pour circuler dans ces transports en commun, constituait un véritable attrait pour les entreprises étant donné qu'elles dépendent exclusivement des billets vendus qui constituent en effet leur seule source de revenus. Ainsi la mission de la mairie a consisté à relayer directement les demandes des étudiants auprès des responsables du secteur. Pour ce faire, ils ont réalisé des auditions publiques avec les deux groupes. En d'autres termes, la mairie a joué un rôle important d'intermédiaire entre les autorités internes et celles externes.

Dans le cas de la société d'ingénierie de la circulation, les travaux intégrés ont connu un tel succès que le siège régional de la société CET-Rio a, à l'époque, été transféré sur l'île de Fundão. Ivan do Carmo a souligné que, depuis lors, l'habitude veut que ces autorités travaillent main dans la main. Cette relation a connu un grand tournant, et s'est vue fortement améliorée, au moment des travaux urbains destinés aux mégas événements. Ivan, qui était maire du campus à l'époque, déclare que « *Lorsqu'elles planifiaient des méga événements, les autorités de Rio nous ont appelés à participer à l'élaboration des projets. En d'autres termes, elles nous ont en quelque sorte adoptés comme si nous étions une administration régionale* ». Ce partenariat a abouti à de nombreux résultats, entre autres, à significativement augmenter le nombre des lignes de bus circulant sur le campus, ainsi qu'à améliorer le système de sécurité routière.

De la sorte, au niveau opérationnel, toutes les autorités interviewées ont déclaré entretenir de très bonnes relations les unes avec les autres, que ce soit les représentants de l'université ou ceux de la ville. Seule la gestion des transports en commun s'est avérée plus complexe, mais l'université cherche malgré tout à créer des canaux de communication directs avec les entreprises responsables des lignes de bus. Dans le cas des forces de l'ordre, malgré leur héritage historique négatif, toutes les autorités ont déclaré qu'elles entretenaient d'excellentes relations les unes avec les autres. L'actuel maire Paulo Mario Ripper a déclaré qu'il avait de très bonnes relations avec le 17<sup>ème</sup> commissariat de police, sans lequel son travail serait « *irréalisable* ». De plus, il a révélé travailler de manière intégrée avec les autorités locales. Il en est de même pour les anciens maires Hélio de Mattos (2004-2011) et Ivan do Carmo (2011-2015). Tous prétendent avoir des contacts directs avec les autorités de sécurité, la police, les pompiers, les techniciens et les autorités universitaires. Selon Ivan do Carmo, « *la relation opérationnelle entre l'université et les agences de transport et de sécurité a toujours été très bonne. Même si la relation politique n'était finalement pas bonne, la relation opérationnelle était toujours très bonne. Ainsi, même si le recteur a des problèmes avec le maire ou le gouverneur, le niveau pratique fonctionne très bien* ». Il prétend également que cette relation demeure très bonne, bien que les administrations municipale et nationale soient désormais en difficulté tout à la fois éthiquement, techniquement et financièrement.

En revanche, ce bon canal de communication entre les autorités du campus et la ville ne signifie pas pour autant que leur relation est idéale. Selon les maires interrogés, le campus est presque perçu par les autorités de Rio de Janeiro comme un territoire à part, indépendant de la ville. Ivan do Carmo souligne qu'il s'agit là de l'une des principales difficultés de gestion et qu'il travaille dur afin que les responsables locaux perçoivent le campus comme un quartier de la ville. C'est pourquoi il déclare que « *l'une des solutions pour améliorer la région est de faire en sorte que la ville considère le campus comme une partie de la ville et non comme une île, bien qu'il s'agisse d'un accident géographique. Nous avons tellement d'entrées, tellement de sorties, tellement de connexions, que nous ne sommes pas une île. En termes d'occupation, ce n'est pas une île. Je pense donc qu'il faut amener la ville ici, apporter des postes de travail, du logement. Nous sommes une centralité et pas qu'un pôle créateur de déplacements* ».

A ce propos, tous les anciens maires ont déclaré avoir reçu très peu ou aucun soutien de la part de la ville de Rio de Janeiro pendant leur gestion. Ce qui signifie qu'il existe certes une écoute entre le maire du campus et les acteurs de la ville, mais que peu de ressources et de



services sont vraiment alloués au campus. Paulo Mário a poursuivi en déclarant que « *ce qui rend le Fundão plus vulnérable, c'est l'absence de pouvoir public* ». Une bonne qualité d'écoute et d'attention accordée aux problèmes de sécurité du campus ne garantit pas pour autant une assistance continue de la part des gouvernements locaux. La plupart du temps, c'est la préfecture qui se charge des services de base tels que d'assurer la propreté, l'éclairage et la sécurité du campus. En raison de la crise économique qui affecte l'Etat et la municipalité de Rio, cette aide a encore diminué, ce qui fait que l'université cherche encore plus d'aide auprès des entreprises du parc technologique.

La présence d'entreprises sur le campus a en effet donné une nouvelle dynamique à l'île car en plus d'apporter un volume important d'investissements à la région, elles ont contribué à augmenter la densité de l'île. Selon Helio de Mattos, « *plus nous occupons la région de Fundão, moins elle devient dangereuse. La densification de l'île de Fundão a été fondamentale pour la réduction du taux de violence ... De plus, les employés des entreprises eux-mêmes ont exigé plus de sécurité sur l'île et, avec cela, il y a eu un apport de ressources* ». Le maire Paulo Mario, a souligné que cette relation va bien au-delà d'un simple partenariat, puisque les entreprises ont aussi leurs propres exigences. Par conséquent, sa vision est que « *l'île est une grande copropriété, que tout le monde doit travailler ensemble car tout le monde est dans le même bateau, que ça soit pour les questions de sécurité ou de transport* ». D'un autre côté, même avec l'aide financière des entreprises, la gestion de la sécurité sur le campus se heurte toujours à des contraintes bureaucratiques et juridiques qui ralentissent la mise en œuvre des projets, et qui contribuent à maintenir l'image d'un campus revêtant la forme d'un territoire à l'écart de la ville de Rio de Janeiro.

### **10.3 – Un secteur privé aux réponses insuffisantes**

#### **10.3.1- L'exemple de la société d'autobus « *Viação Ideal* »**

Le réseau de bus de Rio de Janeiro est composé de plusieurs entreprises qui se sont récemment organisées en consortiums, mais qui fonctionnent toujours de manière très fragmentée. La *Viação Ideal* a son siège à Ilha do Governador et fait partie du consortium Internorte, qui dessert la région de la zone nord et le centre-ville. Sur les douze lignes gérées par cette entreprise, huit desservent le campus de l'UFRJ, dont la ligne 616/913. Le représentant de cette société, Gustavo Albuquerque, a déclaré qu'il était au courant des vols fréquents perpétrés sur cette ligne de bus et nous a dit que cet itinéraire, ainsi que les bus qui

font la liaison entre Ilha do Governador et le centre-ville, sont ceux dans lesquels ont lieu le plus grand nombre de vols. Il a fait la distinction suivante : « *Le 616 est une ligne où nous avons un taux de vols très élevé. Parce qu'il en est ainsi, il est divisé en trois. Le taux le plus élevé de vols qualifiés est dans les autocars de première classe qui coûtent plus chers. En d'autres termes, il sert un public avec un plus grand pouvoir d'achat. Ensuite, il y a les bus urbains, qui connaissent des petits vols tout le temps, c'est un toxicomane qui y rentre etc... Et il y a la ligne 616, qui est intermédiaire car elle transporte un passager qui est étudiant et qui vient du métro. En d'autres termes, c'est un public qui a un téléphone portable nouveau, parfois un ordinateur. Et c'est des vols qui ont toujours le même schéma, ça se passe là-bas dans le Vila do Joao, dans la bande de Gaza. Même ce surnom là-bas montre que ce n'est pas facile ...* »

Interrogé sur la page Facebook « Assaltos UFRJ », qui est illustrée par une photo du bus 616/913, le manager de la société Ideal ne semble pas avoir connaissance de son existence. Cependant, il précise que l'entreprise dispose d'une page sur le réseau social « *Twitter* », qui s'avère très active et où la plupart des plaintes arrivent en temps réel. Il nous a dit que l'interaction avec les passagers est très forte à travers ce réseau social et que le nombre de plaintes dépasse celui de celles qui sont déposées sur le numéro de téléphone officiel. C'est pourquoi il déclare que le thermomètre de l'entreprise peut être pris via Twitter et le journal de quartier Ilha Noticias, qui est distribué gratuitement chaque semaine sur l'Ilha do Governador. Il déplore que le journal de quartier et les réseaux sociaux soient les principaux lieux relayant les violences qui se produisent sur les lignes de bus de la région. Il cite à titre d'exemple le cas des autocars de première classe qui subissent environ deux ou trois vols par mois, alors que la moyenne des trajets mensuels est de 5 000. Cependant, comme il l'a lui-même reconnu, chaque bus transporte une quarantaine de personnes et la répercussion d'un seul évènement finit par être énorme, notamment sur les réseaux sociaux.

Le fait que les vols perpétrés dans les autocars de première classe soient largement relayés a conduit la société à mettre en place un projet de réservation de sièges en ligne qui contraint chaque passager à s'enregistrer avec ses informations personnelles pour pouvoir monter à bord de l'autobus, procédure qui est réalisée par le biais de l'application MOOV et qui fonctionne presque comme l'achat d'un billet d'avion, car le passager peut ainsi choisir son siège, les heures et arrêts de bus pour la montée et la descente du bus. De plus, cette application permet de payer le billet de bus par carte de débit ou de crédit, et l'embarquement

se fait à l'aide d'un QR code disponible sur le téléphone mobile personnel du passager. Cette technologie a été lancée au premier semestre 2016 par Ideal et une autre entreprise, qui relie la région de Recreio au centre-ville. Ces deux lignes ont adopté ce système car ils desservent un public spécifique de travailleurs du centre-ville, qui vivent dans des quartiers éloignés et où vivent des gens aisés. Le coût du ticket de bus était bien sûr plus élevé, et même presque trois fois supérieur à celui des bus traditionnels, ce qui peut expliquer en partie la désactivation de ce système MOOV, en 2019.

Selon Gustavo, la crise économique a un impact direct sur l'utilisation de ce type d'autocars de première classe, ainsi que sur l'augmentation du nombre de vols qualifiés. Au cours de son entretien, il a déclaré qu'à la fin de l'année 2017, la quantité de vols avait atteint un niveau record et que ces bus faisaient face à une importante baisse de leur nombre de passagers. Cependant, il s'avère très difficile d'associer la réduction de la demande à la croissance des vols, car de nombreux facteurs influent en même temps sur l'usage des bus. « *Mais un pourcentage significatif de la demande a certainement chuté à cause de cela.* ». Ce responsable a expliqué que pour l'entreprise, une telle évolution s'avère néfaste car les passagers ont peur et finissent par changer de ligne de bus ou par avoir recours à une voiture privée. L'idée de l'application était donc de créer une sorte d'« Uber bus » proposant, un trajet non seulement plus rapide, mais aussi plus sûr. Un an et demi après la mise en place de ce système au sein de la société Idéal, aucune violence n'a été enregistrée sur la ligne de ce type de bus.

Lorsque nous avons cherché à savoir si cette entreprise avait l'intention d'étendre le système MOOV à la ligne 616/913, le directeur nous a dit que les autocars de première classe ne seraient pas adaptés pour desservir le campus car le prix du billet est beaucoup plus élevé. Même le tarif du bus 616/913, lorsqu'il est associé à celui du métro, coûte moins cher que le métro conventionnel, de sorte que cette entreprise estime que les étudiants n'auraient pas le pouvoir d'achat pour payer ce type de service. En outre, cette application fonctionne par le biais d'une réservation de siège qui n'est possible que sur les autocars de première classe où le transport de passagers debout est interdit. Dans le cas de la ligne conventionnelle 616/913, le volume de personnes est très important et aux heures de pointe, il lui arrive de transporter 120 passagers, tandis que dans les autocars de première classe, le volume maximum est de 50 personnes. Dans ce contexte, toute mesure de contrôle d'accès entraînerait des retards importants sur la ligne et ainsi une baisse de sa fréquentation.

D'autre part, Gustavo a déclaré que la ligne 616/913 est l'une de celles qui retiennent le plus l'attention de l'entreprise en raison de son public qui est constitué d'étudiants de l'université. À l'époque, il a déclaré qu'ils venaient de faire installer des chargeurs USB pour les téléphones portables à côté de chaque siège et qu'un projet d'installation de wifi était en cours. Cependant, la société n'avait pas encore trouvé d'alternative pour résoudre le problème des vols, car elle n'était pas autorisée à modifier l'itinéraire ni à supprimer des arrêts, d'autant plus que cette ligne dispose déjà de peu d'arrêts. Par conséquent, les mesures prises par cette société sont celles traditionnelles, qui consistent à installer des caméras de surveillance dans les véhicules, ce qui, conformément à la législation de l'État, est obligatoire depuis 1999 ; et à former ses employés, qui, et Gustavo a tenu à le souligner, sont parmi les meilleurs de Rio de Janeiro. En termes de sécurité, il affirme que les employés sont formés pour faire face aux actes de vandalisme, fraude, de fusillade et de plaintes des passagers ; en plus des formations qu'ils ont suivies concernant la procédure légale qu'il convient d'adopter en cas d'accidents et de vols.

La recommandation de l'entreprise en cas de vol qualifié est que le conducteur interrompe le voyage et emmène tout le monde au poste de police le plus proche pour porter plainte. Si les passagers ne veulent pas se rendre au poste de police, la recommandation est que le conducteur enregistre le crime le plus tôt possible. De plus, le nombre de caméras présentes dans les bus Ideal est supérieur à celui imposé par la loi. Quatre caméras ont été installées par véhicule, non seulement pour chercher à endiguer la violence, mais aussi pour aider le chauffeur à conduire. En cas d'accident ou de violence, l'entreprise peut ainsi facilement récupérer les images du suspect et les transmettre à la police. En cas de vols répétés, elle diffuse les images auprès des chauffeurs afin qu'ils puissent identifier les suspects, et s'ils tentent de monter dans le bus, les chauffeurs sont autorisés à ne pas s'arrêter. D'autre part, Gustavo affirme que « *les bandits apprennent* » et ils commencent à agir dans des endroits où le chauffeur n'a aucun moyen d'éviter le passage, ce que Gustavo définit lui-même comme un « *jeu de chat et de souris* ».

L'entreprise se dit très préoccupée par ce problème, qui a en effet un impact direct sur le nombre de passagers transportés. Bien que cette estimation ne soit pas facile à faire, Gustavo considère que le problème a un impact sur le profit. Ses collègues et lui ont déjà pensé à d'innombrables solutions, comme placer un agent de sécurité privé à les endroits où le taux de vol est le plus élevé afin qu'il puisse identifier d'éventuels suspects. « *Cependant, c'est*

*compliqué, car le gardien ne pourra pas porter d'arme à feu. Et le passager lui-même peut penser que quelqu'un est un criminel, mais il ne l'est pas. Il peut y avoir du racisme. Bref, c'est une question de sécurité publique et nous sommes les otages de l'État. Ce que nous pouvons faire, c'est faire pression via notre association (Fetranspor) et la presse. Nous avons un secteur de communication et quand ils le souhaitent, ils peuvent diffuser des images des crimes qui ont eu lieu dans les bus. Ensuite, la police doit répondre au moins avec une note à la presse, et d'habitude ils mettent en place des contrôles les jours suivants, mais après cela disparaît. En revanche, ce type d'information est mauvais pour nous, car ceux qui n'ont pas subi d'agression ont peur. Il y a beaucoup de gens qui ont peur à cause de la télévision. Des fois pour nous préserver une chose que nous faisons est d'envoyer les images sans le nom de la ligne et de l'entreprise. ».*

Le discours de Gustavo, met en évidence les difficultés de l'entreprise, qui se retrouve confrontée toute seule, à un problème d'ordre public. En ce sens, les médias apparaissent comme un allié pour faire pression sur les autorités compétentes, ainsi que l'association des compagnies de bus cherche à le faire. Pendant un certain temps, ce travail a eu un effet auprès de la police militaire, qui dispose d'un groupe tout spécialement désigné pour le maintien de l'ordre dans les bus. En revanche, avec l'avènement de la crise, la situation s'est à nouveau aggravée et pour la société Ideal, l'espoir était qu'avec les élections de 2019, la situation cesserait, ou tout du moins, ne se dégraderait pas. Ce qui ne s'est en fait pas produit en raison de l'aggravation de la crise avec la pandémie de covid-19. Nous allons à présent nous intéresser à la manière dont la fédération des entreprises de transport de passagers a agi afin de résoudre ce problème de violence et dont l'instabilité politique et économique du pays a un impact direct sur cette question.

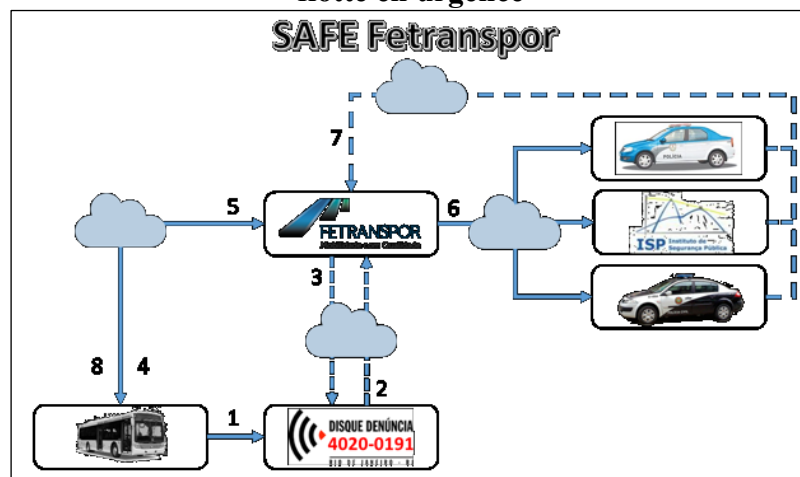
### **10.3.2 - Des initiatives pour améliorer la qualité des informations de la police**

En 2015, lors du premier travail de terrain, un projet mené par Fetranspor (Fédération des entreprises de transport de passagers de l'État de Rio de Janeiro) sur la question de la sécurité a été amorcé. Le projet SAFE - système d'assistance de flotte en urgence -, a été lancé en juillet 2015 et était en cours de mise en œuvre lorsque nous avons appris son existence. À l'époque, Felipe Da Cas, responsable de la planification et du contrôle chez Fetranspor, organisait toujours des formations destinées aux employés des compagnies de bus de la région métropolitaine et l'objectif était d'étendre ce projet à l'ensemble de l'État. En septembre 2015, 41% des entreprises de la région métropolitaine y participaient et 75% d'entre elles

disposaient déjà d'un « *agent SAFE* ». L'agent SAFE est un employé tout spécialement formé pour recevoir les rapports de violences des chauffeurs de bus et les transmettre à un agent en charge d'enregistrer les différentes données sur la plateforme en ligne. En fait, c'est la numérisation des données et la plate-forme en ligne, qui constituent la grande nouveauté du projet d'enregistrement des événements, démarche qui existait certes déjà dès le début des années 2000, mais sous la forme de dossiers papier.

Le partenariat entre la police militaire et Fetranspor remonte à cette période, lorsque les taux de vols dans les bus étaient élevés et il a été décidé de créer ce système de rapports enregistrant ces vols afin d'améliorer la qualité des informations sur ces événements. Par conséquent, chaque compagnie de bus était chargée de consigner les cas de vols sur ses lignes et de transmettre périodiquement ces informations à la police. Du fait des progrès technologiques, cette communication a commencé à se faire de manière virtuelle. Cependant, ce programme a présenté plusieurs problèmes techniques, principalement en ce qui concerne la localisation des crimes, car la plupart des lignes de bus ne disposaient pas d'itinéraires géoréférencés. De plus, selon Felipe, ce programme est tombé en désuétude en raison de la baisse des taux de vols dans les bus. C'est donc l'augmentation des incidences à partir de la mi-2013 qui a stimulé le retour et l'amélioration de ce système, qui a désormais commencé à être associé à un niveau d'information plus détaillé, puisque les itinéraires des lignes de bus étaient désormais géoréférencés. Cette plateforme disposait désormais d'un spécialiste de l'enregistrement et de l'organisation des dénonciations appartenant au « Disque-Denuncia » (schéma 6).

**Schéma 6 : dynamique de circulation de l'information selon système d'assistance de flotte en urgence**



Source : Fetranspor 2015

L'organisation non gouvernementale « Disque-Denuncia » fournit un service de plaintes anonymes financé par des entreprises privées à travers des partenariats. Ce service a vu le jour, en 1995, à Rio de Janeiro en raison du taux élevé d'enlèvements à l'époque, et reposait sur l'expérience internationale des « Crime Stopper » qui avait démarré au Mexique. Fetranspor a été l'un des premiers partenaires de cette organisation, et depuis lors, tous les bus de l'État fonctionnent avec le numéro de téléphone du Disque-Denuncia, initiative qui a été couronnée de succès. Cette organisation reçoit les types les plus divers de plaintes et d'informations liées aux crimes et à la violence. Le représentant Disque-Denuncia, nous a informée lors d'un entretien que cette organisation avait toujours surveillé les plaintes concernant les agressions et la qualité du service de bus, ce qui a facilité sa participation au projet SAFE.

Cependant, un représentant de Fetranspor, nous a expliqué, en janvier 2020, que la participation de Disque-Denuncia au projet SAFE n'a pas duré longtemps en raison des difficultés que rencontraient les entreprises pour entrer en contact avec l'institution. Par conséquent, le système a été remodelé afin que les compagnies de bus puissent elles-mêmes enregistrer directement leurs plaintes. Un autre changement important a été l'embauche d'un employé Fetranspor spécifique dont la tâche consiste à surveiller, contrôler et faire circuler les informations entre les sociétés de bus et les institutions de sécurité publique. Cet analyste de la sécurité était basé au sein du Centre Intégré de Commandement et de Contrôle (CICC) et avait accès à plein temps à la plateforme SAFE, produisait des rapports et travaillait au même endroit que les responsables des agences de sécurité et de transport. Cependant, en raison de la crise qui a affecté la fédération en 2017, il a été licencié et ce projet a été bloqué, notamment parce que les sociétés de transport ont commencé à remarquer une chute d'efficacité de la police en raison de la crise économique de l'état.

De l'autre côté, selon Andherson, ce sont les compagnies de bus qui s'avèrent être les plus intéressées par la réussite de ce projet, non seulement parce qu'elles souhaitent améliorer la qualité du service offert aux passagers, mais aussi du fait qu'elles parviennent grâce à lui à réduire les pertes liées à la déprédation des véhicules et aux incendies. En d'autres termes, le système SAFE est réalisé par des entreprises et pour des entreprises, et les utilisateurs de bus n'ont ni accès ni connaissance de ce projet. Bien que certaines informations aient été publiées par les médias traditionnels et sur le site Internet de Fetranspor, l'intention est que ce système demeure confidentiel et que seuls les agents de bus puissent porter plainte. Cela devrait créer

une carte de la criminalité plus précise, puisque les informations collectées par le SAFE enregistrent chaque événement survenu et non le nombre de victimes.

La plupart des autorités interrogées ont souligné la difficulté d'obtenir des données fiables concernant les délits commis dans les bus. Ainsi, afin de lutter contre le problème de la sous-déclaration et d'améliorer la qualité des données, Fetranspor a développé ce projet pour que les entreprises puissent directement signaler les violences commises à l'intérieur de leurs véhicules. Il s'agit donc d'un système d'information numérique et géoréférencé visant à assister les services de police. En revanche, lors de nos échanges menés avec des représentants des compagnies de bus, nous avons observé que la qualité de l'information ne semblait pas constituer le principal défi qu'ils souhaitaient relever afin de résoudre le problème de la violence. Selon Gustavo Albuquerque, senior manager de Viação Ideal : *« Il existe des cartes de chaleur de la violence. Nous savons bien. Il y a les images, où le gars monte, où le gars vole et où il sort. 90% des vols sont les mêmes. Il y a un modèle d'agression répété. Nous connaissons ce schéma et nous le transmettons à la police ... Au moment de porter plainte, nous leur transmettons toutes les informations, nous leur offrons les images, mais après cela, nous ne pouvons rien faire. Nous avons déjà pensé à plusieurs solutions, mais c'est la police qui doit agir ... »*. Le directeur de l'une des plus grandes compagnies de bus de la zone nord de Rio de Janeiro, nous a informée qu'à une époque, la police agissait de manière préventive en inspectant les bus et a même arrêté certains criminels. Cependant, depuis le début de la crise, ce travail préventif est très rarement réalisé.

### **10.3.3 - Discontinuités et fragmentations dans les projets de sécurité des transports**

Nous pouvons observer une forte saisonnalité des projets de sécurité dans les transports et une abondance d'informations devenues de plus en plus précises grâce aux nouvelles technologies. Le projet SAFE en est un bon exemple, puisque ce système permet une excellente qualité de l'information en temps réel et donne la possibilité de joindre des photos, des vidéos et la localisation exacte des violences. Ce système géoréférencé crée automatiquement des cartes thermiques et des statistiques afin d'aider le service de surveillance et d'enquête de la police. L'intention de Fetranspor depuis le début de ce projet est que les informations offertes par le SAFE fassent l'objet d'une utilisation officielle de la part des agences de sécurité. Cependant, jusqu'en janvier 2020, l'adhésion à ce projet par les compagnies de bus et la police était fragmentée et hétérogène. En 2015, Felipe Da Cas avait déjà mis en évidence les énormes



différences existantes entre les compagnies de bus de l'état de Rio, certaines d'entre elles étant d'un haut niveau et d'autres de petite taille et œuvrant dans des conditions de travail très précaires.

De plus, la police militaire travaille elle-même de manière fragmentée dans la planification du maintien de l'ordre qui est divisé par zone géographique. L'ensemble de l'État de Rio de Janeiro s'avère en effet découpé en sept grandes zones, appelées commandements de police de zone (CPA), qui disposent d'un secteur de planification stratégique, responsable de la collecte et de l'analyse des données. Dans chaque zone, il existe différentes unités de police, qui, à leur tour, possèdent leur propre secteur de planification de la police locale. Selon Felipe Da Cas, dans le cadre de la mise en œuvre du projet SAFE, il a cherché à contacter les CPAs et le premier partenaire était le 1<sup>er</sup> CPA. Au fil du temps, d'autres unités policières ont rejoint ce projet et, dans certaines régions, cela a mieux fonctionné que dans d'autres. En 2020, par exemple, la région de Niteroi a été l'une de celles qui ont obtenu les meilleurs résultats en matière de réduction du nombre de vols dans les bus par le biais de l'utilisation de ce système. En plus d'une participation plus efficace de la police locale, les entreprises de cette région ont sérieusement investi dans ce projet et même embauché un responsable SAFE pour le consortium local. Dans l'unité d'Ilha do Governador, où se trouve le campus, le projet SAFE n'a pas été mentionné comme une source d'informations pour la police. Le major Simão nous a dit qu'en 2017, il faisait principalement reposer ses analyses sur les statistiques officielles et celles du secteur de renseignement de la police militaire.

En ce sens, Ojeda a déclaré que « *Nous recueillons toutes les informations qu'on peut et nous offrons à la police. Mais, la vraie utilisation leur appartient. C'est le processus qui a découragé les entreprises, car lorsque nous sommes entrés dans la crise, les actions de la police ont réduit et les entreprises ont commencé à voir moins de résultats dans l'outil. Cela a fini par décourager tout le monde* ». Ojeda a précisé que, dans ce contexte, la réembauche de l'analyste de sécurité fait toute la différence dans ce projet, car elle travaille directement auprès des institutions de sécurité pour les pousser à prendre des mesures. Dans son discours, Ojeda met en évidence un problème cyclique inhérent aux projets de sécurité publique, où le manque de confiance envers la police et le système de justice finit par décourager d'autres acteurs à agir et à dénoncer le problème.

## 10.4 – Les réponses des forces d'ordre à l'insécurité dans les transports

Le premier représentant de la police militaire de Rio de Janeiro que nous avons interrogé était le colonel Luiz Henrique Marinho Pires, qui, en octobre 2015, commandait le premier commissariat de police de l'aire (CPA), qui englobe les unités du centre-ville, de la zone sud et d'une partie de la zone nord, y compris la 17ème unité d'Ilha do Governador. A l'époque, nous avons contacté ce colonel car il était le principal participant du PMERJ dans le projet SAFE de Fetranspor. Son travail avait contribué à la construction du système, à identifier les informations les plus importantes à enregistrer et à apporter cet outil dans le milieu policier, afin qu'il devienne une source d'informations rapide pour la planification des services de police. Au moment de l'entretien, ce colonel avait déjà commencé à utiliser le SAFE et se considérait comme le CPA le plus avancé dans l'utilisation de la plateforme, car les 10 unités sous son commandement avaient accès à ce système d'information en ligne.

De plus, c'est sous ses ordres que se trouvait le groupe de police transporté dans le bus urbain (GPTOU), c'est pourquoi il a déclaré avoir toujours été en partenariat avec Fetranspor, ce y compris lorsque ce système fonctionnait de manière analogique. *« Dans ma région, j'ai un groupe de policiers qui travaillent exclusivement sur le vol dans les autobus. Ce sont donc eux les principaux utilisateurs de cet outil. Ce groupe existe depuis 2006. Il a été créé à partir du besoin que nous avons identifié, car ce type de criminalité était en augmentation. Nous avons ressenti le besoin de créer un groupe qui avait l'activité spécifique pour ce type de répression. Ils travaillent en faisant des contrôles et des incursions dans des autobus. Ils montent dans les bus et font le contrôle. Et cela peut être de plusieurs manières. Ils ont un endroit fixe, où le bus passe et est contrôlé. Ou ils rentrent à un endroit, font le contrôle, et sortent à un autre ».*

Lors de l'entretien mené avec le major Simão en décembre 2017, ce dernier a également évoqué l'existence du GPTOU comme d'une aide permettant d'assurer la surveillance des lignes de bus desservant la zone d'Ilha do Governador. Cependant, il a mentionné que ce service ne couvre pas toutes les lignes et qu'il est principalement concentré sur le centre de la ville. Les autres régions sont surveillées, éventuellement ou à la demande des commissariats locaux, par le GPTOU. Le major Simão souligne que *« le groupe est petit et l'idéal était que chaque unité ait un groupe de patrouille des bus. Mais malheureusement, en raison du*

*manque de ressources techniques, matérielles et humaines, nous finissons par n'avoir qu'un seul groupe. Et lorsque les unités locales ont un besoin, elles en font la demande et le GPTOU y assistent ponctuellement. Ce n'est pas une chose à long terme. Ils travaillent pendant un certain temps, mais nous faisons aussi ce type de maintien de l'ordre ».*

Un rapport publié en mars 2014 dans le journal « O Dia » souligne que le GPTOU n'était composé que d'une centaine de policiers, et que c'est pour cette raison que ce service s'avèrerait insuffisant pour lutter contre la criminalité dans cette métropole dotée d'un réseau de bus aussi étendu. Le commandant Luiz Henrique Marinho a attiré l'attention sur ce même problème ; car, à son avis, maintenir l'ordre dans une ville disposant d'un système de transport structuré sous la forme de modes routiers s'avère plus complexe que dans les villes où le système de transport l'est autour des rails. C'est parce que « *le bus demande plus d'efforts de police parce que vous avez une bien plus grande facilité d'embarquements et de débarquements que dans le train et le métro. Ces modes sont confinés dans l'espace. Mais le bus circule dans un espace libre où vous avez plusieurs arrêts, ce qui rend le contrôle difficile* ».

A l'assemblée législative de Rio de Janeiro (Alerj), la commission de sécurité a demandé la création d'une unité spéciale afin de prévenir les infractions dans les bus, mais ce projet n'a pas abouti. En revanche, en juillet 2018, le secrétaire de sécurité a créé le « *groupement de patrouilles spéciales et de contrôle des foules* » (Recom) qui, en plus d'avoir absorbé les policiers du GPTOU, comprenait également les agents de l'« *unité de police des grands événements* ». Cette nouvelle unité, installée dans la zone centrale de la ville, vise à renforcer l'unité mobile des autoroutes et des grands axes routiers de l'état, y compris des bus, des véhicules privés et des piétons (PMERJ, 2020). Lors des entretiens réalisés avec la police, l'importance des axes de circulation pour l'organisation de la police ostensible est apparue comme une question logique. Selon le major Simão, les voies les plus étendues et larges sont celles qui concentrent le plus grand nombre de méfaits, voilà pourquoi il déclare que dans toutes les unités, la surveillance est exercée autour de ces axes de transport. En revanche, le maintien de l'ordre à l'intérieur du système de transport en commun n'est pas une pratique courante, surtout après la disparition du GPTOU.

Par conséquent, la société de transport qui souhaite maintenir un contrôle régulier et continu de son système, doit engager des agents de sécurité privés, comme dans le cas du métro de

Rio. Lors des entretiens, les agents de la PMERJ ont reconnu que le service de sécurité du métro était plus efficace grâce à leur agents privés ainsi qu'à l'accord exclusif qu'ils ont établi avec la police militaire. Selon Luiz Henrique Marinho, la société Metro Rio fait partie du programme qui consiste à acheter des heures de congé des agents de police afin qu'ils travaillent à un endroit déterminé. C'est donc le métro qui formule la demande et le policier s'inscrit et fait des heures supplémentaires payées par la société. Dans ce cas, la demande dépend du client, parce qu'il passe un accord avec la police militaire dans lequel il stipule le nombre d'agents qu'il embauchera par jour. En d'autres termes, le programme d'intégration de la sécurité de l'État (PROIES) permet aux entités étatiques et parapubliques d'embaucher des policiers militaires pendant leur temps libre. La légalisation de ce type d'accord s'est faite en 2010, et permet à la police militaire d'offrir un service supplémentaire aux mairies ou aux concessionnaires des services publics, comme c'est le cas du métro et du BRT. Cette mesure a été prise, non seulement afin d'améliorer le maintien de l'ordre dans ces localités, mais aussi pour augmenter les revenus des policiers militaires. Ainsi, ce type de travail finit par compléter les revenus des policiers qui sont normalement très mal payés par l'état, ce qui démontre la dévalorisation et la précarité du travail de policier à Rio.

De l'autre côté, pour les entités qui sont à la recherche de davantage d'agents de sécurité et qui peuvent les financer, cela leur permet d'augmenter la présence policière. Au cours de l'entretien mené avec le major Simão, il a cité le PROEIS comme l'une des solutions possibles pour faire face à l'insécurité dans la zone du campus puisqu'« *ils disposent de ressources* » grâce aux entreprises basées sur l'île. Le major a déclaré qu'il en avait déjà parlé au maire de la cité universitaire et lui avait fait part de ce que la police pensait être un service idéal pour la zone du campus. A son avis, une présence policière plus soutenue pourrait résoudre les problèmes de violence auxquels fait face la région. Il a souligné à ce sujet qu'il existe plusieurs possibilités de partenariats avec la PMERJ, comme les projets « *Segurança Presente* » et « *Rio + Seguro* », programmes consistants tous deux à embaucher des policiers et des agents de sécurité, devant agir presque à la manière d'une police de proximité dans un quartier bien délimité. Les agents travaillent par paires et portent un gilet d'identification du programme. Il se déplacent dans la région à pied, à bicyclette, en moto ou en voiture, et tous les équipements portent le logo du projet qui est bien visible pour les passants. Ces programmes comptent également sur d'autres professionnels, tels que les assistants de services sociaux. Leur but n'est pas seulement de lutter contre la violence et les petites incivilités, mais aussi de promouvoir le retour de l'ordre et d'accroître le sentiment de sécurité

(État de Rio, 2021). Le programme « Segurança Presente » a été le premier à avoir été lancé en 2014 dans la zone de Lapa au centre de Rio de Janeiro. Il a connu un tel succès du fait de ses bons résultats, qu'il a été étendu à d'autres parties de la ville et est devenu une promesse de campagne politique importante, non seulement pour le gouvernement de l'État, mais aussi pour la mairie de Rio, qui a créé en 2017 le projet « *Rio + Seguro* ». Il s'est agi, à son tour, du projet de sécurité choisi par le maire Paulo Mario et le CONSUNI, pour être mis en pratique sur le campus en juin 2019. Cependant le projet « *Rio+Seguro Fundação* » n'a pas duré longtemps car six mois après son lancement, la pandémie de Covid-19 a éloigné les étudiants du campus et la crise budgétaire de l'université a encore plus augmenté. Toutefois, le démarrage de ce projet montre un peu le point de vue que les gestionnaires et les acteurs locaux ont sur la sécurisation de l'île do Fundão.

## **10.5- Le débat sur les solutions possibles**

### **10.5.1 - Quelles sont les forces de l'ordre idéales pour les campus universitaires ?**

L'une des principales caractéristiques qui différencient la police communautaire de celle traditionnelle est le partenariat préventif avec les citoyens pour identifier et résoudre les problèmes (Fisher, 2007). Ce principe de prévention a été largement évoqué par les autorités interrogées, qui estiment pour la plupart que le campus a besoin d'une police beaucoup plus préventive que réactive. De fait, selon la littérature, la police de proximité apparaît comme le modèle de sécurité le plus approprié pour les campus universitaires car il y existe une affiliation institutionnelle, la communauté est organisée en groupes et sous-groupes, ses représentants sont clairement identifiés et il existe des canaux de communication, ainsi qu'une structure physique bien cartographiée et délimitée (Fisher, 2007; Cubas *et al.*, 2013).

Cependant, au Brésil, le modèle de sécurité publique qui prévaut est celui inverse, puisque la police des États est clairement militarisée et basée sur la répression et l'idéologie de la guerre, fermée à la société et dépourvue d'un mécanisme efficace de contrôle extérieur (Soares, 2019). Les quelques tentatives de mise en œuvre de la police de proximité au Brésil ont commencé à voir le jour pendant la période de la re-démocratisation, mais dans un contexte malgré tout marqué par une police extrêmement centralisée et hiérarchisée. En outre, ces programmes disposaient d'une force de police réduite et les instances de participation sociale ne fonctionnaient alors pas bien (Cubas *et al.*, 2013). Sur les campus universitaires brésiliens, l'exemple le plus célèbre de police communautaire est celle utilisée à l'Université de São

Paulo (USP), depuis 2015. Cependant, malgré la promesse que la police militaire sur le campus agirait selon le système Koban<sup>73</sup>, des épisodes de répression et un recours excessif à la force pour contenir les mouvements étudiants et syndicaux ont été enregistrés. Selon le président de l'Association des Professeurs de l'USP, la présence de la police militaire sur le campus s'est avérée inefficace et politiquement désastreuse, car elle a coïncidé avec une augmentation des cas de violence à l'université (Adufes, 2018).

En comparant cette situation à celle d'autres universités brésiliennes, Helio de Mattos nous a expliqué que l'USP était l'une des sources d'inspiration pour la planification du système de sécurité de l'UFRJ, en raison des similitudes existant entre ces campus. D'ailleurs l'ex-maire a accepté d'avoir recours à une police de proximité sur l'île du Fundão. Lors de son mandat, par exemple, il a cherché à mettre en œuvre une politique de désarmement dans le cadre de laquelle toutes les armes de haut calibre appartenant au département de sécurité ont été données à la police fédérale afin d'éviter que les bandits viennent sur le campus en quête d'armes. A la place, les agents de sécurité de l'université se sont vu offrir des revolvers de calibre 38 car ce sont des armes à feu moins convoitées par des bandits. *"L'intention était d'adopter un style de police beaucoup plus dissuasif et d'arriver au concept de garde anglaise, ces policiers en Angleterre qui n'utilisent pas d'armes."* Cependant, l'UFRJ ne semble pas avoir été en mesure de mener à bien ce projet puisque sa division de sécurité est en train de disparaître et elle ne peut désormais que compter sur le service de police offert par l'État (PMERJ).

Ainsi par rapport à la police de Rio, il est important de souligner que depuis la dictature il n'y a eu la structure hiérarchique interne de la PM n'a connu ni démocratisation ni changement. La police a été conservée sous la forme de forces auxiliaires et de réserve de l'armée. Ainsi le modèle de sécurité adopté est celui du maintien de l'ordre et du combat mené à l'encontre de l'ennemi intérieur, qui est symbolisé par « la guerre anti-drogue ». L'excès de violence et le type d'armes auxquels a recours la police à Rio de Janeiro attire l'attention du monde entier, puisque certains cas choquent la société. Bien que cette répression ne soit pas destinée aux étudiants de l'université, cette police qui opère dans les favelas est celle-là même qui va sécuriser les campus universitaires. Dans le discours des autorités, que ce soit de la police ou

---

<sup>73</sup> Le Système Koban créé à Tokyo, au Japon, repose sur l'idée d'une police communautaire directe, menant une action préventive pour combattre la criminalité, ainsi que des services publics destinés à réaliser une gestion efficace de l'ordre public et apporter rapidement une assistance en cas d'urgence.

de l'université, il est possible de se rendre compte qu'il existe une tentative de rendre la police plus adaptée au campus. Cependant, certains problèmes structurels finissent toujours par émerger, comme celui de la corruption. Helio de Mattos a évoqué le fait qu'à certaines occasions, il a eu besoin d'agir en tant que médiateur de conflits car « *les policiers eux-mêmes commentent souvent les crimes* ». Ainsi, la facilité d'accès du maire du campus au commandant des institutions de police a facilité la résolution de ce type de conflit, tout du moins à l'intérieur de l'île.

En ce sens, il est possible de remarquer que la police de Rio de Janeiro prête tout particulièrement attention à la zone du campus, car les agents savent qu'il s'agit d'une "zone spéciale de la ville". Le major Simão a souligné, lors de son entretien, que le maintien de l'ordre sur le campus nécessite une attention particulière car il s'agit d'une zone où la répercussion des délits est forte. Selon lui, l'Ilha do Fundão est une zone sensible car elle est proche de l'aéroport international, elle compte un nombre élevé d'étudiants et plusieurs entreprises y sont implantées. Selon ses propres mots : « *il y a une très grande circulation des richesses à cause des entreprises qui sont dans le parc technologique* "... *ce n'est pas que ce qui se passe dans le reste de la ville est moins important, ce sont deux choses différentes. Ce n'est qu'en raison des répercussions. Parce qu'au Fundão, nous avons un très grand flux de personnes comme les enseignants, des étudiants, sans compter l'hôpital universitaire et les entreprises du parc technologique. Mais il y a un certain moment de la journée où il n'y a plus de mouvement, il n'y a pas de mouvement de personnes et c'est une zone très sombre, vaste et isolée. Un espace propice à l'action des délinquants qui profitent de cette condition, notamment dans les parties du campus qui ont une forte circulation de personnes, comme les arrêts de bus* ». Dans son discours, le major attire l'attention sur deux questions directement liées au sentiment d'insécurité sur le campus, la première étant la visibilité que les événements de l'Ilha do Fundão acquièrent, que ce soit dans les médias traditionnels ou sur les réseaux sociaux, et la seconde, le type d'urbanisation de l'île qui a fini par donner lieu à un environnement propice à certains types de délits. Ensuite, nous nous pencherons sur le point de vue des autorités sur ce sujet.

#### **10.5.2 – La communication et les médias au centre du problème**

La forte répercussion des actes de violence qui ont lieu sur le campus a été mise en évidence dans tous les entretiens menés avec les autorités. La plupart d'entre elles soutiennent que ce sont principalement les rumeurs et la victimisation indirecte qui engendrent le sentiment d'insécurité des étudiants. Robson, qui est responsable du secteur de l'insécurité (Diseg), a

insisté sur le fait « qu'il y a beaucoup d'exagérations qui provoquent la panique chez les étudiants ». Il a même souligné que les faux messages et les exagérations finissaient par entraver la planification de la sécurité sur le campus, ainsi que la facilité d'accès aux numéros d'urgence, car il prétend recevoir de nombreux appels indus ou inutiles. Les vols perpétrés dans les bus, par exemple, sont à son sens presque comme du "terrorisme" du point de vue des étudiants. Ivan do Carmo a lui aussi mentionné ce problème et en est presque venu à qualifier les réseaux sociaux dédiés à ce thème de « réseau de panique ». Selon ses propos : « Nous ne pourrions jamais faire un compte statistique parce que les gens ont peur. Parfois, la personne n'a jamais vécu un crime ou un épisode d'insécurité, elle n'a jamais été agressée ici, n'a jamais eu d'expérience personnelle ou quoi que ce soit. Mais alors, quelqu'un qu'elle connaît a subi quelque chose. Mais si vous creusez profondément, parfois elle ne le connaît même pas. Elle a entendu parler de quelqu'un. Désormais avec les réseaux sociaux, une affaire devient un réseau de panique car c'est une affaire multipliée par des milliers. Alors, j'ai commencé à essayer de comprendre cela et à chercher des registres officiels des cas de vols, d'enlèvements. Et je n'ai rien trouvé dans les statistiques ».

Le problème de la sous-déclaration sur l'île do Fundao est ancien. Depuis le début des années 2000, les maires ont déjà identifié ce problème. Selon les statistiques officielles, le taux de victimisation sur le campus était presque inférieur à celui des quartiers riches, comme ceux d'Ipanema, ce dont s'est vanté Helio de Mattos. Paulo Mário a déclaré que des réunions ont été organisées avec le secrétaire de sécurité de l'État pour faire face à la violence sur le campus, mais que lors de la vérification des taux dans cette zone, ils étaient extrêmement bas. « Ils ouvrent la carte et ne voient pas de crimes. Parce que de nombreuses personnes agressées sur le campus n'enregistrent pas l'événement. Et aujourd'hui, c'est plus facile en raison du poste de police en ligne. Le lien est disponible sur notre site Web. À partir de votre téléphone portable, vous pouvez porter plainte et enregistrer l'occurrence. Et c'est important pour les statistiques. Et les statistiques sont importantes car elles nous permettent de nous sentir plus en sécurité ici. Parce que si les autorités de sécurité ne voient pas les statistiques, ils ne peuvent pas mettre plus d'agents de police ici ... Et je dis toujours que : les réseaux sociaux ne créent pas de statistiques. J'ai besoin que les violences soient correctement enregistrées. Nous avons une sous-déclaration et c'est la pire des choses. Parce que si vous regardez nos statistiques de crimes par rapport au reste de Rio de Janeiro nous sommes très bien placés. Le problème est que nous sommes l'UFRJ ».



Ainsi tous les maires du campus ont souligné que l'un des aspects les plus importants de la gestion de la sécurité est le combat à mener à l'encontre de la sous-déclaration et des fausses rumeurs. Ivan do Carmo, dès son entrée en fonction à la mairie, a eu l'idée de publier des rapports officiels sur les violences dans le campus sur le site internet de l'institution. En fait, il était parfois possible de trouver des données de la Division de la sécurité de l'UFRJ concernant les événements violents identifiés sur le campus, mais lors des dernières consultations qui ont été faites sur le site (entre 2017 et 2021), les informations n'étaient plus disponibles ou n'avaient pas été mises à jour. En revanche, il était possible de trouver un lien vers le projet « UFRJ Segura », dont la description informe que cet espace virtuel a été ouvert *« pour que la communauté universitaire aide avec l'information à réduire le sentiment d'insécurité causé par des rumeurs. Ici, les actions criminelles sur le campus seront diffusées afin de construire une culture de soutien et de la prévention, d'échanger des informations pour faire face à la criminalité. »*.

De plus, lorsque l'on consulte la page principale du site internet de la mairie universitaire, parmi les différentes thématiques, la question de la sécurité est celle qui apparaît le plus. En plus de la rubrique « *UFRJ Segura* », d'un lien d'accès au « *poste de police en ligne* » et d'un autre au site Internet du « *système national d'alarme des véhicules volés* », apparaissent sur la page principale: le numéro whatsapp du projet « *Rio Mais Seguro Fundação* », la divulgation du numéro de téléphone de la Division de Sécurité (Diseg), des informations concernant la procédure qu'il convient d'adopter en cas de vol, et enfin un autre numéro WhatsApp de la mairie pour la communication des problèmes liés à l'environnement, à l'entretien urbain, aux transports, à la circulation, à l'abandon des animaux et à la sécurité. En d'autres termes, la question de la sécurité publique apparaît comme un thème central dans le principal canal de communication de la mairie et les possibilités de contact sont nombreuses. De plus, les étudiants et le personnel de l'UFRJ semblent également disposer d'un canal de communication solide dans l'administration de leurs centres universitaires respectifs, car il n'est pas rare de voir les directeurs des centres réagir à des violences subies dans ces lieux. Elisa, qui étudie l'ingénierie au centre de technologie, nous a dit que dès qu'elle a créé son courrier électronique institutionnel et qu'elle a commencé à recevoir des messages de l'administration communiquant des épisodes de vols et d'enlèvements dans les parkings.

D'habitude ces courriels sont des réponses à la communauté universitaire, informant des mesures prises au niveau institutionnel et recommandant des pratiques de protection

individuelle. Sur la page de la mairie, la section portant sur la sécurité propose une liste de dix conseils et directives visant à prévenir la violence sur le campus. La plupart d'entre eux sont destinés aux utilisateurs de voitures pour éviter les cas de séquestres dans les parkings. Selon le maire Paulo Mario Ripper, ces instructions ont été pensées par la mairie et constituent des conseils de base qui doivent être appliqués partout à Rio. Dans les centres d'études, des avis et des messages contenant des conseils et des précautions pour prévenir la violence figurent parfois également sur certaines affiches. Des pratiques telles qu'éviter de marcher tout seul sur le campus aux heures les plus creuses, se montrer attentif à son environnement et éviter de sortir des objets coûtant cher, sont quelques-unes des recommandations officielles données par l'université.

Parmi les différentes actions menées par la mairie du campus, de l'avis des autorités, la communication était, en effet, l'une des plus importantes, notamment en matière de sécurité. Et cela est valable non seulement pour prouver à l'ensemble de la communauté académique les efforts faits par cette dernière et la qualité du service de sécurité proposé, mais aussi afin de dissuader les bandits ou gangs potentiels qui ont l'intention d'opérer dans la région. De l'avis de Mattos, il est essentiel que le bandit sache que la mairie dispose de recours afin qu'ils cessent de pratiquer des délits dans la région. « *Certaines personnes m'ont beaucoup critiqué parce que je n'arrêtais pas de dire que mes agents de sécurité avaient six véhicules, qu'ils étaient armés, qu'il y avait des cabines de sécurité aux entrées de l'île. Mais je pense qu'il était important de le faire savoir... J'ai beaucoup parlé à la télévision, à la radio, dans le journal, sur le site internet de l'université, je suis allé dans les unités pour parler aux étudiants, aux employés, aux entreprises...* ». A son époque, l'équipe de communication était composée d'au moins dix journalistes, mais aujourd'hui, il estime que ce nombre a beaucoup diminué à cause de la crise économique.

Malgré les difficultés financières, la communication demeure l'un des principaux secteurs d'activité de la lutte contre l'insécurité. Selon le maire Paulo Mario Ripper, « *Le gros problème à l'UFRJ est de faire arriver l'information là où elle doit aller. C'est un travail de fournis insistantes pour pouvoir y arriver. Nous avons mis le numéro de téléphone de la mairie sur des affiches, le numéro de WhatsApp, les médias... Facebook. J'utilise beaucoup Facebook parce que c'est quelque chose qui a une portée très large. Cela se multiplie très facilement. Et la participation des étudiants, la communauté est très importante. Parce qu'ils finissent par être les évaluateurs des services que nous faisons pour eux. C'est donc un*

*échange. Nous avons un bureau de communication. Je vais vous dire ce que je leur ai dit : 60% de la gouvernance est de la communication. Si avant de faire mille et une choses, je ne fais pas de publicité, je ne rends pas public, c'est inutile. En même temps, il est inutile de continuer à créer des faits. Donc, nous devons exécuter et publier. Allez sur le site de la mairie de l'UFRJ et vous verrez tout ce qui a été publié. Et aussi sur le Facebook de la mairie. Il est très, très important et très dynamique”.*

Pour le meilleur ou pour le pire, tous les responsables prétendent être au courant des réseaux sociaux des étudiants. Selon Mattos, « *ici, à Rio de Janeiro, ces choses sont devenues un phénomène* ». Mais, les réseaux sociaux ne sont pas les seuls à en être venus à donner une telle proportion aux problèmes de l'insécurité. Les médias traditionnels ont eux aussi joué un rôle important dans ce phénomène d'après ce qui ressort de l'ensemble des entretiens menés avec les autorités. D'après Ivan do Carmo, « *les médias se concentrent uniquement sur les problèmes où il y a une université publique. Il semble qu'ils doivent prouver que nous ne savons pas comment gérer les choses. Et ce n'est pas seulement une question de sécurité publique... C'est parce que les bonnes nouvelles ne se vendent pas, vous le savez...* ». La déclaration de l'ex-maire rejoint les opinions partagées par les autres figures de l'autorité universitaire, qui ont elles aussi insisté sur la forte visibilité du campus en tant que caractéristique qui amplifie le sentiment d'insécurité des étudiants. Afin de lutter contre ce problème, Helio Mattos déclare qu'à l'époque où il était maire, il cherchait à répondre à la presse le plus rapidement possible, il nous a ainsi expliqué : *"j'avais déjà un dossier prêt pour les reportages sur la violence au Fundão ... Car le sentiment de sécurité implique que vous sachez que vous êtes pris en charge. »*

### **10.5.3 - La forme urbaine du campus favorise le sentiment d'insécurité**

Un autre point important de la politique de sécurité prônée par les autorités universitaires est l'occupation du campus. En fait, la plupart des autorités reconnaissent que la configuration urbaine qui existe actuellement sur le campus ne fait qu'augmenter le sentiment d'insécurité. À cet égard, les responsables qui ont participé aux projets de rénovation du campus ont souligné que l'un des principaux objectifs du plan directeur était d'augmenter la densité de l'île. Helio de Mattos a mentionné que ce projet prévoyait la construction de nouveaux bâtiments et parcs reliant chacun d'eux, avec des pistes cyclables et des zones de loisirs. Cependant, seule une partie des projets a été achevée et certains n'ont même pas atteint le résultat escompté. La piste cyclable, par exemple, était sous-utilisée car, ainsi que le déplore

Ivan do Carmo, il y a eu une erreur de conception car : « *Nous avons créé une piste cyclable en une route régulière structurée. Elle est sécurisée, mais les étudiants n'aiment pas l'utiliser. Ce serait mieux et moins cher si nous avions créé des chemins plus naturels* ». Une autre erreur a été la construction du terminal routier de l'UFRJ, qui avait à la base été conçu pour devenir une place avec des kiosques et des services de restauration destinés à la communauté universitaire. L'idée était que les commerçants seraient eux-mêmes responsables de l'occupation et de l'entretien du lieu. Cependant, en raison de problèmes juridiques liés à l'occupation des terres publiques, ce projet n'a pas pu être réalisé de cette manière. De ce fait, le terminal routier de l'UFRJ est devenu un autre espace vide du campus, surtout après l'ouverture du terminal Aroldo Melodia quelques mètres plus loin. D'autre part, Helio de Mattos qui était le maire à cette époque, et qui a inauguré le terminal de bus de l'UFRJ, explique qu'à ce moment-là, l'idée était de construire un terminal de transport au sein de l'île afin d'augmenter la densité de la partie nord et d'organiser la circulation qui était extrêmement concentrée sur la passerelle rouge. L'ancien maire affirme qu'en plus de causer d'importants problèmes de circulation dans la région, les arrêts de bus sur la passerelle rouge étaient dangereux en ce qui concerne les vols. C'est pourquoi il dit que « *la mobilité urbaine était fondamentale pour la sécurité... Surtout dans un contexte d'agrandissement d'un campus déjà réputé comme dangereux* ». La construction de la gare routière de l'UFRJ en 2010 a été l'un des principaux projets à cet égard, car « *plusieurs bus de la ville de Rio de Janeiro ont commencé à entrer sur l'île, augmentant les options d'accès tout au long de la journée. Et la passerelle rouge, qui était une zone où il y avait beaucoup de vols, a été désactivée* ».

En fait, tous les maires interrogés ont reconnu l'importance de la relation existante entre l'accessibilité et le sentiment d'insécurité. De l'avis de Paulo Mario, « *le problème des bus internes, nous le voyons d'une manière très importante pour la sécurité car il évite que les gens restent à l'arrêt de bus pendant longtemps où ils sont en quelque sorte vulnérables ... Nous comprenons que l'étudiant qui reste longtemps à attendre un bus est plus vulnérable, non seulement sur le campus, mais en ville aussi. Bien que nous ayons des caméras de surveillance dirigées vers les arrêts de bus ...* ». Lors de son mandat de maire, en plus d'augmenter la fréquence des bus, Helio de Mattos a également créé des lignes de nuit reliant le campus aux principales bases centrales de transport de la métropole. L'idée était que les étudiants des cours du soir puissent quitter les lieux le plus rapidement possible. Pour ce faire, des bus gratuits ont été proposés à 20h et 22h afin de les transporter vers les principaux

centres de transports de la ville. Lors de nos entretiens, certains étudiants des cours du soir ont mentionné l'existence de ces lignes comme un aspect positif du sentiment de sécurité.

D'un autre côté, Ivan do Carmo, qui a réalisé des recherches sur ce thème pendant son travail de maîtrise, affirme que, malgré toutes les améliorations apportées, ce type d'occupation du sol demeure l'un des principaux facteurs responsables du sentiment d'insécurité des étudiants. Pour illustrer cette idée, il cite l'anecdote suivante : *« lorsque nous avons reçu les ressources de Reuni, nous avons investi près de 4 millions et demi de réales dans un éclairage de qualité à l'intérieur de Fundão. Le campus était si bien éclairé que nous avons eu un problème avec l'aéroport international car certains pilotes avaient signalé une confusion visuelle entre la piste de l'aéroport, et l'Avenue Horácio Macedo. Puis ils ont réalisé que c'était une exagération. Mais quand même, cela montre un phénomène important parce que si nous avions un éclairage de ce niveau pourquoi les gens n'arrêtaient pas de dire qu'il faisait sombre ? Savez-vous pourquoi ? Parce qu'il n'y a pas de limites. Comme nous sommes entourés par la mer, vous regardez l'horizon et vous voyez l'obscurité et la ville de loin. Ce qui montre que peu importe si où vous êtes éclairé. Votre environnement doit vous donner ce sentiment. Nous dépensons une fortune avec le jardinage pour avoir un paysage le plus propre et clair possible. Mais pendant le jour, les gens pensent que c'est cool et se sentent bien parce qu'ils pensent que c'est beau. Mais le soir, ils regardent autour et voient tout dans l'obscurité. Ils ont peur, même si là où ils sont c'est bien éclairé ».*

Cet urbaniste explique que bien que l'éclairage et la présence des agents de sécurité s'améliore, le campus n'est toutefois pas comme le reste de la ville. *« Il n'y a pas de porte de magasin, il n'y a pas de lumière allumée, il n'y a pas de place pour vous réfugier en cas de problème. Les bâtiments sont très isolés et il n'y a pas de visualisation des limites. Donc vous ne vous sentez pas bien accueilli. C'est une perception que les gens ressentent, mais ne peuvent pas expliquer. Et je leur ai demandé : Et s'il y avait des caméras qui s'occupaient de vous ? Et les étudiants ont dit que ce n'était pas le cas. Pourquoi serait-ce sécurisant, un lieu où personne ne s'occupe d'eux. À tel point que les gens sont bien quand ils sont ensemble mais dès que le groupe commence à diminuer, les dernières personnes qui restent à l'arrêt de bus ont peur. Ainsi l'une des principales causes du sentiment d'insécurité est que les étudiants ne se sentaient contrôlés par personne... Le concept d'urbanisation sur le campus est ce qui rend les gens insécurisés... en plus des questions de violence de la ville.*

De son point de vue, Ivan do Carmo estime que ce n'est qu'avec une plus grande occupation du campus que les étudiants obtiendront le niveau de sécurité attendu. Cependant, il existe de nombreux obstacles juridiques et budgétaires à la réalisation de ces projets, ce qui entrave et retarde sa mise en œuvre. Les autres autorités ont souligné qu'il existe de nombreux projets d'amélioration urbaine pour l'île, comme la construction d'une ligne de métro ou d'un terminal fluvial. Cependant, la réalisation de projets d'une telle ampleur nécessite de gros efforts et des investissements de la part de la ville et de l'état de Rio de Janeiro. Il reste donc à chercher des solutions moins chères ou des financements auprès du secteur privé, comme dans le cas de la ligne de bus 616/913 qui aurait dû au départ être une ligne de métro mais qui, en raison du manque d'investissement de la part de l'État, en est venue à intéresser la société Ideal par le biais de la société métro de Rio afin de desservir ce tronçon avec une ligne de bus. Ou sinon, il faudrait que le projet Viva UFRJ aboutisse, qui n'a pour le moment pas encore été mis en pratique, mais prévoit un système d'octroi des terrains de l'université à des entreprises privées afin qu'elles soient responsables de la construction et de l'entretien des équipements.

#### **10.5.4 - La fermeture de l'île comme solution de sécurité**

La fermeture du campus en guise de solution à l'insécurité a été évoquée lors de plusieurs entretiens avec les maires. Certains d'entre eux avaient en effet réussi, pendant leur mandat, à fermer les accès au campus à certaines heures. Mais, ces mesures n'ont pas duré longtemps car cette zone fait l'objet de nombreux problèmes de circulation, de sorte que l'île est fréquemment utilisée comme option d'accès au centre-ville. Selon les employés chargés de surveiller la circulation sur le campus : *« L'île du Fundão a toujours eu un problème avec les voies de sorties encombrées. Puis en 2011, ils ont construit le Pont du Saber qui relie la Ligne Rouge vers le centre. C'était très bien pour beaucoup de gens, mais une horreur pour nous. Parce que l'Avenida Brasil est saturée, la Ligne Rouge, qui pourrait être une alternative, est également saturée. Et quand il y a un problème dans l'un des deux, le flux dévie complètement vers le Fundão. Cependant nos routes n'ont pas cette capacité. »*

Ce problème de trafic a atteint son apogée en 2012, lorsque le maire de la ville de Rio de Janeiro s'est rendu sur le campus pour demander la réouverture du pont. Depuis, l'idée de fermer le campus n'a plus été évoquée dans le secteur des transports en dépit du fait que le maire Paulo Mario ait déclaré qu'il travaillait sur des projets de fermeture des voies de sortie du Fundão, mais ce sans risquer de gêner la circulation routière de la ville de Rio. *« L'idée est de décourager la venue de personnes qui commettent des crimes parce qu'elles auront du mal*

*à s'échapper. Ce sont des actions rapides et faciles que nous sommes capables de faire au sein de notre gestion. Ce serait un contrôle avec des horaires dynamiques. Comme ça, le matin, je n'ai pas beaucoup de sorties sur la Ligne Jaune, donc je la laisse fermée pour éviter la fuite des criminels. Je crois que le Fundão a besoin d'agents de sécurité présents. Profitant du fait que nous sommes une île et que nous avons quatre sorties et trois entrées, si je travaille dans nos limites, si je travaille aux entrées et aux sorties, et si j'ai des forces de l'ordre présentes, nous atteindrons l'indice zéro de violence, j'en suis sûr. ».*

L'idée de contrôler les entrées et les sorties du campus est ancienne et de nombreuses universités brésiliennes utilisent déjà des barrières de contrôle pour des raisons de sécurité. Cependant, dans le cas d'Ilha do Fundão, les maires affirment qu'une fermeture complète de l'île s'avèrerait impossible en raison du fort flux qui existe dans la région. Selon Hélio de Mattos, *« fermer l'île est impossible dans une ville comme Fundão avec 150 mille personnes et 25 mille véhicules, encore plus avec la nouvelle géographie. Parce qu'avant le Fundão avait trois entrées, mais aujourd'hui avec l'arrivée du BRT, vous avez commencé à avoir plusieurs entrées. Et nous avons le Pont du Saber qui est une nouvelle sortie. Donc, aujourd'hui, vous devez contrôler l'île. Nous pouvons essayer de faire de la ségrégation de sécurité dans le quartier. Nous pouvons contrôler l'accès la nuit de ceux qui se rendent au village résidentiel ou qui se rendent à leur logement. Mais les gros problèmes que nous avons, ne sont pas pendant la nuit, mais pendant la journée. Des pickpockets, des petits voleurs et même des enlèvements. Tous les enlèvements ont lieu pendant la journée ... ».*

De plus, selon la loi, l'autorisation de l'autorité publique municipale est requise pour fermer des voies publiques au Brésil. Ainsi, bien qu'il s'agisse là d'une pratique très courante dans la ville de Rio de Janeiro, elle n'a été réglementée qu'en 2017 (loi 6206 du 21 juin 2017). Jusque-là, des portails pouvaient être installés, mais les résidents / occupants ne pouvaient pas contrôler l'entrée et la sortie des personnes. Cela ne veut pas dire pour autant qu'en pratique, ce type de contrôle ou de ghettoïsation de l'espace public n'a pas eu lieu. En fait, le plus courant au Brésil est l'installation de portails de contrôle sur la voie publique, et les autorités ne sont consultées qu'en cas de plaintes. Dans ce cas, l'autorisation est demandée à la mairie, qui peut l'accepter ou non. Mais cette autorisation se voit tout de même attribuée à *« titre précaire »*, et peut être annulée à tout moment par le ministère public. Dans le cas d'Ilha do Fundão, qui est situé sur un carrefour important d'autoroutes, la fermeture finit toujours par faire l'objet de plaintes et de polémiques, qui conduisent ensuite à réouvrir le campus. C'est

pourquoi Helio de Mattos soutient que la seule façon possible de contrôler les entrées du campus consiste à installer des équipements de surveillance, comme nous le verrons par la suite.

#### **10.5.5 - Technologie et surveillance au centre des investissements**

Au début des années 2000, dès que la nouvelle administration a pris la direction de l'université, la vice-présidente a organisé une commission de sécurité avec les autorités afin d'élaborer un plan de sécurité du campus. Dès le départ, certaines résolutions ont été mises en œuvre, comme par exemple l'achat de nouveaux véhicules pour la division de sécurité, la mise en place d'un système de radiocommunication et d'une ligne téléphonique d'urgence pour faire face aux cas de violence. Par la suite, la commission a approuvé des projets d'installation de caméras et de cabines de surveillance et d'un système d'enregistrement routier pour tous les véhicules pénétrant sur l'île.

Selon Mattos, l'idée était de travailler avec le concept de villes intelligentes en ayant recours à différentes technologies afin de surveiller la circulation des personnes et des véhicules. En fait, l'une des technologies utilisées a été produite par l'université elle-même. Il s'agit du système de surveillance Kapta, qui se composait de boucles magnétiques et de captures d'images, qui permettaient de reconnaître les véhicules entrant et sortant du campus. Lorsqu'il était combiné à d'autres technologies, ce système a permis à l'université de mettre en place une banque de plaques d'immatriculation enregistrées pour la reconnaissance des voitures qui circulent dans la région. Si l'on en croit Mattos, grâce à cette technologie, il était possible de savoir qui était de l'UFRJ, qui utilisait une voiture et qui était de l'extérieur, quelle était la population des véhicules, le type de voiture, les bus, etc. "*C'était très important pour la sécurité*". Cet ancien maire a rapporté que l'utilisation de cette technologie lui avait déjà permis de découvrir des cas de disparitions et d'enlèvements d'étudiants. De plus, il a ainsi pu planifier plus efficacement le réseau routier de la région en utilisant les informations enregistrées par les caméras.

Au fil du temps, la gestion du campus a conservé la même politique d'investissement dans les nouvelles technologies de surveillance et le contrôle. En mai 2018, des caméras de reconnaissance faciale destinées aux conducteurs et passagers ont été installées aux entrées d'Ilha do Fundão après une série d'enlèvements (*O Globo*, 2018). Lors de son entretien, le maire Paulo Mario a souligné que l'ensemble du parc de bus de l'UFRJ dispose de caméras



internes qui permettent une surveillance complète 24 heures sur 24. Au début des années 2000, avec le renouvellement de la flotte de bus, il a été possible d'apporter une série d'améliorations à la qualité des véhicules qui contiennent désormais un GPS permettant de suivre les itinéraires. Le système de transport interne est l'un de ceux qui consomment le plus les fonds de la mairie. Les maires ont expliqué que les véhicules sont loués et que l'université paie le kilomètre parcouru, en ce sens le GPS a permis un meilleur contrôle des dépenses dans le domaine du transport. Selon Helio de Mattos, *"la cité universitaire est une ville à transport gratuit dont le gouvernement fédéral paie les frais"*. Pour cette raison, l'université dispose d'un secteur des transports qui, entre autres activités, surveille les bus internes. Par exemple, le secteur des transports UFRJ dispose d'un GPS et de caméras qui vous permettent de vérifier si les bus s'arrêtent ou non aux arrêts de bus.

En ce qui concerne les cas de violence, le secteur des transports de l'université ne peut agir que si l'incident se produit à l'intérieur des bus de l'UFRJ, et, même ainsi, l'action se limite à communiquer avec le centre de commandement et de contrôle (CCO) afin qu'il contacte les autorités de sécurité responsables. À compter de 2014, l'université, en partenariat avec Petrobras, a créé un centre de surveillance 24h / 24, à partir duquel les agents de sécurité privés surveillent les caméras réparties sur le campus. L'objectif est de proposer une surveillance continue de l'ensemble de l'île de Fundão et de ses environs. L'installation des caméras au début des années 2000 a mis en branle le système et, au cours des années suivantes, un technicien de la mairie a travaillé à sa mise au point, il est depuis devenu accessible à l'ensemble de la population sur Internet. Ce site Web, qui s'appelle CET-Fundão, est disponible à l'adresse : « [cetfundao.pu.ufrj.br](http://cetfundao.pu.ufrj.br) ». Il permet d'accéder en direct aux caméras présentes sur les voies de circulation du campus, les images sont mises à jour toutes les cinq secondes sur le site Internet ouvert au public. Au CCO, Anselmo Assis (technicien qui a travaillé à l'amélioration du système) nous a dit que les caméras fonctionnent comme des yeux électroniques capables de capter certains détails, tels que les plaques d'immatriculation en mouvement et les visages des gens. Mais seuls les agents de sécurité CCO ont accès aux images en temps réel et peuvent gérer les caméras, ce qui permet une meilleure visibilité. Dans les images mises à la disposition du public, la qualité est volontairement réduite de sorte qu'une éventuelle victime ne soit pas en mesure de reconnaître les suspects et afin d'éviter que cela tourne à la vindicte populaire. Dans certains bâtiments universitaires et dans les entreprises, il existe des écrans qui affichent les images en direct. Cependant, il est important de mentionner que les caméras internes sont sous la responsabilité de chaque centre. Les

maires ont expliqué que chaque centre universitaire dispose de sa propre administration qui décide d'acheter ou non l'équipement en question. La mairie n'est responsable que des caméras sur les voies publiques du campus.

Anselmo a tenu à expliquer le travail des agents de sécurité qui sont au CCO. Ce sont des professionnels d'entreprises privées, qu'elles cherchent elles-mêmes à former et à encadrer. Ce service consiste à garder un œil sur les caméras, afin d'identifier au plus vite les incidents et de les signaler aux instances compétentes. Les employés sont en contact direct avec les responsables de chaque secteur. Ainsi, une liste d'événements a été dressée, allant des crimes graves, aux incivilités, troubles, accidents, incendies, entretien du campus, entre autres. Selon Anselmo, l'intention est de principalement contribuer à la protection des personnes, des biens publics et privés. De plus, il insiste sur le fait que les caméras de sécurité doivent plutôt être utilisées pour empêcher l'action des bandits ou des déviants, et non dans le but de faire justice au moment de l'acte. En fait, la dissuasion est un critère très important dans la politique de sécurité du campus. *« Lorsque vous déployez ces systèmes de surveillance intelligents, vous réduisez considérablement les cas de vol... cela a beaucoup marché ! »*. Mattos a indiqué que les cas de vol de biens publics, d'incendies, de déprédations, d'accidents de la circulation, d'abandon de cadavres et de vols d'automobiles avaient beaucoup diminué grâce à l'installation de caméras au cours de la première décennie des années 2000. Ainsi, le type de violence qui persiste sur le campus se résume à des petits vols qui se produisent principalement aux heures de pointe. Selon le maire Paulo Mario, *« Ce qui se passe le plus, ce sont de petits vols aux arrêts de bus. Comme, une moto qui s'arrête fait un assaut en deux secondes et repart »*. Le maire a déclaré que le principal défi pour le campus est qu'il est ouvert et qu'il fait partie d'une voie de transit vers le centre-ville, ce en particulier après l'inauguration du Pont du Saber. Par conséquent, selon lui, *« un campus ouvert fait partie de la problématique urbaine de la ville de Rio de Janeiro. Et la sécurité urbaine est la sécurité publique. Et c'est l'État qui assure la sécurité publique »*.

## **Conclusion du chapitre 10**

Tout au long de ce chapitre, il a été possible d'établir combien le thème de la violence sur le campus de l'UFRJ revêt une grande importance, non seulement pour les étudiants, mais aussi pour les autorités locales. Le problème de l'insécurité inquiète, en effet, la communauté étudiante dans son ensemble et malgré le peu d'attention qu'elle reçoit des mouvements collectifs, ce sujet s'avère cependant très important au niveau individuel. En ce sens, il a été

possible d'identifier deux façons qu'ont les étudiants de se saisir de ce problème. La première concerne les réponses individuelles que nous observons tout au long de la thèse et la seconde, les actions collectives qui s'organisent pour demander des réponses aux autorités locales.

Les autorités, sont quant à elles conscientes des problèmes signalés par les étudiants, car ce campus a une forte visibilité au niveau national. Par conséquent, en fonction de leurs ressources, les autorités cherchent à trouver des solutions, mais certaines contraintes structurelles entravent ce processus, la première est une forte fragmentation institutionnelle au sein de la gouvernance concernant la sécurité des campus, et la deuxième celle du secteur des transports à Rio de Janeiro ; car chaque transporteur traite ce problème de l'insécurité selon sa propre stratégie commerciale. Un troisième obstacle peut être identifié dans les différentes positions adoptées concernant la question sécuritaire. En fait, ce sont surtout ceux qui prônent une posture plus dure qui se montrent en mesure d'exprimer facilement un projet concret. Les autres ont tendance à improviser et à adopter des solutions immédiates qui sont finalement très proches des réponses des ultra-sécuritaires, comme le renforcement de la police, par exemple. Cette absence de propositions rapides du champ progressiste pour la question de l'insécurité actuelle ouvre certainement un espace au radicalisme et au maintien d'une politique de sécurité violente qui perdure depuis des siècles. Finalement, il est important de noter que les différences idéologiques n'empêchent cependant pas un travail intégré entre la police et l'université au niveau opérationnel. Et sur le terrain, il existe une collaboration intelligente qui permet aux étudiants, y compris ceux confrontés à des niveaux élevés d'insécurité, de continuer à mener à bien leurs activités quotidiennes.

# CONCLUSIONS DE LA QUATRIÈME PARTIE

Plusieurs facteurs contribuent à ce que le campus de l'île du Fundão soit considéré comme dangereux par les étudiants. Le premier d'entre eux est lié à son propre emplacement, puisqu'il s'agit d'une île dont les environs sont composés de favelas où le taux de violence est élevé. De plus, la conception urbaine du campus s'est avérée être l'un des principaux responsables du sentiment d'insécurité, car les espaces vides et déserts sont une grande source d'anxiété pour ceux qui ont besoin de s'y déplacer. Dans ce contexte, ce sont les filles qui utilisent les modes de transports actifs et doivent effectuer des déplacements nocturnes qui sont les plus affectées par le sentiment d'insécurité sur le campus. Il en résulte que les modes de transport motorisés finissent par être privilégiés pour les déplacements internes et que lorsqu'il s'agit de trajets très courts, comme ceux réalisés afin d'accéder aux parkings ou aux arrêts de bus, la principale technique de protection consiste à marcher toujours avec d'autres personnes.

Il est intéressant de noter à ce stade, que malgré les efforts de l'université pour promouvoir une surveillance constante grâce à des caméras et des technologies de contrôle, ce type de dispositif n'a jamais été mentionné par les étudiants comme étant source de sécurité. Ainsi, le sentiment de sécurité est beaucoup plus associé à la surveillance naturelle qu'à des équipements technologiques. Les représentants institutionnels, sont eux aussi au courant de cette préférence des étudiants, et de l'association entre mobilité et sécurité. Pendant la période d'expansion universitaire, ils ont cherché à augmenter la densité de l'île, mais, encore une fois, les résultats initialement prévus n'ont pas été complètement atteints. Parmi les impacts les plus significatifs de cette période de transformations figurent le partenariat entre la mairie universitaire et les institutions d'urbanisme de Rio de Janeiro, la construction du parc technologique et la restructuration du système de mobilité interne du campus. La mise en place du BRT s'est également déroulée au cours de cette période et a apporté des améliorations pour les usagers des transports en commun, qui disposent désormais d'un mode de transport plus fiable et sûr. En interne, l'inauguration du terminal de BRT Aroldo Melodia a amélioré la sécurité dans la partie nord d'île, zone qui concentre la plus forte incidence de crimes perpétrés contre les piétons. Ce changement a permis la désactivation du pôle d'échange de la passerelle rouge, qui était un lieu où l'incidence des crimes était forte.

Concernant les passerelles piétonnes, il est important de souligner que cet équipement architectural permettant d'assurer la sécurité routière, très populaire dans les villes brésiliennes, a fini par être associée à des cas de violence, car il s'agit de voies suspendues proposant peu de sorties et de possibilités d'évasion. Il s'agit là de l'un des facteurs qui contribuent à ce que le pôle d'échanges de la Cidade Nova soit très souvent qualifié de dangereux, de même que la passerelle de la zone de Leopoldina dans le centre-ville, et celles qui traversent l'Avenida Brasil. En l'occurrence, il ne s'agit pas seulement là d'une perception des étudiants, mais bel et bien de la réalité étant donné que le taux de vols sur les passerelles piétonnes, surtout sur celles situées au centre-ville et à côté du campus, est élevé. Mais, le cadre dans lequel se trouvent les passerelles s'avère lui aussi important, surtout pour la construction du sentiment d'insécurité. Des lieux marqués par un fort désordre, des incivilités, la présence de travailleurs informels, de personnes sans domicile fixe, de toxicomanes et de bâtiments abandonnés, contribuent à ce que ces pôles d'échanges soient perçus comme dangereux. De plus, la proximité des favelas s'avère elle aussi très importante, car plus l'exposition aux limites des favelas est grande et plus l'environnement est considéré comme dangereux, sans pour autant que cette conception corresponde nécessairement aux taux de victimisation. Les variations du sentiment d'insécurité se perçoivent même à travers des différences subtiles lors du trajet, comme faire des correspondances aux arrêts de bus à la limite des favelas, utiliser des lignes de bus avec des arrêts à proximité ou non, traverser la région par une route suspendue ou par une située sur le même niveau, utiliser une autoroute sans ou avec barrières acoustiques en bordure, entre autres. Le contact le plus intense avec ce type de quartier, que ce soit par le biais de la proximité physique ou du contact avec les habitants de la zone, est souvent perçu comme risqué. Et cela se voit dans la description d'éventuels délinquants présents sur le campus. Nombre d'étudiants attribuent le danger aux gens de « l'extérieur », et notamment aux habitants des favelas des alentours. De l'autre côté, on remarque que le statut d'étudiant de l'UFRJ contribue à leur faire éprouver le sentiment d'être plus ciblés par les voleurs, car il s'agit là d'une indication que ce sont des victimes plus rentables, car ils possèdent plus de biens sur eux.

Cet aspect a lui aussi été évoqué par les autorités, qui perçoivent le campus comme un quartier spécifique de la ville, où l'on trouve une forte concentration de richesses et d'espaces propices à la pratique de méfaits. D'autre part, les autorités reconnaissent que tout ce qui se passe dans la région a de fortes répercussions non seulement au sein de la communauté

universitaire, mais aussi au niveau national car cette université est très reconnue au niveau institutionnel, tandis que son campus a pour sa part une réputation spatiale associée au danger. C'est pourquoi les maires de la cité universitaire ont fortement insisté sur l'importance des médias dans la construction du sentiment d'insécurité. L'université cherche à s'investir dans la lutte contre les rumeurs et la sous-déclaration officielle des délits ; en plus de la publicité réalisée autour des mesures adoptées pour sécuriser la région. Les étudiants, à leur tour, s'inquiètent beaucoup de ce problème et présentent deux principales postures : la première consiste à prendre des mesures individuelles visant à leur propre protection, et la seconde des réponses collectives à travers des associations étudiantes qui traitent ce problème de manière complémentaire. De toute façon, quelle que soit leur position, tous les étudiants exigent que ce problème soit politiquement traité par l'université, ce qui est fait par les autorités, malgré leur fragmentation institutionnelle liée à l'organisation des services de sécurité et transports. De plus, malgré les divergences idéologiques entre les institutions, il existe des collaborations et une bonne intégration pratique sur le terrain afin de résoudre des problèmes ponctuels de sécurité sur le campus. Dans ce contexte, les deux solutions les plus envisagées sont l'augmentation de la présence des agents de sécurité sur place et la fermeture ou des contrôles des entrées dans l'île.

De telles propositions sont populaires, ce y compris parmi les étudiants ou les autorités les plus progressistes, qui ne manquent pas de critiquer les institutions de sécurité de Rio de Janeiro. Cependant, il existe un vide en termes de solutions alternatives à court terme. De plus, la gouvernance de la cité universitaire semble floue pour les étudiants, étant donné que nombre d'entre eux pensent que le campus possède une juridiction spéciale, alors que l'Ilha do Fundão n'est en fait qu'un quartier de la ville de Rio de Janeiro. Or, cette distinction semblait peu claire lors des entretiens avec les étudiants, notamment en ce qui concerne les responsabilités en matière de sécurité du campus. Il est important de souligner que ce type de gouvernance hybride et peu claire de la sécurité contribue à la multiplication des services informels et à une augmentation du sentiment d'insécurité chez les étudiants. Enfin, comme contraintes à la sécurisation des déplacements des étudiants nous avons identifié trois types de fragmentations, la première est liée aux institutions, la deuxième à l'organisation de systèmes de transport qui soit commerciale et la dernière consistant en la divergence des points de vue concernant les formes de sécurisation.

# CONCLUSION GÉNÉRALE

Le sentiment d'insécurité est présent au sein de toutes les sociétés. Ses caractéristiques varient selon le contexte spatial et temporel et, dans le cas de la présente étude, il est important de prendre en compte ces deux dimensions. Conçue en 2014, période où le Brésil connaissait encore un fort développement économique et une bonne stabilité politique, cette thèse est partie d'un scénario se caractérisant par des perspectives relativement prometteuses en matière de développement urbain et social. À Rio de Janeiro, l'avènement de la « nouvelle classe moyenne » et l'augmentation de l'usage de la voiture contrastaient avec l'émergence de politiques locales visant à promouvoir des villes durables. Dans ce contexte, comprendre les raisons qui ont conduit au choix de la voiture particulière, y compris dans les quartiers où le système de transport public a bénéficié du plus grand nombre d'investissements, était un objectif important pour l'aménagement de la ville. D'autre part, dans un court laps de temps, ce scénario a considérablement changé. La crise politique et économique qui a frappé le pays a accru les taux de pauvreté, la « nouvelle classe moyenne » a vu son pouvoir d'achat diminuer considérablement. Nombre de projets urbains qui avaient été promis n'ont pas été achevés ou ni même commencés. Sur le plan politique, la polarisation a émergé de plein fouet, faisant émerger l'extrême droite, jusque-là peu populaire au Brésil depuis le retour de la démocratie.

Ainsi, la présente recherche, qui depuis son origine avait un fort biais social, a évolué au gré des événements qui se déroulaient sur le terrain d'étude. L'étude de cas choisie et la population étudiée, ont été touchés par ces bouleversements de diverses manières. La première est le processus d'expansion de l'université, suivie d'une réduction importante du financement et d'une relation difficile avec le gouvernement fédéral, dont cette institution dépend entièrement. Au niveau de l'État, Rio de Janeiro, malgré la profonde crise politique et économique qu'il traverse, a reçu d'importants investissements dans le domaine de la sécurité publique, a notamment bénéficié de l'intervention de l'armée fédérale durant l'année 2018. Au cours des dix dernières années, les étudiants de l'UFRJ ont été amenés à faire face à différents types de changements, aussi bien à l'échelle du campus qu'à celle de la métropole. Certains d'entre eux étaient conséquents et durables, comme la mise en place de la politique des quotas sociaux, et d'autres, plus éphémères, tels que le projet de police pacificatrice dans

les favelas et les travaux menés dans le cadre de la préparation des méga-événements sportifs. Somme toute, cette thèse dresse un état des lieux du sentiment d'insécurité dans la ville de Rio de Janeiro, lors de cette période qui fut marquée par des mutations urbaines et sociales. Les premières analyses exploratoires sur le sentiment d'insécurité en 2007 ont été confirmées et complétées par des entretiens quantitatifs et qualitatifs menés presque dix ans plus tard auprès d'étudiants de l'UFRJ. Les niveaux élevés d'insécurité à Rio de Janeiro ont été constants au fil du temps et dans les différents groupes de la population. Seules des petites spécificités ont été identifiées. Ces résultats confirment la littérature scientifique sur la peur du crime au sein des villes brésiliennes, à savoir que les classes les plus aisées sont celles qui ont le plus peur. Le sentiment d'insécurité au niveau individuel s'est avéré fortement influencé par les représentations sociales. Et ce même sentiment d'insécurité, très flagrant du fait de ses effets sur le paysage urbain, a aussi fini par construire les pratiques de mobilité quotidienne de la population. Ainsi, une fois l'hypothèse principale de la recherche confirmée, nous reviendrons ici sur ses apports pratiques et scientifiques qui s'articulent autour des trois points suivants.

### **I- Qui a peur de quoi ? L'insécurité comme un problème de classe**

Le but de cette recherche n'est pas d'affirmer que seule la population la plus aisée a peur de la violence à Rio de Janeiro ou encore, de recourir au dualisme de la pensée sociale brésilienne sur la base d'un modèle explicatif qui divise la société en deux catégories antagonistes. A l'inverse, les résultats montrent que le sentiment d'insécurité est extrêmement répandu dans l'ensemble de la population. La preuve en est que les différences classiques entre le sentiment d'insécurité éprouvé par les hommes et les femmes, très notables dans d'autres pays, se sont avérées faibles dans la plupart des entretiens. De plus, en termes comparatifs, toutes les différences de niveau dans le sentiment de sécurité sont très faibles, ou même insignifiantes, car ce dernier s'avère très élevé au sein de tous les groupes. En revanche, parmi toutes les analyses de corrélation, la classe sociale s'est avérée être l'une des variables expliquant le plus le sentiment d'insécurité. Il est important de souligner que, lorsque nous parlons « de classe sociale », il ne s'agit pas seulement de revenus, mais principalement des pratiques et des modes de vie des classes moyennes et supérieures brésiliennes, classes qui jouent un rôle extrêmement important dans le développement et l'usage qui est fait des villes.



A travers le cas des étudiants de l'UFRJ, il a été possible d'observer la forte visibilité dont font l'objet les violences subies par ce groupe de population, non seulement dans les médias, mais aussi auprès des autorités locales. Cela ne veut pas dire pour autant que ce problème soit toujours bien saisi par les responsables, ou qu'il s'agisse à peine d'exagérations et de sensationnalisme médiatique. Les données ont montré que le taux de victimisation parmi les étudiants est en fait assez élevé et que, dans la plupart des cas, le degré de violence s'avère lui aussi important. Les vols violents sont très fréquents et récurrents, ce qui fait que la plupart des étudiants peuvent se sentir davantage ciblés que le reste de la population. A cela s'ajoute le statut de l'université, étant depuis longtemps réputée pour les formations qu'elle propose aux jeunes issus de l'élite nationale et pour être située à proximité d'un complexe de favelas où la précarité est massive. La combinaison de ces éléments fait ressortir l'imaginaire classique du danger qui a historiquement façonné la société brésilienne, en la divisant en deux catégories simplistes ; victimes/criminels. Au sein de plusieurs sociétés, la violence et la marginalité donnent naissance à des symboles qui se structurent en fonction de leur contexte de formation historique. Au Brésil, c'est surtout le passé colonial et esclavagiste qui crée les identités et façonne les villes.

Par ailleurs, l'une des pratiques de protection les plus fréquentes consiste à créer des barrières, à augmenter la distance et à raccourcir l'exposition à l'espace public de toutes les manières possibles. Cela ne fait que confirmer la tendance que nous avons à attribuer la violence à l'autre, dont nous devons nous protéger et rester à l'écart. Les techniques consistent à fermer les vitres de la voiture, à ne pas s'asseoir sur des sièges situés à proximité des portes et des fenêtres ; à éviter la marche, de se déplacer à vélo et dans les transports en commun ; préférer les autoroutes dotées de moins d'accès ; ainsi qu'à utiliser des modes de transport avec un plus grand degré d'isolement ; tels que BRT, métro et train. En ce sens, chacun utilise la technique qu'il peut et souvent l'adoption de telles mesures est associée à des affirmations du style : « c'est le chemin le plus rapide », « je me sens plus à l'aise » ou « les transports publics sont de mauvaise qualité ». Mais, comme nous l'avons vu tout au long du chapitre 6, ces caractéristiques ne sont pas toujours suffisantes pour justifier de telles mesures. Dans le cas des étudiants qui possèdent une voiture et déclarent éviter les transports en commun de peur d'y être victimes de violence, ce sont les habitants des quartiers aisés qui se démarquent le plus.

De plus, il est clair que ceux qui voyagent en voiture se sentent plus en sécurité que leurs camarades qui ne le font pas, même s'ils continuent toutefois à qualifier leurs trajets de très dangereux. En croisant toutes les informations avec les principales théories sur le sentiment d'insécurité, on peut en déduire deux résultats : le premier renvoie à la notion de familiarité et le second à la croyance qu'il s'agit là d'une cible attractive. Dans le cas des étudiants qui se déplacent en transports privés, le contact avec l'environnement est limité par le véhicule, ce qui rend leur familiarité avec l'espace extérieur moins forte que lors de l'utilisation des transports en commun. Ainsi, le manque de familiarité avec des espaces publics peut contribuer à l'augmentation du sentiment d'insécurité. Dans ce cas, l'auto-ségrégation est plutôt un problème qu'une solution, car elle coïncide avec un grave processus de corrosion de certaines valeurs et relations sociales. De plus, elle retarde un développement urbain plus favorable aux transports collectifs et actifs.

Il est important de souligner que les conducteurs sont eux aussi exposés à la violence, malgré un taux de victimisation plus faible chez eux que chez les usagers de transports en commun. Des événements tels que des fusillades, des « *arrastões* » et des vols violents, les mettent souvent en alerte, surtout lors des trajets sur les autoroutes qui donnent accès aux favelas. Un exemple est la grande appréhension des automobilistes qui empruntent la Ligne Jaune (chapitre 6). A l'intérieur du campus, les épisodes de séquestrations éclairs sont ceux qui semblent le plus semer la terreur. Ils ont en effet une très forte répercussion dans les réseaux d'information locaux et dans les médias. Ainsi, malgré le faible nombre réel de victimes de séquestrations par rapport à celui des personnes subissant des vols dans la rue, le caractère violent de ce type d'agression sur le campus finit par alimenter « *le discours du crime* » et fait un grand nombre de victimes indirectes.

Le sentiment d'insécurité des classes moyennes est par ailleurs largement associé à la conviction que ses membres constituent une cible attractive. Nous avons fait ce constat non seulement auprès des étudiants de l'UFRJ, mais aussi dans plusieurs autres enquêtes menées au Brésil. Cette peur exacerbée peut s'expliquer par la fréquence élevée des crimes commis contre la propriété, qui touche en réalité les étudiants, mais il est également intéressant de considérer la perspective historique coloniale brésilienne, où la peur a été beaucoup utilisée par les élites en guise de stratégie pour rester au pouvoir et reproduire des inégalités (Caldeira, 2000). Dans le cadre de notre recherche, nous avons observé que la peur est monnaie courante dans la vie quotidienne de la ville, et elle montre comment l'individuel et le social

s'entremêlent de telle sorte qu'ils finissent par légitimer les exclusions et les ségrégations sociales. Ainsi, c'est par le biais de la peur que les barrières se dressent et que l'espace public en vient à être vécu et fréquenté de manière fragmentée.

En revanche, il est intéressant d'observer ce phénomène du point de vue des individus qui se sentent le plus en sécurité, de ceux qui correspondent souvent aux profils cibles de la sujétion criminelle (Misse, 2000). En intégrant la logique qui leur est imposée par les classes dominantes, ce groupe finit par changer sa façon de percevoir le risque à son encontre. Le cas des hommes qui utilisent quotidiennement un vélo pour se déplacer est très emblématique à cet égard, puisque dans toutes les analyses de l'enquête de victimation, c'est ce profil de répondant qui prétend être le plus en sécurité (chapitre 3). Or, si les indices montrent que c'est précisément ce groupe de population qui est le plus touché par les violences (hommes, jeunes et faibles revenus), comment est-il possible que ses membres se sentent notoirement plus en sécurité que ceux des autres ? En ce sens, il serait impossible de répondre à cette question sans recourir aux normes sociales associées à la masculinité, qui impliquent dans ce cas tout à la fois la croyance en une moindre vulnérabilité et un plus grand contrôle des jeunes hommes, et celle qu'ils sont moins convoités, dans le cas des hommes à faible revenu. Cependant, dans les rapports de cas de violences subies, les données ne coïncident pas avec cette tendance. Au contraire, ce sont les étudiants qui déclarent appartenir à des familles jouissant de revenus plus élevés qui présentent un taux de victimisation plus faible lors de leurs déplacements.

### **I.1- Les « vols avec violence » comme contenu de peur lors des déplacements quotidiens**

Si l'on considère que cette recherche visait à enquêter sur le sentiment d'insécurité lors des déplacements quotidiens, ce qui prévaut dans les résultats est la violence apparaissant principalement dans les espaces publics. D'autres formes de violences plus caractéristiques des espaces privés, comme le viol, ont été moins mentionnées. Ainsi, quantitativement, les crimes perpétrés contre les biens sont ceux qui retiennent le plus l'attention en raison de leur forte incidence et du grand nombre de victimes qu'ils sont susceptibles de faire en un seul événement. Les vols perpétrés dans des bus qui desservent le campus sont des événements associés à un fort potentiel de propagation de la peur, en plus des « *arrastões* » et de tous les autres types de vols dans lesquels les cibles sont des groupes de personnes. De tels événements ont une capacité à faire de nombreuses victimes directes et indirectes. Ainsi, chez les étudiants, les vols sont le type de crime qui encourage beaucoup « *le discours du crime* »

(chapitre 8). Ce discours, comme nous l'avons déjà établi auparavant dans la littérature, fait de la criminalité l'un des principaux enjeux de la vie quotidienne et renforce les préjugés et stéréotypes (Caldeira, 2000). Nous tenons à souligner l'importance des vols et surtout des vols avec violence pour la diffusion de tels discours. Dans le cas des étudiants, cela se passe de telle sorte que le mot « *vol* » semble comprendre toutes sortes de violences urbaines, ceci même dans les cas où les étudiants vivaient dans des zones où l'occurrence de conflits armés était forte.

Le degré élevé de violence déchaîné lors des atteintes aux biens et aux personnes amplifie et dramatise les discours sur les risques. Les vols avec agressions, les menaces de mort et la prise en otage des victimes, sont très vite relayés entre les étudiants et dans les médias locaux, fait qui est observé lors des enquêtes de victimisation qui enregistrent une forte peur du meurtre au sein de la population de Rio de Janeiro, sentiment qui s'applique à toutes les classes sociales (chapitre 3). Par conséquent, il est nécessaire de rappeler que de telles pratiques violentes sont directement liées à l'utilisation des armes à feu, ce qui, d'autre part, indique qu'il s'avère possible de lutter contre ce type de criminalité et le sentiment d'insécurité à travers le contrôle du mouvement de ces artefacts. Dans cette même perspective, il faut considérer que la possibilité de se retrouver au cœur de conflits armés lors de déplacements constitue également une importante source d'insécurité. L'analyse de l'enquête de victimisation de 2007 montre que plus de la moitié de la population a peur d'être victime de balles perdues ou de se retrouver au milieu de coups de feu. Même si cette peur existe davantage chez les habitants des favelas, elle présente encore des taux très élevés chez les habitants de « *l'asphalte* », qui éprouvent ce sentiment lorsqu'ils passent aux environs de la favela, surtout en cas de présence policière. Autrement dit, la présence de la police près des favelas est extrêmement anxiogène pour ceux qui circulent et vivent dans cette zone. La forte militarisation et l'appareil policier employé dans ces zones sont perçus par les passants comme un signe de conflit et de danger. Et en fait ils le sont bel et bien, comme le souligne Erika, une habitante de la favela de Maré, qui a dû circuler plusieurs fois entre les fusillades pour se rendre à l'université. Les opérations de police dans les favelas sont souvent marquées par un usage extrême de la force et la victimisation de résidents et les passants, au mépris des droits les plus fondamentaux.

Par conséquent, la reformulation de la politique anti-drogue, qui justifie ce type d'action violente dans les favelas, doit être repensée de toute urgence. En fait, la police militaire de

Rio de Janeiro a elle-même besoin de voir sa structure repensée, car les agents qui ont pour rôle de garantir le respect de l'ordre public sont souvent ceux qui inspirent précisément un sentiment d'insécurité à une partie importante de la population. De tels changements s'avèrent nécessaires principalement pour épargner la vie de la population vivant dans les favelas, mais aussi pour garantir une vie quotidienne dans un contexte un minimum sécurisé pour ceux qui circulent dans la ville. Il est donc nécessaire que les non-résidents de ces régions soient conscients que ce problème est également le leur, ce d'autant plus parce que l'absence totale de contrôle étatique dans certains territoires crée un terrain fertile pour le développement de pratiques criminelles qui affectent non seulement l'intérieur des communautés, mais aussi leur extérieur. Malgré la forte fragmentation du tissu socio-spatial de Rio de Janeiro, il existera toujours un certain degré de connexion entre les différents quartiers qui se jouxtent. En ce sens, il convient de souligner que la criminalité n'émane pas des favelas, mais qu'elle se rend vers les favelas car à cet endroit il y a des éléments favorables à sa reproduction (Souza, 2008). Nous pouvons prendre pour exemples les voyous qui agissent dans les transports et fuient vers les favelas en raison de la facilité qu'ils auront à compléter le circuit de la pratique criminelle, comme dans les cas répétés de vols dans les bus dans les environs de la favela de Maré. Le fait est que dans la vie de tous les jours, bien qu'une partie importante des étudiants comprenne que les favelas ne sont pas l'origine, mais la conséquence d'un problème socio-économique de grande échelle, le sentiment d'insécurité associé à ces quartiers demeure le même.

## **II- Les trois spatialités qui inspirent le sentiment d'insécurité**

L'impact de l'environnement sur la perception du risque est évident, puisque pour qu'un événement violent se produise, il faut la combinaison d'une victime, d'un agresseur et d'un lieu. Ainsi, certains lieux, même en l'absence de l'agresseur, peuvent susciter un sentiment d'insécurité chez les gens, que ce soit en raison de leur environnement physique et social et des expériences vécues directement ou indirectement, ainsi que de ce qui est dit de ce lieu dans les médias, au sein de la famille ou de l'entourage. Ce dernier aspect, que nous appelons ici « réputation territoriale », concept emprunté à la sociologie, s'applique pertinemment à notre étude de cas (chapitre 8). Par conséquent, nous pouvons affirmer que ce campus, ainsi que les favelas et le centre de la ville, ont pour réputation d'être dangereux. Dotés de caractéristiques différentes, ces trois formes urbaines sont emblématiques pour susciter le

sentiment d'insécurité, tout en étant des lieux de passage ou de fréquentation incontournables pour la plupart des étudiants.

## II. 1 – Les Favelas : La stigmatisation et le désordre qui alimentent la peur

Les favelas sont réputées comme dangereuses, y compris au niveau international, où elles sont souvent présentées comme le lieu de la pauvreté, de la précarité et de la violence. Chez les étudiants, cette stigmatisation n'est pas très différente, car la plupart d'entre eux décrivent les favelas comme le lieu du manque. Le manque d'ordre, de contrôle, de respect des règles de cohabitation et de circulation, sont quelques-uns des éléments soulignés par les étudiants pour décrire les favelas et leurs environs. La plupart du temps, cette perception repose non seulement sur la réputation territoriale et sur ce qui est médiatisé, mais aussi sur l'expérience et les éléments sensoriels perçus lors du passage par ces espaces. Concernant les favelas, nous avons qualifié ce phénomène d'expérience indirecte car il s'agit d'un passage quotidien par les bords, que ce soit en voiture ou en transports en commun, sans vraiment entrer dans ces quartiers. Ces expériences indirectes qui se déroulent à la « *frontière* » entre la ville formelle et celle informelle fournissent également des éléments qui alimentent le sentiment d'insécurité et qui font référence à des désordres physiques et sociaux, et ont tendance à créer de l'inconfort chez les passants, mais tout en n'étant pas toujours liés à la victimisation.

D'autre part, la familiarité avec de tels environnements peut grandement améliorer cet inconfort et confirmer ce que la littérature sur la peur du crime démontre. Le centre-ville est l'un des endroits où l'environnement familial semble exercer un fort impact sur le sentiment d'insécurité ; en dépit des taux élevés de victimisation à cet endroit les habitants ont tendance à se sentir plutôt assez en sécurité. Mais par rapport aux favelas, la relation est inverse, la plupart des étudiants ne les connaissent qu'indirectement. Dès lors, leurs perceptions du risque sont fortement influencées par les caractéristiques externes du quartier, sa réputation territoriale, et les expériences qui y sont vécues, ce qui semble renforcer les stigmates et des catégories simplistes, sur les stéréotypes humains et géographiques de la dangerosité des favelas. En ce sens, il est important de souligner qu'avec les progrès des nouveaux médias, ces stigmates et réputations territoriales se propagent non seulement à travers le discours du crime, mais aussi les réseaux sociaux. Les groupes de messages sur les réseaux sociaux « *hyper-local* » comme celui que nous avons identifié chez les étudiants contribuent à diffuser ce type de discours et des représentations de danger qui finissent par influencer les

déplacements et créer des murs invisibles dans les espaces de transports (Di méo, 2011) (chapitre 7).

## **II. 2 –L’excès de concentration dans le centre et ses conséquences**

Quant au centre de la ville de Rio de Janeiro, le malaise éprouvé par les répondants lorsqu’ils traversent cet endroit repose principalement sur les expériences vécues et observées directement par les passants. Parmi les étudiants, par exemple, ceux qui doivent prendre des correspondances dans cette zone sont ceux qui prétendent le plus craindre le centre-ville. Le passage en voiture, en bus ou par des « expressway » semble faire quelque peu diminuer cette crainte car ils réduisent le contact avec l’extérieur. Au centre-ville, la plupart des plaintes font, en effet, référence à des infractions mineures commises contre des piétons. Les statistiques officielles et la littérature scientifique confirment la prévalence de ce type de vols dans les régions centrales, car des caractéristiques telles que la forte densité de personnes et de flux, ainsi que les innombrables possibilités d’accès, peuvent faciliter la survenue de petits délits (Ceccato). D’autre part, il convient d’insister sur les spécificités du centre de Rio de Janeiro qui, suivant le modèle de quartier d’affaires à l’américaine finit par avoir des usagers et formes urbaines extrêmement concentrés. Cela engendre une forte concentration des flux, certains jours et à certaines heures et des vides importants lors de périodes telles que la nuit, les week-ends ou les jours fériés. Le fait que cette zone soit trop homogène, les vieux bâtiments historiques abandonnés et les hautes tours d’immeubles, donnent un caractère désordonné au paysage, qui est également composé de favelas. De plus, en raison de ses éléments de centralité, ce quartier a tendance à concentrer une forte population de rue (sans domicile fixe) et des commerces et services informels ; tout cela, dans un quartier coupé de grandes avenues, où le flux de véhicules est assez intense et les piétons se voient contraints de circuler entre les axes de transports. Dans le cas des étudiants, la passerelle la plus fréquentée au centre-ville est la « Cidade Nova », qui a été récemment rénovée. Cependant, son architecture moderne et son bon état de conservation ne suffisent pas à garantir la sécurité des lieux. Parmi ceux qui utilisent des correspondances à ce pôle, beaucoup révèlent qu’ils y ont déjà subi ou été témoins d’une tentative de vol.

En revanche, malgré le sentiment d’insécurité, peu d’étudiants l’évitent réellement, ce qui s’explique, tout d’abord, par le fait que le passage par le centre-ville rend ce parcours nettement plus rapide et parce que, par rapport à d’autres options de pôles d’échange, la passerelle de la Cidade Nova apparaît comme la « moins hostile » aux piétons, comme l’a

expliqué l'un des étudiants interrogés. Cependant, la passerelle piétonne de la « Cidade Nova » n'est pas la seule à concentrer les délits. D'autres pôles d'échanges constitués de passerelles, telles que le centre-ville de Duque de Caxias et la passerelle piétonne qui relie le campus à la ville, sont des lieux à forte incidence de délits. Il est ainsi clair que dans le contexte où ont été installées, la forme architecturale de cet objet de sécurité routière facilite l'action des voyous, constat qui démontre que, quand une ville privilégie la circulation des véhicules, en plus de toutes les contraintes occasionnées aux piétons, elle crée aussi des conditions favorables à la survenance de délits contre ce groupe.

### **II.3 – Le campus et les espaces vides**

La troisième forme urbaine qui s'est avérée assez problématique pour le sentiment d'insécurité était celle utilisée sur le campus. Si la désorganisation des favelas et la forte concentration des flux au centre-ville se sont avérées anxiogènes, sur le campus on a trouvé l'extrême opposé. L'aménagement d'une grande île inspiré par des préceptes de l'architecture fonctionnelle moderne, avec des barres et des tours éparpillées, et séparées par des grands espaces verts ne semble pas avoir contribué à ce que les étudiants se sentent en sécurité. Il est vrai que le plan d'urbanisme initial n'a jamais été achevé, mais compte tenu que cela semble être une caractéristique des grands projets urbains réalisés à Rio de Janeiro, nous pouvons constater qu'en matière de mobilité durable et de sécurité des personnes, ce projet n'a pas bien fonctionné. En confirmant la célèbre théorie proposée par Janes Jacob (1961), l'aménagement du campus manque de densité, de diversité et d'« *yeux sur la rue* » ; des yeux vigilants qui, dans notre étude de cas, n'ont montré aucun effet réel sur la réduction de la victimisation, car la plupart des délits se sont produits à des moments de forte concentration de personnes, mais surtout ils sont apparus comme l'un des facteurs les plus fondamentaux du sentiment de sécurité. Au campus, malgré tous les investissements réalisés par l'université dans la surveillance électronique depuis le début des années 2000, cet équipement de sécurité n'a pas démontré sa pertinence pour la perception de la sécurité des étudiants. Nous n'affirmons pas que de telles mesures n'aient pas produit de résultats, car une analyse de l'évolution des incidences sur le site s'avérerait nécessaire. Mais, au niveau du sentiment de sécurité c'est la présence d'autres personnes et la circulation piétonne qui l'a assuré, ce qui est vrai y compris pour la période nocturne, qui est traditionnellement perçue comme la plus dangereuse. Les espaces vides et les longues distances font que les étudiants préfèrent se déplacer en utilisant des modes de déplacement motorisés à l'intérieur du campus, ce qui crée un cercle vicieux



dans lequel moins il y a de monde dans la rue, moins il y a de gens qui se sentiront en sécurité pour se déplacer à pied à l'extérieur. Il est important de souligner que l'offre des bus internes gratuits et le manque d'infrastructures reliant l'île aux modes de transport actifs jouent aussi sur la motorisation des déplacements internes.

Nous observons que les filles constituent la catégorie la plus touchée par l'insécurité dans le campus. En fait, celles-ci ont tendance à extrêmement redouter les espaces vides et faiblement éclairés, même lorsqu'il s'agit de rues proches de leur domicile, en raison de l'imaginaire associé aux espaces de viol. En revanche, peu de cas de harcèlement sexuel ont été recensés lors des déplacements vers le campus. La plupart des filles affirment avoir été victimes de harcèlement sexuel ou d'intimidations dans les transports commun surpeuplés ou en marchant entre l'arrêt de bus et leur destination. Les cas de violence recensés sur le campus étaient principalement des vols aux arrêts de bus, des vols de véhicules et des séquestrations éclair. En termes de comparaison, le campus s'est avéré être la zone la plus dangereuse pour les automobilistes, tandis que pour les usagers des transports en commun, l'intérieur et l'extérieur du campus semblent présenter le même niveau de risque. Pour les automobilistes, ce sont les grands parkings déserts, mal éclairés et non contrôlés qui suscitent le plus l'insécurité. Enfin, il est important de souligner que le transfert du pôle de correspondance de la passerelle piétonne sur la Ligne rouge vers l'intérieur du campus, a apporté des améliorations significatives à la sécurité des piétons. L'arrivée du BRT a non seulement amélioré la sécurité d'une partie des étudiants venant du nord et de l'ouest de la ville, mais elle a aussi amélioré la sécurité à l'intérieur de l'île du campus, ce qui prouve que les interventions urbaines peuvent aider à réduire la peur et l'incidence criminelle, en particulier quand elles contribuent à rendre le territoire plus diversifié, accessible et dynamique.

### **III- Comment sécuriser les espaces de transport ? Des points de vue divergents, des réponses convergentes**

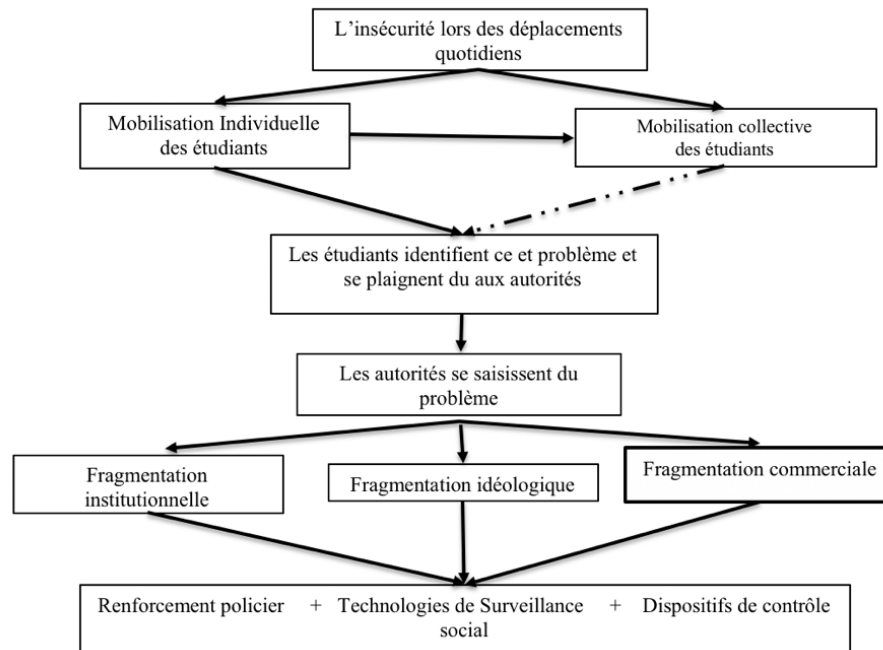
Les études menées sur l'insécurité et la violence urbaine au Brésil abordent de multiples dimensions. Par conséquent, nous ne souhaitons pas présenter ici des réponses simplistes à un problème aussi complexe. D'autre part, compte tenu de l'objectif de cette étude, il est nécessaire de systématiser la manière dont les sujets et les institutions se saisissent de ce problème. La première renvoie au niveau individuel et à l'ensemble des pratiques évoquées tout au long de cette thèse, qui peut varier entre les réponses plus ou moins extrêmes en

fonction des caractéristiques de l'étudiant, de ses postures, ses trajets, la menace potentielle, entre autres. De toute façon la plupart de ces mesures, qu'il s'agisse d'auto-ségrégation, de l'utilisation de la voiture, de l'évitement des lignes de bus associées à de nombreux arrêts, de la préférence pour les « *expressways* » ou encore du plus grand confort procuré par les barrières acoustiques, impliquent un certain degré de séparation par rapport à l'espace public et l'environnement de ce dernier.

D'autre part, parmi les réponses collectives apportées par les étudiants, nous soulignons tout d'abord la diffusion d'informations afin de lutter contre la violence et le fait d'exercer une pression supplémentaire sur les autorités responsables. Avec l'avènement des médias sociaux, « *le discours du crime* » entre dans le monde virtuel et finit par atteindre même ceux qui ne s'engagent pas directement dans les discussions. Les rapports sur les réseaux sociaux donnent corps et visibilité à ce problème, en même temps qu'ils réorganisent l'expérience du crime. Dans le cas des étudiants, les débats autour du problème sont peu profonds et se cantonnent surtout à la fonction de dénonciation et d'alerte, ce qui finit par renforcer les représentations du danger et accroître le sentiment d'insécurité. Les collectifs d'étudiants traitent ce problème de manière transversale et peu d'étudiants s'engagent à essayer de le régler sur le long terme. Tout le bruit fait autour de ce problème se propage rapidement à travers les canaux de communication, qui sont nombreux.

Les étudiants parviennent à exercer une pression sur les autorités locales qui se saisissent de ce problème malgré leurs différents positionnements. Ils entretiennent une relation fonctionnelle dans le domaine pratique qui perdure depuis de nombreuses années. Dans ce contexte, nous avons observé la prévalence de trois types de réponses : la première renvoie au renforcement policier, la seconde aux technologies de surveillance et de création de données, et la troisième à la mise en place de barrières et dispositifs de contrôle social (schéma 7). Il est intéressant de noter que, malgré les divergences de conviction par rapport aux origines de la violence et à la lutte contre celle-ci, les réponses apportées par différents groupes et acteurs sont très similaires. C'est pourquoi, nous pouvons conclure qu'il existe un vide de propositions alternatives pour résoudre le problème de l'insécurité, en particulier à moyen et à court terme.

### Schème 7 : Réponses apportées au problème de l'insécurité lors du déplacement des étudiants de l'UFRJ



Auteur : Muniz, 2021

De plus, au niveau de la gouvernance, nous avons identifié une forte fragmentation politico-institutionnelle, aussi bien du territoire du campus que du domaine de la sécurité et des transports. Une telle situation rend difficile non seulement la réalisation de projets à grande échelle, mais crée aussi des troubles dans la compréhension des étudiants des mécanismes de résolution des conflits. Une telle zone floue démontre la faible compréhension de la responsabilité des acteurs et peut délégitimer les forces de l'ordre, en renforçant ainsi le sentiment d'insécurité. Dans le domaine des transports, en plus de la fragmentation institutionnelle, il existe aussi une fragmentation commerciale. Le secteur des transports est organisé par mode et en sociétés concurrentes financées par l'utilisateur. Ce type d'organisation génère d'énormes retards dans la qualité du service offert et fait que chaque société propose des réponses ponctuelles et différenciées à ses clients. En ce sens, il est important de souligner que la fiabilité était l'un des critères les plus recherchés par les usagers des transports en commun et qu'elle est directement associée au sentiment d'insécurité lors des déplacements. Ainsi l'actuelle organisation des transports en commun à Rio est encore loin d'offrir la qualité dont les utilisateurs ont besoin, notamment au niveau de la fiabilité, du confort et de l'accessibilité.

#### **IV- Quelques apports pratiques de la recherche**

Enfin, il convient de souligner certaines mesures pratiques qui pourraient atténuer le problème de l'insécurité liée aux déplacements d'une façon alternative et complémentaire. Tout d'abord, nous pensons à la mobilité intra-campus qui pourrait être considérablement améliorée grâce à la mise en œuvre de dispositifs de micro-mobilité. De telles entreprises évoluent de plus en plus vite et sont déjà présentes dans la ville de Rio de Janeiro (telles que BikeRio, Lime, Uber, entre autres). Nous croyons que bien installées, elles trouveraient sur le campus un public réceptif pour l'utilisation de ces dispositifs. Une autre mesure importante consisterait à réglementer légalement les parcs de stationnement des campus, notamment en facturant officiellement les utilisateurs de voitures qui fréquentent l'île pour bénéficier de services de contrôle et de sécurité supplémentaires. Plusieurs enquêtes ont déjà indiqué que ces usagers ont un pouvoir d'achat suffisant pour payer un tel service et que l'utilisation des services d'agents de sécurité près des places de stationnement augmenterait la co-surveillance pour tous les usagers de l'île. Dans ce cas, des politiques favorisant le covoiturage au sein de la communauté universitaire pourraient être intégrées à l'imposition de frais d'utilisation du stationnement afin de promouvoir une utilisation moins massive de la voiture.

Le co-piétonage peut aussi être une proposition intéressante pour les étudiants qui utilisent les transports en commun et ne se sentent pas en sécurité pour se déplacer tout seuls. Un programme permettant la mise en contact des personnes qui empruntent le même chemin, à des heures similaires, peut fonctionner pour réduire la peur, notamment des filles le soir. Les technologies de l'information et la communication pourraient être utilisées pour offrir plus d'informations fiables concernant la fréquence et les horaires des transports sur et hors campus. La plupart des véhicules sont équipés de GPS et les étudiants sont de fidèles utilisateurs de smartphones, de telle sorte que ces outils pourraient être utilisés afin de mieux informer les usagers et leur permettre d'éviter de longs temps d'attente qui s'avèrent être extrêmement anxiogènes. De même, la meilleure gestion des horaires de cours peut aider à répartir les flux tout au long de la journée et éviter les moments vides. Actuellement, il y a trois heures de pointe sur le trafic du campus, mais cette tendance peut être modifiée avec une politique coordonnée entre les centres universitaires afin que les cours aient lieu à des horaires plus variés. Le développement de nouvelles techniques d'apprentissage à distance pendant la pandémie de covid-19 peut aider à mieux coordonner les horaires de cours. Ensuite un autre programme qu'il conviendrait de développer avec les étudiants est celui consistant à favoriser leur contact avec le quartier de Maré. Dans notre recherche, nous avons identifié à plusieurs

reprises que le manque de connaissances et les stigmates qui pèsent sur ce quartier font que des étudiants ont peur de se rendre sur l'île. Par conséquent, il serait intéressant que les parcours universitaires incluent plus souvent des projets de recherche, d'enseignement et de volontariat au sein de la favela de Maré. Ce quartier compte d'ailleurs désormais un bon nombre d'organisations locales développant des projets sociaux, y compris en partenariat avec l'UFRJ. En ce sens, il serait important d'étendre ces programmes à l'ensemble de la communauté universitaire, jusqu'ici peu intégrée au quartier voisin.

Quant à l'accès extérieur à l'île, le manque de connectivité des lignes de bus est notable, ce qui impose des correspondances à la plupart des usagers des transports en commun. La région de Tijuca s'est avérée être l'une des plus touchées par ce problème, car malgré sa concentration de nombreux étudiants et sa proximité, il existe peu de lignes d'autobus, dans ce quartier, qui desservent le campus. Par conséquent, il est urgent de créer une ligne de bus en provenance de Tijuca qui soit capable d'offrir un itinéraire rapide et régulier. Le projet de prolongement de la ligne 2 du métro, actuellement desservie par la ligne de bus 616/913, pourrait aussi améliorer sensiblement le sentiment de sécurité des étudiants, de même que la création du terminal de ferry reliant l'est de la métropole à Ilha do Fundão. Cependant, les difficultés et le coût élevé de ces deux projets rendent leur réalisation moins probable, ce qui n'est pas le cas de la ligne BRT Transbrasil, dont le projet est déjà en cours, mais dont l'achèvement est retardé depuis 2016.

## **V- Les limites et perspectives de la recherche**

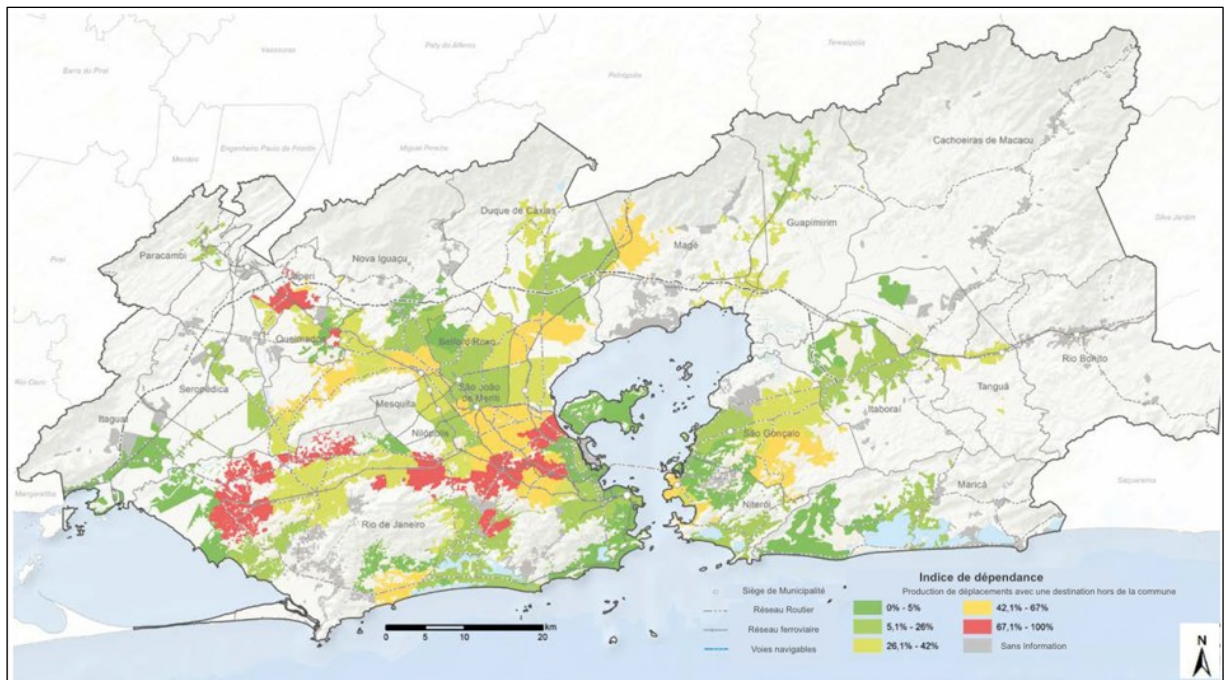
Pour la réalisation de cette recherche, nous avons choisi d'utiliser un concept très large de violence afin qu'il appartienne aux interviewés de le définir en fonction de leur ensemble de croyances et de valeurs. En ce sens, si d'une part l'option de cette ouverture a permis d'identifier des détails et des subtilités liés à l'imaginaire d'insécurité, de l'autre, cette absence de délimitation a pu masquer certaines modalités de la violence. Nous soulignons par exemple les enjeux par rapport aux violences faites aux femmes et aux personnes LGBT+, aux noirs, ainsi qu'aux habitants des favelas entre autres. De plus, il faut aussi prendre en compte les difficultés à dénoncer certaines modalités de la violence comme celles commises par des agents institutionnels ou des proches. Les résultats qui révèlent les taux d'incidence et de fréquence de certains types d'infractions doivent être interprétés avec prudence en raison du degré élevé d'ouverture et de la faible cohérence méthodologique avec laquelle les questions

ont été posées. Aucune limite de temps n'a été établie (la plupart des enquêtes utilisent les douze derniers mois pour mesurer la victimisation) et l'endroit et la description des événements étaient laissés à la discrétion du répondant. Ainsi, le degré d'exactitude de l'information a été compromis car les réponses n'étaient pas standardisées. C'est pourquoi, il est recommandé que les futures recherches désireuses de mesurer le sentiment d'insécurité par le biais de méthodes quantitatives aient recours à des questions fermées et bien délimitées temporellement, spatialement et conceptuellement. Avec ce type de données disponibles, il est possible d'utiliser des corrélations et des modèles statistiques et géostatistiques qui confirment les tendances vérifiées ici, telles que l'impact de la victimisation sur le sentiment d'insécurité, et une incidence plus élevée de la criminalité dans certains quartiers de la Ville. En revanche, les entretiens semi-directifs se sont avérés extrêmement efficaces pour enquêter sur le sentiment d'insécurité du point de vue de l'individu, offrant une mine d'informations et de représentations sociales qui n'auraient pas pu être identifiées dans un questionnaire fermé. En ce sens, nous recommandons que les futurs travaux portant sur ce sujet fassent la collecte de données qualitatives, préalablement à l'étape de collecte de données quantitatives. De cette façon nous croyons qu'il serait plus facile d'élaborer un questionnaire avec des réponses fermées. Enfin, nous voulons souligner que tant la mobilité que le sentiment d'insécurité sont des domaines de recherche complexes qui impliquent plusieurs dimensions, et cette thèse n'a privilégié que certaines d'entre elles. Ainsi, dans la continuité du travail, deux pistes peuvent s'avérer intéressantes : la première consiste à mettre en œuvre des processus de prise de décision et l'élaboration de réponses institutionnelles au problème de l'insécurité ; et la seconde à approfondir les études menées sur l'impact de l'usage des réseaux sociaux sur la construction du sentiment d'insécurité en milieu urbain.

# ANNEXES

## Annexe 1

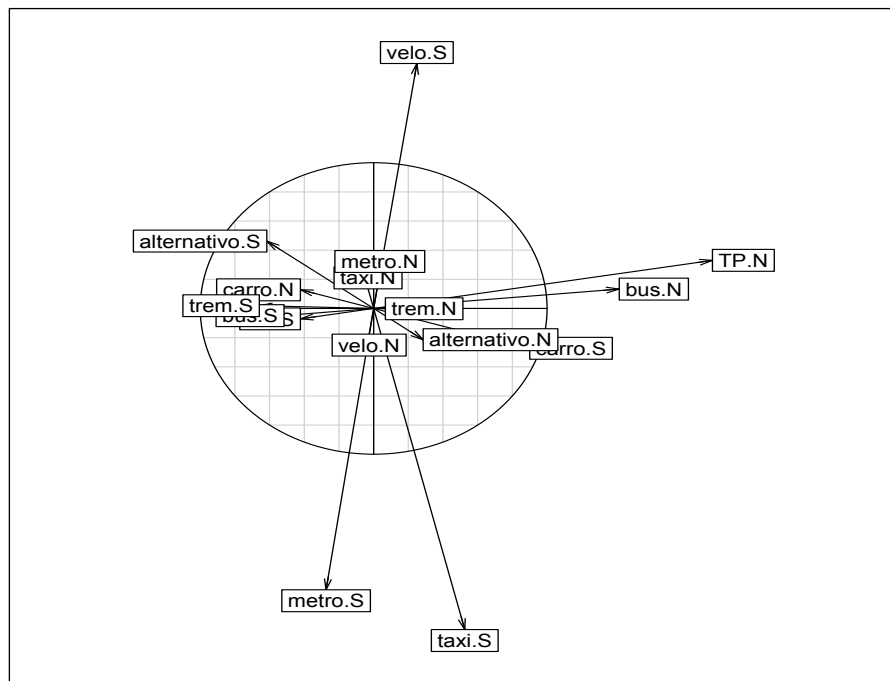
### Indice de dépendance dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro



Carte 10: Indice construit sur la base en rapport avec le pourcentage de déplacements avec destination en dehors de la municipalité Source : Source : Câmara Metropolitana, 2017 adapté par Muniz, 2021

## Annexe 2

### Analyse des correspondances multiples entre les trois modes de transports le plus utilisés pendant la semaine selon l'enquête de victimation ISP 2007



Source : Enquête de victimation ISP



### Annexe 3

#### Comportements de Protection, Modes de Transport et Genre Enquête Victimation ISP/RJ 2007

En raison de la peur de la violence, vous avez :	Voiture/ Moto		Autobus		Taxi		Train		Métro		Alternatif		Vélo		Motorisé		TC	
	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H
Déjà été empêché de partir ou de rentrer à la maison	34%	31%	30%	28%	32%	32%	36%	33%	40%	35%	30%	28%	27%	24%	34%	32%	31%	29%
Cessé de vous rendre à des endroits de la ville, où il aurait été nécessaire d'aller	49%	46%	44%	41%	46%	43%	47%	44%	49%	44%	45%	41%	43%	37%	49%	47%	45%	42%
Évité d'aller dans certaines banques ou près de distributeurs automatiques de billets	61%	57%	57%	55%	58%	55%	57%	55%	71%	70%	57%	55%	52%	47%	60%	58%	58%	56%
Évité de vous rendre dans des lieux déserts ou de participer à des événements rassemblant peu de monde	83%	82%	83%	82%	89%	86%	80%	79%	85%	84%	84%	83%	83%	79%	84%	84%	83%	82%
Évité les endroits bondés	47%	46%	50%	47%	53%	42%	45%	44%	45%	40%	49%	46%	40%	41%	48%	47%	49%	46%
Évité de quitter la maison avec de l'argent, des objets de valeur ou d'autres objets qui attireraient l'attention	86%	84%	84%	83%	88%	87%	88%	87%	91%	91%	84%	83%	79%	79%	87%	86%	85%	84%
Évité de sortir la nuit ou de rentrer trop tard à la maison	68%	64%	73%	69%	72%	54%	80%	75%	71%	66%	71%	68%	78%	71%	68%	65%	73%	69%
Évité d'utiliser des transports en commun où il serait nécessaire d'aller	35%	34%	31%	29%	41%	33%	30%	29%	35%	34%	29%	27%	28%	26%	36%	36%	31%	29%
Changé de trajet entre la maison et le travail ou l'école et les loisirs	34%	35%	28%	28%	36%	36%	31%	31%	37%	36%	28%	27%	23%	28%	34%	35%	29%	28%
Évité les contacts avec des voisins ...	11%	12%	14%	14%	12%	12%	19%	17%	9%	12%	15%	14%	13%	16%	11%	12%	14%	14%
Évité de parler ou de rencontrer des inconnus	58%	54%	59%	54%	66%	51%	59%	55%	62%	61%	56%	53%	59%	50%	59%	56%	59%	54%

Source : Données ISP 2007

## Annexe 4

Évaluations de la sécurité lors de la marche seule selon l'enquête de victimation ISP 2007

<b>Je me sens tout à fait en sécurité lors d'une promenade tout(e) seul(e) dans MON quartier le JOUR</b>									
	<b>Tous</b>			<b>Femmes</b>			<b>Hommes</b>		
	<b>oui</b>	<b>non</b>	<b>total</b>	<b>oui</b>	<b>non</b>	<b>total</b>	<b>oui</b>	<b>non</b>	<b>total</b>
Voiture	44%	56%	100%	42%	58%	100%	44%	56%	100%
Bus	47%	53%	100%	44%	56%	100%	50%	50%	100%
Taxi	36%	64%	100%	34%	66%	100%	40%	60%	100%
Train	50%	50%	100%	45%	55%	100%	56%	44%	100%
Métro	35%	65%	100%	34%	66%	100%	36%	64%	100%
Moyen Alternatif	50%	50%	100%	47%	53%	100%	53%	47%	100%
Vélo	49%	51%	100%	45%	55%	100%	50%	50%	100%

<b>Je me sens tout à fait en sécurité lors d'une promenade tout(e) seul(e) dans MON quartier le SOIR</b>									
	<b>Tous</b>			<b>Femmes</b>			<b>Hommes</b>		
	<b>oui</b>	<b>non</b>	<b>total</b>	<b>oui</b>	<b>non</b>	<b>total</b>	<b>oui</b>	<b>non</b>	<b>total</b>
Voiture	24%	76%	100%	21%	79%	100%	25%	75%	100%
Bus	26%	74%	100%	24%	76%	100%	27%	73%	100%
Taxi	15%	85%	100%	12%	88%	100%	21%	79%	100%
Train	27%	73%	100%	24%	76%	100%	29%	71%	100%
Métro	18%	82%	100%	17%	83%	100%	20%	80%	100%
Moyen Alternatif	30%	70%	100%	27%	73%	100%	32%	68%	100%
Vélo	30%	70%	100%	24%	76%	100%	34%	66%	100%

<b>Je me sens tout à fait en sécurité lors d'une promenade tout(e) seul(e) dans un AUTRE quartier le JOUR</b>									
	<b>Tous</b>			<b>Femmes</b>			<b>Hommes</b>		
	<b>oui</b>	<b>non</b>	<b>total</b>	<b>oui</b>	<b>non</b>	<b>total</b>	<b>oui</b>	<b>non</b>	<b>total</b>
Voiture	5%	95%	100%	5%	95%	100%	5%	95%	100%
Bus	6%	94%	100%	5%	95%	100%	8%	92%	100%
Taxi	5%	95%	100%	4%	96%	100%	6%	94%	100%
Train	5%	95%	100%	3%	97%	100%	8%	92%	100%
Métro	5%	95%	100%	4%	96%	100%	5%	95%	100%
Moyen Alternatif	7%	93%	100%	6%	94%	100%	8%	92%	100%
Vélo	7%	93%	100%	3%	97%	100%	10%	90%	100%

<b>Je me sens tout à fait en sécurité lors d'une promenade tout(e) seul(e) dans un autre quartier le SOIR</b>									
	<b>Tous</b>			<b>Femmes</b>			<b>Hommes</b>		
	<b>oui</b>	<b>non</b>	<b>total</b>	<b>oui</b>	<b>non</b>	<b>total</b>	<b>oui</b>	<b>non</b>	<b>total</b>
Voiture	2%	98%	100%	1%	99%	100%	3%	97%	100%
Bus	3%	97%	100%	2%	98%	100%	4%	96%	100%
Taxi	2%	98%	100%	2%	98%	100%	1%	99%	100%
Train	1%	99%	100%	0%	100%	100%	3%	97%	100%
Métro	3%	97%	100%	2%	98%	100%	4%	96%	100%
Moyen Alternatif	3%	97%	100%	3%	97%	100%	3%	97%	100%
Vélo	4%	96%	100%	3%	97%	100%	4%	96%	100%

Source : Données ISP 2007

### Annexe 5

Mesure de sécurité par rapport le mode de transport principal selon l'enquête de victimation ISP 2007

En raison de la peur de la violence, vous avez :		Principal mode de transport utilisé						
		Voiture/ Moto	Bus	Taxi	Train	Métro	Alternatif	Vélo
Déjà été empêché de partir ou de rentrer à la maison	<b>oui</b>	<b>31%</b>	28%	<b>36%</b>	33%	<b>35%</b>	28%	24%
	<b>non</b>	<b>69%</b>	72%	<b>64%</b>	67%	<b>65%</b>	72%	76%
Cessé de vous rendre dans des endroits de la ville où il aurait été nécessaire d'aller	<b>oui</b>	<b>46%</b>	41%	<b>50%</b>	44%	<b>44%</b>	41%	37%
	<b>non</b>	<b>54%</b>	59%	<b>50%</b>	56%	<b>56%</b>	59%	43%
Évité de vous rendre dans certaines banques ou distributeurs automatiques de billets	<b>oui</b>	<b>57%</b>	55%	<b>63%</b>	55%	<b>70%</b>	55%	47%
	<b>non</b>	<b>43%</b>	45%	<b>37%</b>	45%	<b>30%</b>	45%	53%
Évité de fréquenter des lieux déserts ou de participer à des événements rassemblant peu de monde	<b>oui</b>	<b>82%</b>	82%	<b>98%</b>	79%	<b>84%</b>	83%	79%
	<b>non</b>	<b>18%</b>	18%	<b>2%</b>	21%	<b>16%</b>	17%	21%
Évité les endroits bondés	<b>oui</b>	<b>46%</b>	47%	<b>55%</b>	44%	<b>40%</b>	46%	41%
	<b>non</b>	<b>54%</b>	53%	<b>45%</b>	56%	<b>60%</b>	54%	59%
Évité de quitter la maison avec de l'argent des objets de valeur ou d'autres objets qui attireraient l'attention	<b>oui</b>	<b>84%</b>	83%	<b>98%</b>	87%	<b>91%</b>	83%	79%
	<b>non</b>	<b>16%</b>	17%	<b>2%</b>	13%	<b>9%</b>	17%	21%
Évité de sortir la nuit ou de rentrer trop tard à la maison	<b>oui</b>	<b>64%</b>	69%	<b>73%</b>	75%	<b>66%</b>	68%	71%
	<b>non</b>	<b>36%</b>	31%	<b>27%</b>	25%	<b>34%</b>	32%	29%
Évité d'utiliser des transports en commun en cas de besoin	<b>oui</b>	<b>34%</b>	29%	<b>43%</b>	29%	<b>34%</b>	27%	26%
	<b>non</b>	<b>66%</b>	71%	<b>57%</b>	71%	<b>66%</b>	71%	74%
Changé de trajet entre la maison et le travail ou l'école et les loisirs	<b>oui</b>	<b>35%</b>	28%	<b>40%</b>	31%	<b>36%</b>	27%	28%
	<b>non</b>	<b>65%</b>	72%	<b>60%</b>	69%	<b>64%</b>	73%	72%
Évité les contacts avec des voisins	<b>oui</b>	<b>12%</b>	14%	<b>13%</b>	17%	<b>12%</b>	14%	16%
	<b>non</b>	<b>88%</b>	86%	<b>87%</b>	83%	<b>88%</b>	86%	84%
Évité de parler ou de rencontrer des inconnus	<b>oui</b>	<b>54%</b>	54%	<b>69%</b>	55%	<b>61%</b>	53%	50%
	<b>non</b>	<b>66%</b>	66%	<b>31%</b>	45%	<b>39%</b>	47%	50%

Source : Données ISP 2007

## Annexe 6

### Titre des articles de presse sur la Violence au Fundão entre 2015 et 2018

Date	Articles de Presse sur la Violence au Fundão entre 2015 et 2018	Source
09/01/2015	« Un étudiant de l'UFRJ tué près du campus après avoir réagi à une agression »	Correio 24 horas
30/09/2015	« Un étudiant de l'UFRJ subit un vol et reçoit une balle sur le campus de Fundão »	G1 Rio
28/11/2015	« Un jeune homme qui a donné un coup de pied à un conducteur de bus fait l'objet d'une enquête pour viol à l'UFRJ ... »	Estadão
01/02/2016	« Des étudiants de l'UFRJ signalent des agressions, des vols et des tentatives de viol dans le Fundão »	O Dia
04/07/2016	« Étudiant assassiné craint d'être victime de violences à l'UFRJ »	Pennafort, Estadão
11/11/2016	« Au moins quatre médecins de l'UFRJ ont été enlevés lorsqu'ils ont quitté l'hôpital cette année »	Junqueira, Extra
30/11/2016	« Un duo de criminels volent sur la ligne 485 presque tous les jours à Rio »	G1
30/11/2016	« Le campus de l'UFRJ au Fundão a enregistré 24 vols dans le bus pour ce seul mois »	Werneck, O globo
14/03/2017	« Des bandits kidnappent des étudiants en médecine dans le parking de l'UFRJ »	Cople, O globo
22/03/2017	« La routine de la violence sur le campus de Fundão UFRJ effraie les étudiants »	RJTV
28/04/2017	« L'UFRJ lance une campagne avec des conseils pour que les étudiants anticipent les vols »	Sodré O globo
20/07/2017	« Vidéo enregistre l'enlèvement d'un médecin dans le parking de l'UFRJ ... »	Rezende UOL Notícias
03/11/2017	« Un agent de sécurité a été tué lors d'un vol sur le campus de l'UFRJ sur l'île de Fundão. »	Extra
06/11/2017	« Des bandits armés de fusils sont vus sur le campus de l'UFRJ »	Pennafort, Estadão
22/03/2018	« Le climat de peur affecte la routine des étudiants de l'île de Fundão »	Gama, O globo
22/03/2018	« Une tentative de vol au Fundão se termine avec un suspect tué par la police »	Costa et Queiroga, O globo
22/05/2018	« Le Fundão enregistre de nouveaux cas de vols ; conducteur et piétons ont subi des vols »	G1 Rio
21/05/2018	« Un étudiant est encore victime d'un "enlèvement éclair" à l'UFRJ »	Bacelar et Resende G1 - Rio
21/05/2018	« Des enseignants sont restés 11 heures sous le contrôle des criminels lors d'un "enlèvement éclair" à l'UFRJ »	Folha de São Paulo
22/05/2018	« Le campus do Fundão devient la "Cité de la peur" »	Calado <i>et al.</i> , O Dia
03/08/2018	« Un étudiant de l'UFRJ, qui a été kidnappé dans la zone nord, a un bras amputé »	Extra
08/09/2018	« Des criminels tirent sur des agents de sécurité et font exploser des guichets automatiques à l'UFRJ »	Lomelino, 2018 G1 - Globo
23/10/2018	« Une poursuite après tentative de vol provoque des fusillades sur le campus de l'UFRJ »	Extra

## Annexe 7

### Distance et Temps moyen de trajet entre les principaux endroits de résidence des étudiants et le campus UFRJ

Région de la RMRJ	Zones de Planification / Villes	Quartiers Principaux	Distance moyenne jusqu'au Campus (km)	Temps moyen du trajet (aller) en TC (min)	Temps moyen du trajet (aller) en voiture (min)	Différence entre le temps de déplacement en transport en commun et en voiture (min)	Pourcentage de temps supplémentaire consacré aux trajets en transport en commun (%)
Ville de Rio de Janeiro	Centre	Rio Comprido	11km	47	32	15	47
	Zone Sud	Copacabana	18km	63	39	24	62
		Botafogo	14km	52	36	16	44
	Zone Nord	Jardim Guanabara/ Ilha do Governador	9 km	44	24	20	83
		Tijuca	12 km	67	33	29	103
		Méier	14 km	74	36	38	106
		Olaria	11km	44	27	17	63
	Barra/ Recreio	Barra da Tijuca	32 km	75	57	18	32
		Jacarepaguá	27 km	87	65	22	34
	Zone Ouest	Campo Grande	48 km	129	86	43	50
Bangu		34 km	118	100	18	18	
Est Métropolitain	Niterói		17 km	95	65	30	46
	São Gonçalo		28 km	116	102	14	14
Baixada Fluminense	Duque de Caxias		15km	69	54	15	28
	Nova Iguaçu		31km	109	70	35	56

Source : Carvalho, 2016 (distances moyennes calculées à l'aide de Google maps)

## Annexe 8

Évaluation de la sécurité des étudiants lors des trajets vers le campus selon l'enquête UFRJ  
2016

<b>Comment vous évaluez votre sécurité pendant les déplacements vers le campus ?</b>				
		<b>Très bien et Bien</b>	<b>Mauvais et Très Mauvais</b>	Total
<b>Centro</b>	Tous	31%	69%	100%
	TC	30%	70%	100%
	Voiture	43%	57%	100%
<b>Zone sul</b>	Tous	17%	83%	100%
	TC	16%	84%	100%
	Voiture	20%	80%	100%
<b>Ilha do Governador</b>	Tous	41%	59%	100%
	TC	40%	60%	100%
	Voiture	47%	53%	100%
<b>Tijuca</b>	Tous	12%	88%	100%
	TC	11%	89%	100%
	Voiture	15%	85%	100%
<b>Méier</b>	Tous	16%	84%	100%
	TC	17%	83%	100%
	Voiture	11%	89%	100%
<b>Barra/Recreio</b>	Tous	17%	83%	100%
	TC	22%	78%	100%
	Voiture	17%	83%	100%
<b>Zone oeste</b>	Tous	20%	80%	100%
	TC	15%	85%	100%
	Voiture	21%	79%	100%
<b>Olaria</b>	Tous	17%	83%	100%
	TC	18%	82%	100%
	Voiture	11%	89%	100%
<b>Est Métropolitain</b>	Tous	16%	84%	100%
	TC	17%	83%	100%
	Voiture	13%	87%	100%
<b>Baixada fluminense</b>	Tous	26%	74%	100%
	TC	27%	73%	100%
	Voiture	18%	82%	100%

Source : Enquête en ligne UFRJ 2016

## Annexe 9

Taux de victimisation et évaluation sécuritaire pendant le trajet selon le lieu de résidence de l'étudiant

	Q. 12 - Avez-vous subi des crimes lors de vos trajets vers le campus ?		total	Q.8- Comment évaluez-vous votre degré de sécurité pendant vos déplacements vers le campus ?		total
	Oui	Non		Très bien et Bien	Mauvais et Très Mauvais	
<b>Centre</b>	18%	82%	100%	31%	69%	100%
<b>Zone Sud</b>	11%	89%	100%	17%	83%	100%
<b>Ilha do Governador</b>	13%	87%	100%	41%	59%	100%
<b>Tijuca</b>	17%	83%	100%	12%	88%	100%
<b>Méier</b>	15%	85%	100%	16%	84%	100%
<b>Olaria</b>	13%	87%	100%	17%	83%	100%
<b>Barra</b>	15%	85%	100%	17%	83%	100%
<b>Zone Ouest</b>	14%	86%	100%	20%	80%	100%
<b>Est Métropolitain</b>	15%	85%	100%	16%	84%	100%
<b>Baixada fluminense</b>	12%	88%	100%	26%	74%	100%

Source : Enquête en ligne UFRJ 2016



Reportage du journal "O Globo" sur campus de l'UFRJ le 24/08/2003  
 « La violence éloignait les jeunes des classes aisées du campus du Fundão »

# Violência afasta classe média do Fundão

Tiroteios, assaltos e insegurança nas vias de acessos mudam perfil de estudantes que tentam vaga na UFRJ

**Ruben Berta**

• Moradora da Barra, onde estuda no Colégio Anglo-Americano, Clarice de Magalhães, de 17 anos, se prepara para cursar educação física no ano que vem com apenas uma certeza: a UFRJ está fora de sua lista. E dados da Comissão de Vestibular mostram que ela não está sozinha. Apesar da excelência acadêmica, a universidade vem perdendo espaço na preferência de jovens de classe média e média alta. Se em 2000 os estudantes com renda familiar acima de 30 salários-mínimos representavam 11,88% dos inscritos no concurso da instituição, no último vestibular eles não passaram de 6,8%.

— Não adianta nem eu me inscrever porque sei que, se passar, não vou querer estudar no Fundão. Minha mãe foi contra e eu concordei. Preferimos pagar uma faculdade particular a correr o risco de eu ter que ir para lá todos os dias. É muito perigoso. É melhor gastar um pouco quando a segurança está em jogo — afirma Clarice, que pretende cursar a Universidade Gama Filho.



ABANDONO: NA pequena praia atrás do alojamento da Ilha do Fundão, a carcaça foi apenas o que restou de um veículo incendiado no local

**Planos não executados**

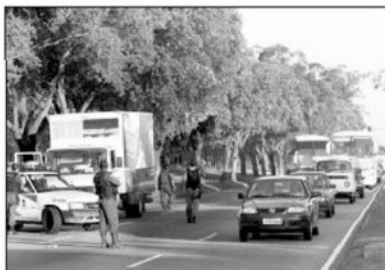
• Nos últimos anos, sobram ideias, mas faltaram ações que ajudassem a melhorar a segurança no Fundão. Na gestão do reitor José Henrique Vilhena, em 2000, foi dada como certa uma obra que fecharia as unidades do campus com grades. Além disso, elas passariam a ser monitoradas por circuito interno de TV.

Com a chegada de Carlos Lessa, em 2002, a intenção era instalar polígonos de segurança da PM para combater assaltos à noite, mas a ideia não saiu do papel. Na gestão de Sérgio Fracalanza, um projeto de iluminação chegou a ser concluído, mas ele passou o cargo para Aloísio Teixeira sem ter verbas para executar o plano.

**Aumenta número de inscritos com baixa renda**

Os dados mais recentes da UFRJ, cujas inscrições para o vestibular 2004 se encerram no dia 29, mostram que também há uma tendência de queda entre jovens com renda familiar entre 20 e 30 salários. Em 2000, eles representavam 12,18% dos inscritos. Em 2002, já eram 10,4%. Por outro lado, o número de inscritos com renda entre um e três salários-mínimos subiu de 10,19% em 2000 para 15%, em 2002.

— Além da maior oferta de universidades privadas, a questão da falta de segurança no Fundão tem sido fator-chave na queda de inscrições de alunos de escolas particulares na UFRJ. Só o fato de o filho ter que passar pela Avenida Brasil, Linha Vermelha ou Linha Amarela para chegar lá já assusta muito os pais — afirma o presidente do Sindicato dos Estabelecimentos de Ensino do Rio, José Antônio Teixeira.



BLITZ da PM nas imediações da Faculdade de Letras (acima) e iniciais de facção criminosa em placa no campus



**Estudante diz que tiros já viraram rotina**

Moradora da Lagoa, a aluna do Centro Educacional da Lagoa (CEL) Ana Paula Langsch, de 17 anos, é outra que vai fazer de tudo para escapar do Fundão:

— Apesar de a UFRJ ter um dos melhores cursos na minha área, vou me esforçar ao máximo para passar bem na PUC. Meus pais já estão preocupados só em pensar na possibilidade de eu estudar no Fundão e não querem deixar eu ir de carro para lá — conta Ana Paula, que quer cursar engenharia de produção.

E basta um passeio pelo campus do Fundão para ver que a preocupação dos pais não existe à toa. Não bastassem os constantes tiroteios nos arredores, terrenos abandonados e iluminação precária compõem um cenário que faz

do campus um prato cheio para os bandidos. É difícil encontrar quem não tenha uma história de violência.

— Na sala de aula, ouvir o som de tiroteios já é algo comum, faz parte da nossa rotina. No início, até sentia medo, mas hoje já estou acostumado. O principal problema é voltar para casa. Já passei de ônibus no meio de um tiroteio na Linha Vermelha. Ai, é se abaixar e rezar para aquele não ser o seu dia — conta o estudante do 7º período de física médica Bruno Robalinho.

**Quase todos os trailers assaltados este ano**

No Centro de Tecnologia, onde estuda Bruno, praticamente todos os trailers de alimentação foram assaltados este ano. Proprietário de um deles, Adriano Alex chegou até a virar refém de um bandi-

do quando deixava o serviço:

— Ele levou todo o meu dinheiro e me obrigou a deixá-lo na Avenida Brasil.

Dados da Assessoria de Planejamento da Secretaria de Segurança Pública mostram que, de janeiro a junho deste ano, 22 casos ocorreram no Fundão foram registrados na 37ª DP (Ilha do Governador). Foram seis furtos e 15 roubos de veículos, além de um assalto a pedestre. Mas dados da prefeitura do campus computam 65 casos, como assaltos, carros abandonados e cadáveres deixados na área só nos três primeiros meses de 2003.

Para quem mora no alojamento do campus, a falta de segurança aparece até nos atos mais simples. Quando fazia sua caminhada diária num terreno atrás do alojamento na semana passada, o estudante Alexandre Fonseca, do

**Conheça o mapa da violência no campus**

Em 2002, foram 286 casos de violência na Ilha do Fundão, segundo a prefeitura do campus. Nos três primeiros meses de 2003, já foram registrados 65. Como muitas vítimas não procuram a 37ª DP (Ilha do Governador), a Polícia Civil registrou apenas 22 casos de janeiro a junho deste ano: seis furtos de veículos, um assalto a pedestre e 15 roubos de veículos.

**HOSPITAL UNIVERSITÁRIO**  
Roubos ao patrimônio. Esquadrões de uma parte fechada do prédio já foram furtados duas vezes

**ALOJAMENTO DOS ESTUDANTES**  
Abandonado, espaço é utilizado por bandidos para desova de cadáveres e queima de veículos

**CENTRO DE CIÊNCIAS MATEMÁTICAS E DA NATUREZA**  
Há dois meses, um rapaz assaltado chegou a ficar de cueca em plena manhã, além de ter sido sua motocicleta levada por bandidos

**CENTRO DE TECNOLOGIA**  
Além de roubo de veículos, quase todos os trailers de alimentação foram assaltados nos últimos dois meses

**FACULDADE DE LETRAS**  
Furto de veículos: estudantes optam pelo estacionamento pago. No dia em que repórteres do GLOBO estiveram no campus, um carro estacionado na rua foi furtado

último período de geografia, teve uma surpresa nada agradável: deparou-se com o cadáver de uma mulher algemada.

— O alojamento e seus arredores estão abandonados. A cada semana, é algo diferente. Carros sendo incendiados, cadáveres... À noite, é difícil se arriscar a andar pelo Fundão — diz Alexandre.

**Estacionamentos pagos tomam conta do campus**

No Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza (CCMN), o caso de violência mais famoso entre os alunos aconteceu há dois meses. Os bandidos não só roubaram a moto de um estudante, em plena luz do dia, perto da entrada principal, como deixaram a vítima só de cueca. Como roubos e furtos de veículos têm se tornado constantes, praticamente todas as unidades optaram por

oferecer um serviço de estacionamento pago, que, em geral, fica entre R\$ 1 e R\$ 2 a diária.

A Faculdade de Letras é uma das que têm um estacionamento pago para combater os furtos de veículos. Na manhã da última quarta-feira, pouco antes de repórteres do GLOBO aparecerem no local, um carro que estava estacionado na rua foi furtado. A diretora da unidade, Edione Azevedo, conta que evita ao máximo sair tarde do Fundão:

— Já incorporo o medo. Tenho muito receio de sair daqui à noite. É lamentável, porque existem alunos que passam o dia estudando aqui e precisam sair tarde, depois das 18h.

Em janeiro deste ano, a segurança no campus chegou até a interromper o tratamento de pacientes do Hospital Universitário Clementino Fraga Filho. O problema foi causa-

do por ladrões que levaram a fiação elétrica da unidade.

Para tentar melhorar a segurança no campus, a aposta do atual reitor, Aloísio Teixeira, é num projeto de ocupação dos vários espaços vazios até com empreendimentos comerciais. Atualmente, há 32 vigilantes contratados pela prefeitura do campus, mas eles não atuam ostensivamente, pois estão sem porte de arma desde meados de 2002. O pedido foi enviado à Polícia Federal, mas não houve resposta. Além disso, cada unidade tem vigilantes para proteção do patrimônio. Num acordo firmado no início do ano, ficou decidido que o patrulhamento ficaria a cargo da Polícia Militar. ■

**► NO GLOBO ON LINE:**  
Pesquisa: Você mudou sua rotina por causa da violência?  
[www.globo.com.br/rio](http://www.globo.com.br/rio)

## Annexe 11

Réponse officielle de l'UFRJ au rapport du journal "O Globo" du 23 août 2003

### **UFRJ opina sobre matéria de O Globo.**

O Conselho Universitário (CONSUNI) e os Conselhos de Ensino de Graduação (CEG) e de Ensino para Graduados e Pesquisa (CEPG) da Universidade Federal do Rio de Janeiro opinam sobre a matéria Violência afasta classe média do Fundão – publicada no dia 24 de agosto de 2003, na página 24 do jornal O Globo.

Por migraportal  
28 de agosto de 2003 às 23:00

O Conselho Universitário (CONSUNI) e os Conselhos de Ensino de Graduação (CEG) e de Ensino para Graduados e Pesquisa (CEPG) da Universidade Federal do Rio de Janeiro opinam sobre a matéria Violência afasta classe média do Fundão – publicada no dia 24 de agosto de 2003, na página 24 do jornal O Globo. Através de uma carta aprovada por unanimidade em sessões ordinárias destes conselhos, realizadas nos dias 27 (CEG), 28 (CONSUNI) e 29 (CEPG) de agosto de 2003, além de moção aprovada pelo CEPG, também por unanimidade, a UFRJ emite comentário manifestando sua preocupação com a citada publicação. Eis a íntegra da carta e moção aprovadas, encaminhadas pelo Chefe de Gabinete, João Eduardo ao Diretor de Redação e Editor Responsável pelo jornal, Rodolfo Fernandes.

“Senhor Diretor de Redação e Editor Responsável do Jornal O Globo,  
Dirijimo-nos a V.S<sup>a</sup> para manifestar nossa preocupação com a matéria publicada nesse Jornal O Globo, no dia 24 de agosto, na página 24, seção Rio.

Com o título “Violência afasta classe média do Fundão”, a matéria foi publicada durante a primeira semana de inscrições para o Concurso de Acesso aos Cursos de Graduação da UFRJ, sem que nenhum representante da administração superior da Universidade tenha sido ouvido. O fato se choca com o que deve ser a correta conduta jornalística, que ensinamos em nossos cursos, baseada na isenção e na ampla liberdade de expressão.

A UFRJ passou por inúmeras crises nestes últimos anos, e a Comunidade Universitária vem buscando a recuperação de nosso papel no cenário nacional. Políticas e ações que apontam para a superação de alguns dos principais problemas que enfrentamos, como segurança, estão sendo séria e criteriosamente construídas e desenvolvidas.

Assim é que, ao não consultar adequadamente as autoridades institucionais, nem os que trabalham nos inúmeros projetos que estão sendo desenvolvidos cotidianamente no campus, ao isolar equivocadamente os problemas da Ilha do Fundão do conjunto da crise de segurança que atinge toda a sociedade brasileira, em especial o nosso estado, o responsável pela matéria acaba servindo ao propósito incompreensível e condenável de afastar da maior universidade pública do Estado do Rio de Janeiro e uma das mais importantes do país os candidatos que nela desejam ingressar e empreender sua qualificação profissional e cidadã, o que constitui desserviço lastimável ao interesse público.

É, também, lamentável que, ao omitir a importância e o alto nível da produção acadêmica e científica da UFRJ, a excelente qualificação de seus cursos, de seus professores e técnicos, reafirmadas sempre com a obtenção dos maiores conceitos nas avaliações dos Ministérios da

Educação e de Ciência e Tecnologia, a matéria, diminuindo assim a universidade, tenha apequenado também um dos grandes órgãos da imprensa brasileira”.

## **MOÇÃO**

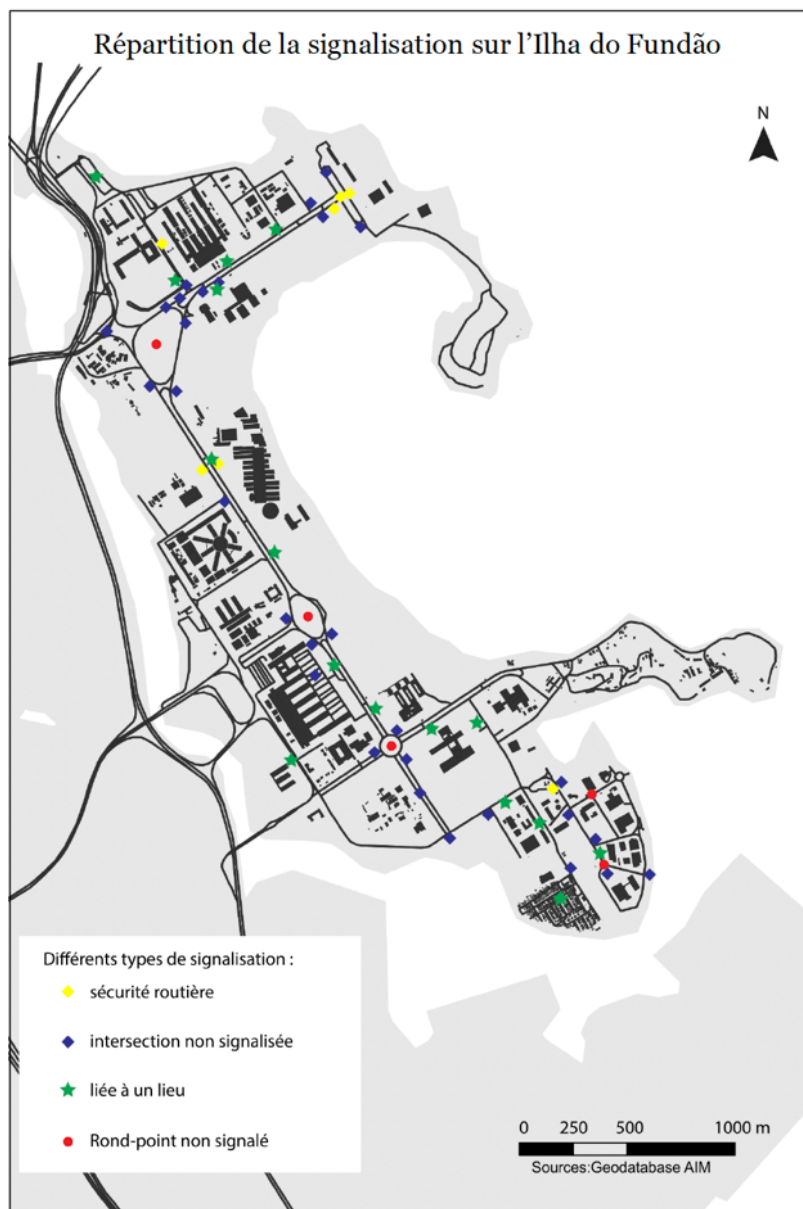
O CONSELHO DE ENSINO PARA GRADUADOS E PESQUISA da Universidade Federal do Rio de Janeiro, reunido em sessão ordinária, no dia 29 de agosto de 2003, entende que é seu dever e responsabilidade manifestar sua opinião, na forma da presente moção, com referência à matéria “Violência afasta classe média do Fundão”, publicada no jornal O Globo, em 24.08.2003. O CEPEG-UFRJ alerta para a necessidade de que a sociedade discuta criticamente idéias preconceituosas presentes no referido texto, segundo as quais a demanda por segurança é exclusiva das classes médias e o acesso à Universidade é privilégio natural dos mais abastados. Na oportunidade aberta pela explicitação de tais preconceitos em importante órgão de nossa imprensa, o CEPG reafirma a pertinência de se considerar que a segurança é um direito a ser a todos assegurados pelo Estado e que as políticas públicas de educação superior, sempre que concebidas na perspectiva da construção democrática do país, são aquelas que se voltam para a redução das barreiras sociais que persistem no acesso à Universidade.

Este Conselho manifesta, na ocasião, sua confiança em vir encontrar os órgãos de imprensa alinhados com as forças sociais empenhadas em construir um país menos desigual também no acesso à segurança e à educação.

editoria: Parque Tecnológico, unidade: PARQUE

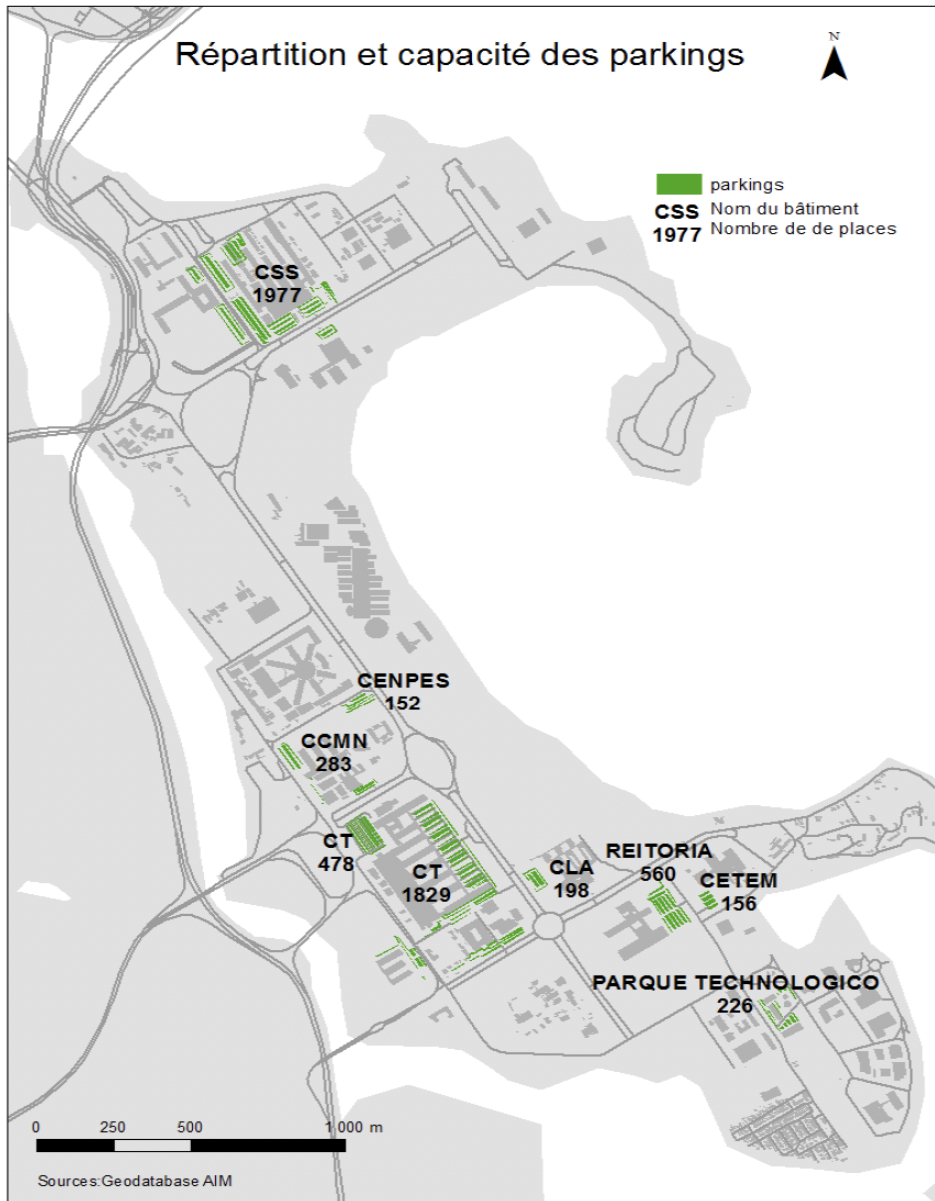
## Annexe 12

### Répartition de la signalisation routière sur l'Ilha do Fundão



### Annexe 13

Répartition et capacité des parkings dans le campus UFRJ



## Annexe 14

### Questionnaire en ligne UFRJ (Version française traduite par l'auteur)

#### 1 - Quel mode de transport principale utilisez-vous le pour accéder au campus d'Ilha Fundão

(Réponse à choix unique) - Bus, - BRT, - Métro, - Voiture, - Covoiturage, - Ferry, - Van, - Train, - BikeRio, - Taxi, - Moto

---

#### Partie I - À propos de l'accessibilité au campus

1- De combien de modes de transport dépendez-vous pour VOUS RENDRE sur le campus ?  
(Réponse à choix multiple)

2 - De combien de modes de transport dépendez-vous pour SORTIR du campus ?  
(Réponse à choix multiple)

3 - Quel est le temps moyen que vous consacrez à chaque mode de transports pour VOUS RENDRE sur le campus ?  
(Réponse à choix unique)

4 - Quel est le temps moyen que vous consacrez à chaque mode de transport pour SORTIR du campus ?  
(Réponse à choix unique)

5 - Si vous utilisez plusieurs modes de transport, quel est le temps moyen de transfert ?  
(Question ouverte)

---

#### Partie II - À propos de la sécurité :

8 - Comment évaluez-vous la sécurité pendant vos déplacements (aller-retour) vers le Campus UFRJ :  
( ) Très bonne ( ) Bonne ( ) Passable ( ) Mauvaise ( ) Très mauvaise

9 - Si votre trajet est jugé dangereux, dans quelle partie du trajet – arrêt de bus, mode de transport, etc. - sont les problèmes ?  
(Question ouverte)

10 – Par rapport à la violence, quel degré de risque croyez-vous courir pendant vos déplacements vers le campus (0% aucun risque et 100% risque maximale) ?  
(Question ouverte)

11. Afin d'éviter les vols, ou d'autres types de violences, quelles mesures de protection prenez-vous pendant vos déplacements : (Question à choix multiple)

- ( ) Évitez-vous de vous arrêter au feu rouge ?
- ( ) Évitez-vous d'utiliser le téléphone portable ou vos gadgets électroniques?
- ( ) Évitez-vous certains parkings ?
- ( ) Évitez-vous de transporter des objets chers?
- ( ) Changez-vous votre trajet?
- ( ) Évitez-vous de vous déplacer tout seul?
- ( ) Évitez-vous de marcher dans le campus ?
- ( ) Évitez-vous les transports en commun?
- ( ) Évitez-vous de sortir du campus tard le soir?
- Autres ? \_\_\_\_\_

12 - Avez-vous déjà été victime d'un délit pendant vos déplacements vers le campus ? ( ) Oui ( ) Non

12.1 - Si oui, pouvez-vous décrire quel type de délit, quand et où il a eu lieu ? (Question ouverte)

13 - Avez-vous des recommandations pour améliorer la sécurité sur le campus ?  
(Question ouverte)

---

### Partie III - La Mobilité Intra Campus

14 - Quel endroit que vous fréquentez le plus sur le campus ?  
(Réponse à choix unique) - Alojamento, -CCMN, -CT, -CCS, -CENPES,- CEPEL, -CEPEM,- COPPEAD, -CT/CT2, -Educação Física, -Hospital Universitário,- IPPMG, -Letras, -Parque Tecnológico, -Polo Bio-Rio, -Polo de Xistoquímica, -Reitoria, -Vila de Funcionário, -Vila residencial

15 - Quel est le deuxième endroit le plus fréquenté sur le campus ?  
(Réponse à choix unique) Alojamento, -CCMN, -CT, -CCS, -CENPES,- CEPEL, -CEPEM,- COPPEAD, -CT/CT2, -Educação Física, -Hospital Universitário,- IPPMG, -Letras, -Parque Tecnológico, -Polo Bio-Rio, -Polo de Xistoquímica, -Reitoria, -Vila de Funcionário, -Vila residencial

16 – Sans prendre en considération vos déplacements vers la station de BRT, combien de fois par semaine vous déplacez-vous sur le campus ? (Question ouverte)

17- Quelles sont les raisons de vos déplacements sur le campus ? (Réponse à choix multiples)  
-Étudier, -travailler, - manger, -accéder à d'autres modes, -Logement, - Services, -Loisirs, Autres

18- Pour combien de temps vous déplacez-vous à pied dans campus ? (Réponse à choix multiples)  
- Jusqu'à 5 min, -jusqu'à 10 min, -jusqu'à 15 min, - jusqu'à 20 min, -jusqu'à 25 min, - 30 min ou plus

19 - Comment accédez-vous au campus ? (Question à choix unique)  
- Transporte en commun, - Voiture, moto, taxi  
(Cette question divise le questionnaire)

---

### Partie IV - Pour ceux qui viennent en VOITURE :

20- Par quelle route d'accès arrivez-vous au campus ? (Question à choix unique)  
-Accès d'Ilha do Governador, -Accès carrefour de Ligne Jaune et Rouge (arrière le CT), Ponte do Sabre, -Accès vers l'hôpital universitaire

21- Par quelle route d'accès sortez-vous du campus ? (Question à choix unique)  
-Accès d' Ilha do Governador, -Accès carrefour de Ligne Jaune et Rouge (arrière le CT), Ponte do Sabre, -Accès vers l'hôpital universitaire

22 - Comment arrivez-vous au campus ? ( ) Votre propre véhicule ( ) Covoiturage

23 – Sur quel parking avez-vous l'habitude de garer votre voiture ? (Question à choix unique)

24 – Pendant combien de temps ? (Question à choix unique)

25 – Quel (s) mode(s) de transports utilisez-vous pour vous déplacer dans le campus ?  
(Question à choix multiple)  
-A pied, -trajet en bus interne, - propre voiture, - moto, -vélo, taxi, Uber - autres

26 - Selon vous, quels sont les endroits où il y a le plus de trafic dans le campus ? (Question Ouverte)

---

### Partie IV - Pour ceux qui utilisent les TRANSPORTS EN COMMUN :

27 - Combien de bus prenez-vous pour vous rendre sur le campus ? (Question à choix unique)

27.1 - Combien de bus prenez-vous pour sortir du campus ? (Question à choix unique)

27.2 - Si vous prenez un bus (ou plus), quelle est la ligne ? (Question Ouverte)

28 - Par quel arrêt de bus arrivez-vous sur le campus ? (*Question à choix unique*)

-Alojamento, -CCMN, -CCS, -Estação de BRT, -CT/CT2, -CENPES, -CETEL, -CETEM, -COPPEAD, -  
Educação Física, -Hospital Universitário, -IEN, -IPPMG, -Letras, -Parque Tecnológico, -Polo de xistoquímica, -  
Prefeitura Universitária, -Reitoria, -Vila residencial, -Vila de Funcionários.

29 - Pour les déplacements à pied, que pensez-vous de l'infrastructure du campus ?

Très mauvaise 1 ( ) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) Très bonne

30 - Quels modes de transports utilisez-vous pour vous déplacer sur le campus ?

(*Question à choix multiples*)

-A pied, -trajet en bus interne, - propre voiture, - moto, -vélo, taxi, Uber - autres

---

## Partie V – Par rapport aux Déplacements Internes sur le Campus

31 - En moyenne, quelle est la durée de vos déplacements à pied par semaine (en minutes) ?

(*Question Ouverte*)

32 - Si vous utilisez des bus internes, considérez-vous les temps d'attente trop longs ? Si oui, à quels arrêts de bus ? (*Question Ouverte*)

33 - Évaluez la qualité de la mobilité interne sur le campus :

Très mauvais 1 ( ) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) Très bien

34 - Quels sont les problèmes de la mobilité interne du campus ? (*Question Ouverte*)

35 - Que proposez-vous comme suggestion pour améliorer la mobilité interne sur le Campus ?

(*Question Ouverte*)

36 - S'il y avait un système de vélo partagé sur le campus, cela vous aiderait-il dans votre mobilité quotidienne ?

( ) Oui ( ) Non

37 - Quelles seraient les restrictions qui vous amèneraient à ne pas utiliser le vélo ?

(*Question à choix multiple*)

-Rien - « je ne sais pas faire du vélo » - Température élevée, -Pluie, -Manque de vestiaire, -Insécurité sur le  
campus, -Manque de piste pour se rendre à ma destination, -Mauvaise qualité des parcours, -Trajet supérieur à  
10min

---

## Partie VI - Votre profil

38 – Genre (*Question à choix Unique*)

39 – Age (*Question ouverte*)

40 - Quel est votre lien avec le campus ? (*Question à choix Unique*)

41 – Avez-vous le permis de conduire ? (*Question à choix Unique*)

42 – Quel est le revenu mensuel de votre famille ? (*Question à choix Unique*)

- Jusqu'à 2 sm, 2 à 4 sm, plus de 4 à 6, plus de 6 à 8, 8 à 10, plus de 10 à 20, plus de 20 SM

43 – Quel est votre quartier de résidence ? (*Question à Choix Unique*)



## Annexe 15

### Guide d'entretien qualitatif étudiants ufrj

Date \_\_\_\_\_ Local : \_\_\_\_\_  
Mode de Transport \_\_\_\_\_ Quartier de Résidence \_\_\_\_\_  
Prénom \_\_\_\_\_ Age \_\_\_\_\_

#### **PARTIE 1 - Présentation et caractéristiques du déplacement vers le campus UFRJ**

- Vous êtes en quelle année d'études ?
- Depuis combien de temps connaissez/fréquentiez-vous le campus UFRJ ?
- Dans quel quartier habitez-vous ?
- Quand vous venez à l'université vous venez de chez vous ou d'un autre adresse (travail, stage etc....)? C'était toujours comme ça ou il y a un changement d'adresse, origine du voyage etc.... (Historique des déplacements vers le campus)
- Avant de commencer à étudier ici étiez-vous habitué à cette partie de la ville ?
- Qu'est que vous pensiez de cette partie de ville ?
- Combien de fois par semaine vous venez au campus ?
- Vous faites toujours le même trajet ? Si non, quelle est le plus courant ?
- Pouvez-vous décrire votre trajet actuel ?
  
- **Informations importantes (aller – retour):**
  - Origine et Destination
  - Horaire (s)
  - Modes de Transport
  - Temps (chaque étape du voyage)
  - Déplacement accompagné
  - Comment évaluez-vous votre trajet (adjective pour l'aller et le retour) ?
  - Comment vous vous sentez pendant votre trajet (adjectif : tranquille, stressé etc....) ?
  - Que faites-vous pendant votre déplacement (lecture, usage du téléphone, dormir...)
  - Quel est votre pire trajet ? Quel est la pire partie de votre trajet (aller et retour) ?
  - Quel est la meilleure partie de votre trajet?

#### **PARTIE 2 – Préférences et évaluation du déplacement vers le campus**

- La raison du choix du mode de transport
- Quand vous venez ou rentrez du campus vous avec un mode de transport préféré? Un arrêt de bus? Une ligne de bus? Pourquoi?
- Utilisez-vous des applications mobiles pour planifier votre déplacement? Si oui, lequel?
- Avez-vous d'autres habitudes ou pratiques pour planifier vous déplacements ver le Campus ?
- Comment évaluez-vous votre trajet (adjective pour l'aller et le retour)?
  - Que faites-vous pendant votre déplacement (lecture, usage du téléphone, dormir...)

#### **PARTIE 3 - Expériences Précédentes**

- Quel est votre meilleur souvenir de déplacement vers le campus? Une journée parfaite? Le trajet idéal? Pourquoi?
- Quel est votre pire souvenir de déplacement vers le campus? Pourquoi ?
- Quel est la meilleure et la pire partie de votre trajet? Pourquoi ?

#### **PARTIE 4 – Trajet du soir et danger dans le campus**

- Êtes-vous déjà arrivé ou sorti du campus tard le soir? Si oui, comment vous l'avez fait ( mode de transport)?
- Comment s'est passée cette expérience (C'était dangereux ou désagréable?)
- Pensez-vous que le campus est en endroit dangereux? Pourquoi?

#### **PARTIE 5 –Sources d'information**

- Avez vous déjà entendu parler que le campus est dangereux? Si oui, par quelle source d'information? Des amis, facebook, télé, journaux, e-mail etc...
- Avec quelle régularité vous entendez parler de ça?
- Quelles sources d'information utilisez-vous ?

#### **PARTIE 6- Évaluation de la sécurité lors du trajet vers le campus**

- Comment évaluez-vous votre sécurité personnelle lors de votre accès au campus? Pourquoi?
- Où est le danger pendant votre trajet? Pouvez-vous décrire le problème? Pouvez-vous décrire cet endroit?
- Quand vous venez au campus vous prenez quelque type de précaution pour se déplacer? (des horaires, les vêtements, porter des objets de valeur...)
- Croyez-vous que si vous veniez avec un autre mode de transport, vous seriez mieux protégé? La voiture vous semble être plus sûr, par exemple ?

#### **PARTIE 7 – Victimisation dans le Campus**

- Avez vous déjà été victimisé pendant vos déplacements vers le campus? Si oui, où et comment? Avez vous changé quelque chose dans votre routine après ce problème ?
- Connaissez-vous quelqu'un qui a déjà été victimisé en venant sur le campus? Qui? Comment l'avez-vous découvert? Avez vous changé quelque chose dans votre routine après le savoir?
- Avez-vous déjà entendu parler que votre trajet est dangereux ? Si oui, quel était le commentaire ?
- Et à Rio ? Avez-vous déjà été victime ? Où ? Quand ? Comment ? Avez-vous changé quelque chose dans votre routine après ce problème ?

## **PARTIE 8- Pratiques de mobilités quotidiennes en général**

- Quels sont les quartiers à Rio que tu connais le mieux ?
- Avez-vous un permis de conduire et/ou l'accès à la voiture
- Quels modes de transport êtes-vous le plus habitué à utiliser ?
- Depuis quand vous vous déplacez tout seul ?
- Quand avez-vous commencé à utiliser les transports en commun ?
- Quand vous sortez pendant la journée quel mode de transports vous utilisez ? Pourquoi ?
- Quand vous sortez pendant le soir quel mode de transports vous utilisez ? Pourquoi ?
- Avez-vous l'habitude de se déplacer à pied ou en vélo ? Si oui, dans quelle situation ?

## **PARTIE 9 - Espace de vie et perception de l'insécurité à Rio de Janeiro.**

- Pensez-vous que Rio de Janeiro est une ville dangereuse ? À quel niveau d'intensité ?
- Pensez-vous que le manque de sécurité restreint vos déplacements quotidiens ?
- Quand vous vous déplacez à Rio de Janeiro, quel type de mesure de protection prenez-vous habituellement ?
- Dans les transports qu'est-ce qui vous fait le plus peur quand vous vous déplacez ? Pouvez-vous décrire cet endroit ? Avec-vous en exemple ? Pourquoi vous avez si peur dans cette situation ?
- Vous considérez-vous comme une cible facile pour la violence ? Pourquoi ? Quelles sont vos caractéristiques qui font de vous vulnérable ?
- Quel mode de transport est le plus dangereux ? Pourquoi ?
- Quel mode de transport est le plus agréable ? Pourquoi ?
- Auriez-vous des suggestions pour améliorer votre sentiment de sécurité lors de vos déplacements quotidiens ? Si oui, lequel ?

## ANNEXE 16

### Carte de transports en commun de Rio de Janeiro en 2017



Source : Gouvernement de l'État de Rio de Janeiro 2017 Disponible sur : <https://www.rio.rj.gov.br/web/pmus/mapa-da-rede-de-transportes>

### Annexe 17

Caractéristique des étudiants ayant participé à l'entretien semi-directive

Nom	Sexe	Age	Nationalité	Cours	Bâtiment des Cours	Horaire des Cours	Quartier de Résidence	Zone de Résidence	Municipalité de Résidence	Type de Transports Empruntés (aller)	Temps de Trajet (aller)
Andressa	Femme	20	Brésilienne	Licence	CT	Soir	Vila da Penha	Zone Nord	Rio de Janeiro	Bus et/ou BRT+ Interne	40 min
Hyuri	Homme	20	Brésilienne	Licence	CT	Soir	Piedade	Zone Nord	Rio de Janeiro	Bus + Bus+ bus interne	60 min
Leticia	Femme	20	Brésilienne	Licence	CT	Soir	Del Castilho	Zone Nord	Rio de Janeiro	Bus (616/913)	15 min
Renato	Homme	24	Brésilienne	Licence	Reitoria	Journée	Vila Cosmos	Zone Nord	Rio de Janeiro	BRT+ bus interne	90 min
Tatiana	Femme	22	Brésilienne	Licence	Reitoria	Journée	Tijuca	Zone Nord	Rio de Janeiro	Bus	30 min
Aurora	Femme	26	Italienne	Master	Reitoria	Journée	Flamengo	Zone Sud	Rio de Janeiro	Bus (485)	60 min
Amandine	Femme	26	Française	Master	Reitoria	Journée	Catete	Zone Sud	Rio de Janeiro	Bus (485)	40 min
Thomaz	Homme	20	Brésilienne	Licence	CT	Soir	Centro	Baixada fluminense	São João de Meriti	Metro+BRT+ bus interne	70 min
Anderson	Homme	23	Brésilienne	Licence	CT	Soir	Praça Seca	Zone Ouest/Barra	Rio de Janeiro	Bus/BRT	45 min
Babi	Femme	23	Brésilienne	Licence	Reitoria	Journée	Laranjeiras	Zone Sud	Rio de Janeiro	Bus	40 min
Petros	Homme	24	Brésilienne	Licence	Reitoria	Soir	Praça Seca	Zone Ouest/Barra	Rio de Janeiro	BRT+bus interne	80 min
Felipe	Homme	20	Brésilienne	Licence	CT	Soir	Taquara	Zone Ouest/Barra	Duque de Caxias	Bus+Bus	90 min
Julia	Femme	23	Brésilienne	Licence	CT	Soir	Méier	Zone Nord	Rio de Janeiro	Voiture/covoiturage	15 min
Erika	Femme	24	Brésilienne	Licence	CT	Soir	Maré	Zone Nord	Rio de Janeiro	Bus+bus interne	30 min
Beatriz	Femme	19	Brésilienne	Licence	CT	Soir	Senador Camará	Zone Ouest	Rio de Janeiro	bus+bus	100 min
Gil	Femme	27	Brésilienne	Licence	EEFD	Soir	Engenho Novo	Zone Nord	Rio de Janeiro	Bus+Bus (616/913)	50 min

Renam	Homme	29	Brésilienne	Master	EEFD	Soir	Pechincha	Zone Ouest/Barra	Rio de Janeiro	Bus+Bus (616/913)	30 min
Mauricio	Homme	27	Brésilienne	Master	CT	Journée	Tijuca	Zone Nord	Rio de Janeiro	Bus+Bus (485)	45 min
Luise	Femme	28	Brésilienne	Master	CT	Journée	Botafogo	Zone Sud	Rio de Janeiro	Bus/voiture	40 min/30min
Daniel	Homme	23	Brésilienne	Master	CT	Journée	Copacabana	Zone Sud	Rio de Janeiro	Bus (485)	50 min
Marina	Femme	24	Brésilienne	Master	Reitoria	Journée	Recreio	Zone Ouest/Barra	Rio de Janeiro	Bus+BRT+bus interne	90 min
Lorrana	Femme	25	Brésilienne	Master	Reitoria	Journée	Pechincha	Zone Ouest/Barra	Rio de Janeiro	Bus+ BRT+bus interne	120 min
Bruno	Homme	24	Brésilienne	Master	Reitoria	Journée	Barra da Tijuca	Zone Ouest/Barra	Rio de Janeiro	Bus (410 T)	40 min
Mariana	Femme	26	Brésilienne	Master	EEFD	Soir	Bangu	Zone Ouest	Rio de Janeiro	Bus (936)	120 min
Marco	Homme	36	Brésilienne	Master	EEFD	Soir	Botafogo	Zone Sud	Rio de Janeiro	Metro+Bus (616/913)	90 min
Lourenço	Homme	26	Brésilienne	Licence	CT	Journée	Tijuca	Zone Nord	Rio de Janeiro	Voiture	40 min
Leo	Homme	26	Brésilienne	Licence	CT	Journée	Leblon	Zone Sud	Rio de Janeiro	Voiture	30 min
Elisa	Femme	23	Brésilienne	Licence	CT	Journée	Barra da Tijuca	Zone Ouest/Barra	Rio de Janeiro	Voiture	45 min
Andre	Homme	30	Brésilienne	Doctorat	CCS	Journée	Ilha do Governador	Zone Nord	Rio de Janeiro	Bus	40 min
Camilla	Femme	30	Brésilienne	Licence	Letras	Soir	Ilha do Governador	Zone Nord	Rio de Janeiro	Voiture	10 min
Maria Fernanda	Femme	21	Brésilienne	Licence	CCS	Journée	Barra da Tijuca	Zone Ouest/Barra	Rio de Janeiro	Bus	50 min
Nathalia	Femme	28	Brésilienne	Licence	CCS	Journée	Tijuca	Zone Nord	Rio de Janeiro	Bus/Voiture	45 min/20min

## Annexe 18

### Liste des sigles

AIM - Atelier innovation pour les métropoles  
BRT - Bus Rapid Transit  
CT - Centre de technologie  
CCMN – Centre des sciences mathématiques et de la nature  
CCS - Centre des sciences de la santé  
COR – Centre des opérations de rio  
CICC - Centre de Commandement et de Contrôle Intégré  
CET- RIO - Société d'ingénierie du trafic de Rio de Janeiro  
COPPE - L'Institut Alberto Luiz Coimbra d'études supérieures et de recherche en ingénierie  
CCO – Centre de contrôle opérationnel  
CPA - Commandement de la Police de l'Aire (CPA)  
CEPEL - Compagnie publique d'électricité  
CETEM - Centre de technologie minérale  
DISEG – Division de Sécurité  
ENEM – Examen national lors de la fin du lycée  
Fetranspor - Fédération des sociétés de transport de passagers de l'État de Rio de Janeiro  
FBSP - Forum brésilien de sécurité publique  
HU - Hôpital universitaire  
IBGE - Institut Brésilien de Géographie et de Statistique  
IPP - Institut Pereira Passos  
INEP - Institut national d'études et de recherche pédagogiques  
ISP/RJ - Institut de sécurité publique de Rio de Janeiro  
NR – Non répondu  
PMERJ – Polícia Municipal do Estado do Rio de Janeiro  
UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro  
PEU - Programa de engenharia Urbana de l'UFRJ  
PDTU - Schéma directeur des transports urbains  
PCVV- Enquête sur les conditions de vie et la victimisation  
PROUNI - Programme l'université pour tous  
RMRJ - Région métropolitaine de Rio de Janeiro

REUNI - Programme d'appui aux plans de restructuration et d'expansion des universités fédérales

SMTR – Secretariat municipal des transports

SISU – Système de sélection unifié

TC – Transport en Commun

TP - Transport privé

UPP - Unité de police pacificatrice

UTC - Universidade de Tecnologia de Compiègne

VTC – Voiture de Transport avec Chauffeur

UFF – Université Fédérale Fluminense

UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro

UFRRJ – Université Fédérale Rurale de Rio de Janeiro



## Annexe 18

### Lexique Portugais Français

**Alternatif** : Tous les transports informels qui complètent le service de transport public à Rio de Janeiro. Ils sont composés des véhicules plus grands et plus rapides comme les *vans*, les *kombis*, en mesure de transporter entre 10 et 15 personnes ou de mototaxis.

**Arrastão** : Vols violents qui visent un groupe de personnes. Cela peut se produire sur les plages, les arrêts de bus, les autoroutes et autres lieux publics où il y a une concentration de personnes

**Bus interne** : Bus gratuit offert par l'UFRJ pour circuler au sein et entre les campus universitaires.

**Carioca**: de Rio de Janeiro

**Comunidade** : nom couramment utilisé pour faire référence aux favelas

**Cracolândia** : nom couramment utilisé pour désigner les zones de la ville où les consommateurs de crack se regroupent (squattent).

**Flanelinhas** : nom donné aux gardiens informels qui offrent des services de surveillance et de nettoyage des voitures.

**Municipalité** : la plus petite division territoriale de la fédération.

**Séquestre éclair** : enlèvements de courte durée où les victimes sont retenues en otage à l'intérieur de leur propre véhicule pour que les voleurs puissent effectuer des achats avec leur argent ou carte de crédit.

**Vestibular** : concours d'entrée dans les études supérieures



# BIBLIOGRAPHIE

- Abreu, M. de A. (1987). *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. IPLANRIO.
- Adorno, S. (2002). Exclusão socioeconômica e violência urbana. *Sociologias*, 8, 84- 135. ht
- Alves, C. R. da S., & Paula, P. P. de. (2009). Violência no trabalho : Possíveis relações entre assaltos e TEPT em rodoviários de uma empresa de transporte coletivo. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 12(1), 35- 46.
- Alves Diniz, A., & Faria, A. (2018). *Contributions from behavioral geography to environmental criminology*. 2, 295- 298.
- Alves Diniz, A., Ferreira, R., & Alcântara, S. (2016). Pichação, paisagem e território no hipercentro de belo horizonte. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, 22, 84.
- Antunes, V. V. (2016). Expansão e democratização universitária : A implementação do REUNI na Universidade Federal do Rio de Janeiro. *Habitus*, 14(1). <https://revistas.ufrj.br/index.php/habitus/article/view/11478>
- Appleyard, B. (2015). The First and Last Mile Travel Choice Effects of Crime : An Examination of The Location of Crime and its Association with Sustainable and Healthy Access to Transit. *Transportation Research Board 94th Annual Meeting*.
- Appleyard, D. (1981). *Livable Streets*. University of California Press.
- Aragon, y., Bertrand, s., Cabanel, m., & le grand, h. (2000). Méthode d'enquêtes par internet : Leçons de quelques expériences. *Décisions Marketing*, 19, 29- 37. JSTOR.
- Arias, E. D., & Rodrigues, C. D. (2006). The Myth of Personal Security : Criminal Gangs, Dispute Resolution, and Identity in Rio de Janeiro's Favelas. *Latin American Politics and Society*, 48(4), 53- 81. JSTOR.
- Atkins, S., Husain, M. S., & Storey, A. (1991). *The influence of street lighting on crime and fear of crime*. Home Office, Crime Prevention Unit.
- Atkins, S. T. (1990). Personal security as a transport issue : A state-of-the-art review. *Transport Reviews*, 10(2), 111- 125. <https://doi.org/10.1080/01441649008716748>
- Bailly, A. S. (1981). La géographie de la perception dans le monde francophone: Une perspective historique. *Geographica Helvetica*, 1, 14-21.
- Baravelli, Diego; (2016, 10 décembre). Avenida das Américas. Disponible sur *Wikipédia*. [https://pt.wikipedia.org/wiki/Avenida\\_das\\_Am%C3%A9ricas#/media/Ficheiro:Barra\\_by\\_Diego\\_Baravelli.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Avenida_das_Am%C3%A9ricas#/media/Ficheiro:Barra_by_Diego_Baravelli.jpg)
- Barcellos, C., & Zaluar, A. (2014). Homicídios e disputas territoriais nas favelas do Rio de Janeiro. *Revista de Saúde Pública*, 48(1), 94- 102. <https://doi.org/10.1590/S0034-8910.2014048004822>
- Barjonet, P., Gezentsvey, M., & Mores, C. (2010). Perception des risques et choix du mode de transport. Approche conceptuelle et modélisation prédictive. *Flux*, 3, 19- 32.
- Barros, G. da S. (2008). Filtragem racial : A cor na seleção do suspeito. *Revista Brasileira de Segurança Pública*, 2(3).

- Belleguic, T., Coutard, J., & Doueihy, M. (2011). Les enjeux de la réputation à l'ère du numérique. *Securite et strategie*, 6(2), 22- 27.
- Bender, J. É. C. (2018). *Contribuição para análise da influência do gênero nos padrões de viagem. Estudo de caso : Região metropolitana do rio de janeiro (RMRJ)* [Mémoire de Master en Ingénierie des Transports]. Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Beuscart, J.-S., Chauvin, P.-M., Jourdain, A., & Naulin, S. (2015). La réputation et ses dispositifs. *Terrains travaux*, N° 26(1), 5- 22.
- Beyer, A. (2011). L'échéance des Jeux Olympiques de 2016 et les stratégies de restructuration du transport métropolitain de Rio de Janeiro. *Confins*, 12.
- Bhat, C. R., & Singh, S. K. (2000). A comprehensive daily activity-travel generation model system for workers. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 34(1), 1- 22.
- Blatter, R. (2002). *Rapport social 2001 : Tome 2 : La violence et l'insécurité au travail dans les transports en France aujourd'hui* (p. 40). Conseil national des transports
- Body-Gendrot, S. (2008). *La peur détruira-t-elle la ville ?* François Bourin Editeur.
- Boehringer, S., & Ferrarese, S. (2015). Féminisme et vulnérabilité. *Cahiers du Genre*, n° 58(1), 5- 19.
- Börjesson, M. (2012). Valuing perceived insecurity associated with use of and access to public transport. *Transport Policy*, 22, 1-10.
- Booz Allen Hamilton. (2007). Personal security in public transport travel in New Zealand : Problems, issues & solutions (N° 344). Land Transport New Zealand Research Report.
- Bondaruk, R. L. (2008). A Prevenção Do Crime Atraves Do Desenho Urbano. Roberson Bondaruk.
- Borges, D. (2012). *O Medo do Crime na Cidade do Rio de Janeiro* (Vol. 1). Appris.
- , (2013). Vitimização e Sentimento de Insegurança no Brasil em 2010 : Teoria, Análise e Contexto. *Mediações - Revista de Ciências Sociais*, 18(1), 141. <https://doi.org/10.5433/2176-6665.2013v18n1p141>
- Bourdieu, P. (1979). *La Distinction : Critique sociale du jugement*. Les Editions de Minuit.
- Bradet, C., & Normandeau, A. (1987). La criminalité et les transports publics. *Déviance et société*, 11(1), 105- 122.
- Brantingham, P. L., & Brantingham, P. J. (1993). Nodes, paths and edges : Considerations on the complexity of crime and the physical environment. *Journal of Environmental Psychology*, 13(1), 3- 28.
- Briggs. (1986). *Learning How to Ask* (Edição: Reprint). Cambridge University Press.
- Bryman, A. (2006). Integrating quantitative and qualitative research : How is it done? *Qualitative Research*, 6(1), 97- 113.
- Caldeira, C. (2001). Assaltos a passageiros de ônibus no Rio de Janeiro : Um estudo sócio-jurídico. *Revista de informação Legislativa.*, 38(149).
- Caldeira, T. P. do R. (2000). *City of walls : Crime, segregation, and citizenship in São Paulo*. University of California Press.
- Câmara Metropolitana, & Governo do Estado do Rio de Janeiro. (2017). *Cartografia e Informação* (Governo do Estado do Rio de Janeiro N° 3; Carderno Metropolitano). Câmara Metropolitana de Integração

Governamental. <http://www.modelarametropole.com.br/wp-content/uploads/2017/08/Caderno03-Cartografia-Camara.pdf>

Campos, J. C. de. (2008). O sentimento de insegurança na cidade do rio de janeiro : As percepções e a mudança na rotina de vida. *GT 39 Políticas Públicas e Antropologia nas áreas de Direitos Humanos, Segurança Pública e Comunidade.*, 19.

Cardoso, B. C. (2012). *Um procedimento para a transferência modal do usuário do ônibus para o trem* [Thèse de Doctoract en Ingénierie de Transports]. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Carmo, I. F. (2007). *Identificação da hierarquia dos atributos sensoriais e de qualidade do ambiente urbano em modelos de escolha modal : O transporte público no campus da cidade universitária da UFRJ* [Mémoire de Master en Ingéerie des Transports]. COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Carvalho, G. S. (2016). *Caracterização e Análise da Demanda por Transporte em um Campus Universitário : O Caso da UFRJ* [Mémoire de Master en Ingéerie des Transports]. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Carvalho, I., & Lewis, D. A. (2003a). Beyond community : reactions to crime and disorder among inner-city residents. *Criminology*, 41(3), 779- 812.

Cary, P. (2012). Les centres commerciaux à São Paulo, The commercial centres of São Paulo, Resumen. *Espaces et sociétés*, 150, 107- 127.

Casare, S., & Sichman, J. (2005). Towards a functional ontology of reputation. *Proceedings of the fourth international joint conference on Autonomous agents and multiagent systems*, 505- 511.

Castells, M. (2001). *La Société en réseaux*. Fayard.

CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro. (2016). *Porto Maravilha—Rio de Janeiro*. <http://portomaravilha.com.br/>

Ceccato, V. (2014). The nature of rape places. *Journal of Environmental Psychology*, 40, 97- 107.

—, (2017a). Women’s transit safety : Making connections and defining future directions in research and practice. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3- 4), 276- 287.

—, (2017b). Women’s victimisation and safety in transit environments. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3), 163- 167.

Ceccato, V., & Newton, A. (2015). *Safety and Security in Transit Environments: An Interdisciplinary Approach*. Springer.

—, (2017b). Women’s victimisation and safety in transit environments. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3), 163- 167.

Ceccato, V., & Paz, Y. (2017). Crime in Sao Paulo metro system : Sexual crimes against women. *Crime Prevention & Community Safety*, 19(3- 4), 211- 226.

Ceccato, V., & Uittenbogaard, A. C. (2014). Space–Time Dynamics of Crime in Transport Nodes. *Annals of the Association of American Geographers*, 104(1), 131- 150.

Ceccato, V. (Éd.). (2012). *The Urban Fabric of Crime and Fear*. Springer Netherlands. <https://doi.org/10.1007/978-94-007-4210-9>

Cesec, Centro de Estudos de Segurança e Cidadania. (2018). *A intervenção acabou ? Quanto custou?* (Nº 9; Observatório da Intervenção, p. 2). Cesec.

- Chauvin, P.-M. (2013). La sociologie des réputations. *Communications*, n° 93(2), 131- 145.
- Chétry, M. (2010). *Les habitants des favelas face au droit à la ville au Brésil : Réalité de la fragmentation urbaine, défi de l'intégration*. Lyon 3.
- Choplin, A., & Delage, M. (2011). Mobilités et espaces de vie des étudiants de l'Est francilien : Des proximités et dépendances à négocier. *Cybergeo : European Journal of Geography*.
- Claval, P. (1974). La géographie et la perception de l'espace. *Espace géographique*, 3(3), 179-187.
- Clarke, A. H., & Lewis, M. J. (1982). Fear of crime among the elderly. An Exploratory Study. *The British Journal of Criminology*, 22(1), 49- 62.
- CNI, Confederação Nacional das Indústrias. (2017). *Segurança Pública : Medo da violência limita uso da cidade* (N° 38; Retratos da Sociedade Brasileira). Confederação Nacional das Indústrias.
- Coaracy, V. (1988). *Memórias da cidade do Rio de Janeiro*. Editora Itatiaia.
- Cobbina, J. E., Miller, J., & Brunson, R. K. (2008). Gender, Neighborhood Danger, and Risk-Avoidance Strategies Among Urban African-American Youths\*. *Criminology*, 46(3), 673- 709.
- Coccia, M. (2020). The politics of fear and relationship with the effective level of crime and socioeconomic issues : Empirical analysis of a case study. *Journal of Economics Bibliography*, 6(4), 357- 374.
- Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends : A routine activity approach. *American Sociological Review*, 588- 608.
- Cohen, L. E., Kluegel, J. R., & Land, K. C. (1981). Social Inequality and Predatory Criminal Victimization : An Exposition and Test of a Formal Theory. *American Sociological Review*, 46(5), 505- 524. JSTOR.
- Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro. (2014). *Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro*. Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro.
- Condon, S., Lieber, M., & Maillochon, F. (2005). Insécurité dans les espaces publics : Comprendre les peurs féminines. *Revue française de sociologie*, 46(2), 265- 294.
- Coutras, J. (1996). *Crise urbaine et espaces sexués*. Armand Colin.
- Cozens, P., Neale, R., Hillier, D., & Whitaker, J. (2004). Tackling crime and fear of crime while waiting at Britain's railway stations. *Journal of Public Transportation*, 7(3), 2.
- Cozens, P., Neale, R., Whitaker, J., & Hillier, D. (2003). Managing crime and the fear of crime at railway stations—a case study in South Wales (UK). *International Journal of Transport Management*, 1(3).
- Costa, A., & Lima, R. (2018). Estatísticas oficiais, violência e crime no Brasil. *Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais*, 84, 81-106.
- Creswell, J. W., & Clark, V. L. P. (2010). *Designing and Conducting Mixed Methods Research* (2nd Revised edition). SAGE Publications Inc.
- Cubas, V. O., Alves, R., Carvalho, D., Natal, A., & Branco, F. C. (2013). Segurança no campus : Um breve levantamento sobre as políticas de segurança na USP e em universidades estrangeiras. *Revista Brasileira de Segurança Pública*, 7(1), Article 1.

- Cunty, C. (2004). *Système d'information géographique et sécurité: Une application pour la RATP* [Phdthesis, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I].
- Gomes, M., & Réginiensi, C. (2007). Vendeurs ambulants à Rio de Janeiro : Expériences citadines et défis des pratiques urbaines. *Cybergeog : European Journal of Geography*. <https://doi.org/10.4000/cybergeog.4870>
- De Witte, A., Hollevoet, J., Dobruszkes, F., Hubert, M., & Macharis, C. (2013). Linking modal choice to motility : A comprehensive review. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 49, 329- 341.
- Delbosc, A., & Currie, G. (2012). Modelling the causes and impacts of personal safety perceptions on public transport ridership. *Transport Policy*, 24, 302- 309. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.09.009>
- Denèfle, S. (Éd.). (2013). *Femmes et villes*. Presses universitaires François-Rabelais.
- Denzin, N. K. (1970). *The research act: A theoretical introduction to sociological methods*. Chicago : Aldine Pub. Co.
- Di Méo, G. (2012). Les femmes et la ville. Pour une géographie sociale du genre. *Annales de géographie*, 684(2), 107.
- Diniz, A. M. A. (2003). Geografia do Medo: Reflexoes sobre o sentimento de inseguranca em Belo Horizonte. *Alferes*, 18.
- Dirk, R. C., Pinto, A. S., de Azevedo, A. L. V., de Lima, R. K., & Sinhoretto, J. (2004). Avaliando o sentimento de insegurança nos bairros da cidade do Rio de Janeiro. *Trabalho apresentado no XXVIII Encontro Anual da ANPOCS, Caxambu*.
- Dolo, N., & Racouchot, B. (2021). Insécurité, criminalité, politiques pénales et sécuritaires. *Herodote*, N° 181(2), 41- 54.
- DuBow, F., McCabe, E., Kaplan, G., Justice, N. I. of L. E. and C., & Affairs, N. U. (Evanston, Ill ). Center for Urban. (1979). *Reactions to crime: A critical review of the literature*. Dept. of Justice, Law Enforcement Assistance Administration, National Institute of Law Enforcement and Criminal Justice : [for sale by the Supt. of Docs., U.S. Govt. Print. Off.].
- Dunckel-Graglia, A. D. (2016). Finding mobility : Women negotiating fear and violence in Mexico City's public transit system. *Gender, Place & Culture*, 23(5), 624- 640.
- État de Rio, G. do E. do R. de J. (2021). *Segurança Presente*. <https://segurancapresente.rj.gov.br/sobre.html>
- Farrall, S., Bannister, J., Ditton, J., & Gilchrist, E. (1997). Questioning the measurement of the “fear of crime”: Findings from a Major Methodological Study. *The British Journal of Criminology*, 37(4), 658- 679. JSTOR.
- FBSP, Fórum Brasileiro de Segurança Pública. (2017). *Visível e invisível: A vitimização de mulheres no Brasil 1º edição – Fórum Brasileiro de Segurança Pública* [Violência contra meninas e mulheres]. <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2017/03/relatorio-pesquisa-vs4.pdf>
- FBSP, Fórum Brasileiro de Segurança Pública (2018). *Anuário Brasileiro de Segurança Pública de 2014 a 2017* (Anuário Brasileiro de Segurança Pública) [ABSP Edição Especial]. Associação Brasileira de Segurança Pública
- FBSP, Fórum Brasileiro de Segurança Pública (2019a). *Rio sob intervencao 2* (Nº 2; Rio sob intervenção). Fórum Brasileiro de Segurança Pública.
- FBSP, Fórum Brasileiro de Segurança Pública. (2019b) *Financiamento da Segurança Pública no Brasil: O novo sistema único de segurança pública* (Nº 2; Textos para debate).

Feltes, T. (2003). *Vandalisme, terrorisme et sûreté dans les transports publics urbains de voyageurs* (rapport de la cent vingt troisième table ronde d'économie des transports table ronde 123; Centre de recherches économiques). Conférence Européenne des Ministres des Transports.

Fetranspor. (s. d.). *Fetranspor*. Federação de Empresas de Ônibus do Estado do Rio de Janeiro. Consulté le 7 octobre 2020, à l'adresse <https://www.fetranspor.com.br>

Fernandes, C. L. G., Vasconcellos, B. L. X., Almeida, D. M. de, & Silva, R. D. da. (2018). Ilha do fundão – RJ: A Vila Residencial e a relação com a concentração de atividades de PD&I. *Revista Ensaio*, 11(0), 33- 49.

Fernandes, F. (2015, septembre 12). *Maré: Uma cidade dentro do Rio de Janeiro*. Multirio.

Fernandes, L., & Rêgo, X. (2011). Por onde anda o sentimento de insegurança? Problematizações sociais e científicas do medo à cidade. *Etnografica*, vol. 15 (1), 167- 181.

Ferraro, K. F. (1995). *Fear of Crime: Interpreting Victimization Risk*. State University of New York Press.

Ferraro, K. F., & Grange, R. L. (1987). The Measurement of Fear of Crime\*. *Sociological Inquiry*, 57(1),

Ferreira, J. S. W., & Boidin, C. (2012). Les campi brésiliens. *IdeAs*, 2. <https://doi.org/10.4000/ideas.346>

Ferreira, M. (2012). Mensuração de Riscos Específicos em Itinerários: Construções Metodológicas no estado do Rio de Janeiro. *Cadernos de Segurança Pública*, Número 03(Ano 4). [www.isp.rj.gov.br/revista](http://www.isp.rj.gov.br/revista)

Ferrell, C. E., & Mathur, S. (2012). Influences of Neighborhood Crime on Mode Choice. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2320(1), 55- 63.

Loukaitou-Sideris, A. (2006). Is it Safe to Walk?1 Neighborhood Safety and Security Considerations and Their

Effects on Walking. *Journal of Planning Literature*, 20(3), 219-232.

Filho, A. T. (2007). *Educação superior no período noturno: Impacto do entorno educacional no cotidiano do estudante* [Thèse en Education, Universidade Estadual de São Paulo].

Fisher, B. S. (2007). *Campus Crime: Legal, Social, and Policy Perspectives* (J. J. Sloan, Éd.; 2nd edition). Charles C Thomas Pub Ltd.

Flores, S. R. (2017). A democratização do ensino superior no Brasil, uma breve história: Da Colônia a República. *Revista Internacional de Educação Superior*, 3(2), 401- 416.

Fogo Cruzado. (2018). *Relatório Rio de Janeiro 2017*. Fogo Cruzado. <https://fogocruzado.org.br/relatorios/>

Instituto Update. (2016, 5 juillet). *Fogo Cruzado*. Fogo Cruzado. <https://fogocruzado.org.br/>

Foster, S., Knuiiman, M., Villanueva, K., Wood, L., Christian, H., & Giles-Corti, B. (2014). Does walkable neighborhood design influence the association between objective crime and walking? *The International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 11, 100.

Foster, S., Villanueva, K., Wood, L., Christian, H., & Giles-Corti, B. (2014). The impact of parents' fear of strangers and perceptions of informal social control on children's independent mobility. *Health & Place*, 26, 60- 68.

Franco, L. P. C. (2012). *Perfil e Demanda dos Uuários de Bicicleta em viagens Pendulares*. Instituto Militar de Engenharia.



- Frappier, A. (2015). *Méthode d'évaluation de la diversité et de la qualité des alternatives de déplacement de transport en commun* [Mémoire de Maîtrise ès Sciences Appliquée]. École polytechnique de Montréal.
- Freire-Medeiros, B. (2010). *Le tourisme de la pauvreté : étude du cas d'une favela (rio de janeiro, brésil)*.
- Freitas, P. V. N. de, Castro, A. A. B. da C., & Silveira, J. A. R. (2016). A segurança como atributo da qualidade do serviço de transporte público urbano por ônibus na cidade de João Pessoa (PB), Brasil. *Revista dos Transportes Públicos*.
- Frippiat, D., & Marquis, N. (2010). Les enquêtes par Internet en sciences sociales : Un état des lieux. *Population, Vol. 65(2)*, 309- 338.
- Fundo Verde e UFRJ (2019, mars 19). *Vídeo Institucional Fundo Verde—Fundo Verde*. Vidéo Institucional Fundo Verde. <http://www.fundoverde.ufrj.br/index.php/pt/noticias/clipping/263-video-institucional-fundo-verde>
- Furstenberg, F. (1971). Public Reaction to Crime in the Streets. *The American Scholar*, 40, 601- 610.
- Galindo, E. P., & Neto, V. C. L. (2019). *A mobilidade urbana no brasil: percepções de sua população* (Texto para discussão N° 2468; p. 62). IPEA.
- Garofalo, J. (1979). Victimization and the fear of crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 16(1), 80- 97. Garofalo, J. (1981). The Fear of Crime : Causes and Consequences. *Journal of Criminal Law and Criminology*, 72(2), 839.
- Geneva declaration secretariat. (2011, octobre). *Global Burden of Armed Violence 2011* (N° 2011). <https://www.genevadeclaration.org>
- Gentry, K. (2015). Apple Picking : The Rise of Electronic Device Thefts in Boston Subways. In V. Ceccato & A. Newton (Éds.), *Safety and Security in Transit Environments : An Interdisciplinary Approach* (p. 39- 55). Palgrave Macmillan UK.
- Ghiglione, R. (1941-1999), & Matalon, B. (1930-). (1998). *Les enquêtes sociologiques : Théories et pratique / Rodolphe Ghiglione, Benjamin Matalon*. Armand Colin. Paris.
- Gilow, M. (2015). Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : Perceptions et stratégies. *Brussels Studies*, 87.
- Goffman, E. (1973). *La mise en scène de la vie quotidienne 1 : La présentation de soi*. Les Editions de Minuit.
- Gonçalves, L. de L. (2017). *Letalidade violenta e controle ilegal do território no Rio de Janeiro*. 19.
- Gonçalves, T. G. B. (2012). *Periferias segregadas, segregação nas periferias. Por uma análise das desigualdades intraurbanas no município de São Gonçalo, RJ* [Mémoire de Master en Urbanisme, Universidade Federal do Rio de Janeiro].
- Google Maps. (s. d.). *Éviter Zonas à Risque élevé*. Consulté le 12 octobre 2020
- Gouëset, V., Demoraes, F., Figueroa, O., Le Roux, G., & Zioni, S. (2014). Parcourir la métropole. Pratiques de mobilité quotidienne et inégalités socio-territoriales à Bogotá, Santiago du Chili et São Paulo. In F.
- Dureau, T. Lulle, & S. S. et Y. Contreras (Éds.), *Mobilités et changement urbain Bogotá, Santiago et São Paulo* (p. Chapitre 8-p. 265- 302). Presses Universitaires de Rennes.
- Gould, P., & White, R. (1986). *Mental Maps* (2 edition). Routledge.

Granjeiro, F. B. (2016). *Perspectiva em segurança da faculdade unb planaltina (fup) e imediações segundo a comunidade acadêmica* [Mémoire de Licence].

Grin, E. J., Paulo, F. G. V.-S., Lamerão, C. R., & Bessa, L. F. (2016). *O governo das grandes cidades : Uma análise comparada dos modelos de descentralização em São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília*. 26.

Guilloux, M. (2013). *Du sentiment d'insécurité aux comportements de vigilance dans les espaces de la SNCF* [Thesis, Nantes].

Gusmão, H. N. B. (2016, juin 23). A estreita relação entre raça, renda e local de moradia. *Desigualdades Espaciais*. <https://desigualdadesespaciais.wordpress.com/2016/06/22/a-estreita-relacao-entre-raca-renda-e-local-de-moradia/>

Guy, F. (2013). G. Di Méo, Les murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale. *Géocarrefour*, 88(2), 160.

Haberman, C., E. Clutter, J., & Henderson, S. (2017). A quasi-experimental evaluation of the impact of bike-sharing stations on micro-level robbery occurrence. *Journal of Experimental Criminology*.

Haesbaert, R. (2015). About contemporary urban in-mobilities. *Mercator*, 14, 83- 92.

Hale, C. (1996). Fear of Crime : A Review of the Literature. *International Review of Victimology*, 4(2), 79- 150.

Hervé, T. (2000). *Le Brésil* (4<sup>e</sup> éd.). Armand Colin.

—, 2016, juillet 6). « *Rio de Janeiro, portrait géographique* ». *Géoconfluences*, 2016.

—, (2017, 6 juillet). *La genèse du Christ du Corcovado*. Braises. <https://braises.hypotheses.org/1258>

—, (2019). Análise cartográfica da eleição presidencial de 2018. *Confins. Revue franco-brésilienne de géographie / Revista franco-brasilera de geografia*, 501, Article 501.

Hilinski, C. M., Pentecost Neeson, K. E., & Andrews, H. (2011). Explaining the Fear of Crime Among College Women, in their own Words. *Southwest Journal of Criminal Justice*, 8(1).

Hollaback!, & Cornell, U. (2015). Cornell International Survey on Street Harassment. *Hollaback! Together We Have the Power to End Harassment*. <https://www.ihollaback.org/cornell-international-survey-on-street-harassment/>

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2018, avril 10). *PNAD Contínua TIC 2016 : 94,2% das pessoas que utilizaram a Internet o fizeram para trocar mensagens*. IBGE - Agência de Notícias.

—, (2010). *Censo 2010* [Recensement Statistique National Brésilien]. <https://censo2010.ibge.gov.br/>

—, (2014). *Pesquisa Nacional por Amostras de Domicílios* (Sintése de Indicadores). <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv94935.pdf>

—, IBGE (2017). *Panorama Estados do Brasil 2017*. IBGE Panorama. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/panorama>

—, (2018, février) | *Brasil em Síntese* | Rio de Janeiro | Rio de Janeiro | Panorama. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-de-janeiro/panorama>

INEP, Instituto Nacional de Estudo e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira et Ministère brésilien de l'éducation. (2016). *Censo da educação superior 2016: Notas Estatísticas*.

Ingalls, G. L., Hartgen, D. T., & Owens, T. W. (1994). Public fear of crime and its role in bus transit use. *Transportation Research Record*, 1433.

INRIX. (2018). *Global Scorecard*. Inrix. <https://inrix.com/scorecard/>

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (2017). *Ipea—Atlas da Violência*. <http://ipea.gov.br/atlasviolencia/>

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada; & FBSP, Fórum Brasileiro de Segurança Pública (2018). *Atlas da Violência 2018*.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica; ONU., & Fundação João Pinheiro. (2016). *Radar IDHM Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil*. <http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/radar-idhm/>

IPP, Instituto Pereira Passos (2012). *Nova classificação de favelas para o planejamento das políticas públicas*.

ISP/RJ, Instituto de Segurança do Rio de Janeiro (2007). *Pesquisa de Condições de Vida e Vitimização* (Vol. 2). Instituto de Segurança Pública do Rio de Janeiro (ISP-RJ).

ISP/RJ, Instituto de Segurança do Rio de Janeiro (2019). *Vizualização de Dados*.

Instituto Igarapé (2021, 25 juin). Instituto Igarapé. <https://igarape.org.br/>

Jacobs, J. (2012). *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Parenthèses Editions.

Jacobsen, S. K. (2015). Policing the Ivory Tower : Students' Perceptions of the Legitimacy of Campus Police Officers. *Deviant Behavior*, 36(4), 310- 329.

Jaehnig, W. B., Weaver, D. H., & Fico, F. (1981). Reporting crime and fearing crime in three communities. *The Journal of Communication*, 31(1), 88- 96.

Johnston, L. G., & Sabin, K. (2010). Échantillonnage déterminé selon les répondants pour les populations difficiles à joindre. *Methodological Innovations Online*, 5(2), 38- 48.

Jones, T., & Azevedo, L. N. de. (2013). Economic, social and cultural transformation and the role of the bicycle in Brazil. *Journal of Transport Geography*, 30(C), 208- 219.

Jubainville, H. d'Arbois de, & Vanier, C. (2017). Women's avoidance behaviors in public transport in the Ile-de-France region. *Crime Prevention and Community Safety*, 19(3- 4), 183- 198.

Junior, H. F., & Cavalcanti, M. (2013). Territorialidades da(s) cracolândia(s)em São Paulo e no Rio de Janeiro. *Anuário Antropológico*, II, 73- 97. <https://doi.org/10.4000/aa.561>

Kahn, S. S., & Santos, A. (2014). *Informativo Mobilidade*. Fundo Verde - UFRJ. <http://fundoverde.ufrj.br/phocadownload/publicacoes/informativo-mobilidade-2.pdf>

Katz, J. (1987). What makes crime 'news'? *Media, Culture & Society*, 9(1), 47- 75. <https://doi.org/10.1177/016344387009001004>

Kaufmann, V. (1998). *Sociologie de la mobilité urbaine : La question du report modal* (1759) [École Polytechnique Fédérale de Lausanne]. 1759.

Keane, C. (1998). Evaluating the Influence of Fear of Crime as an Environmental Mobility Restrictor on Women's Routine Activities. *Environment and Behavior - ENVIRON BEHAV*, 30, 60- 74.

- Ketelaer, V., & Nolet, L. (2008). *Sentiment d'insecurite et impact des medias* [Actes de la journée d'études].
- Killias, M., & Clerici, C. (2000). Different measures of vulnerability in their relation to different dimensions of fear of crime. *British Journal of Criminology*, 40(3), 437- 450.
- Koskela, H. (1999). 'Gendered Exclusions': Women's Fear of Violence and Changing Relations to Space. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 81(2), 111- 124.
- Koury, M. G. P. (2011). Medos urbanos e mídia : O imaginário sobre juventude e violência no Brasil atual. *Sociedade e Estado*, 26(3), 471- 486. <https://doi.org/10.1590/S0102-69922011000300003>
- Kumar, P., Kulkarni, S. Y., & Parida, M. (2011). Security perceptions of Delhi commuters at Metro-bus interchange in multi modal perspective. *Journal of Transportation Security*, 4(4), 295- 307.
- Lachance, M., Dubé, M., Cousineau, M., & Beaulieu, M. (2010). Le sentiment d'insécurité lié à la victimisation criminelle : Regard critique sur la modélisation d'un concept polymorphe. *Journal international de victimologie*, 8(1), 55- 65.
- LaGrange, R. L., Ferraro, K. F., & Supancic, M. (1992). Perceived risk and fear of crime : Role of social and physical incivilities. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 29(3), 311- 334.
- Larivee, C. (2013). « Le standpoint theory : En faveur d'une nouvelle méthode épistémologique ». *Ithaque*, 127- 149.
- Larrañaga, A. M., Rizzi, L. I., Arellana, J., Strambi, O., & Cybis, H. B. B. (2016). The influence of built environment and travel attitudes on walking : A case study of Porto Alegre, Brazil. *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(4), 332- 342.
- Law, R. (1999). Beyond 'women and transport' : Towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567- 588.
- Lee, G. R. (1983). Social integration and fear of crime among older persons. *Journal of Gerontology*, 38(6), 745- 750.
- Legroux, J. (2016). *L'accueil de la coupe du Monde 2014 et des JO 2016 et les impacts de la « révolution des transports » sur la justice socio-spatiale à Rio de Janeiro : Tout changer pour que rien ne change ?* [Lyon].
- Lemgruber, J., Cano, I., & Musumeci, L. (2017). *Olho por olho ? O que pensam os cariocas sobre bandido bom é bandido morto*. 70.
- Lessing, B. (2008). As facções cariocas em perspectiva comparativa. *Novos estudos CEBRAP*, 80, 43- 62. ht
- Levine, N., & Wachs, M. (1986). Bus crime in Los Angeles : II—victims and public impact. *Transportation research part A: general*, 20(4), 285- 293.
- Lieber, M. (2002). Le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public : Une entrave à la citoyenneté ? *Nouvelles Questions Féministes*, 21(1), 41. <https://doi.org/10.3917/nqf.211.0041>
- Liggett, R., Loukaitou-Sideris, A., & Iseki, H. (2003). *Journeys to Crime : Assessing the Effects of a Light Rail Line on Crime in the Neighborhoods*. <http://escholarship.org/uc/item/2tq8b34w>
- Liska, A. E., Lawrence, J. J., & Sanchirico, A. (1982). Fear of Crime as a Social Fact. *Social Forces*, 60(3), 760- 770.

- Liska, A. E., Sanchirico, A., & Reed, M. D. (1988). Fear of Crime and Constrained Behavior Specifying and Estimating a Reciprocal Effects Model. *Social Forces*, 66(3), 827- 837.
- Lobato, S. C., Lima, V. L. de A., Chaves, A. B. P., & Almeida, S. dos S. de. (2020). Violência urbana e o sentimento de insegurança no Campus universitário Belém—UFPA / Urban violence and the feeling of insecurity in the University Campus Belém—UFPA. *Brazilian Journal of Development*, 6(7).
- Lorenc, T., Petticrew, M., Whitehead, M., Neary, D., Clayton, S., Wright, K., Thomson, H., Cummins, S., Sowden, A., & Renton, A. (2013). Environmental interventions to reduce fear of crime : Systematic review of effectiveness. *Systematic reviews*, 2(1), 30.
- Loubère, L., & Ratinaud, P. (2014). *Documentation IRaMuTeQ 0.6 alpha 3 version 0.1*. [http://iramuteq.org/documentation/fichiers/documentation\\_19\\_02\\_2014.pdf](http://iramuteq.org/documentation/fichiers/documentation_19_02_2014.pdf)
- Loukaitou-Sideris, A. (2006). Is it Safe to Walk?1 Neighborhood Safety and Security Considerations and Their Effects on Walking. *Journal of Planning Literature*, 20(3), 219- 232.
- Loukaitou-Sideris, A., Liggett, R., Iseki, H., & Thurlow, W. (2001). Measuring the effects of built environment on bus stop crime. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 28(2), 255- 280.
- Louvet, N., & Krier, C. (2020, mai 3). L'enfer, c'est les autres (N° 8) [Podcast]. In *Lost in Transportation*. Ausha. <https://podcast.ausha.co/lost-in-transportation>
- Louvet, N., & Wester, L. (2020, avril 5). Rien ne sert de conduire, il faut partir à point (N° 7). In *Lost in Transportation*. Ausha. <https://podcast.ausha.co/lost-in-transportation/rien-ne-sert-de-conduire-il-faut-partir-a-point>
- Luquez, J. (2015). As Três Reestruturas Urbanas de São Gonçalo Apresentando e Começando a Verificar uma Hipótese. *Anais SIMPURB 2015*. XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana - SIMPURB, Ceará, Brasil.
- Luz, M. P., Coutinho, E. S. F., Berger, W., Mendlowicz, M. V., Vilete, L. M. P., Mello, M. F., Quintana, M. I., Bressan, R. A., Andreoli, S. B., Mari, J. J., & Figueira, I. (2016). Conditional risk for posttraumatic stress disorder in an epidemiological study of a Brazilian urban population. *Journal of Psychiatric Research*, 72, 51- 57.
- Lynch, G., & Atkins, S. (1988). The influence of personal security fears on women's travel patterns. *Transportation*, 15(3), 257- 277.
- Lynch, K. (1998). *L'Image de la cité*. Dunod.
- Machado, S. (2014, Outubro). *Conheça os 15 bairros que integram a XX Região Administrativa – Ilha do Governador*. Multirio.
- Magaloni, B., Franco Vivanco, E., & Melo, V. (2018). *Killing in the Slums : Social Order, Criminal Governance, and Police Violence in Rio de Janeiro* (SSRN Scholarly Paper ID 3010013). Social Science Research Network.
- Mahmoud, S., & Currie, G. (2010). *The relative priority of personal safety concerns for young people on public transport*. Australasian Transport Research Forum Conference, Canberra.
- Maia, A. G., Carvalho, C. S. de, Venâncio, L. C., Dini, E. D., Maia, A. G., Carvalho, C. S. de, Venâncio, L. C., & Dini, E. D. (2020). The Motives Behind Transport Mode Choice : A Study with University Students in Brazil. *Ambiente & Sociedade*, 23. <https://doi.org/10.1590/1809-4422asoc20170188r4vu202015ao>
- Maron, F. (1996). Le mouvement étudiant. *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n° 1510-1511(5), 1- 53.

- Martins, A. C. P. (2002). Ensino superior no Brasil: Da descoberta aos dias atuais. *Acta Cirurgica Brasileira*, 17, 04- 06.
- Martins, J. de S. (2015). *Linchamentos: A justiça popular no Brasil* (1ª Edição). Editora Contexto.
- Martins, M. M. (2011). *Les "copropriétés populaires" de l'Avenida Brasil: Étude d'une nouvelle forme d'habitat informel à dans les années 2000* [Université Paris-Est]
- Masoumi, H. E., & Fastenmeier, W. (2016). Perceptions of security in public transport systems of Germany: Prospects for future research. *Journal of Transportation Security*, 1- 12.
- Matela, I. P. (2014). *Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Letra Capital.
- Matheus, L. C. (2011). *Narrativas do medo: O jornalismo de sensações além do sensacionalismo*. Mauad Editora Ltda.
- McCarthy, O. T., Caulfield, B., & O'Mahony, M. (2016). How transport users perceive personal safety apps. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 43, 166- 182. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.10.005>
- McCray, T. (2009). Engaging disadvantaged populations in transport studies: Linking modal use and perceptions of safety to activity patterns. *Research in Transportation Economics*, 25(1), 3- 7. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2009.08.002>
- Melgaço, L. de M. (2010). *Securização urbana: Da psicosfera do medo à tecnoesfera da segurança* [Text, Universidade de São Paulo]. <https://doi.org/10.11606/T.8.2010.tde-04022011-105832>
- Mello, D. M. (2016). *Zonas do medo: Variações geográficas do sentimento de (in)segurança no suplemento Vitimização e Acesso à Justiça da PNAD de 2009*. 10(2).
- Mello, J. C. (1975). *Planejamento dos Transportes* (1ª ed.). McGraw-Hill do Brasil.
- Melot, L., Strebelle, A., Mahauden, J., & Depover, C. (2017). Utilisation de Facebook en contexte universitaire. *Sciences et Technologies de l'Information et de la Communication pour l'Éducation et la Formation*, 24(1), 107- 122. <https://doi.org/10.3406/stice.2017.1727>
- Merton, R. K. (1995). The Thomas Theorem and the Matthew Effect. *Social Forces*, 74(2), 379- 422. <https://doi.org/10.2307/2580486>
- Misse, M. (1999). *Malandros, marginais e vagabundos* [Thèse de Doctoract en Sociologie]. Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro.
- , (2008). Le movimento: Les rapports complexes entre trafic, police et favelas à Rio de Janeiro. *Déviance et Société*, 32(4), 495. <https://doi.org/10.3917/ds.324.0495>
- , (2009). Sobre a acumulação social da violência no Rio de Janeiro. *Civitas - Revista de Ciências Sociais*, 8(3). <https://doi.org/10.15448/1984-7289.2008.3.4865>
- , (2010). Crime, sujeito e sujeição criminal: Aspectos de uma contribuição analítica sobre a categoria « bandido ». *Lua Nova: Revista de Cultura e Política*, 79, 15- 38.
- Maiello, A., & Pasquinelli, C. (2015). Destruction or construction? A (counter) branding analysis of sport mega-events in Rio de Janeiro. *Cities*, 48, 116- 124. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2015.06.011>
- Miller, Johnny, M. (s. d.). [Morro de Vidigal is a historic favela which encircles the luxury Sheraton Resort hotel like a set of pincers. On the opposite side of this mountain is the huge favela of Rocinha.]. <https://www.millefoto.com/unequalscenes>. <https://www.millefoto.com/unequalscenes>

- Montgomery, B., & Roberts, P. (2008). *Walk urban : Demand, constraints, and measurement of the urban pedestrian environment* (N° 44904; p. 1- 29). The World Bank.
- Morange, M., & Schmoll, C. (2016). *Les outils qualitatifs en géographie—Méthodes et applications*. Armand Colin.
- Motte-Baumvol, B., Bonin, O., David Nassi, C., & Belton-Chevallier, L. (2016). Barriers and (im)mobility in Rio de Janeiro. *Urban Studies*, 53(14), 2956- 2972. <https://doi.org/10.1177/0042098015603290>
- Mucchielli, A. (2009). *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines* (3e édition revue et augmentée). Armand Colin.
- , (2010a). « Insécurité », « sentiment d’insécurité » : Les deux veines d’un filon politique. *Après-demain*, 16, NF, 3- 6.
- , (2010b). Les techniques et les enjeux de la mesure de la délinquance. *Savoir/Agir*, 4, 93- 101.
- Muniz, J., Luquez, J., & Freitas, L. (2017). Os Desafios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro na Promoção da Mobilidade Sustentável : Perspectivas Pós Olímpicas. *Geofronter*, 2(3).
- Musumeci, L., & Conceição, G. (2007). *Geografia dos roubos de veículos na cidade do rio de janeiro*. 71.
- Naiff, L. A. M., & Naiff, D. G. M. (2005). A favela e seus moradores : Culpados ou vítimas? Representações sociais em tempos de violência. *Estudos e Pesquisas em Psicologia*, 5(2), 107- 119.
- Nascimento, T. C. B., & Neto, B. C. (2017). Estudo sobre os índices de assaltos a ônibus intermunicipais e suas relações com as condições da rodovia PA-150. *Revista Traços*, 11(24).
- Nasser, M. M. S. (2017). Cracolândia como campo de gravitação. A gestão da circulação de pessoas com acesso precário à moradia. *Ponto Urbe. Revista do núcleo de antropologia urbana da USP*, 21.
- Naudasher, M. (2014). *Les Brésiliens : Lignes de vie d’un peuple*. Ateliers Henry Dougier.
- Naulin, A. (2017). *Insee Analyses Guadeloupe* (N° 18; Insee Analyses). INSEE. [http://www.epsilon.insee.fr/jspui/bitstream/1/51936/1/IA\\_GUA\\_18.pdf](http://www.epsilon.insee.fr/jspui/bitstream/1/51936/1/IA_GUA_18.pdf)
- NECREVI. Núcleo de Estudos sobre a criminalidade e a violência (2015). *Violência, conflitos e crimes nos Câmpus Universitários : Subsídios para a política de segurança da UFG*. Universidade Federal de Goiás.
- Neves, J. M. de J. (2014). *Os Atributos da Qualidade de Serviço para Pedestres no Contexto de Megaeventos Esportivos : O caso do Estádio do Maracanã* [Mémoire de Master en Ingénierie de Transport, Universidade Federal do Rio de Janeiro]. <http://localhost:8080/jspui/handle/123456789/206>
- Newman, O. (1995). Defensible Space : A New Physical Planning Tool for Urban Revitalization. *Journal of the American Planning Association*, 61(2), 149- 155. <https://doi.org/10.1080/01944369508975629>
- Ninnin, J. (2014). Ordre social, ordre spatial : Territorialisation des politiques de sécurité publique à Rio de Janeiro. *EchoGéo*, 28. <https://doi.org/10.4000/echogeo.13794>
- , (2015, octobre 21). *Sortir des favelas de Rio de Janeiro d’une situation d’exception. Sécurisation et territorialisation de l’action publique : L’exemple de Rocinha et de Vidigal*. [Thèse de doctorat en cotutelle en géographie et en sociologie]. Université Paris 1 – Panthéon Sorbonne.
- NIPP, Núcleo Interdisciplinar em Políticas Públicas e do Observatório de Segurança Pública.. (2016). *Violência e Sentimento de Insegurança nos campi das universidades brasileiras* (p. 24).

- Noble, J. (2015a). L'insécurité personnelle dans les transports en commun. *Déviance et Société*, 39(3), 343. <https://doi.org/10.3917/ds.393.0343>
- , (2015b). *L'insécurité personnelle des jeunes dans les transports en commun franciliens : Une étude dispositionnelle du sentiment d'insécurité*. Sociologie. [Université Sorbonne Paris Cité].
- Nordfjærn, T., Şimşekoğlu, Ö., Lind, H. B., Jørgensen, S. H., & Rundmo, T. (2014). Transport priorities, risk perception and worry associated with mode use and preferences among Norwegian commuters. *Accident Analysis & Prevention*, 72, 391-400. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.07.028>
- Nunes, P. (2017a). Crime e Policia #Rio de Janeiro : Relatos em páginas do facebook. *Boletim Segurança e Cidadania*, 24. [https://www.ucamcesec.com.br/wp-content/uploads/2017/11/BoletimCESeC\\_Web.pdf](https://www.ucamcesec.com.br/wp-content/uploads/2017/11/BoletimCESeC_Web.pdf)
- Nunes, P. (2017b). *Relatos em páginas do facebook*. 36.
- Nucci, G. de S. (2011). *Manual de Direito Penal—Parte Geral—Parte Especial* (7<sup>o</sup> éd.). RT.
- Observatório Sebrae/RJ. (2015). *Painel regional Rio de Janeiro*. SEBRAE/RJ.
- OCDE, Organisation de coopération et de développement économiques (2017). *Education at a glance : OECD indicators*.
- OTT-Brasil. (2016, janvier). Onde tem tiroteio. Onde tem tiroteio. <https://www.ondetemtiroteio.com.br/>
- Oliveira, A. J. B. de. (2005). *Das Ilhas à Cidade – A construção da Cidade Universitária da Universidade do Brasil (1935-1950)* [Mémoire de Master en Histoire].
- Oliveira, R. (2011, mai 18). Estudante é baleado e morre dentro da USP. *G1 São Paulo*. <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2011/05/jovem-e-baleado-dentro-da-usp.html>
- Olvera, L. D., Plat, D., & Pochet, P. (2018). Sécurité personnelle et mobilité quotidienne en Afrique subsaharienne. Le cas de Dakar. *55<sup>ème</sup> colloque ASRDLF*, 17.
- Olympiade, J. D. L. X. (2007). *Rapport de la commission d'évaluation 2016 du cio*. [http://www.olympiade.eu/files/File/olympisme/fr\\_report\\_1469.pdf](http://www.olympiade.eu/files/File/olympisme/fr_report_1469.pdf)
- Paes-Machado, E., & Levenstein, C. (2002). Assaltantes a bordo : Violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo de Salvador, Bahia, Brasil. *Cadernos de Saúde Pública*, 18(5), 1215-1227.
- Pain, R. (1997). Social Geographies of Women's Fear of Crime. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 22(2), 231-244.
- , (2001). Gender, Race, Age and Fear in the City. *Urban Studies*, 38(5-6), 899-913.
- Panizzi, W. M. (2003). L'université publique : Une référence pour l'enseignement supérieur brésilien. *Politiques et gestion de l'enseignement supérieur*, 1, 49-64.
- Pantazis, C. (2000). « Fear of crime », vulnerability and poverty : Evidence from the British Crime Survey. *The British Journal of Criminology*, 40(3), 414-436. JSTOR.
- Parra, M. C. (2006). *Gerenciamento da mobilidade em campi universitários : Problemas dificuldades e possíveis soluções no caso ilha do fundão—UFRJ* [Mémoire de Master en Ingénierie des Transports]. Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Patrícia Galvão e Locomotiva, & Locomotiva. (2019). *Segurança das mulheres no transporte* (Dados e Fatos).



- Paula, M. de F. C. de. (2002). USP e UFRJ : A influência das concepções alemã e francesa em suas fundações. *Tempo Social*, 14(2), 147- 161.
- PDTU/RMRJ. (2014). *Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – 2014*. Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro (Setrans).
- Pearlstein, A., & Wachs, M. (1982). Crime in public transit systems : An environmental design perspective. *Transportation*, 11(3), 277- 297.
- PNUD, Programme des Nations Unies pour le développement. (2020). *Rapport sur le développement humain 2020*. ONU. <https://report.hdr.undp.org/fr/index.html>
- Peralva, A., & Macé, É. (1998). *Médias et violences urbaines en France*. 151 p.
- Pereira, L. F. (2008). *Meninos e lobos. Trajetórias de saída do tráfico na cidade do Rio de Janeiro* [Thèse de Doctorat en Médecine Sociale]. IMS/UERJ.
- Pereira, R. A. (2006). *Determinação de pontos de vigilância no “campus” do fundão da UFRJ: uma aplicação de grafos* [Mémoire de Master en Ingénierie de Production].
- Pereira, R. H. M., Banister, D., Schwanen, T., & Wessel, N. (2017). Distributional effects of transport policies on inequalities in access to opportunities in Rio de Janeiro. *The Journal of Transport and Land Use*. <https://doi.org/10.31235/osf.io/cghx2>
- Pinto, A. S., Melon, D. L. B. de, & Azevedo, J. de. (2007). ST 35 : Vitimização : Riscos objetivos e percepções do risco ou novos dados, novos movimentos. *31o Encontro Anual da ANPOCS*, 29.
- Portugal, L. da S., & Goldner, L. G. (2003). Estudo de pólos geradores de tráfego e de seus impactos nos sistemas viários e de transportes. Edgard Blücher.
- PR7. (2019, mars 10). *PR7—Pró-reitoria de Políticas Estudantis* [Institutionnel]. Pró-Reitoria Políticas Estudantis UFRJ. <https://politicasestudantis.ufrj.br/>
- Prates, A. A. P., & Barbosa, M. L. de O. (2015). A expansão e as possibilidades de democratização do ensino superior no brasil. *Caderno CRH*, 28(74), 327- 340. <https://doi.org/10.1590/S0103-49792015000200006>
- Prefeitura Universitária. (2019). *Prefeitura Universitária—Quem Somos* [Institutionnel]. Universidade Federal do Rio de Janeiro. <http://prefeitura.ufrj.br/index.php/pt/2012-03-20-15-35-24/historia>
- Prefeitura Universitária UFRJ. (2016). *Dados estatísticos*. Prefeitura da cidade universitária. <http://www.prefeitura.ufrj.br/index.php/pt/dados-estatisticos>
- Racineux, N., & Mermoud, F. (2003). *L’insécurité dans les transports publics urbains : Bibliographie Commenté* (Rapports d’étude du Certu, p. 90). CERTU-Centre d’études sur les réseaux, les transports, l’urbanisme et les constructions publiques. <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0968634.pdf>
- Racouchot, B. (2019). A criminalidade, problema nº1. *Confins. Revue franco-brésilienne de géographie / Revista franco-brasileira de geografia*, 501, Article 501. <https://doi.org/10.4000/confins.21044>
- Rader, N. (2017). Fear of Crime. *Oxford Research Encyclopedia of Criminology and Criminal Justice*. <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190264079.013.10>
- Rader, N. E. (2004). The Threat of Victimization: A Theoretical Reconceptualization of Fear of Crime. *Sociological Spectrum*, 24(6), 689- 704. <https://doi.org/10.1080/02732170490467936>

- Rader, N. E., May, D. C., & Goodrum, S. (2007). An Empirical Assessment of the “Threat of Victimization:” Considering Fear of Crime, Perceived Risk, Avoidance, and Defensive Behaviors. *Sociological Spectrum*, 27(5), 475- 505. <https://doi.org/10.1080/02732170701434591>
- Ramos, S. (2016, mars). Violência e polícia: três décadas de políticas de segurança no rio de janeiro. *Boletim segurança e cidadania*, 21.
- Randa, R., & Wilcox, P. (2010). School disorder, victimization, and general v. Place-specific student avoidance. *Journal of Criminal Justice*, 38(5), 854- 861. <https://doi.org/10.1016/j.jcrimjus.2010.05.009>
- Révillard, A. (2017). *Produire et analyser des données qualitatives-Méthode de l'entretien semi-directif*. <https://vimeo.com/159787697>
- Ribeiro, R. C. B. (2016). *Rizomas suburbanos: possíveis ressignificações do topônimo subúrbio carioca através dos afetos*. Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Ribeiro, W. S., Mari, J. de J., Quintana, M. I., Dewey, M. E., Evans-Lacko, S., Vilete, L. M. P., Figueira, I., Bressan, R. A., Mello, M. F. de, Prince, M., Ferri, C. P., Coutinho, E. S. F., & Andreoli, S. B. (2013). The Impact of Epidemic Violence on the Prevalence of Psychiatric Disorders in Sao Paulo and Rio de Janeiro, Brazil. *PLOS ONE*, 8(5), e63545. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0063545>
- Ristoff, D. (2014). *O novo perfil do campus brasileiro: uma análise do perfil socioeconômico do estudante de graduação*. <http://www.scielo.br/pdf/aval/v19n3/10.pdf>
- Rivero, P. S. (2010). Segregação urbana e distribuição da violência : Homicídios georreferenciados no município do Rio de Janeiro. *DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, 3, 26.
- Robert, P., & Zauberman, R. (2018). *Le sentiment d'insécurité et les politiques de sécurité*. 38.
- Rocha, I. A., Meyer, M. F., Balassiano, M., & Balassiano, R. (2014). Caronaê UFRJ unificando e ampliando as caronas na Cidade Universitária/UFRJ. *XIII Encontro Nacional de Engenharia e Desenvolvimento Social*, 24.
- Roche, S. (1998). Expliquer le sentiment d'insécurité : Pression, exposition, vulnérabilité et acceptabilité. *Revue française de science politique*, 48(2), 274- 305. <https://doi.org/10.3406/rfsp.1998.395269>
- Roché, S. (2003). *En quête de sécurité : Causes de la délinquance et nouvelles réponses*. A. Colin.
- Rodrigues, C. D., & Oliveira, V. C. de. (2012). Medo de crime, integração social e desordem : Uma análise da sensação de insegurança e do risco percebido na capital de minas gerais. *Revista Teoria & Sociedade*.
- Rodrigues, C. D., & Peixoto, B. T. (2003). Medo e espaço urbano : Uma Análise da Percepção do Risco de Vitimização Local e Não Local. *GT 25: Violencia e Sociedade*, 26.
- Rosa, I. M., & Pinto, N. M. (2018, dezembro 9). *Me avisa quando você chegar? Insegurança, Violência e Mobilizações em um campus universitário*. 31ª Reunião Brasileira de Antropologia, Brasília (DF).
- Rountree, P. W., & Land, K. C. (1996). Perceived Risk versus Fear of Crime : Empirical Evidence of Conceptually Distinct Reactions in Survey Data. *Social Forces*, 74(4), 1353. <https://doi.org/10.2307/2580354>
- Ruediger, M. A. (2017). *Educação em alvo : Os efeitos da violência armada nas salas de aula* (p. 24). Fundação Getulio Vargas (FGV).
- Soares, G. A. D. (2008). O sentimento de insegurança: teorias, hipóteses e dados. *Série Análise Criminal do Instituto de Segurança Pública do Rio de Janeiro*, 2(1).

- Santos, M. H. C. dos, & Lins, F. (2018). Rio de Janeiro pós-Copa do Mundo e Jogos Olímpicos : De cidade-megaevento ao caos da violência urbana – que legado é esse? *Revista Comunicare*, 18(1), 14.
- Santos, P. R. G. dos. (2017). *Análise da influência da segurança pública na escolha do uso do carro como modo de transporte pela população da Região Metropolitana do Recife* [Mémoire de Master en Ingénierie]. Universidade Federal de Pernambuco.
- Saraiva, V. M. (2019). *Coletivos feministas universitários e violência de gênero no centro-oeste e Distrito Federal*. <http://www.repositorio.jesuita.org.br/handle/UNISINOS/9353>
- Scovino, A. dos S. (2008). *As Viagens a Pé na Cidade do Rio de Janeiro : Um Estudo Da Mobilidade e Exclusão Social* [Mémoire de recherche en Ingénierie de transport]. COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- SENASP, Secretaria Nacional de Segurança Pública; CRISP, Centro de Estudos de Criminalidade e Segurança pública, & Data Folha. (2013). *Pesquisa Nacional de Vitimização*. 43.
- Service-public. (2019, 3 décembre). Quelles sont les différences entre une contravention, un délit et un crime ? [service-public.fr. https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1157](https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1157)
- Sham, R., Soltani, S. H. K., Sham, M., & Mohamed, S. (2013). Travel Pattern and Fear of Crime among Women Commuters. *Journal of Asian Behavioural Studies*, 3(9). <https://fspu.uitm.edu.my/cebs/images/stories/cebs/jabs392013c10.pdf>
- Silva, D. C. (2017). Violence, security perception and mode choice on trips to and from a university campus [Mémoire de Master en Ingénierie]. Université de São Paulo.
- Silva, L. A. M. da. (2009). *Vida Sob Cerco*. Nova Fronteira.
- Silva, N. A. R., & Melo, W. A. de. (2018). Os muros dentro dos muros : um olhar a partir das mobilizações pró e contra a entrada ostensiva da polícia militar em um campus da Universidade Federal de Alagoas. *Anais do Congresso Internacional de Direito Público dos Direitos Humanos e Políticas de Igualdade*, 1(1),
- Silva, L. A. M. da. (2016). Favela, criminalité violente et politique à Rio de Janeiro. *Confins*, 28.
- Sinclair, M., & Zuidgeest, M. (2015). Investigations into pedestrian crossing choices on Cape Town freeways. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.07.006>
- Skogan, W. G., & Maxfield, M. (1981). *Coping with Crime : Individual and Neighborhood Reactions*. Sage Library of Social Research.
- SmartFit. (2020, mars 8). *Dia Internacional da Mulher—#DeixaElaTreinar*. Pletora Filmes. <https://www.youtube.com/watch?v=0CqBki9XHyg>
- Smith, W. R., Torstensson, M., & Johansson, K. (2001). Perceived risk and fear of crime : Gender differences in contextual sensitivity. *International Review of Victimology*,.
- SMTR, Secretaria municipal de transportes (2017). *Avaliação dos Serviços de Transporte Público de Ônibus (Nº 037/2018)*. Mairie de Rio de Janeiro.
- Soares, G. A. D. (2008). O sentimento de insegurança : Teorias, hipóteses e dados. In *Pesquisa de condições de vida e vitimização—2007* (Vol. 2). Instituto de Segurança Pública do Rio de Janeiro.
- Soares, L. E. (2000). *Meu casaco de general : 500 dias no front da segurança pública do Rio de Janeiro*. Companhia das Letras.

- Soares, L. E. (2019). *Desmilitarizar : Segurança pública e direitos humanos* (1ª edição). Boitempo.
- Solano, E. (2018). *O ódio como política : A reinvenção das direitas no Brasil* (Boitempo)
- Sousa, D. C. B. de. (2016). *Avaliação espacial de ocorrências de roubo em transporte coletivo urbano por ônibus* [Master en Génie 21/5000 Génie de l'environnement et urbaine].
- Sousa, D. C. B. de, Pitombo, C. S., Rocha, S. S., Salgueiro, A. R., & Delgado, J. P. M. (2017). Violência em transporte público : Uma abordagem baseada em análise espacial. *Rev Saude Publica*, 51:127.
- Sousa, L. S. de. (2016). *Mídia e estereótipos: as representações das favelas em notícias de crimes veiculadas nos telejornais da redeGlobo* [Mémoire de Master en Communication et Journalisme, Universidade Federal do Piauí (UFPI)].
- , (2017). O Território Proibido e a Estigmatização da Violência na Construção da Imagem da Favela nos Telejornais da Rede Globo. *40º Congresso Brasileiro de Ciências Da Comunicação (INTERCOM)*.
- Sousa, F. B. de B. (2005). Seleção de Medidas para aumento da Segurança Pessoal no Transporte Coletivo Urbano. *ANPET 2005*.
- Southwick, N. (2016, novembre 10). A importância e os desafios de colocar as favelas no mapa. *ArchDaily Brasil*. <https://www.archdaily.com.br/br/799117/a-importancia-e-os-desafios-de-colocar-as-favelas-no-mapa>
- Souza, J. (2018). *A classe média no espelho : Sua história, seus sonhos e ilusões, sua realidade* (Edição: 1ª). Estação Brasil.
- Souza, M. J. L. (2008). *Fobópole : O medo generalizado e a militarização da questão urbana*. Bertrand Brasil.
- Stanko, E. A. (1994, août). The commercialisation of women's fear of crime. *International Victimology: Selected Papers from the 8thInternational Symposium*. International Victimology: Selected Papers from the 8thInternational Symposium., Canberra: Australian Institute of Criminology.
- Stimson, R. (2016). *Handbook of Research Methods and Applications in Spatially Integrated Social Science*. Edward Elgar Publishing Ltd.
- Stjernborg, V. (2014). *Outdoor mobility, place and older people : Everyday mobilities in later life in a Swedish neighbourhood*. Lund University.
- Stucky, T., & L Smith, S. (2014). Exploring the conditional effects of bus stops on crime. *Security Journal*. <https://doi.org/10.1057/sj.2014.16>
- Sutton, R., Robinson, B., & D. Farrall, S. (2011). Gender, fear of crime, and self-presentation : An experimental investigation. *Psychology, Crime&Law*, 421- 433.
- Syam, A., Reeves, D., & Khan, A. (2011). The effects of cultural dimension on people's perception about security on public transport. *Urban Transport XVII - WIT Transactions on The Built Environment*, 116, 575- 586.
- Talone, V. (2017). O “bem básico” como princípio substantivo da ação desconfiada: A economia de tensão em viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. *Mediações - Revista de Ciências Sociais*, 22(1), 367- 389.
- Thrasher, E. J., & Schnell, J. B. (1974). Scope of crime and vandalism on urban transit systems. *Transportation Research Record*. 53rd Annual Meeting of the Highway Research Board.

- Tillous, M. (2009). *Le voyageur au sein des espaces de mobilité : Un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain*. [Université Panthéon-Sorbonne-Paris I].
- , 2 (2017). Des voitures de métro pour les femmes. De Tokyo à São Paulo, enjeux et controverses d'un espace réservé. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 112(1), 86- 95.
- Torres, P. H. C., & Torres, P. H. C. (2018). « Avenida Brasil—Tudo Passa Quem Não Viu? » : Formação e ocupação do subúrbio rodoviário no Rio de Janeiro (1930-1960). *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 20(2), 287- 303. 7
- Traina-Chacon, J., & Calderón, A. (2015). A expansão da educação superior privada no Brasil : Do governo de FHC ao governo de Lula. *Revista Iberoamericana de Educación Superior*, 6(17), 78- 100. h
- Transporte Ativo. (2015). *Perfil do ciclista Brasileiro*. <http://www.ta.org.br/perfil/perfil.pdf>
- TRB, Transportation Research Board. (2003). *Highway Capacity Manual*. National Research Council.
- , (2006). *Research on Women's Issues in Transportation, Volume 1 : Conference Overview and Plenary Papers*. Transportation Research Board. <https://doi.org/10.17226/23274>
- Trochim, W. (2006). *Nonprobability Sampling*. Web Center for Social Research. <http://www.socialresearchmethods.net/kb/samponn.php>
- Tseng, C.-H., Duane, J., & Hadipriono, F. (2004). Performance of Campus Parking Garages in Preventing Crime. *Journal of Performance of Constructed Facilities* - 18. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0887-3828\(2004\)18:1\(21\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0887-3828(2004)18:1(21))
- Tuan, Y.-F. (1990). *Topophilia : A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values* (Reprint edition). Columbia University Press.
- , (2006). *Paisagens Do Medo* (Psicologia edition). Unesp.
- Tilton, A. (2021, 27 mai). *History | Take Back the Night| Action Against Sexual Assault*. Take Back the Night | End Sexual & Domestic Violence | Get Help ! <https://takebackthenight.org/history/>
- UFF. Universidade Federal Fluminense (2017). *UFF em Números*. Universidade Federal Fluminense. <http://www.uff.br/?q=graduacao-serie-historica>
- UFRJ, Universidade Federal do Rio de Janeiro (2010). *Plano Diretor UFRJ 2020*. Universidade Federal do Rio de Janeiro. [https://ufrj.br/docs/plano\\_diretor\\_2020/PD\\_2011\\_02\\_07.pdf](https://ufrj.br/docs/plano_diretor_2020/PD_2011_02_07.pdf)
- , (2018). *Plano de desenvolvimento institucional 2012 a 2023 : Informações institucionais : Reitoria* (p. 230). Universidade Federal do Rio de Janeiro. <https://ufrj.br/sites/default/files/documentos/2018/08/pdi.pdf>
- , (2020). *Plano de Desenvolvimento Institucional da UFRJ (2020-2024)*. Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- UN Women, United Nations. (2017). *Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros* (p. 24) [Global Results Report].
- UNHSP, United Nations Human Settlements Programme (2007). *Enhancing urban safety and security: Global report on human settlements*. <https://www.un.org/ruleoflaw/files/urbansafetyandsecurity.pdf>
- Valentine, G. (1989). The Geography of Women's Fear. *Area*, 21(4), 385- 390.

- Valim, D., Zaluar, A., & Sampaio, C. (2015). Uma Etnografia das Cenas de Uso de Crack no Rio de Janeiro e seus Efeitos nos Usuários. In *Saberes e práticas na atenção primária à saúde: Cuidado à população em situação de rua e usuários de álcool, crack e outras drogas* (1<sup>re</sup> éd., p. 23). Hucitec.
- Van Oort, N., Boterman, J. W., & van Nes, R. (2012). The impact of scheduling on service reliability: Trip-time determination and holding points in long-headway services. *Public Transport*, 4(1), 39- 56.
- Vargas, J. C. B., Uriarte, A. N. L., & Cybis, H. (2016). *Explorando as viagens a pé: Estrutura urbana e sensação de segurança*. XXX ANPET, Rio de Janeiro,RJ.
- Vasconcellos, E. A. de. (2012). *Mobilidade Urbana e Cidadania* (Edição: 1<sup>a</sup>). Senac SP.
- Vetter, D. M., Dulce Pinto Maria Alcides, Fredrich Olga Buarque de Lima, & Massena Rosa Maria Ramalho. (1981). A apropriação dos benefícios da ação do Estado em áreas urbanas: Seus determinantes e análise através de ecologia fatorial. *Revista Brasileira de Geografia*, 4, 457- 476.
- Vieira, R. (2018). *Impactos do sistema de seleção unificada na Universidade Federal do Rio de Janeiro: Um Estudo Avaliativo* [Mémoire de Master]. Cesgranrio.
- Vilalta, C. (2011). Fear of crime in public transport: Research in Mexico City. *Crime Prevention and Community Safety*, 13, 171- 186.
- Villaça, F. (1998). *Espaço intra-urbano no Brasil*. Studio Nobel.
- Villarreal, A., & Silva, B. F. (2006). Social cohesion, criminal victimization and perceived risk of crime in Brazilian neighborhoods. *Social Forces*, 84(3), 1725- 1753.
- Waiselfsz, J. J. (2015). *Mapa da Violência 2016: Homicídios por arma de fogo no Brasil* (FLACSO Brasil). [https://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2016/Mapa2016\\_armas\\_web.pdf](https://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2016/Mapa2016_armas_web.pdf)
- Warr, E. M., & Stafford, M. (1983). Fear of victimization: A look at the proximate causes. *Social Forces*, 61(4), 1033- 1043. <https://doi.org/10.1093/sf/61.4.1033>
- Warr, M. (1984). Fear of Victimization—Why Are Women and the Elderly More Afraid? *Social Science Quarterly*, 681- 702.
- Warr, M. (2000). Fear of Crime in the United States: Avenues for Research and Policy. *CRIMINAL JUSTICE*, 4, 39.
- Weiss, P.-O. (2018). *University campuses users in Marseille confronting delinquency and incivility* [Theses, Aix-Marseille Université]. <https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-02158302>
- Whitley, R., & Prince, M. (2005). Fear of crime, mobility and mental health in inner-city London, UK. *Social Science & Medicine* (1982), 61(8), 1678- 1688. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2005.03.044>
- Wiebe, D. J., Guo, W., Allison, P. D., Anderson, E., Richmond, T. S., & Branas, C. C. (2013). Fears of Violence During Morning Travel to School. *Journal of Adolescent Health*, 53(1), 54- 61. <https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2013.01.023>
- Wiefels, M. C. (2002). *Les dynamiques de l'espace urbain de Niteroi à travers l'évolution de la ville et de la Région Metroplitaine de Rio de Janeiro ( Brésil)*. Université de Lille III.
- Wilson, J. Q., & Kelling, G. L. (1982, mars). Broken Windows. *The Atlantic*. <http://www.theatlantic.com/magazine/archive/1982/03/broken-windows/304465/>
- Wolpert, J. (1964). THE DECISION PROCESS IN SPATIAL CONTEXT 1. *Annals of the Association of American Geographers*, 54(4), 537- 558.

Wurff, A. van der, Staalduinen, L. van, & Stringer, P. (1989). Fear of Crime in Residential Environments : Testing a Social Psychological Model. *The Journal of Social Psychology*, 129(2), 141- 160. <https://doi.org/10.1080/00224545.1989.9711716>

Yang, M., Li, D., Wang, W., Zhao, J., & Chen, X. (2013). Modeling Gender-Based Differences in Mode Choice considering Time-Use Pattern : Analysis of Bicycle, Public Transit, and Car Use in Suzhou, China. *Advances in Mechanical Engineering*, 5, 706918. <https://doi.org/10.1155/2013/706918>

Yavuz, N., & Welch, E. W. (2010). Addressing Fear of Crime in Public Space : Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit. *Urban Studies*, 47(12), 2491- 2515. <https://doi.org/10.1177/0042098009359033>

Yu, S. V., & Smith, M. J. (2014). Commuters using public transit in New York City : Using area-level data to identify neighbourhoods with vulnerable riders. *Security Journal*, 27, 194-209.

Zago, G. da S. (2009, setembro 4). Informações Hiperlocais no Twitter : Produção Colaborativa e Mobilidade. *XXXII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação* – Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação, Curitiba/PR.

Zaluar, A. (1999). Um debate disperso : Violência e crime no Brasil da redemocratização. *São Paulo em Perspectiva*, 13(3), 3- 17. <https://doi.org/10.1590/S0102-88391999000300002>

—, (2010). A abordagem ecológica e os paradoxos da cidade. *Revista de Antropologia*, 53, 34.

Zaluar, A., Leon, A. C. P., Monteiro, M. F. G., Costa, L., Teixeira, M. L. L., Ribeiro, A. P., Monteiro, R., & Roth, A. L. (2006). *Pesquisa domiciliar de vitimização na cidade do rio de janeiro 2005-2006*. Institut Pereira Passos.

Zauberman, R., & Robert, P. (2011). Les enquêtes de victimation en Europe. *Economie et Statistique*, 448(1), 89- 105. <https://doi.org/10.3406/estat.2011.9752>

Zauberman, R., Robert, P., Beck, F., & Névanen, S. (2013). Mesurer l'implication des jeunes dans la violence. *Deviance et Societe*, Vol. 37(1), 89- 115.

Zauberman, R., Robert, P., Névanen, S., & Bon, D. (2013). Victimation et insécurité en Île-de-France : Une analyse géosociale. *Revue française de sociologie*, 54(1), 111. <https://doi.org/10.3917/rfs.541.0111>

Zhang, L., Messner, S. F., & Liu, J. (2008). An exploration of the determinants of reporting crime to the police in the city of tianjin, china\*. *Criminology*, 45(4), 959- 984. <https://doi.org/10.1111/j.1745-9125.2007.00093.x>

### **Textes officiels :**

Câmara Municipal do Rio de Janeiro (2019). Lei nº 6455 DE 04/01/2019, nº 6455.

—, (2017). Lei Ordinária: Dispõe sobre o fechamento ao tráfego de veículos estranhos aos moradores de vilas, ruas sem saída e travessas com características de rua sem saída., Decret N° 6.206

—, (2008) Regulamenta a utilização de sistemas eletrônicos de aferição de velocidade na cidade do rio de janeiro., 4892, Legislation Municipale du Rio de Janeiro, 29.828/2008

Município de Rio de Janeiro (2019). Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município do Rio de Janeiro, nº Decret 45781, Muncipalité de Rio de Janeiro.

Brasil, (1988). Art. 5, inc. XV da Constituição Federal de 88, Constitution fédérale (1988).

- , (2012). LEI N° 12.587 Política Nacional de Mobilidade Urbana, n° LEI N° 12.587 (2012).
- , (2017). Lei 8.309, 8.329, Legislation Fédérale, Código de Trânsito Brasileiro.
- , (1967) Plano de Reestruturação da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Decret n° 60.455-A, 60.455-A
- , (2012) Lei de Cotas para o Ensino Superior: n° Lei no 12.711.

Município de Rio de Janeiro (2019). Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município do Rio de Janeiro, n° Decret 45781.

Zaib, Charbel, (2008) Projet de loi municipale 4892/08, Desligamento dos pardais em locais considerados de risco, Loi n° 4892 de 10 de septembre de 2008

### **Articles de journaux ou de magazines**

Ablain, M. (2016, juin 15). Dans le métro, elles portent un pantalon pour éviter le harcèlement. *Le Parisien*.

Adufes, A. dos D. da U. F. do E. S. (2018, novembre 23). *Presidente da Adusp fala da experiência desastrosa da PM na USP*.

AdUFRJ. (2016, 28 avril). Nem na UFRJ nem na Rural, estupro não é normal. *AdUFRJ*. <https://www.adufrj.org.br/index.php/pt-br/noticias/arquivo/81-antigas/1368-nem-na-ufRJ-nem-na-rural-estupro-nao-e-normal>

Agência Brasil, U. (2015, septembre 22). *Após arrastões, polícia voltará a parar e revistar ônibus no Rio de Janeiro*. Cotidiano.

Agence, A. M. (2015, 8 octobre). *Brésil : Elle meurt à cause d'une erreur de GPS*. 20minute.fr.

Agência Brasil. (2017, décembre 8). *Com 726 mil presos, Brasil tem terceira maior população carcerária do mundo*. Agência Brasil. <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-12/populacao-carceraria-do-brasil-sobe-de-622202-para-726712-pessoas>

Agência de Noticias Câmara dos Deputados. (2009, 15 juillet). *Proposta cria polícia universitária federal - Notícias*. Portal da Câmara dos Deputados. <https://www.camara.leg.br/noticias/218281-proposta-cria-policia-universitaria-federal/>

Apólice, R. (2019, 11 mars). *Os 4 gaps no seguro de celular no Brasil*. Revista Apólice. <https://www.revistaapolice.com.br/2019/01/os-4-gaps-no-seguro-de-celular-no-brasil>

Bacelar, C., & Resende, D. (2018, mai 21). Estudante é vítima de mais um sequestro-relâmpago na UFRJ - Jornal O Globo. *O Globo*.

Barón, F., & Martín, M. (2014, février 5). O Brasil se revolta a cada imagem. *EL PAÍS*.

BBC Brasil. (2016, juillet 3). Amiga diz que jovem morto em universidade do Rio sofria «ameaças veladas». *BBC Brasil*.

Bitdefender. (2016, avril 15). *Confirma um infográfico sobre os roubos de smartphones no Brasil*. Canaltech.

Boere, N. (2019, janvier 9). Crivella sanciona lei que obriga Waze e Google Maps a emitir alertas aos usuários próximos a áreas de risco. *O Globo*.



- Bom dia Rio. (2017, juin 16). *RJ registra recorde de roubos de celular esse ano : 84 por dia*. G1 Rio de Janeiro.
- Bottari, E., & Goulart, G. (2018, mai 5). Só este ano, sete das principais vias expressas do Rio registraram 125 arrastões, além de tiroteios. *O Globo*.
- Calado, N., Nascimento, R., & Aquino, W. (2018, mai 21). Campus do Fundão vira Cidade do Medo. *O Dia - Rio de Janeiro*.
- Campbell, M. (2011, janvier 11). Parisians Told to Hold iPhones Tight After Thefts on Subways. *Bloomberg.Com*.
- Candida, S. G. R. E. (2017, 24 mai). Moradores da Maré organizam ato pelo fim da violência na região. *O Globo*.
- Cardim, M. E. (2019, décembre 11). *PM tem que entrar nos câmpus das universidades federais, diz Weintraub* [Journal]. *Correio Braziliense*.
- Cople, J. (2017, mars 14). Bandidos sequestram alunas de Medicina no estacionamento da UFRJ. *O Globo*.
- Correio 24 horas. (2015, janvier 9). Estudante da UFRJ é morto perto de campus após reagir a assalto— *Jornal CORREIO | Notícias e opiniões que a Bahia quer saber*. *Correio*.
- Costa, C., & Queiroga, L. (2018, mars 22). Tentativa de assalto no Fundão termina com suspeito morto por PMs. *O Globo*.
- Da Escóssia, F. (2018, mars 16). A ilha do Medo. *Boletim da AdUFRJ*, 1.
- David, F., & Santos, B. (2010, novembre 1). *Prefeito do Rio acompanha início do funcionamento da Estação Cidade Nova do Metrô*. Prefeitura do Rio.
- Extra. (2017a, novembre 3). Segurança da UFRJ é morto a tiros dentro de campus na Ilha do Fundão. *O Globo*.
- , (2017b, novembre 30). Roubo de celular: Vítimas e suspeitos têm perfis diferentes de idade, sexo e cor da pele. *Extra Online*, Online.
- , (2018a, août 3). Estudante da UFRJ que sofreu sequestro-relâmpago na Zona Norte tem braço amputado. *Extra Online*.
- , (2018b, octobre 23). Perseguição após tentativa de assalto provoca tiroteio em campus da UFRJ. *Extra Online*. h
- Fantti, B. (2019, juin 20). O medo anda de ônibus no Rio de Janeiro. *O Dia - Rio de Janeiro*.
- Estadão. (2015, novembre 28). Jovem que chutou motorista de ônibus é investigado por estupro na UFRJ. *Uol Notícias*.
- Freire, Q. G. (2019, septembre 17). Parceria da Prefeitura e iniciativa quer revitalizar Cidade Nova [Journal]. *Diário do Rio de Janeiro*.
- Freitas, C. (2019, mai 22). Aluno da UFRJ é atingido por bala perdida no Fundão. *O Dia*. <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2019/05/5645341-aluno-da-ufrj-e-atingido-por-bala-perdida-no-fundao.html>
- G1. (2017, 25 septembre). Mortes violentas no Brasil : perguntas e respostas. *G1*. <https://g1.globo.com/monitor-da-violencia/noticia/mortes-violentas-no-brasil-perguntas-e-respostas.ghtml>

- Gama, M. (2018, mars 22). Clima de medo afeta rotina de estudantes na Ilha do Fundão. *Journal O Globo*.
- Gomez, F.-X. (2015, octobre 6). Tuée par balles dans une favela à cause d'une erreur de GPS - Libération. *Libération*.
- Goulart, G., & Rodrigues, R. (2017, juillet 18). Vinte e nove tiroteios e oito arrastões afetaram a Linha Vermelha este ano. *O Globo*.
- Jenkner, N. (2016, décembre 9). *Patrimônio priorizado na política de segurança*. AdUFRJ.
- Junqueira, F., & Heringer, C. (2016, novembre 11). Pelo menos quatro médicos da UFRJ foram sequestrados ao deixarem o hospital este ano. *Extra Online*.
- Leitão, L., & Lannoy, C. de. (2020, juillet 7). Maior facção criminosa do RJ domina quase 60% das favelas do estado, segundo dados da polícia. *GI*.
- Leite, R. (2013, avril 17). Alunos da UFRJ protestam contra decisão que restringe vagas no CT. *Jornal O Globo*.
- Lomelino, C. (2018, septembre 8). Criminosos atiram contra vigilantes e explodem caixas eletrônicos na UFRJ. *GI - Rio de Janeiro*.
- Lucena, F. (2017, janvier 10). História da Cidade Nova. *Diário do Rio de Janeiro*. <https://diariodorio.com/historia-da-cidade-nova/>
- Lucena, F. (2019, mars 2). História do Sambódromo do Rio, que comemora 35 anos. *Diário do Rio de Janeiro*.
- Martim, M. (2016, juillet 7). Violência na UFRJ: Assassinato de estudante negro e gay no Rio escancara intolerância na universidade | Brasil | EL PAÍS Brasil. *El País Brasil*.
- Multas BR. (2019, octobre 2). *Multa por avançar o sinal vermelho? Veja o que fazer* [Juridique]. Multas BR.
- Mena, F. (2016, septembre 21). Um terço dos brasileiros culpa mulheres por estupros sofridos—21/09/2016—Cotidiano. *Folha de S.Paulo*.
- Migraportal. (2003, août 28). *UFRJ opina sobre matéria de O Globo*. – *Conexão UFRJ* [Institutionnel]. Conexão UFRJ.
- Nascimento, R. (2018, 03). Tiroteio em frente ao Hospital do Fundão deixa um morto O Dia—Rio de Janeiro. *O Dia - Rio de Janeiro*.
- NTU, A. N. das E. de T. U. (2019, avril 8). *Transporte público brasileiro na mira da criminalidade* [Association]. NTU Notícia.
- Nunes, M. N. (2017, 24 novembre). Polícia procura falso vendedor de pipoca que assaltou motoristas na. . . *Extra Online*.
- O Dia. (2016, février 1). Alunos da UFRJ relatam assaltos, furtos e tentativa de estupro no Fundão O Dia—Rio De Janeiro. *O Dia - Rio de Janeiro*.
- Gandra, A. (2017, 6 mai). Roubo de carros com seguro sobe 16% no Rio, no primeiro trimestre. *Agência Brasil*.
- O Globo. (2003a, août 25). Violência afasta classe média do Fundão. *Universia*, 3.

—, (2017, mai 2). UFRJ lança campanha com dicas para estudantes evitarem assaltos—Jornal O Globo. *O Globo*.

—, (2016, mai 31). Caso Alex Schomaker : Acusados são condenados a 28 de prisão. *O Globo*.

—, (2018a, mai 30). UFRJ instala câmeras de reconhecimento facial na Ilha do Fundão—Jornal O Globo. *O Globo*.

—, (2018b, outubro 23). Perseguição após tentativa de assalto provoca tiroteio no campus do Fundão da UFRJ. *O Globo*.

O Globo, & Josué Luz. (2011, août 13). Barreiras acústicas na Linha Vermelha são depredadas. *O Globo*. <https://oglobo.globo.com/rio/barreiras-acusticas-na-linha-vermelha-sao-depredadas-2869343>

G1 Rio (2016, 16 juillet). Operação fecha a Linha Vermelha, RJ, e tiros causam pânico na via. *Rio de Janeiro*.

Paiva, A. (2019, juillet 18). Técnica em enfermagem é atingida por bala perdida dentro do Hospital do Fundão, na Ilha. *Jornal Meia Hora*.

Pennafort, R. (2016, juillet 4). Estudante assassinado temia ser vítima de violência na UFRJ - Brasil. *O Estado de S.Paulo*.

Pennafort, R., & Estadão. (2017, novembre 6). Bandidos armados com fuzis são vistos no campus da UFRJ - Brasil. *O Estado de S.Paulo*.

Platonow, V. (2018, août 16). Propina de empresas de ônibus do Rio alcançou R\$ 250 milhões. *Agência Brasil*.

Rede TVT. (2018, mai 23). *Universidade do pânico: Violência invade campus da UFRJ*. <https://www.youtube.com/watch?v=GeFuyyhj5A0>

Rezende, C. (2017, juillet 20). Vídeo registra assalto a médico no estacionamento da UFRJ. *Uol Notícias*.

Ribeiro, G. (2015, août 23). Rio tem 535 ônibus acima da idade limite. *Extra Online*.

—, (2019, juillet 27). Favela improvisada nasce na Avenida Brasil, no lugar do BRT Transbrasil. *O Globo*.

RJTV. (2017, mars 22). Rotina de violência no campus da UFRJ do Fundão assusta estudantes | Rio de Janeiro | G1. *G1 - Rio de Janeiro*.

Robertson, C. (2017, novembre 13). Caros Projetos de Transporte dos Megaeventos Não Resolveram a Mobilidade, Nem a Desigualdade. *RioOnWatch*. <https://rioonwatch.org.br/?p=29512>

Robichaud, R. (2017, août 12). *Com o Mais Poluído Canal da Baía de Guanabara, Moradores da Maré Debatem Saneamento e Pesca* [News]. *RioOnWatch*. <https://rioonwatch.org.br/?p=27514>

Rodrigues, L. (2018, mai 23). Após crimes na UFRJ, professores protestam e reitoria anuncia medidas. *Agência Brasil*. <http://agenciabrasil.ebc.com.br/educacao/noticia/2018-05/apos-crimes-na-ufrj-professores-protestam-e-reitoria-anuncia-medidas>

Schuidt, R. (2020, janvier 15). Rio é a cidade do Brasil em que se perde mais tempo com mobilidade, no transporte público. *O Dia*.

Sintufrj, Sindicato de Funcionário da UFRJ. (2009, 7 décembre). Todos os estacionamentos nos campi serão licitados. *Sintufrj*.

—, (2011, décembre 4). Uma política de segurança para as universidades. *Jornal Sintufrj - Especial Segurança*, 8.

—, (2011, février 6). *Seção Sindical da UFRJ aciona Ministério Público contra os estacionamentos pagos na Universidade*. [http://www.adur-rj.org.br/5com/pop/secao\\_sindical\\_ufrj\\_aciona.htm](http://www.adur-rj.org.br/5com/pop/secao_sindical_ufrj_aciona.htm)

—, (2018, novembre 28). *Ações afirmativas mudam perfil na UFRJ: Os números do edital indicam o ingresso neste ano na UFRJ de pelo menos 2.450 estudantes pretos ou pardos e indígenas*. <http://sintufrj.org.br/2018/11/acoes-afirmativas-mudam-perfil-na-ufrj/>

Voz Ativa, Plenária - Segurança e Mobilidade no Fundão. (2003, novembre 29). [www.facebook.com](http://www.facebook.com). Retrieved July 13, 2021, from

Assaltos UFRJ, Facebook. (n.d.). [www.facebook.com](http://www.facebook.com). Retrieved July 13, 2021,

UFRJ, Universidade Federal do Rio de Janeiro (2019, février 26). UFRJ é eleita segunda melhor universidade do país. *UFRJ é eleita segunda melhor universidade do país*.

Vázquez, À. (2013, novembre 20). *Rio conquista o prêmio de World Smart City 2013* [Prefeitura do Rio de Janeiro].

Werneck, A. (2016, novembre 30). Campus da UFRJ no Fundão teve 24 assaltos em ônibus só este mês— *Jornal. O Globo*. <https://oglobo.globo.com/rio/campus-da-ufrj-no-fundao-teve-24-assaltos-em-onibus-so-este-mes-20564289>

# Table des illustrations

## Table des schémas

SCHEMA 1 : PROTOCOLE DE REALISATION DE LA RECHERCHE .....	16
SCHEMA 2 ÉLÉMENTS QUI INFLUENCENT LE SENTIMENT D'INSECURITE LORS D'UN DEMENAGEMENT.....	64
SCHEMA 3 : FRISE CHRONOLOGIQUE DES PRINCIPAUX EVENEMENTS A RIO DE JANEIRO ENTRE 2014 ET 2019 .....	180
SCHEMA 4 : LE CYCLE DE VIOLENCE CONTRE LES ETUDIANTS DE L'UFRJ .....	273
SCHEMA 5 : L'ORGANISATION DU SYSTEME DE SECURITE AU BRESIL.....	391
SCHEMA 6 : DYNAMIQUE DE CIRCULATION DE L'INFORMATION SELON SYSTEME D'ASSISTANCE DE FLOTTE EN URGENCE .....	405
SCHEMA 7 : REPONSES APORTEES AU PROBLEME DE L'INSECURITE LORS DU DEPLACEMENT DES ETUDIANTS DE L'UFRJ .....	<b>ERRO!</b>

**INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

## Table des graphiques

GRAPHIQUE 1 : ÉVOLUTION DES INDICATEURS STRATEGIQUES DE SECURITE A RIO DE JANEIRO ENTRE 2006 ET 2018 <b>ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.</b>	
GRAPHIQUE 2 USAGE DES TRANSPORTS PAR CLASSE DE REVENU SELON LA PCVV 2007 .....	95
GRAPHIQUE 3: USAGE DES MODES DE TRANSPORT SELON LE GENRE .....	99
GRAPHIQUE 4: SENTIMENT DE SECURITE LORS DE LA MARCHÉ A PIED .....	102
GRAPHIQUE 5 : LES MODALITES DE VIOLENCE QUI FONT LE PLUS PEUR PAR RAPPORT AU GENRE .....	105
GRAPHIQUE 6: LES TROIS MODALITES DE VIOLENCE QUI VOUS FAIT LE PLUS PEUR DANS VOTRE QUARTIER SELON QUE VOUS HABITEZ OU NON DANS UNE FAVELA.....	112
GRAPHIQUE 7 : CATEGORIE ADMINISTRATIVE DES UNIVERSITES AU BRESIL .....	129
GRAPHIQUE 8 : MONTANT DU FINANCEMENT PUBLIC DESTINE A L'UFRJ ENTRE 2008 ET 2017.....	137
GRAPHIQUE 9 : DISTRIBUTION DES DEPLACEMENTS PAR HEURE .....	188
GRAPHIQUE 10 : USAGES DES MODES DE TRANSPORT PAR RAPPORT AU GENRE DES ETUDIANTS UFRJ.....	189
GRAPHIQUE 12 : ÉVALUATION DE LA SECURITE PAR RAPPORT AU MODE DE TRANSPORT ET AU GENRE .....	197
GRAPHIQUE 13 : RELATION ENTRE LA DIFFERENCE DE TEMPS DE TRAJET ET L'ÉVITEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN .....	230
GRAPHIQUE 14 : SENTIMENT D'INSECURITE CHEZ LES VICTIMES ET NON-VICTIMES .....	233
GRAPHIQUE 15 : TYPES DE CRIMES SUBIS LORS DES TRAJETS DES ETUDIANTS DE L'UFRJ .....	242
GRAPHIQUE 16 : MESURES DE PROTECTION DES BIENS PAR RAPPORT LE GENRE ET LES MODES TRANSPORTS .....	249
GRAPHIQUE 17 : ÉVOLUTION DES VOLS DE BUS ENTRE 2009 ET 2019 A RIO DE JANEIRO .....	256
GRAPHIQUE 18 : VOLS AVEC VIOLENCE SUR LES TROIS PRINCIPALES LIGNES DE BUS QUI DESSERVENT LE CAMPUS.....	259
GRAPHIQUE 19 : DEMANDES D'ADHESION AU GROUPE FACEBOOK « ASSALTOS UFRJ » ET L'ÉVOLUTION DES TAUX DE CRIMINALITE DANS LA REGION D'ILHA DO GOVERNADOR .....	277
GRAPHIQUE 20 : POURCENTAGE DE REFERENCES AU CENTRE-VILLE COMME LIEU DE DANGER SELON L'ENDROIT DE RESIDENCE .....	336

## Table des cartes

CARTE 1 : ÉTAT DE RIO DE JANEIRO, SA REGION METROPOLITAINE ET LA VILLE .....	23
CARTE 2 : REVENU DES MENAGES A LA ZONE SUD DE RIO DE JANEIRO PAR AIRE DE DIFFUSION .....	25
CARTE 3 : ZONES URBAINES ET QUARTIERS INFORMELS DANS METROPOLE DE RIO DE JANEIRO .....	27
CARTE 4 : : LES MUNICIPALITES DE LA BAIXADA FLUMINENSE AU SEIN DE LA METROPOLE DE RIO DE JANEIRO .....	37
CARTE 5: INDICE DE DEVELOPPEMENT HUMAIN (IDH) DES MUNICIPALITES DE LA METROPOLE DE RIO DE JANEIRO .....	40
CARTE 6 : LIEUX DE RESIDENCE DES ETUDIANTS ET TEMPS DE TRAJET.....	191
CARTE 7 : ÉVALUATION DE LA SECURITE SELON LE LIEU DE RESIDENCE ET LE MODE DE TRANSPORT .....	200
CARTE 8 : RELATION ENTRE VICTIMES ET SENTIMENT D'INSECURITE SELON LE LIEU DE RESIDENCE.....	236
CARTE 9 : LES FLUX PENDULAIRES DANS CAMPUS ET LES LIGNES DE BUS INTERNES .....	304
CARTE 5: INDICE CONSTRUIT SUR LA BASE EN RAPPORT AVEC LE POURCENTAGE DE DEPLACEMENTS AVEC DESTINATION EN DEHORS DE LA MUNICIPALITE SOURCE : SOURCE : CAMARA METROPOLITANA, 2017 ADAPTE PAR MUNIZ, 2021 .....	447

## Table des tableaux

TABLEAU 1 : CLASSIFICATION DES PERCEPTIONS LIEES AU CRIME ET EXEMPLES DE PERCEPTIONS DE CRIMES .....	81
TABLEAU 2 : LES DONNEES SOCIODEMographiques DE LA PCVV SELECTIONNEES POUR L'ANALYSE .....	92
TABLEAU 3 : COMPARAISON ENTRE LES REPARTITIONS MODALES IDENTIFIEES DANS LE PDTU 2014 ET LE PCVV 2007 .....	94
TABLEAU 4 : SENTIMENT DE SECURITE LORS DE LA MARCHÉ A PIED SELON LE GENRE .....	104
TABLEAU 5 : REVENUE ET SENTIMENT DE SECURITE LORS DE LA MARCHÉ A PIED .....	107
TABLEAU 6 : MODALITES DE VIOLENCE QUI FONT LE PLUS PEUR SELON LE REVENU .....	110
TABLEAU 7: LES COMPORTEMENTS DE PROTECTION PAR RAPPORT LE GENRE.....	115
TABLEAU 8 : COMPORTEMENT DE PROTECTION PAR RAPPORT A L'AGE.....	117
TABLEAU 9 : TAILLE DU PATRIMOINE DE L'UFRJ EN 2018 .....	136
TABLEAU 10 : REPARTITION DE LA POPULATION DE L'ILE DE FUNDÃO .....	142
TABLEAU 11 : L'INCIDENCE DES DELITS SUR LE CAMPUS UFRJ EN 2016 .....	152
TABLEAU 12 : DISTRIBUTION DE LA POPULATION DU CAMPUS EN 2016 ET DES REpondANTS DE L'ENQUETE EN LIGNE PAR CATEGORIE D'ACTIVITE .....	165
TABLEAU 13 : COMPARAISON DES EFFECTIFS DE L'ENQUETE QUANTITATIVE ET DE CELLE QUALITATIVE AVEC LA POPULATION ETUDIANTE DU CAMPUS DE L'UFRJ EN 2016 .....	172
TABLEAU 14 : LISTE DES REPRESENTANTS DES INSTITUTIONS/ORGANISATION INTERROGES DANS LA CADRE DE LA THESE .....	175
TABLEAU 15 : ÉTUDIANTS TITULAIRES D'UN PERMIS DE CONDUIRE ET D'UNE VOITURE PAR RAPPORT AU GENRE .....	189
TABLEAU 16 : MODE DE TRANSPORT UTILISE ET DU REVENU FAMILIAL DES ETUDIANTS .....	190
TABLEAU 17 : CARACTERISTIQUES DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN VERS LE CAMPUS UFRJ.....	194
TABLEAU 18 : MODES DE TRANSPORTS EMPRUNTES POUR SE RENDRE AU CAMPUS SELON LA ZONE DE RESIDENCE.....	195
TABLEAU 19 : EVALUATION DU DEGRE DE RISQUE EN FONCTION DU MODE DE TRANSPORT ET DU GENRE .....	198
TABLEAU 20 : ÉVALUATION DU DEGRE DE RISQUE LORS DU TRAJET EN TRANSPORT EN COMMUN ET LE TEMPS DE CORRESPONDANCE .....	201
TABLEAU 21 : CARACTERISTIQUES DES ELEVES MOTORISES QUI EVITENT LES TRANSPORTS EN COMMUN PAR PEUR DE LA VIOLENCE	229
TABLEAU 22 : NOMBRE DE CRIMES PAR MODE DE TRANSPORT EN TERMES ABSOLUS ET PAR RAPPORT AU NOMBRE D'USAGERS.....	239
TABLEAU 23 : TAUX DE VICTIMATION ENTRE LES USAGERS DE TRANSPORTS EN COMMUN, SELON QU'ILS UTILISENT UNE CORRESPONDANCE OU QUE LEUR TRAJET EST DIRECT .....	241
TABLEAU 24 : ENDROIT DU PARCOURS OU LES DIFFERENTS TYPES D'ATTEINTES AUX BIENS ONT ÉTE SUBIS.....	255
TABLEAU 25 : TYPES D'INFRACTIONS HORS CAMPUS ET HORS CAMPUS .....	299
TABLEAU 26 : LIEU DE DESTINATION SUR LE CAMPUS PAR RAPPORT A L'INCIDENCE DE LA CRIMINALITE ET AU SENTIMENT D'INSECURITE .....	309

## Table des photographies

PHOTOGRAPHIE 1 : LA FAVELA DU VIDIGAL SITUÉ PARMi LES QUARTIERS AISES DE RIO DE JANEIRO .....	24
PHOTOGRAPHIE 2: LES ZONES A RISQUE A RIO ET LES ASSISTANT A NAVIGATION.....	31
PHOTOGRAPHIE 3 : LES PASSAGERS SE PROTEGENT DES COUPS DE FEU LORS DU PASSAGE DE LA LIGNE ROUGE .....	33
PHOTOGRAPHIE 4 : L'IMPACT DES FUSILADES SUR LES VOIES DE CIRCULATION EN 2019.....	34
PHOTOGRAPHIE 5: AVENIDA DAS AMÉRICAS À BARRA DA TIJUCA .....	47
PHOTOGRAPHIE 6 : LA STATUE DU CHRIST REDEMPTEUR SUR LA COUVERTURE DU MAGAZINE AMERICAIN « THE ECONOMIST » EN 2009, 2013 ET 2016 .....	48
PHOTOGRAPHIE 7: LES TRANSPORT ALTERNATIF A RIO .....	93
PHOTOGRAPHIE 8 : ARCHIPEL D'ORIGINE (A DROITE) ET CONFIGURATION FINALE APRES LE REMBLAI (A GAUCHE) .....	133
PHOTOGRAPHIE 9 : VUE AERIENNE DE L'HOPITAL UNIVERSITAI AU NORD DU CAMPUS. ....	135
PHOTOGRAPHIE 10 : LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DES NOUVEAUX CENTRES D'ENSEIGNEMENT .....	138
PHOTOGRAPHIE 11: ENTREPRISES DU PARC TECHNOLOGIQUE DE L'UFRJ .....	140
PHOTOGRAPHIE 12 : LOCALISATION DU CAMPUS UFRJ A RIO DE JANEIRO.....	143
PHOTOGRAPHIE 13 : PONTE DO SABER.....	144
PHOTOGRAPHIE 14 : LA FAVELA DA MARE ET LES GANGS CRIMINELS EN 2017 SELON LE JOURNAL « O GLOBO » .....	148
PHOTOGRAPHIE 15 : HOMMAGE À ALEX SCHOMAKER .....	153
PHOTOGRAPHIE 16 : HOMMAGE À DIEGO VIEIRA .....	153
PHOTOGRAPHIE 17 : LES AUTOCARS DE PREMIERE CLASSE DANS LE CAMPUS.....	211
PHOTOGRAPHIE 18 : AGENTS DE SECURITE PRIVEE METRO ET BRT.....	218
PHOTOGRAPHIE 19 : BROCHURE EXPLICATIVE SUR LES CHANGEMENTS DANS LE RESEAU DE BUS DE RIO EN 2015 .....	224

PHOTOGRAPHIE 20 : OFFRE DES SOCIETES DE TRANSPORT PRIVEES AUX ETUDIANTS UFRJ.....	262
PHOTOGRAPHIE 21 : PROJET DE COVOITURAGE OFFICIEL DU CAMPUS UFRJ .....	264
PHOTOGRAPHIE 22 : PAGE D'ACCUEIL DU GROUPE FACEBOOK « ASSALTOS -UFRJ ».....	270
PHOTOGRAPHIE 23 : NUAGE DE MOT AVEC LES PUBLICATIONS SUR LE GROUPE FACEBOOK « VOL-UFRJ » ENTRE 2015 ET 2018 .....	272
PHOTOGRAPHIE 24 : POST D'UN ETUDIANT SUR LA PAGE FACEBOOK « ASSALTOS UFRJ » .....	273
PHOTOGRAPHIE 25 : LES REPERCUSSIONS MEDIATIQUES LE CAMPUS ET LES REPONSES LES REPONSES INSTITUTIONNELLES AUX VOLS DANS LE CAMPUS .....	274
PHOTOGRAPHIE 26 : LE VRAI PORTABLE ET CELUI DU « BANDIT ».....	279
PHOTOGRAPHIE 27 : REPORTAGES DU JOURNAL « O GLOBO » SUR LES VIOLENCES DANS LE CAMPUS UFRJ. A GAUCHE LA CARTOGRAPHIE REALISEE EN 2003 ET A DROITE LA CARTOGRAPHIE REALISEE EN 2016 .....	294
PHOTOGRAPHIE 28 : ARRET DE BUS IMPROVISE A L'EXTERIEUR DU CAMPUS .....	298
PHOTOGRAPHIE 29 : LE PAYSAGE DU CAMPUS DE L'UFRJ .....	301
PHOTOGRAPHIE 30 : PAGE INSTAGRAM CREEE POUR HONORER LE PAYSAGE D'ILHA DO FUNDÃO .....	302
PHOTOGRAPHIE 31 : PASSERELLE PIETONNE DE LA « LINHA VERMELHA » .....	312
PHOTOGRAPHIE 32 : LA PASSERELLE ROUGE ET LA PARTIE L'ARRIERE DE L'HOPITAL UNIVERSITAIRE.....	312
PHOTOGRAPHIE 33 : LOCALISATION DES FLUX D'ENTREE ET DE SORTIE DES VEHICULES DE L'ILE DE FUNDÃO ET LE PARC DE STATIONNEMENT DU CENTRE TECHNOLOGIQUE .....	315
PHOTOGRAPHIE 34 : REPORTAGE SUR LA REGULARISATION DES PARCS DE STATIONNEMENT DU CAMPUS .....	320
PHOTOGRAPHIE 35 : LE QUARTIER DE LA « CIDADE NOVA » .....	338
PHOTOGRAPHIE 36 : CENTRE DE COMMANDEMENT ET DE CONTROLE INTEGRE ET LE CENTRE D'OPERATIONS DE RIO (COR).....	339
PHOTOGRAPHIE 37 : L'ARRÊT DE BUS «CIDADE NOVA».....	341
PHOTOGRAPHIE 38 : LE POLE D'ÉCHANGE DE LA LEOPOLDINA AU CENTRE-VILLE DE RIO .....	343
PHOTOGRAPHIE 39 : LE PASSAGE DU BUS 616/913 PAR LA FAVELA DA MARE .....	355
PHOTOGRAPHIE 40 : AVENIDA BRASIL PRÈS DE FIOCROZ .....	357
PHOTOGRAPHIE 41 : PASSERELLE PIETONNE SUR L'AVENIDA BRASIL .....	363
PHOTOGRAPHIE 42 : BARRIERES ACOUSTIQUES SUR L'AUTOROUTE LINHA VERMELHA.....	365
PHOTOGRAPHIE 43 : LE CANAL DO CUNHA A L'ENTREE DE ILHA DO FUNDÃO .....	368
PHOTOGRAPHIE 44 : MARCHAND DE RUE PRES DE L'AUTOROUTE LIGNE VERMELHA VERS L'ENTREE DE L'ILE DU FUNDÃO.....	370
PHOTOGRAPHIE 45 : D'ARRET IRREGULIER DU BRT.....	373
PHOTOGRAPHIE 46 : DES TOXICOMANES INSTALLES PRES DES ENTrees DU CAMPUS UFRJ.....	377
PHOTOGRAPHIE 47 : REPORTAGE SUR L'ASSASSINAT D'UN ETUDIANT SUR LE PARKING DE L'USP EN MAI 2011 .....	382
PHOTOGRAPHIE 48 : MANIFESTATION D'ETUDIANTS CONTRE LA PRESENCE DE LA POLICE MILITAIRE SUR LE CAMPUS DE L'USP EN OCTOBRE 2011 .....	382
PHOTOGRAPHIE 49 : INVITATIONS SUR LES RESEAUX SOCIAUX A LA PLENIERE SECURITE ET MOBILITE .....	384
PHOTOGRAPHIE 50 : ACTION DU COLLECTIF « COMCIENCIA » LORS D'UNE FETE UNIVERSITAIRE SUR LE CAMPUS UFRJ EN 2016 .....	387
PHOTOGRAPHIE 51 : MANIFESTATION DU GROUPE D'ETUDIANTES FEMINISTES EN SOLIDARITE AVEC LES CAS DE VIOL SUR LE CAMPUS DE L'UFRJ .....	388

# TABLE DES MATIÈRES

<b>SOMMAIRE</b>	<b>5</b>
<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE</b>	<b>7</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE : CONTEXTES GÉOGRAPHIQUES ET THÉORIQUES</b>	<b>18</b>
CHAPITRE 1 – RIO DE JANEIRO : UNE URBANISATION À PARTIR DES INÉGALITÉS	21
1. <i>Une métropole fragmentée</i>	21
1.1- Les disparités à une petite échelle : les favelas et leurs implications dans la géographie de violence urbaine	24
1.1.2 - Le contrôle illégal du territoire des favelas par le « pouvoir parallèle »	29
1.1.3- La mobilité quotidienne dans un « terrain miné »	30
1.4- Conflits territoriaux et fusillades en milieu urbain	32
1.2. <i>La région métropolitaine de Rio de Janeiro (RMRJ)</i>	35
1.3- Les villes dortoirs de la « Baixada Fluminense »	36
1.3.1- Niterói et São Gonçalo : quand la métropole s'étend de l'autre côté de la baie	38
1.4. <i>La ville de Rio de Janeiro et son site naturellement compartimenté</i>	41
1.4.1- Un centre-ville à l'américaine	42
1.4.2- La traditionnelle banlieue de la zone nord	44
1.4.3- La zone sud et le Rio des cartes postales	44
1.4.4 - Le nouvel axe d'expansion de la ville	45
1.5. <i>Un État en faillite</i>	47
<i>Conclusion chapitre 1</i>	50
CHAPITRE 2 – CADRE THÉORIQUE : COMMENT LE COUPLE INSÉCURITÉ ET MOBILITÉ EST DEVENU UN OBJET D'ÉTUDE	51
2.1. <i>Un vaste sujet d'intérêt pour toutes les sciences sociales</i>	51
2.1.1 – L'approche situationnelle : la criminalité liée à l'espace	52
2.1.2 – Vivre l'insécurité dans les transports : l'apport du courant féministe	54
2.1.3- Le changement de paradigme dans les études sur la mobilité	55
2.1.4 - Le sentiment d'insécurité dans le champ de recherche sur la mobilité quotidienne	57
2.2. <i>Les caractéristiques de la violence urbaine à Rio de Janeiro</i>	58
2.3- <i>Les causes de la peur du crime dans les transports : constats actuels</i>	63
2.3.1 – Quand les caractéristiques individuelles impactent l'expérience de mobilités	64
2.3.1.1- Les facteurs démographiques et le sentiment de vulnérabilité	65
2.3.1.2 - Expériences de victimation vécues directement et indirectement	68
2.3.2 - La « caractéristique du déplacement »	70
2.3.2.1 – Des temporalités qui jouent sur le sentiment d'insécurité : des horaires plus anxiogènes	70
2.3.2.2- Le mode de transport et la peur de crime	72
2.3.2.3- Autres caractéristiques du déplacement	74
2.3.3 - Les caractéristiques environnementales	74
2.4- <i>Connaître le sentiment d'insécurité en milieu urbain : défis conceptuels et méthodologiques</i>	77
2.4.1 –L'enquête de victimation, méthodes et enjeux	78
2.4.2 - Les différents axes de lecture du sentiment d'insécurité	79
2.4.4 - L'échelle géographique d'analyse de la peur du crime en milieu urbain	83
2.4.5- D'autres méthodes de récolte de données sur l'insécurité en milieu urbain	84
2.4.6- Des recherches plutôt sur la cause que sur les conséquences de la peur du crime	85
2.5- <i>Les recherches sur le sentiment d'insécurité et la violence dans la mobilité urbaine au Brésil</i>	86
<i>Conclusion du chapitre 2</i>	87
CHAPITRE 3- LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE RIO	89
3.1- <i>Les données officielles sur le sentiment d'insécurité à Rio de Janeiro</i>	89
3.2. <i>Une analyse sélective de l'enquête de victimisation de 2007</i>	91
3.2.1- La répartition modale à Rio : riches en voiture, pauvres en autobus ?	93
3.3 – <i>Les mesures d'évaluation de l'insécurité personnelle</i>	100
3.3.1 - Comment vous vous sentez lorsque vous marchez tout seul ?	101
3.3.2 –L'impact du genre sur le sentiment d'insécurité	103
3.3.3 - Le sentiment d'insécurité selon le niveau de vie	106
3.4- <i>Richesse et pauvreté face à l'insécurité</i>	108
3.3.1 - La peur du meurtre par-delà les classes sociales	110



3.3.2 – Des peurs contrastés : la perception de risque entre la favela et l'asphalte	112
3.4 – La répartition modale des transports et le sentiment d'insécurité	114
3.5- Les comportements de sécurité lors des déplacements	114
<b>CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE</b>	<b>121</b>
<b>DEUXIÈME PARTIE : LE PROTOCOLE DE RECHERCHE</b>	<b>124</b>
CHAPITRE 4 – LA « CITÉ UNIVERSITAIRE » DE RIO DE JANEIRO	126
4.1- L'enseignement supérieur au Brésil : Qui sont les étudiants d'université ?	126
4.2 – L'Université Fédérale de Rio de Janeiro et le Campus de l'île du Fundão	131
4.2.1 – Le projet d'expansion de l'enseignement supérieur et son impact sur le campus	138
4.3 - Le Contexte sécuritaire de l'île du Fundão et ses alentours	145
4.3.1- Le quartier de la Maré : un ensemble de favelas sur les mangroves	146
4.3.2- Le Ilha do Governador : le quartier d'ancrage du campus	149
4.3.3 – La violence à l'intérieur de l'île universitaire : un problème ancien	151
Conclusion du chapitre 4	155
CHAPITRE 5 – LE PROTOCOLE DE RECHERCHE DE L'ÉTUDE DE CAS	157
5.1- Une méthode d'enquête mixtes	157
5.2 – Le choix du campus UFRJ comme étude de cas	159
5.3- La première phase de la récolte des données : une enquête quantitative collaborative	160
5.4 – La deuxième phase de collecte des données : les entretiens semi-directifs	166
5.4.1- La diversité des profils des étudiants enquêtés	170
5.5 – La troisième phase : récolte des données auprès des autorités locales	172
5.6 – Les méthodes d'analyses des données	175
5.7- Les spécificités et le contexte de réalisation de l'étude	177
Conclusion du chapitre 5	182
<b>CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE</b>	<b>183</b>
<b>TROISIÈME PARTIE : LES DÉPLACEMENTS ET LE CRIME</b>	<b>185</b>
CHAPITRE 6 – LES MANIFESTATIONS DE L'INSÉCURITÉ LORS DES DÉPLACEMENTS VERS LE CAMPUS	187
6.1 – Profils socio-mobilité des étudiants l'UFRJ	187
6.1.2 –Les caractéristiques des déplacements des étudiants : courtes distances et longs trajets	191
6.2 – L'ensemble proximité et la connectivité comme source de sécurité	197
6.3- Le sentiment d'insécurité et le choix du mode de transport	203
6.3.1 – Temps et argent : des contraintes toujours déterminantes	204
6.3.1.2 - Le transport informel : un coût qui en vaut la peine	206
6.3.2 - La relation étroite entre confort et sécurité : « l'enfer, c'est les autres »	208
6.3.2.1 - Un parc d'autobus en mauvais état	209
6.3.3 - La quête de la fiabilité chez les usagers des transports en commun	212
6.3.3.1- Le fort lien entre fiabilité et sécurité au profit des transports en site propre	216
6.3.4.1 - L'impact des méga-événements	222
6.3.5 - Sentiment d'insécurité chez les étudiants automobilistes	225
6.3.5.1- Se déplacer en voiture pour protéger ses objets coûteux	226
6.3.5.2 - La vitesse, le confort et la sécurité comme justifications du choix de la voiture	228
Conclusion du chapitre 6	231
CHAPITRE 7 – ENTRE FAITS ET RUMEURS : LES EXPÉRIENCES DE VICTIMATION ET LES RÉPONSES DES ÉTUDIANTS	233
7.1 – Qui sont les victimes de violences lors des déplacements vers le campus ?	235
7.1.2 - Région de résidence et victimation : Ceux qui vivent dans la région centrale sont les plus touchés	236
7.1.3 – Revenu et victimation : les plus aisées sont un peu plus protégés	237
7.1.4 - Mode de transport et victimation : les usagers des bus conventionnels les plus exposés	238
7.1.4.1 - Le danger lors des correspondances en transports en commun	240
7.2- Typologie de victimation	241
7.2.1 –Les harcèlements (sexuels)	242
7.2.2 - Les atteintes aux biens presque un équivalent de la « violence urbaine »	248
7.2.3 - La forte incidence des vols avec violence	250
7.2.4 - Les modalités de vol simple : Vols à l'arraché, vols collectifs (arrastões) et vols de voiture	252
7.2.5 – Les « enlèvement éclair »	254
7.3 – Le type versus l'endroit du délit	255
7.3.1 - Les vols dans l'autobus : Un problème ancien dans toutes les villes brésiliennes	256

7.3.1.1 - Les vols dans les autobus sont-ils responsables de la propagation du sentiment d'insécurité chez les étudiants de l'UFRJ ?	258
<b>7.4- Les stratégies d'adaptation face au sentiment d'insécurité</b>	<b>260</b>
7.4. 1 – Évitement total ou contextuel du déplacement	261
7.4. 2- Le choix du mode de transport : la préférence pour les moyens de transport plus confinés	261
7.4. 2. 1- Le covoiturage comme stratégie de protection	262
7.4. 3 – Le choix du trajet : évitement spatial et situationnel lors de l'itinéraire	265
7.4.4 – Toujours en alerte : la surveillance constante pendant le déplacement	266
7.4.5 - S'informer pour se protéger ? les effets de la diffusion d'informations sur le sentiment d'insécurité à l'ère du numérique	267
7.4.5.1 - Création du groupe Facebook « Assaltos UFRJ » : espace virtuel pour faire communauté et contrôler les risques	271
7.4.6 - Des techniques pour éviter ou minimiser les pertes dues aux vols	276
7.4.7 - Se faire discret et cacher ses « vulnérabilités »	280
7. 4.4.8 - Faire face à la menace par l'intimidation ou l'indisponibilité sociale	282
7.4. 9- S'échapper, chercher de gardiens ou de la coveillance	283
<i>Conclusion du chapitre 7</i>	<b>284</b>
<b>CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE</b>	<b>286</b>
<b>QUATRIÈME PARTIE : LES ESPACES D'INSÉCURITÉ ET LES RÉPONSES COLLECTIVES</b>	<b>289</b>
<b>CHAPITRE 8 : LE CAMPUS TEL QUE PERÇU PAR LES ÉTUDIANTS</b>	<b>291</b>
<i>8. 1 – Le campus de l'UFRJ : Un contraste entre ses réputations institutionnelle et territoriale</i>	<b>291</b>
8.1.1 - Médias, réputation et image de danger de l'île universitaire	293
8.1.2- Mais tout n'est pas négatif : perceptions positives d'un campus unique et intégré	297
<i>8.2 - Les dysfonctionnements d'un vaste campus à l'architecture moderniste</i>	<b>297</b>
8.2.1 - Espaces vides et déserts d'un côté, mais propres et organisés de l'autre	301
<i>8.3- Les impacts de l'insécurité sur la mobilité interne du campus</i>	<b>303</b>
8.3.1 - Le sentiment d'insécurité et la marche à pied : Un problème féminin ?	306
<i>8.4 - Localiser la peur au sein du campus : y a-t-il une zone plus dangereuse ?</i>	<b>308</b>
8.4.1- Les délits contre les piétons dans la partie nord	310
8.4.1.1 - La « passerelle vermelha » : l'ancien pôle d'échange entre le campus et la ville	310
8.4.2 - La Violence contre les automobilistes au centre de l'île	314
<i>8.5 – Entre sécurité personnelle et sécurité routière : les stratégies des conducteurs dans le campus</i>	<b>316</b>
8.5.1- La polémique autour des places de parkings	318
8.5.2 – Les usages formels et informels des parcs de stationnement	320
<i>8.6- Comment améliorer la sécurité sur le campus selon le point de vue des étudiants</i>	<b>322</b>
8.6.1 - Se renfermer pour se protéger : la sujétion criminelle des « gens de l'extérieure »	325
8.6.2 - Perception des privilèges de classe et vulnérabilité	329
8.6.3 - Le problème des alentours : tirs et fusillades d'une guerre à côté	331
<i>Conclusion du Chapitre 8</i>	<b>332</b>
<b>CHAPITRE 9 - ENVIRONNEMENTS TRAVERSES DANS LA MÉTROPOLE</b>	<b>334</b>
<i>9.1 – Le Centre-ville : un lieu de passage pour toute la métropole</i>	<b>334</b>
9.1. 2 – O bairro da Cidade Nova	337
9.1.3 - Les pôles d'échange du centre-ville	339
9.1.4 - La centralité comme facteur de risque dans les transports	344
<i>9.2- Les fantômes autour des favelas</i>	<b>346</b>
9.2.1 – La favela : un endroit à éviter	346
9.2.2 - La familiarité neutralise le sentiment d'insécurité dans les favelas	348
9.2.3 – La peur de l'inconnu ou du mal connu	349
<i>9.3 – La favela da Maré et les axes d'accès au campus</i>	<b>351</b>
<i>9.4- Les arrêts de bus le long des favelas et les vols dans les autobus</i>	<b>354</b>
<i>9.5- Les fusillades et une présence policière souvent anxiogène</i>	<b>358</b>
<i>9.6- Aspects sensoriels lors du passage par les favelas</i>	<b>362</b>
9.6.1 – Le mur de la honte et la vue des favelas	364
9.6.2- Depuis la route, le paysage du passage par les favelas	366
9.7- L'environnement social : informalités et incivilités qui font peur	368
9.7.1- Les vendeurs ambulants	369
9.7.2- Les fraudes et les désordres vers la station de BRT de Santa Luzia	372
9.7.3- La présence de « crackeurs » et « cracklands » sur les axes de circulation	375
<i>Conclusion du Chapitre 9</i>	<b>379</b>

CHAPITRE 10 - LES RÉPONSES DE L'ACTION COLLECTIVE	380
10. 1- <i>Les étudiants et leur (dé)mobilisation</i>	380
10. 1. 1 - L'insécurité en tant que problème récent et lié à la question policière	381
10.1.2- L'agenda de la sécurité publique pour les mouvements étudiants : un sujet intersectionnel	384
10.1.3 –Les débats au sein du mouvement étudiant féministe de l'UFRJ	385
10.1.3.1 – Le cas du collectif féministe « Comciência»	387
10.2 – <i>Des réponses institutionnelles fragmentées</i>	389
10.2.1 - Les malentendus sur la gestion de la sécurité dans les campus universitaires	390
10.2.2 - La gestion hybride et difficile des services de sécurité dans le campus	392
10.2. 3 - La gestion du campus : Une ville officieuse dotée de responsabilités officielles	395
10.2.4 – D'excellentes conditions de gestion entre 2007 et 2014	396
10.2.5 - La mairie universitaire : un acteur du lien entre le campus et la ville	397
10.3 – <i>Un secteur privé aux réponses insuffisantes</i>	400
10.3.1- L'exemple de la société d'autobus « <i>Viação Ideal</i> »	400
10.3.2 - Des initiatives pour améliorer la qualité des informations de la police	404
10.3.3 - Discontinuités et fragmentations dans les projets de sécurité des transports	407
10.4 – <i>Les réponses des forces d'ordre à l'insécurité dans les transports</i>	409
10.5- <i>Le débat sur les solutions possibles</i>	412
10.5.1 - Quelles sont les forces de l'ordre idéales pour les campus universitaires ?	412
10.5.2 – La communication et les médias au centre du problème	414
10.5.3 - La forme urbaine du campus favorise le sentiment d'insécurité	418
10.5.4 - La fermeture de l'île comme solution de sécurité	421
10.5.5 - Technologie et surveillance au centre des investissements	423
<i>Conclusion du chapitre 10</i>	425
<b>CONCLUSIONS DE LA QUATRIÈME PARTIE</b>	<b>427</b>
<b>CONCLUSION GÉNÉRALE</b>	<b>430</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>446</b>
<b>Annexe 1</b>	447
Indice de dépendance dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro	447
<b>Annexe 2</b>	447
Analyse des correspondances multiples entre les trois modes de transports le plus utilisés pendant la semaine selon l'enquête de victimation ISP 2007	447
<b>Annexe 3</b>	448
Comportements de Protection, Modes de Transport et Genre Enquête Victimation ISP/RJ 2007	448
<b>Annexe 4</b>	449
Évaluations de la sécurité lors de la marche seule selon l'enquête de victimation ISP 2007	449
<b>Annexe 5</b>	451
Mesure de sécurité par rapport le mode de transport principal selon l'enquête de victimation ISP 2007	451
<b>Annexe 6</b>	452
Titre des articles de presse sur la Violence au Fundão entre 2015 et 2018	452
<b>Annexe 7</b>	453
Distance et Temps moyen de trajet entre les principaux endroits de résidence des étudiants et le campus UFRJ	453
<b>Annexe 8</b>	454
Évaluation de la sécurité des étudiants lors des trajets vers le campus selon l'enquête UFRJ 2016	454
<b>Annexe 9</b>	455
Taux de victimisation et évaluation sécuritaire pendant le trajet selon le lieu de résidence de l'étudiant	455
<b>Annexe 10</b>	456
Reportage du journal "O Globo" sur campus de l'UFRJ le 24/08/2003	456
« <i>La violence éloignait les jeunes des classes aisées du campus du Fundão</i> »	456
<b>Annexe 11</b>	456
<b>Annexe 11</b>	457
Réponse officielle de l'UFRJ au rapport du journal "O Globo" du 23 août 2003	457
<b>Annexe 12</b>	459
Répartition de la signalisation routière sur l'Ilha do Fundão	459
<b>Annexe 13</b>	460
Répartition et capacité des parkings dans le campus UFRJ	460
<b>Annexe 14</b>	461
Questionnaire en ligne UFRJ	461
<b>Annexe 15</b>	464

Guide d'entretien qualitatif étudiants ufrj	464
<b>ANNEXE 16</b>	<b>467</b>
Carte de transports en commun de Rio de Janeiro en 2017	467
<b>Annexe 17</b>	<b>468</b>
Caractéristique des étudiants ayant participé à l'entretien semi-directive	468
<b>Annexe 18</b>	<b>470</b>
Liste des sigles	470
<b>Annexe 18</b>	<b>472</b>
<b>Lexique Portugais Français</b>	<b>472</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>474</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS</b>	<b>500</b>
Table des schémas	500
Table des graphiques	500
Table des cartes	500
Table des tableaux	501
Table des photographies	501
<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>503</b>

## **A insegurança e seu impacto nas práticas de mobilidade cotidiana: O caso do Rio de Janeiro, Brasil**

### Resumo

Vários são os fatores que influenciam nas práticas de mobilidade cotidiana. Dentre eles, o sentimento de insegurança ligado à violência urbana se distingue pela sua capacidade de influenciar diretamente o comportamento dos usuários de transportes. Sendo assim, a partir dos deslocamentos efetuados por estudantes universitários na cidade do Rio de Janeiro, essa tese trata da percepção de risco ligada às violências ordinárias e seus efeitos nas práticas cotidianas. Para isso, foi utilizado um método de pesquisa mista com entrevistas quantitativas e qualitativas realizadas junto a estudantes e autoridades responsáveis pelo campus da “Cidade Universitária” da UFRJ. Os resultados permitem identificar um sentimento de insegurança muito presente nos espaços de transportes e os roubos violentos como um dos principais causadores desse fenômeno. As mulheres e classes de alta renda manifestaram uma maior percepção de risco, principalmente entre usuários de automóvel. Além disso, essa tese identificou locais de passagem e três diferentes espacialidades que tendem a aumentar o sentimento de insegurança. Na escala coletiva, foi identificado uma forte repercussão do problema nas mídias sociais e tradicionais, assim como uma convergência de respostas práticas no curto prazo entre a maior parte dos atores públicos.

**Palavras-Chave:** Práticas de mobilidade, Sentimento de insegurança, Violência urbana, Rio de Janeiro; Campus universitário

UNIVERSITÉ SORBONNE UNIVERSITÉ

### **ÉCOLE DOCTORALE :**

Intitulé de l'ED 0434 – Espaces, sociétés et aménagement  
Institut de Géographie, 191 rue Saint-Jacques, 75005 Paris, France

**DISCIPLINE :** Aménagement, Urbanisme, Dynamique des espaces

## **L'Insécurité et son impact sur la mobilité urbaine : Le cas de Rio de Janeiro, Brésil**

### **Résumé**

Plusieurs facteurs influencent les pratiques de mobilité quotidienne. Parmi eux, le sentiment d'insécurité lié à la violence urbaine se distingue par sa capacité d'influencer directement le comportement des usagers des transports. À partir des déplacements effectués par des étudiants d'université à Rio de Janeiro, cette étude porte sur la perception du risque liée aux violences ordinaires et leurs effets sur les pratiques de mobilité quotidiennes. Pour ce faire, nous avons utilisé une méthodologie de recherche mixte qui comprend des enquêtes quantitatives et des entretiens qualitatifs menés avec des étudiants et des autorités responsables de la « Cité Universitaire » de l'UFRJ. Les résultats permettent d'identifier un sentiment d'insécurité très présent dans les espaces de transport et les vols avec violence comme l'un des principaux déclencheurs de ce phénomène. Les femmes et les classes les plus aisées sont celles qui ont manifesté une plus forte perception du risque, surtout chez les automobilistes. De plus, cette thèse permet de repérer les lieux de passage et les trois différentes spatialités les plus anxiogènes dans la ville. Sur l'échelle collective, nous avons constaté une forte répercussion du problème dans les médias sociaux et traditionnels ; ainsi qu'une convergence des réponses pratiques à court terme de la plupart des acteurs public.

**Mots-clés :** Pratiques de mobilité ; Sentiment d'insécurité ; Violence urbaine ; Campus universitaire ; Rio de Janeiro

## **The insecurity and its impact on urban mobility: The case of Rio de Janeiro, Brazil**

### **Summary**

Several factors influence daily mobility practices. Among them, the feeling of insecurity related to urban violence stands out for its ability to directly influence travel behavior. Using an empirical analysis of the trips made by university students in Rio de Janeiro, this research focuses on the perception of risk associated with ordinary violence and its effects on daily practices. To achieve this aim, a mixed research method was applied with quantitative and qualitative interviews carried out with students and authorities responsible for the UFRJ "college city". The results show a widespread feeling of insecurity in transport spaces with violent robberies proving to be one of the main causes of this phenomenon. Women and higher income classes showed a greater perception of risk, particularly among car users. Furthermore, this thesis examined transit places and three different urban forms that increase the feeling of insecurity. At the collective level, a strong repercussion of the problem in social and traditional media was found, as well as a convergence of practical responses in the short term from most public actors.

**Keywords:** Travel behavior, Insecurity, Urban Violence, University campus, Rio de Janeiro

UNIVERSITÉ SORBONNE UNIVERSITÉ

### **ÉCOLE DOCTORALE :**

Intitulé de l'ED 0434 – Espaces, sociétés et aménagement  
Institut de Géographie, 191 rue Saint-Jacques, 75005 Paris, France

**DISCIPLINE :** Aménagement, Urbanisme, Dynamique des espaces