



**HAL**  
open science

## **Le commerce international et son impact territorial au Brésil**

Martine Droulers, François-Michel Le Tourneau

► **To cite this version:**

Martine Droulers, François-Michel Le Tourneau. Le commerce international et son impact territorial au Brésil. M@ppemonde, 2000, 2000-2, pp.30-35. <halshs-00007070>

**HAL Id: halshs-00007070**

**<https://shs.hal.science/halshs-00007070v1>**

Submitted on 21 Mar 2006

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.



HAL Authorization

## LE COMMERCE INTERNATIONAL ET SON IMPACT TERRITORIAL AU BRÉSIL

Martine Droulers, François-Michel Le Tourneau \*

**RÉSUMÉ.** L'analyse des statistiques brésiliennes du commerce extérieur montre les changements intervenus depuis le plan Real et la libéralisation des échanges. L'analyse des partenaires commerciaux du Brésil met en relief le rôle de l'Union Européenne et des États-Unis, mais aussi la progression des partenaires du Mercosul. La répartition des échanges au sein du territoire brésilien montre l'écrasante prééminence du Sudeste et particulièrement de l'État de São Paulo.

• BRÉSIL • BALANCE COMMERCIALE •  
COMMERCE INTERNATIONAL • MERCOSUL  
• OUVERTURE DES FRONTIÈRES

**ABSTRACT.** An analysis of Brazilian statistics on foreign trade shows the changes that have occurred since the real plan and the liberalisation of trade. While the European Union and the United States stand out as Brazil's leading trading partners, the share of the Mercosur countries is increasing. The distribution of trade across the territory of Brazil highlights the overwhelming dominance of the Sudeste region and particularly the state of São Paulo.

• BALANCE OF TRADE • BRAZIL • FOREIGN  
TRADE • GLOBALISATION • MERCOSUR

**RESUMEN.** El análisis de las estadísticas brasileñas del comercio exterior muestra los cambios resultantes del plan Real y de la liberalización de los intercambios. El análisis de las contrapartes comerciales del Brasil pone énfasis sobre el papel de la Unión Europea y de los Estados Unidos, pero también sobre la progresión del Mercosur. La repartición de los intercambios adentro del territorio nacional confirma la gran superioridad del Sureste, particularmente del Estado de San Paulo.

• ABERTURA FRONTERIZA • BALANCE  
COMERCIAL • BRASIL • COMERCIO  
INTERNACIONAL • MERCOSUR •

Les années 1990 ont vu de profonds bouleversements dans la structure de l'économie brésilienne. Celle-ci reposait en effet depuis les années 1960 sur quelques principes, dont la fermeture du marché intérieur afin de protéger le capitalisme national, qui ont été remis en cause par la politique des gouvernements de F. Collor puis de F. H. Cardoso. Le succès du plan Real, à partir de 1994, a en effet permis une croissance sensible du produit intérieur brut (PIB), et a assuré une stabilité des changes, favorable à l'essor du commerce international. Par ailleurs, la disparition de certaines barrières douanières, en particulier dans le cadre du Mercosul, a contribué à une croissance rapide des échanges : en 1997, le commerce extérieur comptait pour 12 % du PIB brésilien, contre moins de 3 % en 1994.

Des statistiques, qui commencent à être systématisées et distribuées par le ministère de l'Industrie, du commerce et du tourisme (MICT), devenu le ministère du Développement,

de l'industrie et du commerce (MDIC) en janvier 1999, nous permettent d'étudier l'impact de ces évolutions générales sur le territoire brésilien. Elles décrivent les trafics de tous les points d'entrée ou de sortie des marchandises aux frontières brésiliennes (ou à l'intérieur du territoire pour les aéroports internationaux et les zones franches) avec une nomenclature comprenant près de 9000 produits. Au total, les postes-frontière sont au nombre de 400, mais à peine une soixantaine dépassent un trafic de 1 million de dollars, ce qui indique déjà la concentration des échanges internationaux au Brésil. Ces données nous permettent de réaliser une série de cartes statistiques qui donnent une image contrastée du territoire brésilien dans ses échanges avec l'étranger.

### Croissance des échanges et partenaires privilégiés

La comparaison des données de 1994 et 1997 montre bien que les échanges du Brésil avec l'étranger croissent à un

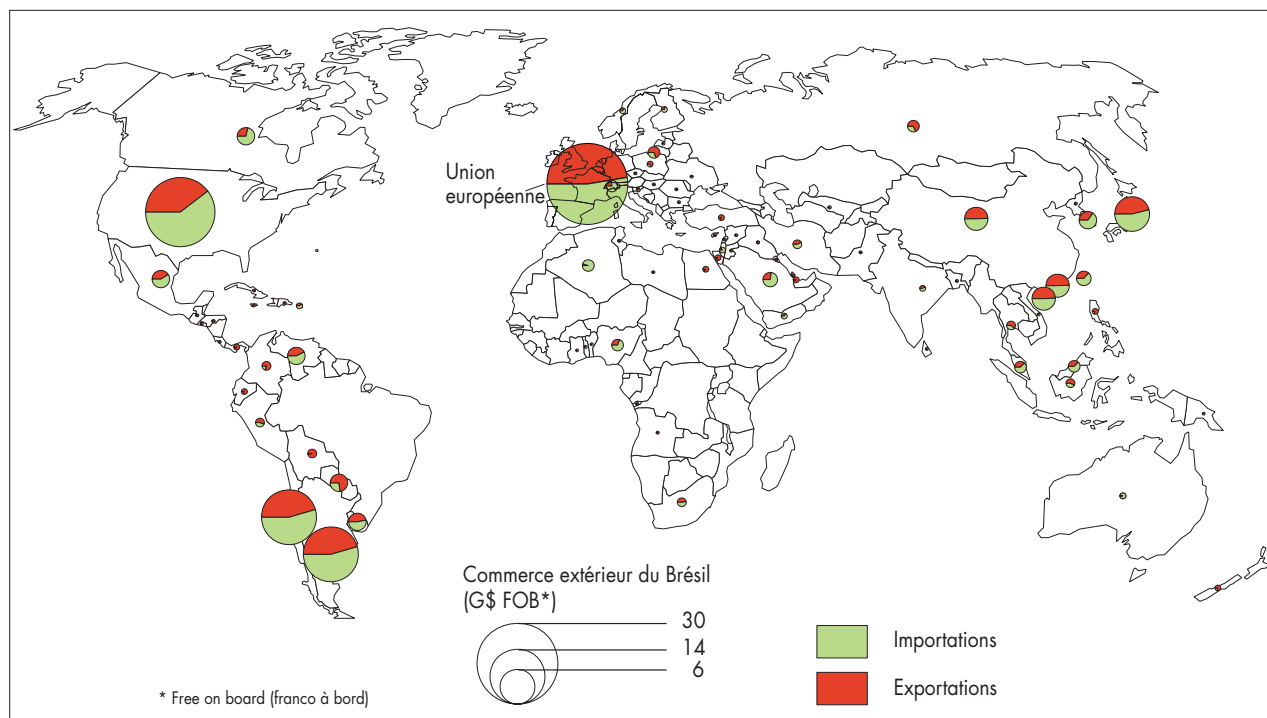
\* Centre de Recherche et de Documentation sur l'Amérique Latine (UMR 7530)  
Tél. 01 44 32 31 04 ; Fax. 01 44 32 37 91 ; E-mail : Francois.Michel.Le.Tourneau@ens.fr

rythme rapide. Le total des exportations passe de 43 milliards de dollars (G\$) en 1994 à 52 en 1997; celui des importations passe de 33 à 61 G\$. C'est cette spectaculaire croissance des importations qui provoque un déficit de la balance commerciale de 9 G\$ en 1997, alors qu'elle était excédentaire de 10 G\$ quatre ans plus tôt. La carte des partenaires commerciaux du Brésil (fig. 1) montre que le Brésil est déficitaire avec la plupart de ses partenaires commerciaux, en particulier les États-Unis. Le cas de l'Argentine est intéressant, puisque l'on sait que de nombreux différends commerciaux opposent les deux principaux États du Mercosul. On note que la balance est en faveur de l'Argentine en 1997, soit avant la chute du réal brésilien : si les exportations brésiliennes y ont crû de 4,1 à 6,7 G\$ entre 1994 et 1997, l'Argentine vend en 1997 pour 8 G\$ de marchandises au Brésil, contre 3,9 quatre ans plus tôt.

Les partenaires commerciaux du Brésil forment plusieurs familles, bien illustrées sur la figure 1. Le plus actif est l'Union européenne, puisque les importations brésiliennes qui en viennent progressent de 9,1 à 16,6 G\$, les exportations passant de 12,3 à 14,7 milliards, soit ensemble 31,3 G\$ en 1997, plus du tiers des échanges extérieurs brésiliens (36 %). La forte croissance de ces relations et le quasi-équilibre entre importations et exportations caractérisent cette relation entre

le Brésil et l'Europe. Au contraire, second partenaire en importance, les États-Unis voient leurs exportations en direction du Brésil augmenter de manière considérable, alors que les importations ne connaissent qu'une légère croissance. Déséquilibrés en faveur du Brésil en 1994, les échanges le sont désormais en faveur de la puissance nord-américaine : en 1994 le Brésil exportait pour 8,8 G\$ aux États-Unis et importait pour 6,6 G\$; en 1997, les exportations se montent à 9,2 G\$ et les importations à 14,1 G\$.

La situation des échanges avec les pays d'Amérique latine est contrastée. La progression est forte avec les membres du Mercosul et particulièrement l'Argentine, faible ailleurs. Les échanges sont en général déséquilibrés en défaveur du Brésil pour des raisons variées : achats de pétrole au Venezuela, de blé à l'Argentine, par exemple. Le commerce avec l'Asie du Sud-Est est peu développé, sauf avec le Japon, et la progression entre 1994 et 1997 est faible. Néanmoins, on peut penser que les échanges avec la Chine risquent de se développer dans les années à venir. La part des pays du Moyen-Orient a tendance à diminuer à la suite de la politique pétrolière du Brésil, orientée à la fois vers un développement de l'autosuffisance et vers un rapprochement avec les pays d'Amérique du Sud producteurs de pétrole, comme le Venezuela. Enfin, les échanges avec



1. Le commerce extérieur du Brésil en 1997

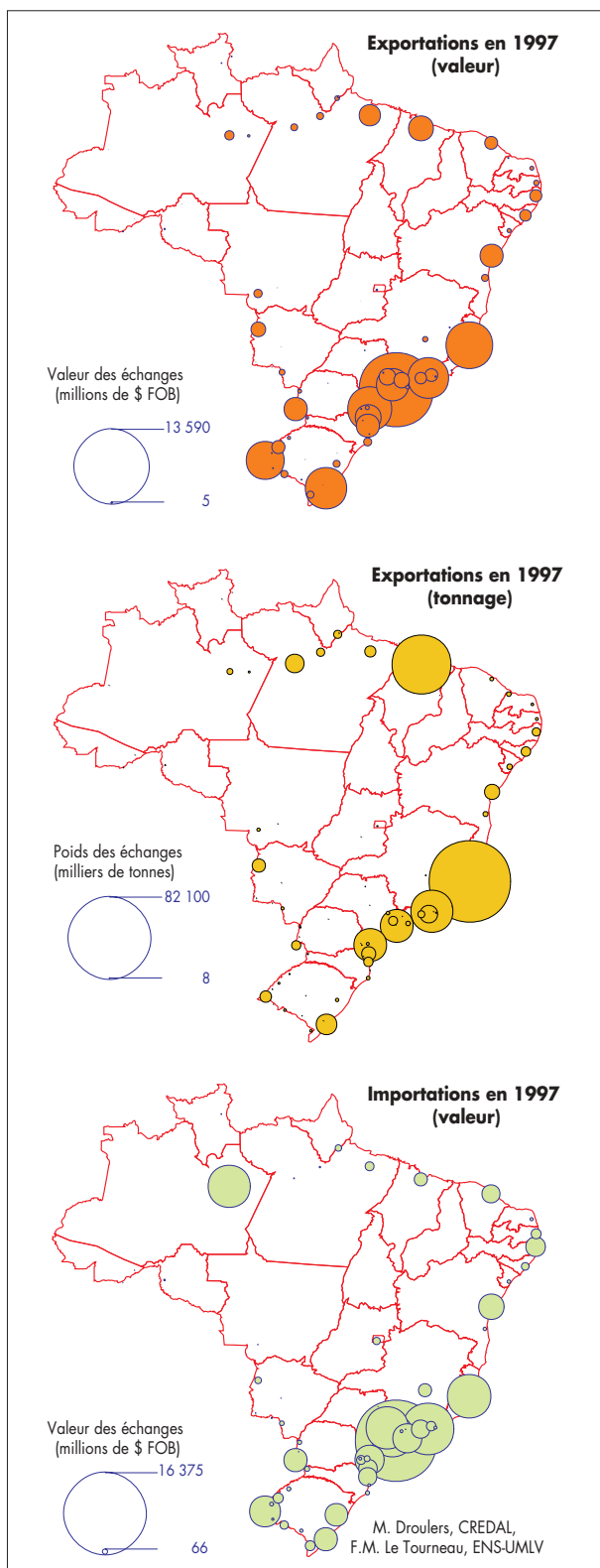
l’Afrique ou avec l’Asie centrale, y compris l’Inde, sont peu développés et parfois en régression.

### La prééminence du Centre

L’ouverture des marchés et la progression générale des échanges n’ont pas, et de loin, profité également à toutes les parties du territoire. Les cartes des volumes d’échange par poste-frontière (fig. 2) montrent une concentration des transactions autour du cœur économique du pays, le Sudeste, constitué par les États de Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais et Espírito Santo. Cette prééminence, peu étonnante si l’on se souvient que ces États concentrent deux tiers de la richesse nationale et près de la moitié de la population, est particulièrement nette pour les importations, qui doublent entre 1994 et 1997, en raison du bond de la consommation dans cette région, qui rassemble la plus grande partie de la classe moyenne brésilienne, dont le pouvoir d’achat s’est beaucoup accru du fait du plan Real.

Au sein de cet ensemble régional, on peut observer plusieurs dynamiques. On note ainsi la très nette domination du port de Santos, qui s’adjuge à lui seul entre un quart et un tiers des échanges de l’ensemble du pays (40 Mt en 1998). Il réalise 29 G\$ de trafics d’import-export en 1997 sur un total de 114 G\$ pour l’ensemble du pays, alors que le second port, Rio de Janeiro, n’atteint que 10,6 G\$ – il est vrai que le volume d’échange global réalisé par les trois ports de Rio de Janeiro, Vitória et Paranagua est à peu près équivalent à celui de Santos. On observe également un déplacement de l’activité vers les ports du Sud du pays, du Paraná et du Santa Catarina, dont l’origine se trouve à la fois dans la proximité avec l’État de São Paulo et dans le développement du Mercosul. La place du port de Vitória s’explique par sa fonction de débouché du Minas Gerais, notamment pour l’exportation du minerai de fer.

Seule la carte des exportations en poids (fig. 2) tempère cette impression de domination des États du Sudeste sur le commerce entre le Brésil et l’étranger. Ce point est révélateur de la nature des produits échangés par le Sud : celui-ci s’impose dans les domaines technologiques, chimiques ou mécaniques alors que certains ports échangent des volumes impressionnants de matières premières, tel celui d’Itaquí (Maranhão), qui assure l’exportation du minerai de fer produit par un des tout premiers ensembles miniers du monde, la Serra de Carajas.



2. Répartition des échanges économiques avec l’étranger sur le territoire brésilien

## **Émergence des zones frontalières du Mercosul, effacement du Nord**

La carte des échanges avec les différents pays du monde montre la place importante prise par le Mercosul dans l'économie brésilienne. La répartition des échanges par port confirme cette impression, puisque les points de passage situés aux frontières avec des États du Mercosul sont tous en forte croissance. Ainsi, les échanges avec l'Uruguay et l'Argentine, passant par Uruguiana, représentent-ils un total de 5,8 G\$ en 1997. Il faut également ajouter qu'une partie notable des échanges avec l'Argentine se fait par bateau. La progression des ports du Sudeste ou du Sud (Rio Grande réalisant un chiffre total de 5,3 G\$) est à mettre en relation avec l'intensification des échanges dans cette zone. Enfin les échanges avec le Paraguay profitent à l'Ouest du Paraná, avec 2,6 G\$ d'échanges par l'ensemble urbain frontalier constitué par Foz da Iguacu au Brésil et Ciudad del Este au Paraguay.

Les cartes de la figure 2 montrent à quel point le Nord du Brésil compte peu dans les échanges extérieurs. On y trouve peu de points de sortie, caractérisés en moyenne par des volumes d'échange bien inférieurs à ceux des ports du Sud : quoique représentant plus de la moitié du territoire national et plus du tiers de la population, le Brésil du Nord ne réalise que 15 % de l'ensemble du commerce international. On doit différencier ici le Nordeste de l'Amazonie, dans la mesure où les causes de faible développement commercial ne sont pas les mêmes.

Le Nordeste est caractérisé par un trafic assez faible et centré sur les capitales. Le port de Salvador domine l'ensemble, avec 2,9 G\$. Suivent Recife (1,2 G\$), Fortaleza (1,2), Maceio (0,5). La caractéristique de cette région est surtout la stabilité qu'elle offre entre les deux dates, signe d'une certaine stagnation économique. On note cependant que la plupart des ports ont une balance commerciale positive, ce qui n'est absolument pas le cas de ceux du Sudeste. Le Nordeste offre donc le visage d'une économie traditionnelle, agro-exportatrice, et plus tournée vers le marché national que vers le commerce international.

L'Amazonie est plus logiquement à l'écart des grands courants commerciaux puisqu'elle ne représente qu'une petite partie de la population du Brésil. Là encore, les principaux ports sont les capitales des États. Deux se distinguent particulièrement : Itaquí, le port minéralier de São Luis, et

Manaus. Ce dernier présente une structure originale de ses échanges, puisqu'il importe 4,4 G\$ de marchandises, mais n'en exporte qu'à peine 0,25. Ce déséquilibre est largement dû à la présence de la zone franche, et donc aux installations consécutives d'usines de montage de téléviseurs (Sony) ou de mécanique (Honda) qui, important les pièces de l'étranger, approvisionnent ensuite l'ensemble du marché brésilien. On notera enfin la place du port de Belém comme porte de sortie de produits amazoniens, avec 1,1 G\$ de trafic à l'exportation pour à peine 0,25 à l'importation.

### **Le déséquilibre dans la nature des produits**

La figure 3 permet de dresser une typologie des points de passage du commerce international au Brésil. On note la place du poste « produits alimentaires » dans la répartition des exportations des ports du Nordeste, traditionnels exportateurs de sucre de canne ou d'alcool. Santos expédie du café, dont le Brésil est le premier producteur mondial. Le port de Paranagua est le plus spécialisé dans l'exportation des productions agricoles, réalisant dans ce secteur plus des trois quarts de son trafic d'exportation (4,8 G\$). Il assure en effet, avec le port de Rio Grande, tout à la fois le commerce du soja (dont le Brésil est second exportateur mondial) et celui des poulets (premier exportateur mondial).

Les produits miniers justifient la spécialisation de certains ports, comme Tubarão (port de Vitória), ou Itaquí pour les granulés de fer. En revanche, malgré la politique d'auto-suffisance énergétique et la mise en exploitation du grand gisement maritime de Campos, le Brésil importe encore près de la moitié du pétrole qu'il consomme. On trouve donc dans chaque État un port d'entrée d'hydrocarbures, comme São Sebastião pour l'État de São Paulo; les pôles pétrochimiques de Salvador (Camaçari) et Porto Alegre (Triunfo) se distinguent évidemment.

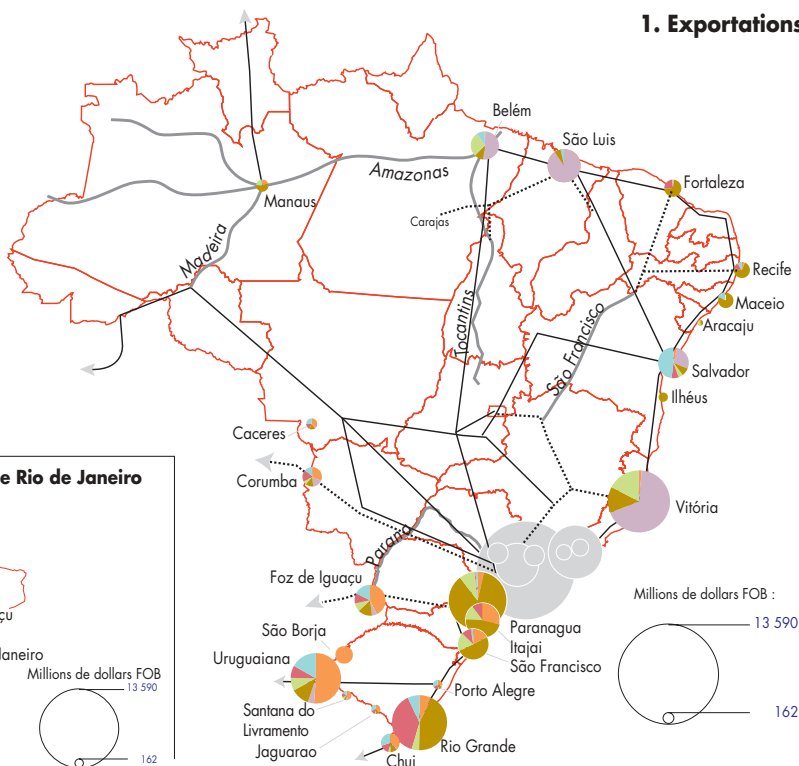
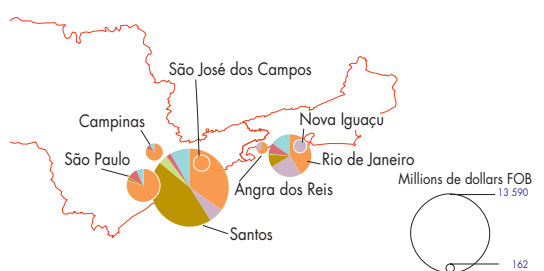
La prédominance des produits mécaniques, chimiques ou électroniques est patente dans les importations du Sud, du Sud-Est et de Manaus. Les pôles technologiques de Campinas (télécommunications) et São José dos Campos (aéronautique) y apparaissent nettement. L'État de São Paulo est de loin le principal importateur de produits mécaniques, en raison de sa spécialisation dans le secteur automobile et dans la métallurgie. Les exportations dans ce domaine se font essentiellement en direction de l'Argentine, comme en témoigne la répartition des exportations à Uruguiana ou à Foz de Iguacu.

## 1. Exportations

Nature des produits échangés

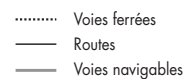


### États de São Paulo et de Rio de Janeiro

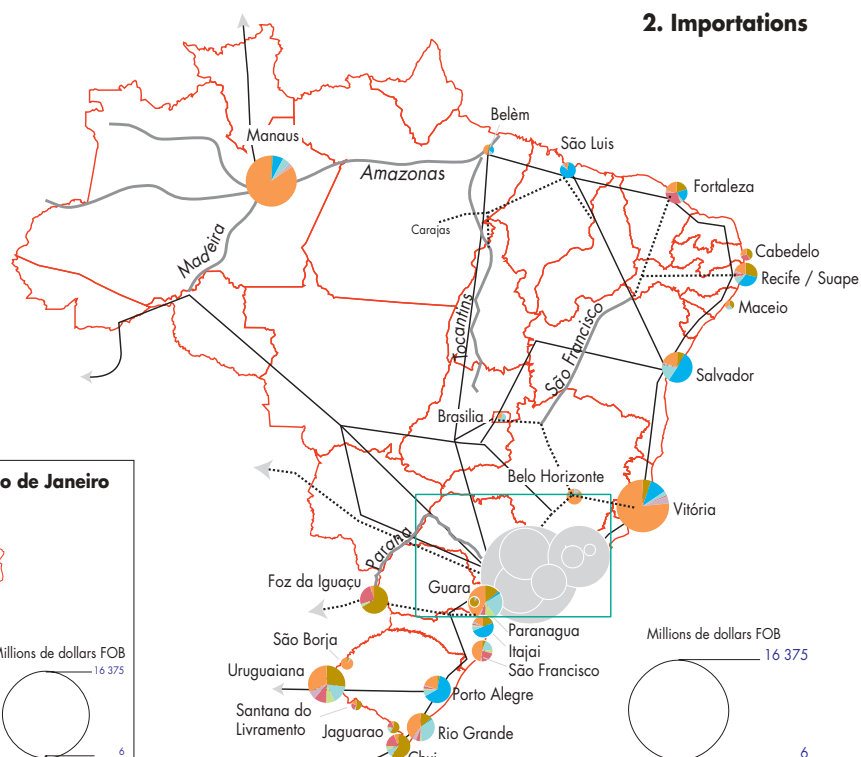
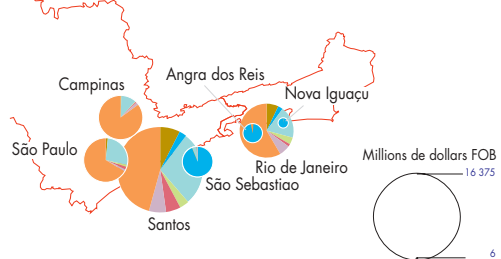


## 2. Importations

Principaux axes de communication



### États de São Paulo et de Rio de Janeiro



## 3. Les points d'entrée et de sortie des marchandises échangées en 1997

## Conclusion

L'analyse de la répartition des échanges internationaux sur le territoire brésilien est révélatrice non seulement de la configuration économique des différentes régions du pays, mais également de leur configuration sociale : on détecte ainsi les consommations de la classe moyenne en observant la croissance rapide des importations dans le Sudeste, ou le rôle de capitale culturelle de Rio et São Paulo, perceptible par la présence du poste « papier » dans leurs importations. En outre, si la prééminence économique du Sudeste est bien mise en relief par cette série de cartes, la montée en puissance des zones frontalières du Mercosul commence à s'y manifester. La diversification des couloirs d'exportation en cours devrait permettre de modifier encore cette géographie du commerce international au Brésil. L'organisation

plus intégrée du transport, et la modernisation de la gestion portuaire par la privatisation, sont actuellement les deux axes de mutation visant à mieux placer les territoires portuaires dans la compétition mondiale.

---

## Références bibliographiques

BRET B., BIAGGI L. de, DROULERS M., 1996, « Dynamiques du peuplement et du développement », in *Cahiers des Amériques latines*, 20, p. 43-97.

GRANDI J., SCHUTT D., 1997, « Mercosur, une union douanière en construction », in *Cahiers des Amériques Latines*, 24, p. 37-52.

THÉRY H., 1998, « Le Brésil, une nation pleine de ressources », in *Ramses 1999*, dirigé par T. de Montbrial et P. Jacquet, Paris : Dunod, p. 180-202.

## Pour en savoir plus grâce à Internet

<http://www.mdic.gov.br> : site officiel du ministère du Développement, de l'industrie et du commerce (MDIC). Pages sur le commerce extérieur, la politique industrielle, le commerce et les services, la balance commerciale, etc.

Plusieurs sites sont consacrés aux grands ports brésiliens :

- Vitória : <http://www.vitoriaport.com.br>
- Santos : <http://www.portodesantos.com>
- Rio Grande : <http://www.vetorialnet.com.br/~dtartari>
- Itaqui : <http://www.codomar.com.br/>

### Le port de Vitória

En cliquant sur les points rouges, on accède à une photo du site en gros plan et au détail de ses spécificités techniques.



(photo provenant de : <http://www.vitoriaport.com.br/epvit.htm>)



<http://www.portodesantos.com.br/interativa/html/index2.html>

À partir de cette spectaculaire photo que l'on fait défiler sur l'écran, est proposée une visite interactive du port de Santos. En cliquant sur les éléments d'une légende qui apparaît à l'écran, un cadre s'affiche sur l'emplacement concerné (port de conteneurs, terminal du sucre ou des engrais, par exemple) ; si l'on clique directement sur la photo, un texte décrit le quartier sélectionné (photo Flávio Roberto Berger, Fotoimagem). – C. Gaudin