

L'AUTOMOBILE

Martine DROULERS^{*} ; Paulo César da COSTA GOMES^{}**

Le taux de motorisation est un indicateur important qui complète l'approche sur les niveaux de vie des ménages connue jusqu'alors par les revenus du chef de famille (voir *Cahier des Amériques latines* n° 20, 1996). Ce critère de revenus des chefs de famille fait apparaître les différences de pouvoir d'achat à l'échelle nationale, mais il est le plus souvent insuffisant, même en ayant à l'esprit l'importance du secteur informel. Cet indicateur peut être utilement complété par celui de la possession d'un bien durable tel que l'automobile.

Motorisation au début des années 1990

Situation nationale et régionale

En 1991, on comptait près de 10 millions de véhicules particuliers au Brésil alors qu'il y en avait plus de 120 millions en Europe et 500 millions dans le monde (le parc automobile mondial augmente en moyenne de 2% par an avec une croissance plus accentuée dans les pays émergents). Au niveau du pays tout entier, 20% des ménages avaient une voiture et 4% deux ou plus, c'est-à-dire que plus des trois quarts des ménages brésiliens n'avaient aucun véhicule. À titre de comparaison, en France, 82% des ménages ont une voiture et parmi eux, 30% en ont deux ou plus (INSEE, 1994).

Ces données générales s'accompagnent d'importantes variations régionales : dans les États du Nordeste et de l'Amazonie, les taux de motorisation sont très bas, atteignant à peine 4% au Maranhão, 7% au Pará et au Piauí, 9% en Alagoas et 10% dans la Bahia et la Paraíba, tandis qu'à l'autre extrémité se trouvent le District fédéral ou l'État de São Paulo, où plus de 40% des ménages sont motorisés.

* CNRS-CREDAL, Paris.

** Université Fédérale de Rio de Janeiro.

Nous avons choisi de cartographier ces disparités en distinguant les résultats des domiciles selon qu'ils se situent en milieu rural ou urbain. En effet, les taux de motorisation y sont passablement différents.

Le clivage urbain/rural

En milieu urbain (sur un total de 26,8 millions de foyers) 22,5% des ménages ont une voiture, 4,5% deux ou plus, et 73% n'ont aucun véhicule. C'est à l'évidence les urbains qui utilisent davantage les voitures, l'espace urbain s'est d'ailleurs beaucoup étendu et a été profondément modelé par une plus grande utilisation de l'automobile. Les lieux de résidence se déplacent, et tout ceci oblige à redéfinir l'urbain et le rural, à l'exemple des travaux conjoints de l'INSEE et de l'INRA redéfinissant l'urbain et le rural en France à partir des critères à la fois de résidence et d'emplois, et l'IBGE commence lui aussi à affiner ses distinctions de rural et urbain. Il définit comme urbaine, quelques soient ses effectifs, la population de tous les chefs-lieux de *municípios* et de districts englobée dans un périmètre urbain délimité par loi municipale en vigueur au 10/11/1991. Cette population urbaine s'établirait pour le pays à 110 millions en 1991 et à 123 millions en 1996. La situation rurale comprend toute les zones hors de ces limites, y compris les villages, hameaux et petits bourgs, c'est-à-dire maintenant moins de 25% de la population.

Les résultats du milieu urbain enregistrent eux aussi d'importantes variations entre les États, ceux qui dépassent le seuil du tiers des ménages motorisés (District Federal, São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul), et ceux où à peine 15% le sont (Pernambuco, Ceará, Roraima, Bahia).

En milieu rural (sur un total de 8 millions de foyers), à peine 10 % des ménages ont une voiture et 0,5% deux ou plus, et donc 89,5% ne disposent d'aucun véhicule. On note d'importantes variations entre les États, depuis ceux qui dépassent le seuil des 25% des ménages du milieu rural ayant une ou deux voitures (Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo), en passant par les États dont 12 à 15% des ménages ruraux ont une voiture (Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Goiás), jusqu'aux États où à peine 2% des ménages du milieu rural possèdent une voiture (Nord, Nordeste). Le Nordeste rural cumule tous les handicaps : assez densément occupé, il abrite près de la moitié de la population rurale brésilienne, avec des productions agricoles assez peu rentables (20% du PIB agricole), si bien que les deux tiers des indigents brésiliens qui vivent dans les zones rurales du pays s'y retrouvent.

L'accès à la mobilité ou à la facilité de se déplacer est donc loin d'être acquise en milieu rural et c'est une des composantes qui maintient l'exode rural. Le manque de mobilité entraîne l'isolement des ruraux, ce qui pose problème notamment pour la fixation des petits agriculteurs sur les fronts pionniers. Sachant que le budget de l'automobile représente 15% des dépenses des ménages, et que seuls les ménages de plus de 10 salaires minimum peuvent acquérir un véhicule neuf, ce marché serait très limité. Il existe malgré tout différentes formules de crédits, d'épargne forcée et d'achat en commun avec tirages au sort qui facilitent l'accès à un véhicule neuf. Le marché du véhicule usagé est fort important, particulièrement dans les grandes villes, et c'est un marché que l'État s'efforce d'organiser et de contrôler

Types de motorisation

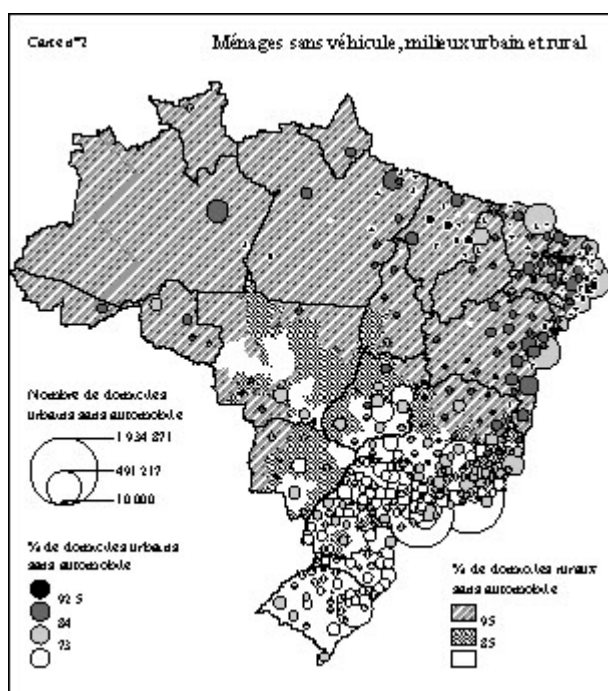
Les situations locales où les taux de motorisation sont les plus forts sont celles où plus de 40% des urbains et plus de 30% des ruraux ont une voiture (**carte n° 1**) c'est-à-dire les communes de l'intérieur de l'État de São Paulo (Campinas, Jundiaí, São José do Rio Preto, Araraquara), du Rio Grande do Sul (Caxias do Sul), ou du Santa Catarina (Florianópolis, Joinville, Blumenau) ou encore du Paraná (Maringá).

La deuxième situation est celle correspondant à un taux de motorisation moyen/haut : autour du tiers des urbains et plus de 20% des ruraux ont une voiture : Porto Alegre, Santa Maria (Rio Grande do Sul) Londrina, Foz de Iguacu (Paraná), Sorocaba, Rio de Janeiro (**carte n° 1**).

Une troisième situation fait apparaître un taux de motorisation moyen/bas : 20 à 25% des urbains et 10 à 15% des ruraux ont une voiture. C'est la situation du sud du Minas, de l'Espirito Santo et du Centre-Ouest (**carte n° 2**).

Une quatrième situation est celle des taux de motorisation bas : 10% à 15% des urbains, c'est-à-dire les urbains nordestins et amazoniens en général (**carte n° 2**) ; et où moins de 10% des ruraux ont une voiture, (soit plus de 85 à 95% sans voiture) ; il s'agit de la région des Cerrados et du front pionnier (**carte n° 3**).

C'est globalement le contraire d'une économie développée où les espaces les moins densément peuplés sont plus motorisés alors que les ménages des centres des agglomérations acquièrent moins volontiers un véhicule.





Modèles d'équipement des ménages

Des modèles métropolitains différenciés

L'analyse se fait ici au niveau des municipalités. Les plus forts contingents de ménages motorisés sont enregistrés dans le municipio de São

Paulo où 31% des ménages ont une voiture (787 000 ménages) et 10% deux ou plus (255 000 ménages) contre 426 000 ménages (27%) qui possède une voiture à Rio de Janeiro et 90 000 deux ou plus (5%).

Il est intéressant de remarquer que l'indice bas de Rio de Janeiro par exemple, est davantage dû aux très faibles taux de sa périphérie (Nova Iguaçu et Duque de Caxias qui ont respectivement 12% et 14% des ménages motorisés) qui contribuent à diminuer fortement le taux de motorisation de la microrégion plus qu'à la municipalité de Rio de Janeiro elle-même dont les résultats sont proches de ceux de São Paulo. La dynamique inverse s'y exprime et ce sont les municipes des banlieues, comme l'ABC —Santo André, São Bernardo do Campo São Caetano— qui ont le taux de motorisation le plus élevé du pays avec près de la moitié des ménages motorisés, ou encore Guarulhos et Osasco, qui contribuent à augmenter la moyenne de la microrégion.

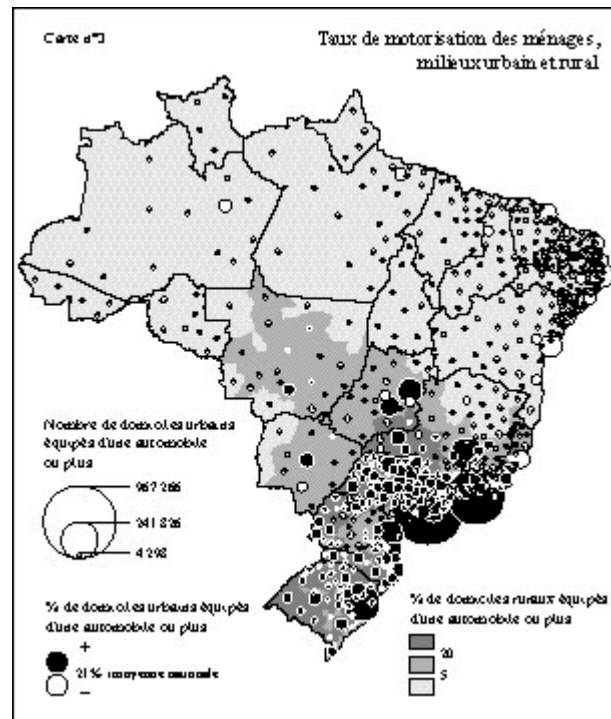
Un modèle plus égalitaire existe par endroit, comme dans la microrégion de Porto Alegre où un plus grand nombre de ménages ont une voiture (29%, c'est-à-dire 228 000) contre 4,5% , soit 36 000 ménages, qui possèdent deux véhicules ou plus ; et un modèle plus inégalitaire comme celui de la microrégion de Belo Horizonte où proportionnellement plus de ménages ont deux voitures (6,5% c'est-à-dire 50 000) et moins de ménages ont une voiture (22% c'est-à-dire 175 000).

Dans les métropoles nordestines connues pour leur grande masse de pauvres, 81% des ménages sont sans voiture, 15% ont une voiture et à peine 4% deux ou plus. Les villes nordestines les plus motorisées sont João Pessoa et Natal avec des taux de 25-27%.

Si on descend au niveau des municipalités, les meilleurs indices de motorisation se situent dans les villes moyennes telles :

- Blumenau (Santa Catarina) où 41% des ménages ont une voiture et 7% deux ou plus ;
- Piracicaba (São Paulo) où 37% des ménages ont une voiture et 8,5% deux ou plus ;
- Limeira (São Paulo) où 35% des ménages ont une voiture et 6% deux ou plus ;

- Ribeirão Preto (São Paulo) où 34% des ménages ont une voiture et 8% deux et plus.



Variation des taux de motorisation entre 1980-1991

Si on mesure la variation des taux de motorisation des ménages à partir des données du recensement de 1980 et celui de 1991 au niveau des microrégions, on est amené à quelques observations générales incontestablement liées aux degrés de l'urbanisation. On remarque tout d'abord une tendance générale à la concentration, là où les taux de motorisation sont élevés, les croissances sont elles aussi élevées. Néanmoins, selon les régions on observe des caractéristiques particulières (carte n° 4).

Les taux de motorisation des régions métropolitaines progressent relativement moins vite que ceux des villes moyennes du sud du pays et même certaines métropoles stagnent comme Rio de Janeiro dont le taux de motorisation des ménages passe de 26,1 à 26,4 véhicules pour 100 domiciles (de 555 000 à 700 000 véhicules), Fortaleza de 16,7 à 17, Recife de 18,1 à 19, tandis que Salvador régresse même passant de 20,6 à 18,5 véhicules pour 100 domiciles (de 73 000 à 105 000 véhicules), ainsi que Bélem qui décroît de 13 à 12,5. Cependant trois métropoles sont en assez forte progression : São Paulo qui passe de 37,2 à 41,7 (de 915 000 à 1 278 000 véhicules), Curitiba de 30,8 à 35,1 (102 000 à 180 000) et Porto Alegre de 28,6 à 32,7% des ménages motorisés (de 164 000 à 275 000 véhicules).

Les plus forts indices d'augmentation sont enregistrés dans les villes moyennes du Sud qui sont dans une phase intensive d'équipement des ménages que ce soit dans le Rio Grande do Sul (Caxias do Sul de 33 à 44 véhicules pour 100 domiciles) dans le Paraná (Londrina de 23 à 33 véhicules pour 100 domiciles), ou dans l'intérieur de São Paulo : Jundiaí qui passe de 35 à 45 véhicules pour 100 domiciles, Campinas de 35 à 43, Ribeirão Preto de 31 à 41, Franca de 26 à 37, tandis que Brasília passe de 84 500 à 147 600 véhicules, c'est-à-dire un taux de motorisation de 33 à 39 véhicules pour 100 domiciles.

Les régions du front pionnier, particulièrement des Cerrados, connaissent, il est vrai en partant de plus bas, d'importants taux de progression en liaison avec l'ouverture des nouvelles routes associée à une nouvelle économie agricole (soja, élevage). Le long de la route Cuiabá/Santarém se trouvent Sinop dont l'indice de motorisation passe de 8,7 à 17,2 pour 100 domiciles, Alto Teles Pires de 12 à 23, Rondonópolis de 11,8 à 21,8; ou le long de la route Br -364, comme Vilhena qui passe de 6 à

11 véhicules pour 100 domiciles, Ariquemes de 5 à 10 ; ou encore l'ouest *Baiano* où Barreiras passe de 4,7 à 10.

Les régions du Nordeste et de l'Amazonie enregistrent les plus faibles indices à quelques exceptions près. Au nord, les États de l'Amapá et du Roraima enregistrent de plus fortes augmentations. Pour le Nordeste, dans la médiocrité générale des taux, il convient de remarquer quelques augmentations sensibles de l'ordre de 8 à 12 véhicules pour 100 domiciles (c'est-à-dire 2 600 à 6 600 véhicules) dans les microrégions de Mossoró, de Petrolina ou Guanambi, liées sans aucun doute au développement de l'agriculture irriguée et de l'exportation de fruits tropicaux.

Perspectives : restructuration du secteur automobile

Après douze ans, de 1981 à 1993, de quasi-stabilisation des ventes d'automobiles dans le pays, qui stagnent entre 600 000 et 700 000 véhicules par an, on assiste depuis le plan de stabilisation du Real à une explosion des ventes, 1,3 million de véhicules en 1995 puis 1,5 million en 1996 et 1,65 million en 1997, ce qui implique de profonds changements dans les modes de production. A titre de comparaison, la totalité de la production française s'établissait à 1,7 millions de véhicules en 1996 et 1997. Les grands constructeurs ont investi près de 7 milliards entre 1995 et 1997 et 14 milliards sont encore prévus d'ici l'an 2000. Si tous les projets se concrétisaient, le Brésil deviendrait, avec une capacité de production de 3 millions d'unités par an, le 4^e producteur mondial (il est 7^e actuellement).

Parallèlement, la qualité des voitures produites nationalement a augmenté, mais surtout la taille du marché intérieur et les conditions offertes aux grandes entreprises automobiles mondiales ont conduit celles-ci à une véritable course à l'implantation locale dont on retiendra Mercedes-Benz à Juiz de Fora (Minas Gerais), première usine de ce type hors d'Allemagne et qui prétend faire du Brésil sa grande base de production latino-américaine pour fournir aussi bien le Chili, le Venezuela que le Mexique. On retiendra encore l'implantation des firmes françaises Renault, qui inaugurerait le 7 décembre 1998, sa première usine brésilienne, à Curitiba (Paraná) en estimant que les perspectives de croissance du marché automobile dans le Mercosur sont les plus élevées au monde, en dépit des "à-coups conjoncturels" et Peugeot qui commence à construire son usine à Resende, à 100 km au nord de Rio, sur la route Rio de Janeiro/São Paulo.

Dans le même temps, les nouvelles installations de Ford et GM dans le Rio Grande do Sul, de Volkswagen à São Paulo (São Carlos) avec des unités de montage de taille réduite qui regroupent autour d'elles des dizaines de fournisseurs locaux de qualité, constituent ainsi des sortes de "districts industriels" aptes à faire jouer les synergies régionales.