

LETTRE D'ACTUALITÉS DÉVELOPPEMENT DURABLE Brésil

Une publication du SER de Brasília
N° 95 - Juillet 2026

Sommaire

Focus | Inauguration le 2 juillet de l'emblématique ligne 6 du métro de Sao Paulo, à laquelle la France a contribué par son investissement financier et par sa filière ferroviaire.

Amazonie & Biomes

- A l'occasion de la visite du Ministre Jean-Noël Barrot, la France et le Brésil ont instauré un dialogue bilatéral pour la gestion intégrée du bassin de l'Oiapoque à la frontière franco-brésilienne

Eau, assainissement, déchets

- La France a transmis au Brésil la présidence du Réseau international des Organismes de Bassins (RIOB) lors du Sommet mondial des bassins qui s'est tenu à Rio de Janeiro du 16 au 19 juin.
- Selon le dernier « Circularity Gap Report », le Brésil ne réutiliserait que 1,3% des matériaux qu'il consomme.

Energie & Mines

- Terres rares : deux rapports accélèrent la réflexion stratégique du Brésil.
- Le Brésil et la Bolivie approfondissent leurs partenariats énergétiques, du gaz à l'électricité.

Environnement & Climat

- Le gouvernement brésilien soumet une proposition préliminaire sur les secteurs couverts par le marché réglementé du carbone brésilien.

Infrastructures & Transports

- Le Président Lula promulgue une nouvelle loi sur les mobilités urbaines qui précise les responsabilités et modalités financières des contrats en PPP.
- La faible performance des ports à conteneurs brésiliens s'améliore, tandis que le volume de marchandises se rééquilibre peu à peu vers le 50/50 entre ports du Nord et Sud du pays.

Suivi des alertes de déforestation

FOCUS

Inauguration le 2 juillet de l'emblématique ligne 6 du métro de Sao Paulo, à laquelle la France a contribué par son investissement financier et par sa filière ferroviaire

Le 2 juillet, le Gouverneur de l'Etat de Sao Paulo, Tarcisio de Freitas, a **inauguré la ligne 6 du métro de Sao Paulo**. La ligne 6 est à ce jour le **plus grand projet d'infrastructure d'Amérique latine structuré sous forme de partenariat-public-privé (PPP)**, comprenant la conception, la construction, le financement, la fourniture de matériel roulant et de systèmes électromécaniques et l'exploitation de la ligne.

Projet emblématique du mandat du Gouverneur, la ligne comprend **15,3 km de voies et 15 stations desservies** par **22 rames** fabriquées par Alstom, pour un trafic attendu de **630 000 passagers par jour**. A sa mise en service complète en 2027, la ligne 6 reliera le centre-ville à la banlieue nord de São Paulo jusqu'au quartier populaire de Brasilândia.

Cette ligne représente un investissement de **18 Md BRL (3 Md EUR)**, financé par des acteurs publics (Etat de Sao Paulo, BNDES) et le secteur privé. Le concessionnaire « **Linha Uni** », détenu à 47% par l'entreprise de construction espagnole Acciona, à 39,6% par la Société Générale, à 12,4% par le fonds d'investissement français STOA et à 1% par l'opérateur français Transdev, assurera l'exploitation et la maintenance de la ligne sur 20 ans.

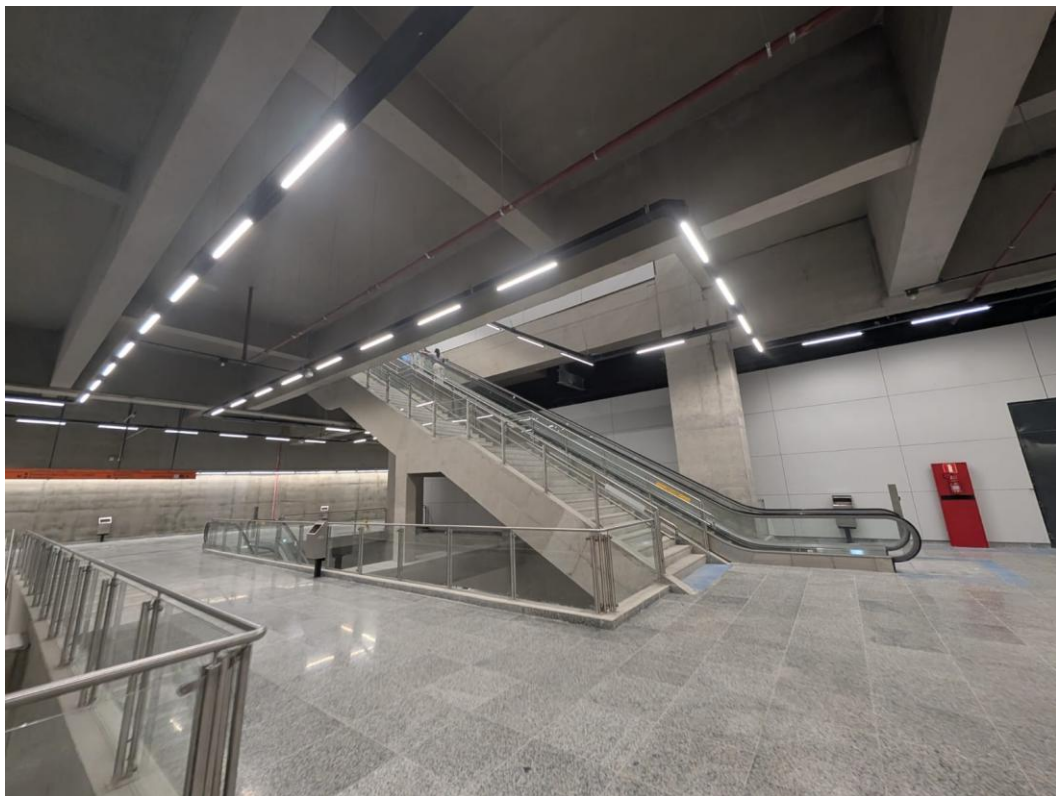
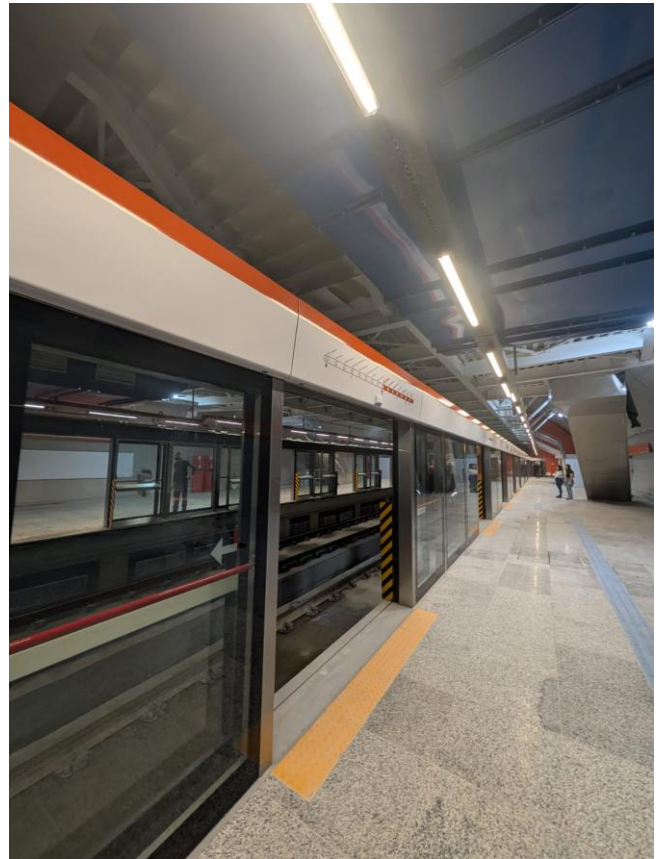
Une inauguration anticipée en mode dégradé, avant mise en service complète en 2027

Initialement prévue en octobre 2026, la mise en service de la ligne a été anticipée pour permettre au Gouverneur Tarcisio d'assurer son inauguration en amont de la période de réserve électorale. A ce jour, la circulation sur la ligne, gratuite pendant la 1^{re} phase de mise en service, est limitée au tronçon **Perdizes-Joao Paulo I** (5 km, 6 stations) et uniquement entre 10h et 15h du lundi au vendredi (hors jours fériés). La mise en service du reste de la ligne se fera par étapes, avec l'extension jusqu'à la banlieue nord de Brasilândia en octobre 2026, puis l'extension vers le centre-ville (Perdizes-Sao Joaquim) en octobre 2027. Selon le gouvernement de l'Etat de Sao Paulo, **la ligne réduira à 23 minutes** un trajet effectué aujourd'hui en 1h30 en bus.

Un grand projet où la présence du « drapeau France » a été saluée par le Gouverneur

Le Gouverneur a salué la contribution française sur ce grand projet de l'Etat de Sao Paulo. La ligne 6 mobilise en effet, aux plans financier et technique, plusieurs grands acteurs français présents au Brésil. Le fonds **STOA Infra & Energy** a joué un rôle clé dans la prise de participation comme actionnaire, et dans l'investissement financier du projet, suivi de la **Société Générale**. **BNP Paribas** et Crédit Agricole CIB ont contribué à la structuration financière du projet et **AXA** aux polices d'assurance de la ligne. La filière ferroviaire française a également largement contribué au projet : **ALSTOM** fournit les 22 rames autonomes produites dans son usine de Taubaté (Etat de Sao Paulo), le bureau d'études **SETEC Hidrobrasileira** certifie les travaux de la ligne, et **TRANSDEV** assure une assistance technique à l'exploitation sur 8 ans auprès d'Acciona (jusqu'en 2028). (Articles [ici](#), [ici](#) et [ici](#))

Photos : Ligne 6 du métro, station Agua Branca (Léo Pradier, SER de Brasília, 3 juillet 2026)



Amazonie et Biomes

A l'occasion de la visite du Ministre Jean-Noël Barrot, la France et le Brésil ont instauré un dialogue bilatéral pour la gestion intégrée du bassin de l'Oiapoque à la frontière franco-brésilienne

A l'occasion de sa visite au Brésil début juillet 2026, Jean-Noël Barrot, ministre français de l'Europe et des affaires étrangères, et Mauro Vieira, ministre brésilien des relations extérieures, ont signé une **déclaration d'intention** qui acte la mise en place d'un **dialogue bilatéral** pour la **gestion commune et intégrée du bassin de l'Oiapoque, frontalier de la Guyane et du Brésil**. Le principe de gestion intégrée, largement déployé en France, vise à concilier efficience économique, équité sociale et durabilité environnementale dans les pratiques de gestion de l'eau.

En Amazonie, à la frontière entre la Guyane française et l'Etat d'Amapa, les populations des deux pays dépendent du bassin de l'Oiapoque pour leur approvisionnement en eau, ce qui constitue un enjeu de coordination bilatérale entre la France et le Brésil pour le suivi et la gestion des eaux du bassin. Aujourd'hui **2^e région au monde à l'eau la plus polluée par nombre d'habitants**, la Guyane cherche à agir sur la **contamination de l'eau aval** (liée à l'orpaillage illégal), et sur **l'accès à l'eau potable** pour améliorer la **gouvernance et la surveillance de l'eau amont sur ses bassins versants**. La gestion conjointe et intégrée du bassin de l'Oiapoque constitue dans ce contexte une étape décisive en matière de préservation de la ressource en eau et de la biodiversité dans la région, et de santé publique.

La coopération transfrontalière franco-brésilienne en matière de gestion de l'eau se développe depuis déjà plusieurs années via **l'initiative régionale Bio-Plateaux**, portée par l'Office International de l'Eau (OiEau). Programme d'amélioration de la gestion des bassins versants des fleuves entre la Guyane et les pays voisins (Maroni avec le Suriname, Oiapoque avec le Brésil), **l'initiative BioPlateaux** mise en place en 2019 porte notamment sur le suivi conjoint des données hydrographiques, le renforcement des connaissances et de leur partage pour une planification intégrée par bassin versant.

La déclaration d'intention signée au début de ce mois vient ainsi renforcer au niveau politique et bilatéral une coopération technique en cours depuis plusieurs années, en inscrivant la gestion intégrée du bassin du fleuve Oiapoque au programme de travail de la Commission Mixte Transfrontalière. La France et le Brésil se réuniront à échéances régulières au sein d'une instance de dialogue dédiée pour renforcer et institutionnaliser les outils de coopération en matière de gestion intégrée du bassin. (Articles [ici](#) et [ici](#). Déclaration d'intention [ici](#))

Eau, assainissement, déchets

La France a transmis au Brésil la présidence du Réseau international des Organismes de Bassins (RIOB) lors du Sommet mondial des bassins qui s'est tenu à Rio de Janeiro du 16 au 19 juin

Cet évènement, coordonné par le **Réseau international des organismes de bassin (RIOB)**¹ et le Secrétariat d'Etat à l'Environnement de l'Etat de Rio, a rassemblé plus de 300 participants internationaux. Les échanges lors du Sommet ont permis de souligner l'importance d'une gestion des ressources en eau organisée **par bassin**², selon la géographie des territoires, et non selon leurs seules divisions administratives. Ce sommet a ainsi constitué une étape de concertation en amont de la prochaine Conférence de l'ONU sur l'eau, prévue à Abou Dhabi en décembre 2026.

La France, représentée par **Barbara Pompili**, Ambassadrice pour l'Environnement et ancienne ministre de la Transition écologique, a transmis à cette occasion la présidence du RIOB au Brésil, représenté par **Waldez Góes**, ministre de l'Intégration et du Développement régional. Les deux pays partagent la même approche de gestion intégrée des bassins qu'ils promeuvent au sein du RIOB. L'expérience française en la matière, mise en œuvre sur le territoire français depuis 1964, a en effet largement inspiré le système brésilien. Au Brésil, le groupe AFD est ainsi particulièrement présent dans le secteur de l'eau, avec **20 opérations de crédit et de coopération technique** menées depuis 2010, totalisant **1,6 Md EUR** et bénéficiant à environ **10 millions de personnes**. (Articles [ici](#), [ici](#), [ici](#) et [ici](#)).

Selon le dernier « Circularity Gap Report », le taux de circularité du Brésil s'élèverait à 1,3%, bien en deçà de la moyenne mondiale de 6,9%

L'étude « **Circularity Gap Report** », publiée par Deloitte et l'organisation Circle Economy à l'occasion de la **Journée mondiale du recyclage** (17 mai), dresse un état des lieux de l'économie circulaire au Brésil³. Le rapport conclut que l'économie brésilienne reste encore largement fondée sur un **modèle linéaire de production, de consommation et de rejet** : **98,7%** des ressources extraites ne seraient pas réutilisées. Autrement dit, selon cette étude, **le Brésil ne recycle, réutilise ou valorise en énergie qu'1,3% des matériaux qu'il consomme**, contre une moyenne mondiale estimée à 6,9%. La circularité brésilienne provient majoritairement de la chaîne de production elle-même⁴ (par exemple, la canne à sucre transformée en énergie) plutôt que de la gestion des déchets en tant que telle.

La consommation de ressources naturelles par habitant **est évaluée comme étant 2 fois supérieure à ce qui constituerait un niveau dit « soutenable »**⁵ : chaque Brésilien consommerait en moyenne **19,8 tonnes de ressources naturelles par an**⁶, contre **12,6 tonnes** en moyenne au niveau mondial et par rapport à un seuil de durabilité estimé à **8 tonnes** par habitant par an. S'agissant des **ressources extraites** sur le territoire national, la biomasse représente 57,1% du total⁷, suivie des ressources minérales non métalliques (sable, gravier, calcaire, argile) pour 23,3%, puis de l'exploitation minière avec 16,1% du total. Les combustibles fossiles y représentent 3,5%.

Le rapport formule plusieurs recommandations pour améliorer le taux de circularité du Brésil, notamment i) **renforcer la gouvernance et les politiques publiques** en matière de

¹ Le RIOB est une plateforme dédiée au soutien d'initiatives de gestion intégrée des ressources en eau dans les bassins versants de rivières, lacs ou aquifères nationaux ou transfrontaliers. Son secrétariat permanent est assuré par l'Office international de l'eau (OIEau)

² Un bassin est une portion de territoire ou l'ensemble des eaux de pluie et de ruissellement convergent vers un même point (cours d'eau, lac, mer). La gouvernance de l'eau par bassin permet de planifier le partage de la ressource entre usagers aux échelles locale et nationale, et d'assurer un meilleur équilibre entre les besoins des populations, de l'environnement et des secteurs économiques.

³ L'économie circulaire désigne un système dans lequel les objets rejetés cessent de devenir des déchets pour être transformés en nouveaux produits, selon une hiérarchie des usages qui privilégie la réduction de la consommation et la prévention, puis le réemploi, le recyclage et, en dernier recours, l'élimination.

⁴ Sur la part de matériaux effectivement réutilisés, 3,7% proviennent du traitement des déchets domestiques, 48,2% du recyclage d'activités de construction et de démolition, et 48,1% de sous-produits industriels et agricoles.

⁵ Ce niveau, évalué à 8 tonnes de matériaux consommés par personne et par an, est issu d'un article de Lettenmeier, M.; Liedtke, C.; Rohn, H. : « Eight Tons of Material Footprint—Suggestion for a Resource Cap for Household Consumption in Finland » (2014)

⁶ Les secteurs les plus consommateurs de ressources naturelles sont, par ordre d'importance, les systèmes alimentaires, la production manufacturière (agroalimentaire, textile, automobile, chimie), la construction et les infrastructures, les services, la mobilité, la santé, l'éducation et les communications.

⁷ 2,9 Md de tonnes, dont 2,6 Md destinées au marché intérieur pour l'alimentation humaine et animale ainsi que les combustibles, principalement l'éthanol

circularité, ii) **développer des cursus académiques et une main d'œuvre formée** à l'économie circulaire et iii) **poser les bases d'une transformation de l'industrie, de l'agriculture et des systèmes de gestion des déchets** pour les rendre plus circulaires, notamment en adoptant le principe pollueur-payeur de Responsabilité Elargie des Producteurs.⁸

En mai 2025, le Brésil s'est cependant doté d'un **Plan national d'économie circulaire (2025-2034)**, intégré à sa **Stratégie nationale pour l'économie circulaire** et adossé au **Plan Nova Indústria Brasil (NIB)**, soit la première intégration du concept d'économie circulaire dans la législation brésilienne. Ce plan distingue cinq axes d'action : (i) l'environnement réglementaire, (ii) l'innovation et l'éducation, (iii) la baisse du volume des déchets, (iv) les instruments financiers, et (v) l'articulation entre Etats fédérés. Le Plan national fixe plusieurs objectifs pour 2030, dont une **réduction de 20% des déchets urbains non recyclables** et une hausse de l'utilisation de matériaux recyclés dans l'industrie. (Articles [ici](#), [ici](#), [ici](#) et étude [ici](#)).

Energie & Mines

Terres rares : deux rapports accélèrent la réflexion stratégique du Brésil

Deux études publiées ces dernières semaines marquent une nouvelle étape dans la structuration de la politique brésilienne sur les terres rares. Alors que la compétition mondiale pour sécuriser les approvisionnements en terres rares et réduire la dépendance à la Chine s'intensifie, ces deux études devraient servir de base à la future Stratégie nationale des terres rares (ENTR) que le ministère des Mines et de l'Énergie brésilien (MME) prévoit d'élaborer.

La première, commandée par le MME et réalisée par la BID⁹, le CEBRI¹⁰ et le cabinet Vallya avec le soutien de l'Union européenne, rappelle que **le Brésil détient les deuxièmes réserves mondiales de terres rares derrière la Chine (21 millions de tonnes, soit 23,1 % des ressources identifiées)**. Elle souligne toutefois que le pays risque de rester cantonné à la phase d'extraction, dans un contexte de domination chinoise sur chacun des segments de la chaîne de valeur allant « de la mine à l'aimant ».

Le rapport recommande de développer les capacités nationales de séparation et de raffinage (mid-stream), principal maillon faible de la chaîne mondiale. Selon ses estimations, 1,65 Md USD seraient nécessaires pour construire une capacité de raffinage capable de répondre aux besoins du pays pendant vingt ans. À terme, le Brésil pourrait ajouter 38 700 tonnes d'oxydes de terres rares à sa capacité de production, soit environ 10 % de la production mondiale actuelle. La stratégie proposée par l'étude est graduelle : à court terme, améliorer la connaissance géologique et attirer les investisseurs ; à moyen terme, développer le raffinage ; à long terme, investir les segments à plus forte valeur ajoutée.

Quelques jours plus tard, le Centre de gestion et d'études stratégiques (CGEE), lié au ministère de la Science, de la Technologie et de l'Innovation (MCTI), a publié le rapport « Terres rares au Brésil : état des lieux, scénarios et feuille de route stratégique pour 2026-2040 ». Rédigée par dix ingénieurs et chercheurs, cette étude soutient que la fenêtre d'opportunité est étroite : le Brésil doit décider dès maintenant s'il souhaite se positionner en exportateur de matières premières ou tirer parti de la forte demande mondiale, portée par les secteurs de la défense, de la transition énergétique et des technologies de pointe,

⁸ La Responsabilité Elargie du Producteur (REP) est un principe d'économie circulaire basé sur le principe du "pollueur-payeur". Elle oblige les entreprises qui fabriquent ou importent des produits à financer et organiser la fin de vie de ces derniers (collecte, tri et recyclage)

⁹ Banque Interaméricaine de Développement (BID)

¹⁰ Centre Brésilien de Relations Internationales (CEBRI)

pour bâtir une industrie nationale capable de capter une plus grande part de la valeur ajoutée.

Ces travaux devraient alimenter l'élaboration de la future Stratégie nationale des terres rares, au sein de laquelle il est attendu que le Brésil adopte une position associant souveraineté nationale, compétitivité économique et ouverture internationale. Plus largement, le pays poursuit la structuration d'un cadre dédié aux minerais critiques et stratégiques, dont les terres rares font partie, avec le projet de loi n° 2780/2024, actuellement en cours d'examen au Congrès, qui vise à instituer une Politique nationale des minerais critiques et stratégiques (PNMCE). (Articles [ici](#) et [ici](#). Publications [ici](#) et [ici](#))

Le Brésil et la Bolivie approfondissent leurs partenariats énergétiques, du gaz à l'électricité

À l'issue de la rencontre entre le président brésilien Luiz Inácio Lula da Silva et son homologue bolivien Rodrigo Paz Pereira, fin juin, **le Brésil et la Bolivie ont annoncé leur volonté d'accélérer les négociations entre leurs compagnies pétrolières nationales, Petrobras et YPFB** (Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos). Les discussions visent à conclure de nouveaux accords dans le domaine du gaz naturel et à renforcer l'intégration énergétique entre les deux pays voisins, dans un contexte où La Paz prépare une réforme de son secteur des hydrocarbures.

Pour le Brésil, ce rapprochement garantit un approvisionnement en gaz naturel bolivien à un coût compétitif, dans un contexte de forte volatilité des prix du carburant. En outre, il ouvre la voie au renforcement de la production des fertilisants grâce à un investissement conjoint de 2,5 Md USD de Petrobras et YPFB dans une usine à Puerto Quijarro. Reliée aux principaux gazoducs boliviens, cette installation produira jusqu'à 4 200 tonnes d'engrais par jour. Le projet **consolidera les exportations boliviennes de fertilisants vers le Brésil**, qui absorbe déjà 80 % de la production d'engrais pour son agriculture. La coopération s'étend au secteur des biocarburants où YPFB souhaite s'appuyer sur des technologies brésiliennes, notamment pour produire de l'e-méthanol.

Présente de longue date en Bolivie, où elle a assuré jusqu'à 60 % de la production bolivienne de gaz (contre environ 25 % aujourd'hui), Petrobras souhaite accroître sa production gazière dans le pays voisin et renforcer les flux vers le marché brésilien via le gazoduc long de 3 150 km reliant les deux pays, doté d'une capacité de 30 millions de mètres cubes par jour. Dans ce cadre, la présidente de Petrobras, Magda Chambriard, a reçu à Rio de Janeiro une délégation ministérielle bolivienne et s'est dite prête à apporter son soutien à la Bolivie, tant sur le plan logistique qu'en matière d'investissements.

Au-delà du gaz, les deux pays élargissent leur coopération sur l'électricité. En mars 2026, les présidents Lula et Rodrigo Paz Pereira avaient **signé un accord visant à interconnecter les réseaux électriques brésilien et bolivien**. Le projet prévoit l'installation d'une station de conversion de fréquence côté brésilien ainsi que de nouvelles lignes de transmission d'une capacité de 420 MW entre Corumbá (Brésil) et German Busch (Bolivie). **Cette interconnexion doit permettre des échanges d'électricité entre les deux réseaux, afin de ne pas perdre les excédents de production et de renforcer la sécurité d'approvisionnement en cas de crise**. L'accord prévoit que chaque État financera, construira et exploitera les infrastructures situées sur son territoire, sous la coordination d'un Comité technique binational Brésil-Bolivie. (Articles [ici](#), [ici](#), [ici](#) et [ici](#))

Environnement & Climat

Le gouvernement brésilien soumet une proposition préliminaire des secteurs concernés par le nouveau marché carbone réglementé

Le gouvernement brésilien a annoncé, le 19 juin, une proposition¹¹ précisant le périmètre des secteurs soumis à **l'obligation de déclarer leurs émissions de gaz à effet de serre** dans le cadre du **marché carbone brésilien**. Au total, **17 secteurs sont concernés**¹², répartis en trois phases d'inclusion échelonnées entre 2027 et 2031¹³. Dans un premier temps, le Ministère de l'Economie (Fazenda) impose uniquement la **déclaration des émissions, sans imposer de coûts, charges ou obligation de réduction**. Selon la Fazenda, l'objectif est d'assurer « *une transition progressive, prévisible et fondée sur des preuves* ». La première étape, à partir de 2027, concerne les secteurs du **papier et de la cellulose**, du **fer et de l'acier**, du **ciment**, de **l'aluminium primaire**, du **pétrole** et du **gaz**, du **raffinage** et du **transport aérien**. La deuxième étape, à partir de 2029, inclut **l'exploitation minière**, **l'aluminium recyclé**, le **secteur électrique**, le **verre**, **l'alimentation et les boissons**, les **produits chimiques**, la **céramique** et les **déchets**. La troisième étape, à partir de 2031, couvre le **transport routier, fluvial/maritime et ferroviaire**.

Cette proposition s'inscrit dans la continuité de la mise en place du **Système brésilien de commerce des émissions (SBCE)**, institué par la loi n°15.042/2024 de décembre 2024. L'objectif est **d'encourager la décarbonation des secteurs les plus polluants** tout en faisant du marché carbone **un outil de compétitivité pour l'industrie nationale**. Le système repose sur un mécanisme de **plafonnement et d'échange** (« cap and trade ») : le gouvernement fixe un plafond d'émissions, et les entreprises dont les émissions sont inférieures à leurs quotas peuvent négocier des permis avec celles qui dépassent le plafond. La loi SBCE prévoit que les entreprises émettant **plus de 10 000 tonnes de CO₂ équivalent (CO₂e)** par an devront **déclarer leurs émissions** ; **au-delà de 25 000 tonnes de CO₂e**, elles pourront être soumises à des **limites d'émission** et à des **obligations de conformité**. L'accueil réservé par l'industrie brésilienne à cette annonce est positif, celle-ci estimant **devoir de toute façon s'acquitter d'une taxe carbone aux frontières en cas d'exportation vers l'Europe**. (Articles [ici](#), [ici](#) et [ici](#))

Infrastructures & Transport

Le Président Lula promulgue une nouvelle loi sur les mobilités urbaines qui précise les responsabilités et modalités financières des contrats en PPP.

Le 14 juin 2026, le président Lula a promulgué la loi 15342/2026, dite « **Cadre légal du transport public urbain** », qui entrera en vigueur en 2027. La demande d'une nouvelle loi, actualisant celle de 2012, a émergé en 2020, à la suite de la crise financière qui a frappé le secteur pendant la pandémie.

La nouvelle loi précise notamment **les modalités de financement du secteur**, en clarifiant le cadre réglementaire des **revenus non-tarifaires** (publicité, *naming*, location d'espaces commerciaux en station), qui représentent aujourd'hui, à titre d'exemple, 10 % des recettes de la Compagnie du Métro de São Paulo. Toutefois, plusieurs pistes complémentaires de financement envisagées n'ont pas été retenues dans la version finale du texte : le **péage urbain**¹⁴, la **récupération des recettes de stationnement**, la **vente de**

¹¹ Cette proposition doit être évaluée par un comité réunissant le gouvernement, le secteur privé et la société civile, avant d'être soumise à consultation publique en juillet et l'ordonnance définitive devrait être publiée en août.

¹² Les secteurs ont été sélectionnés selon plusieurs critères : intensité énergétique et d'émissions, structure du marché, capacité d'adaptation des entreprises, faisabilité du suivi, du reporting et de la vérification, exposition au commerce international, impacts macroéconomiques, structure réglementaire et capacité opérationnelle de l'organisme gestionnaire

¹³ Chaque étape comporte une période de préparation progressive de quatre ans, structurée en trois temps : élaboration du plan de suivi, suivi des émissions, puis construction du Plan national d'allocation.

¹⁴ Système de péage instaurant un accès payant obligatoire à une zone urbaine centrale pour les automobilistes, mis en place à Londres ou New York

crédits carbone, ou encore la taxation des plus-values immobilières à proximité des stations. Ces mesures ont été écartées face à l'opposition des députés à toute nouvelle taxation, malgré le soutien des associations professionnelles du secteur¹⁵. Ces dernières se disent néanmoins satisfaites du texte finalement approuvé.

Dans un contexte de **recours accru au modèle des partenariats public-privés (PPP)**, la nouvelle réglementation impose désormais de lier la rémunération des opérateurs privés à des **objectifs quantifiés de qualité de service**. À l'inverse, l'obligation de financer les tarifs réduits par des fonds publics dédiés a été supprimée du texte. La majorité des vétos présidentiels ont porté sur la contribution financière de l'Union, confirmant que la mobilité urbaine demeure une compétence des États et des municipalités. (Articles [ici](#), [ici](#), [ici](#) et [ici](#))

La faible performance des ports à conteneurs brésiliens s'améliore, tandis que le volume de marchandises se rééquilibre peu à peu vers le 50/50 entre ports du Nord et Sud du pays.

Dans son édition 2025, l'**indice de performance des ports à conteneurs** publié par la Banque mondiale et S&P Global place **5 ports brésiliens parmi les 20 ayant enregistré la meilleure progression en matière de performance**¹⁶ entre 2024 et 2025 : Sepetiba, Itajaí, Santos, Paranaguá et Rio Grande. Cette dynamique s'explique avant tout par les investissements consentis en infrastructures, auxquels s'ajoute une digitalisation croissante des sites (à l'image du Port de Santos, où l'implémentation d'un jumeau numérique contribue à l'optimisation des opérations). Dans ce classement largement dominé par l'Asie du Sud-Est, le port d'Itapoá (Santa Catarina), troisième port à conteneurs du pays en volume de trafic, se hisse désormais à la 39^e place mondiale. Inauguré en 2011, il s'impose ainsi comme le troisième meilleur port hors Asie, derrière Aarhus et Barcelone.

Cependant, le Brésil demeure un pays où **les ports à conteneurs sont peu performants**, se classant 81^{ème} parmi les 136 pays évalués, conséquence de la vétusté et de la saturation des terminaux. Santos (São Paulo), premier port brésilien, est classé à la **358^{ème} position** sur les 400 ports évalués, pour cause de saturation des terminaux à conteneurs, problématique que **le projet de giga-terminal Tecon Santos 10** vise à traiter. Le port de Suape (Pernambouc), quant à lui, a été identifié comme le moins performant du Brésil et le huitième moins bien classé au monde, un constat que son nouveau terminal à conteneurs, inauguré ce mois-ci et premier terminal entièrement électrifié d'Amérique du Sud, pourrait toutefois contribuer à corriger.

Cette tendance générale à l'amélioration de la performance des ports brésiliens s'accompagne de **la montée en puissance des ports dits de l'Arc Nord**, engagée depuis les années 2000. Cette évolution résulte de deux dynamiques conjointes : d'une part, **le développement économique de la région Nord-Est, porté notamment par l'agriculture** ; d'autre part, **l'amélioration des infrastructures terrestres et portuaires de la région**, soutenue par des investissements publics et privés. Selon le journal *Valor Econômico*, cette recomposition devrait se poursuivre jusqu'à un rééquilibrage complet : **d'ici 2030, les ports de l'Arc Nord et de l'Arc Sud pourraient ainsi se partager à parts égales le trafic maritime de marchandises**, alors que l'Arc Sud en concentrait encore plus de 60 % en 2025. (Articles [ici](#) et [ici](#))

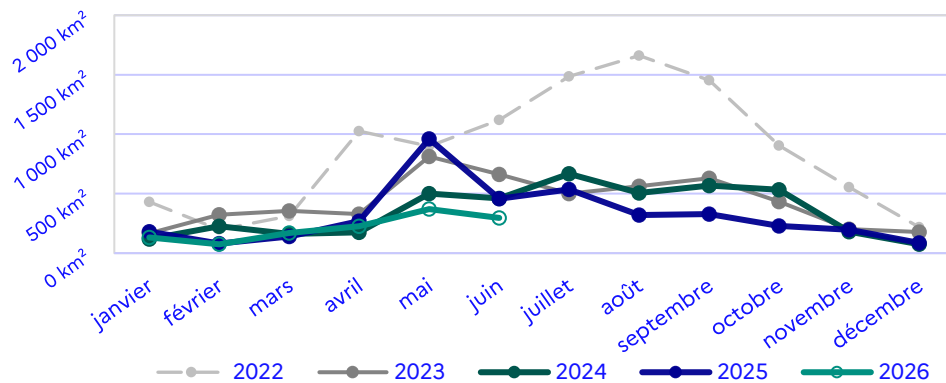
¹⁵ Parmi les associations professionnelles, on peut citer l'Association Nationale des analystes et spécialistes des infrastructures (ANEINFRA), l'Association nationale des entreprises de transport urbain (NTU), l'Association Nationale des Fabricants de Bus (FABUS), l'Association nationale des transports publics (ANTP), l'Association nationale des transporteurs ferroviaires (ANPTrihos), le Conseil national des secrétaires d'État aux Transports et à la Mobilité (CONSETRAM), le Forum national des secrétaires et directeurs publics de la mobilité urbaine, et le Mouvement pour le Droit à un Transport public de qualité pour tous (MDT)

¹⁶ L'indicateur de performance retenu se base notamment sur le temps que les navires passent à quai rapporté à la taille du navire et au nombre de conteneurs déplacés.

Suivi des alertes de déforestation

Amazonie légale

Biomes de l'Amazônia (100%), du Pantanal (40%) et du Cerrado (37%)



2026

Période du 1^{er} janvier
au 3 juillet

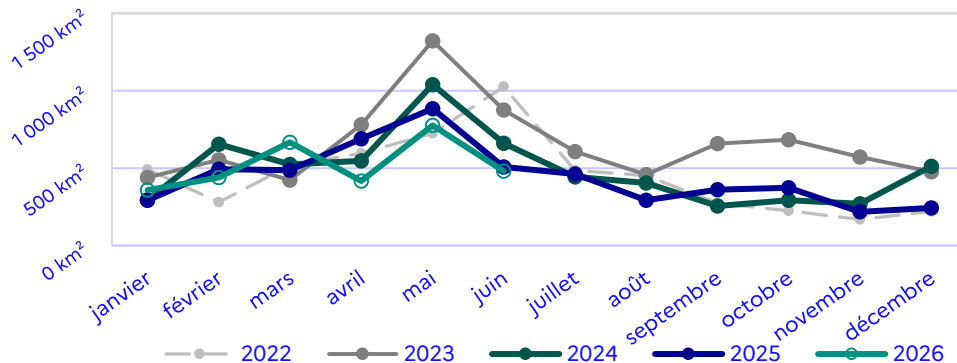
1 397 km²

-34% Par rapport à 2025

Source : Institut National de Recherche Spatiale (INPE)

Cerrado

Biome du Cerrado (100%)



2026

Période du 1^{er} janvier
au 3 juillet

3170 km²

-7% Par rapport à 2025

Source : Institut National de Recherche Spatiale (INPE)

La Direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.

Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations :

www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Responsable de la publication : Philippe GASSMANN, Chef du Service économique régional de Brasília

Rédaction : Ludovic DOYENNETTE, Alexandre LAURENT, Nathalie LE PENNEC, Inès GIRARD, Amandine DUJARDIN, Léo PRADIER.

Abonnez-vous : nathalie.lepennec@dgtresor.gouv.fr