

# ATOM

The logo for ATOM features a stylized atomic symbol with a central nucleus and three elliptical orbits. The orbits are decorated with blue splatters and dots, giving it a dynamic, artistic feel.

ATELIER D'ANALYSE DES ÉCONOMIES D'OUTRE-MER

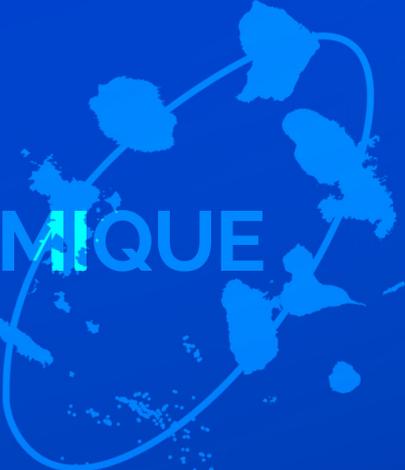
---

## QUELQUES GOUTTES D'OR NOIR POUR UNE POIGNEE D'OR VERT

SEBASTIEN MATHOURAPARSAD

---

### NOTE ECONOMIQUE

A smaller version of the stylized atomic symbol logo is positioned in the bottom right corner of the page, partially overlapping the text.

N°18 - NOVEMBRE 2021

# NOTE ECONOMIQUE

N°18 – NOVEMBRE 2021

## CHOC PETROLIER : QUELQUES GOUTTES D'OR NOIR POUR UNE POIGNEE D'OR VERT

SEBASTIEN MATHOURAPARSAD\*

### EN BREF

- **Le sujet.** Le choc pétrolier a des conséquences importantes tant sur le plan économique que social. On recherche les moyens de réduire les prix des carburants.
- **Les hypothèses.** Modèle de simulation macroéconomique microsimulé MEGATOM (cf. site) pour la Guadeloupe sur les données Insee. On introduit une activité de production de biocarburant qui se substituerait au carburant fossile.
- **Les résultats.** Une production de biocarburant à base de canne-à-sucre utilisant les terres polluées au chloredécone réduirait la dépendance au pétrole, la vulnérabilité économique, les émissions de gaz à effet de serre, génèrerait de l'activité économique et de l'emploi tout en diversifiant les débouchés de la filière canne-sucre-rhum.

Novembre 2021. Tandis que la saison des pluies touche à sa fin, les prix des produits pétroliers s'enflamment en Guadeloupe. Le territoire vient d'enregistrer en un an une hausse de +25 centimes par litre de super sans plomb, +42 centimes par litre de diesel et +8,67 euros sur la bouteille de gaz. Pour le dire autrement, en considérant qu'un plein de 50 litres d'essence permet de faire 600 kilomètres, et en considérant une distance annuelle parcourue de 20 000kms, le budget carburant s'élève dorénavant à 700 euros de plus à l'année par rapport à 2020 pour un moteur diesel et 416 euros de plus pour un sans-plomb.

Plusieurs raisons expliquent cette hausse des prix des carburants. En premier lieu, le cartel des pays arabes producteurs de pétrole a décidé de maintenir sa production à un niveau modeste. Le cours du pétrole a atteint en octobre 2021 des chiffres jamais atteints depuis 7 ans. En deuxième lieu, le déconfinement a permis la relance de l'activité économique, ce qui s'est accompagné d'une hausse de la demande en produits hydrocarbures et donc d'une stimulation des prix. En troisième lieu, l'euro a perdu environ 15% de sa valeur face à la monnaie américaine depuis 2013. Or, le pétrole s'achète en dollar et vaut dorénavant son pesant d'or (noir) : la facture pétrolière de la France s'est considérablement alourdie en équivalent euros.

L'histoire socio-économique récente raconte qu'avant chacune des grandes crises sociales qui a secoué les outre-mer (Guyane en 2008, Guadeloupe en 2009, La Réunion en 2018), le secteur pétrolier a éternué, la fièvre des prix des carburants a augmenté, et le peuple a battu pavé. Le contexte ajoute quelque chose de particulier. Une large partie de la population résiste à la vaccination, plusieurs secteurs socioprofessionnels ont une reprise économique compliquée, des mouvements de grève s'organisent comme à Saint-Martin, en Guadeloupe... Les prix des carburants sont l'étincelle. Cependant, impossible de savoir jusqu'à quand les prix vont rester élevés, puisque le prix de l'essence est directement lié à celui du baril de pétrole. Comment réduire les prix locaux des carburants ?

- Maître de conférence en économie, Université des Antilles  
Chercheur au CREDDI,  
Chercheur associé PEP – Partnership for Economic Policy  
Vice-président du réseau ATOM



## UN CHOC QUI ELEVE LES COÛTS DE PRODUCTION

La hausse des prix du carburant est ce que l'on appelle un choc d'offre négatif. C'est une variation non prévue des conditions de production qui se traduit par une hausse des coûts de production. Si l'on compare les tarifs actuels à ceux de novembre 2020, les variations de prix sont significatives.

Tableau 1. Variation des prix de l'énergie en Guadeloupe entre novembre 2020 et novembre 2021(%)

	Variation
Sans plomb	+31
Diesel	+39
Gaz	+45

Source : SARA, préfecture de Guadeloupe

L'économie mondiale est concernée par un choc pétrolier qui conjugue hausse des prix, hausse de la consommation et faible production de pétrole. Pour se rendre compte des impacts économiques d'un tel choc sur l'économie de la Guadeloupe, nous avons utilisé le modèle MEGATOM adapté aux données du territoire, pour simuler une hausse de +30% du prix de l'énergie. Ce choc est plus faible que la variation observée entre 2020 et 2021 (Tableau 1). Dans le cas de ce choc pétrolier, les effets sur l'économie sont d'autant plus importants que la demande de pétrole à court terme est inélastique, c'est-à-dire qu'elle est peu sensible aux prix en raison du manque de substituts. Autrement dit, les agents n'ont pas le choix que de consacrer davantage de budget à leur consommation de carburant.

Une hausse des prix de l'énergie impacte immédiatement le coût des facteurs de production. Puisque tous les secteurs en consomment au cours de leurs processus de production, bien que dans des proportions différentes, ils vont tous subir une hausse de leurs coûts de production. Cela se répercute sur les prix au producteur qui augmentent. Evidemment, et comme on peut le prévoir, ce sont les secteurs les plus demandeurs de carburant qui sont le plus touchés, en l'occurrence les secteurs des transports (hausse des coûts de +6,6% et de la pêche +6,1% selon nos résultats).

S'agissant de la pêche, en juin 2021 les professionnels de la pêche avaient déjà observé un

mouvement de grève en bloquant le chenal d'accès au port de Pointe-à-Pitre. Leur mobilisation leur avait permis d'obtenir une baisse de plusieurs centimes sur le litre de carburant, pour quelques semaines. De nouveau, ils subissent à nouveau une inflation des prix du carburant.

En ce qui concerne les transports, il y a bien sûr l'acheminement des produits jusqu'aux commerces et usines dans l'économie domestique qui se renchérit. Les professionnels des transports voient ainsi leurs coûts augmenter (taxi, ambulances, auto-écoles, transporteurs de passagers, ou encore du secteur du BTP qui internalisent les coûts de transport de charges et matériaux). Il y a également les importations depuis la métropole, transport par mer ou avion de tout ce qui est consommé (du stylo aux voitures en passant par les vêtements). La hausse des coûts de production de ces secteurs se répercute sur les prix de vente et désincite la demande. Selon nos résultats, l'activité du secteur de transport serait à la baisse (-6,9%).

Par ailleurs, suite au choc, on enregistrerait une baisse de l'activité agroalimentaire (-3,2%), des activités agricoles (-2,2%). Notons, par ailleurs, que 2021 a été une année épouvantable pour l'agriculture française qui a subi les conséquences du changement climatique en France avec des gels, inondations, été très humide, incendies... Ceci se traduit par une chute de la production de matières premières, de blé et de fruits et légumes, d'engrais... Aussi, les centres commerciaux vont répercuter ces variations sur les prix de vente.

En bref, cette hausse des prix entraîne un rythme récessif de la production de l'ensemble des activités de l'île conduisant à une réduction du PIB réel (-2,1%). En outre, suite au ralentissement de l'activité de l'île, les entreprises vont réduire leurs demandes de facteur de production, notamment du travail, ce qui entraîne une hausse du chômage (+4,4%). Ce choc s'ajoute à la faible activité des secteurs tels que hôtels, restaurants,... fragilisés par les conséquences du faible taux de vaccination de la population et de la réglementation liée au pass sanitaire.

## UN EFFET INFLATIONNISTE QUI PLOMBE LE BUDGET DES MENAGES

En raison du ralentissement économique, moins de revenus sont redistribués aux ménages (de l'ordre de -1,7%). Conjugué à la hausse des prix



(l'indice des prix à la consommation augmente de +2,4%), la baisse de l'ensemble des revenus des ménages conduit à une plus faible consommation des ménages de produits locaux et importés.

Les conséquences des baisses de revenus sont alors graves sur la situation des ménages, en particulier les familles les plus précaires qui sont les premières victimes.

Selon nos résultats, le choc contribuerait à augmenter le taux de pauvreté monétaire (le nombre de ménages en-dessous du seuil de pauvreté) et les inégalités.

**Tableau 2. Impacts sur la pauvreté et les inégalités (%)**

	Valeur initiale	Estimation
Incidence de la pauvreté	18,2	18,43
Indice de Gini	41,37	41,78

Source : Calculs de l'auteur

Les effets sont d'autant plus importants que le territoire est d'une part « pétro-dépendant ». D'autre part, le mode de fonctionnement du résident est le « tout-voiture » (en raison du secteur des transports publics très perfectible), ce qui pèse d'ailleurs sur le porte-monnaie des ménages. Le transport, premier poste de dépenses des ménages guadeloupéens, représente 20% de leurs dépenses de consommation selon l'Insee. Aucune alternative aux énergies fossiles n'est proposée aux automobilistes en Guadeloupe, mis à part la voiture électrique dont le prix d'acquisition reste onéreux.

## LA FIXATION DES PRIX DES CARBURANTS EST ENCADRÉE

Depuis la crise sociale de 2009, le système de fixation des prix des carburants, aux Antilles-Guyane, a été profondément remanié. Il est maintenant encadré par le décret Lurel et a essentiellement conduit à une diminution des marges de la Société anonyme de la raffinerie des Antilles (SARA) et des pétroliers.

Étant donné cet encadrement, comment faire pour que les prix baissent ? Tout d'abord, on aura bien sûr remarqué que les prix ne bougent pas d'une station à une autre, d'une commune à une autre sur le territoire, au grand dam du consommateur. S'il y avait eu plus de concurrence entre les stations-service, peut-être que cela aurait conduit à une réduction des prix. Ceci dit, peut-être qu'une plus

grande concurrence entre distributeurs aurait finalement conduit à une concentration de la distribution, étant donné l'étroitesse du marché, et donc un prix plus élevé... Nul ne sait.

Si l'on porte la loupe sur la structure des prix fournie par la SARA (Tableau 3), il en ressort que les deux principaux poids sont les matières premières et les taxes (collectivités et État).

**Tableau 3. Poids des postes dans le prix à la pompe (%)**

	Sans plomb	Gazole
Taxes	35	25
Distribution	11	13
SARA	13	14
Matières premières	41	47

Source : SARA

Aussi, selon nous trois pistes pourraient aider à réduire les prix du carburant.

## LE COUP DE POUCE DE L'ÉTAT POUR LES MÉNAGES MODESTES

La première piste porte sur le coup de pouce exceptionnel de l'État. Face à la flambée des prix, le gouvernement a décidé de verser une aide exceptionnelle à tous les bénéficiaires du chèque énergie. L'aide exceptionnelle décidée par le gouvernement est de 100 euros. Pour les ménages modestes, ce type de soutien tombe à point nommé. Petit bémol, c'est que pour en apprécier l'efficacité, il faut relativiser l'aide dont ils bénéficient par rapport au poids de leurs dépenses. Or, au regard de la hausse des prix, pour le propriétaire d'un moteur diesel, qui débourse 700 euros de plus en carburant en 2021, il est probable que le coup de pouce soit à peine perceptible.

## UNE BAISSÉ DES TAXES POUR UNE BOUFFÉE D'OXYGÈNE

Une deuxième piste concerne les taxes. Il n'y a pas de Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE) appliquée en Guadeloupe sur la consommation d'hydrocarbure comme c'est le cas en métropole. En revanche, la Taxe spéciale sur les carburants (TSC) est appliquée dans le territoire. Elle alimente le budget des collectivités (Région, Département et communes) et finance les dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics, aménagements de la voirie et des pistes forestières, services chargés de la réalisation et

de l'entretien des routes... Le Conseil régional de la Guadeloupe a enregistré un produit de la TSC évalué à 109 millions d'euros en 2017.

La Région a la main sur la fixation du taux. C'est là un avantage de disposer d'une autonomie sur la fiscalité locale, afin de pouvoir adopter sa politique économique de façon procyclique et assez rapidement. La Région pourrait donc décider de réduire le taux de taxation pour alléger les charges qui pèsent sur les épaules des acteurs économiques et le budget des ménages, en l'occurrence les plus précaires. Notons à ce sujet que la TSC représente en moyenne 280 euros payés par habitant en 2017.

Tableau 4. Taux de TSC et variation de prix des carburants (euros par litre)

	Sans plomb	Diesel
Taux TSC en vigueur	0,50	0,28
Variation de prix 2020/2021	0,25	0,42

Source : Région Guadeloupe et SARA

Au regard du Tableau 4, supposons un scénario extrêmement fort dans lequel la collectivité décide de supprimer ses taux de TSC qui seraient portés à 0%. Selon nos calculs, une telle décision des collectivités donnerait un sérieux coup de pouce aux secteurs d'activité. Toutefois, cela n'empêcherait pas le ralentissement économique, ceci en raison de l'ampleur du choc pétrolier. Le PIB serait en recul -0,8% (contre -2,1% sans suppression de la taxe) et la baisse de l'activité économique impacterait le chômage de +0,8% (contre +4,4% sans suppression). On voit donc qu'une suspension de la taxe amortit les effets négatifs du choc pétrolier et aiderait les ménages modestes. Toutefois, un tel scénario fragiliserait les marges de manœuvre des collectivités, qui ont déjà enregistré des pertes de recettes fiscales suite au confinement, et n'empêcherait pas le ralentissement. Et surtout, est-ce aux collectivités de payer la facture de ce choc mondial ? Même si les collectivités ont déjà remboursé à certains acteurs la TSC (notamment mes artisans-taxis et les transporteurs de personnes à mobilité réduite) l'hexagone devrait, avant tout, jouer son rôle de pare-feu.

De façon générale, réduire la TSC est une réponse d'appoint, mais pas une solution durable. Car, le territoire fait face à plusieurs enjeux, notamment des enjeux environnementaux.

Quand on baisse les taxes sur le carburant, certes on allège l'effet inflationniste des produits pétroliers, mais gare à ne pas enlever le « signal-prix ». Chercher à réduire le prix des carburants fossiles, c'est risquer d'inciter à consommer davantage d'énergie et ne pas faire d'effort de transition.

Cependant, si le monde a entamé une phase de transition, la Guadeloupe peine encore en matière de carburant. On peut bien s'habituer à l'idée que tout ce qui pollue va coûter de plus en plus cher, mais il faudrait au moins proposer des voies alternatives aux automobilistes.

## UNE HAUSSE DE L'OFFRE OU UNE BAISSÉ DE LA DEMANDE POUR RÉDUIRE LES PRIX ?

Une autre piste pour réduire les prix des carburants concerne l'offre de matières premières. S'il y avait une augmentation de l'offre de pétrole, cela réduirait les prix à la pompe. Reste à savoir comment. Les raisons qui expliquent la situation actuelle remontent à 2018, quand l'OPEP+ avait mis en place une politique de limitation de sa production afin de soutenir les cours de l'or noir en berne. Malheureusement, la pandémie de COVID-19 a provoqué un recul drastique de la demande, un effondrement du cours mondial et donc davantage de pertes pour les pays producteurs. Le cartel a alors réduit davantage son offre pour stimuler le cours, avant de rouvrir progressivement les vannes depuis mai à la faveur d'une reprise économique mondiale.

Pour réduire l'inflation des prix, il faudrait une tension concurrentielle suffisante pour dissuader le cartel de poursuivre ses stratégies à l'avenir. Au regard des différents pays, le principal producteur, et principal adversaire des pays arabes, est les Etats-Unis qui produisent du pétrole de schiste à des coûts très élevés.

Les Etats-Unis n'ont pas une capacité de réaction suffisante quand une pénurie mondiale survient. Il leur faut des mois pour satisfaire la demande. En outre, produire plus de pétrole de schiste en diminue le prix. Si la baisse est trop importante, cela risque de conduire plusieurs raffineurs américains à la faillite.

Toutefois, quand le cours monte, la production de pétrole de schiste devient rentable pour les Etats-Unis. Ils augmentent alors leur offre. Aussi, étant donné les jeux géostratégiques entre les pays producteurs, il n'est pas évident d'attendre qu'une solution à nos problèmes immédiats émane de la rivalité entre pays arabes et Etats-Unis.

On pourrait, par ailleurs, diversifier l'offre de pétrole. A ce sujet, on ne peut oblitérer le pétrole vénézuélien qui aurait pu réduire les prix à la pompe. On se souvient du président Chavez qui avait proposé au territoire son pétrole aux normes UE, lors de la crise sociale de 2009. Mais, cette piste du pétrole vénézuélien maintes fois avancée a été autant de fois refroidie, probablement du fait d'enjeux géostratégiques, peut-être aussi pour des raisons de lobby économique. Néanmoins, aujourd'hui les puits de pétrole vénézuélien sont à l'abandon et rouillent au soleil faute d'investissements massifs que le pays est incapable de faire. Ironie du sort, le pays est assis sur 20 % des réserves pétrolières mondiales.

Une partie des écologistes, qui militent pour une forme de décroissance, préconisent une solution plus radicale : réduire la consommation de carburant. Encore inconcevable il y a quelques années, les périodes de confinement ont appris à plusieurs ménages à recentrer leurs besoins en distinguant l'essentiel de l'important, et se satisfaire (au moins pour un temps) d'un niveau de consommation plus faible. Réduire la consommation de carburant impliquerait de repenser totalement notre modèle économique, de repenser les activités de production et nos modes de consommation, de redéfinir le concept même de richesse. Au vu du rebond de la consommation constaté après le confinement, le monde est-il prêt à de tels changements ?

## QUID DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ?

Une alternative au pétrole devrait être la recherche de solutions durables qui nous soustrairait au « tout pétrole » et décarbonnerait notre mode de vie.

Car la Guadeloupe est à la croisée de multiples enjeux. Elle subit plusieurs handicaps, doit notamment réduire ses émissions de gaz à effet de serre et sa dépendance à l'énergie fossile.

Au cours des dernières années, il y a eu une dégradation des efforts d'économie d'énergie, en

raison d'une augmentation de la consommation d'énergie.

Les secteurs les plus énergivores (Tableau 5) sont les transports et la production d'électricité obtenue essentiellement à partir de carburant fossile et de charbon, ressources quasiment entièrement importées. Cette dépendance accroît la vulnérabilité de l'île.

Tableau 5. Secteurs les plus énergivores

	Guadeloupe	Métropole
Production de carbone des transports (tCO <sub>2</sub> /hab)	1,21	0,68
Contenu carbone de l'électricité (gCO <sub>2</sub> /kWh)	761	83
Taux de dépendance énergétique (%)	88	55

Source : OREC, 2017

Or, malgré la diversité de ressources locales (bagasse, hydraulique, éolien, photovoltaïque, géothermie, eau chaude solaire), la production d'électricité d'origine renouvelable demeure faible en Guadeloupe (13% en 2016) et l'offre de biocarburant est inexistante. Pourtant, la France est le premier producteur de biocarburant en Europe, obtenu avec des céréales et de la betterave par fermentation puis distillation. Le prix à la pompe (0,74 euros/litre) est environ deux fois moins élevé que le carburant standard biocarburant et du carburant fossile (1,64 euros/litre).

Qu'est ce qui empêche la production de biocarburant en Guadeloupe ? La culture de la canne-à-sucre rend envisageable la production de biocarburant à partir de l'éthanol. L'idée de produire du carburant à partir de canne-à-sucre en Guadeloupe a été émise il y a quelques années, comme une colombe lancée dans la nuit noire. Il s'agit d'une source d'énergie dont le Brésil est le principal producteur mondial.

Rappelons que la filière canne-sucre-rhum emploie près de 10% de la population active en Guadeloupe. C'est une filière fragilisée depuis la fin des quotas sur le sucre. La libéralisation en Europe a accru la concurrence des sucres mondiaux et poussé le cours du sucre à la baisse, au grand dam des petits producteurs antillais. La filière guadeloupéenne a également subi un choc d'offre en 2021, avec la surchauffe de la chaudière de la Sucrierie Rhumerie de Marie-Galante qui a entraîné

une panne majeure de l'usine et une réduction de la production. Aussi, de nouveaux débouchés pourraient offrir de nouvelles perspectives pour la filière.

## LE BIOCARBURANT, UNE ALTERNATIVE AU TOUT-PETROLE

Il n'existe pas à l'heure actuelle de production de biocarburant en Guadeloupe. Selon des travaux de la CTCs (2007), la production potentielle de biocarburant à base de canne-à-sucre pourrait couvrir 35% de la consommation locale en carburant avec des rendements améliorés de canne. Le prix à la pompe serait de 1,27 euros/litre. A titre de comparaison, le prix du sans plomb était de 1,58 euros/litre au moment de l'étude (1,75 euros/litre en 2021). A savoir que les travaux de la CTCs ne portaient pas sur les biocarburants de 2<sup>ème</sup> génération qui offrent un meilleur rendement de production d'éthanol. Nous simulons à partir du modèle MEGATOM, adapté à l'économie de la Guadeloupe, un scénario qui consiste à l'introduction d'une branche d'activité productrice de biocarburant. Notons que, en région parisienne, le tarif était à la mi-novembre 2021 de 0,74 euros/litre pour du Superéthanol E85 contre 1,64 euros/litre pour du sans plomb.

Dans notre modèle, nous supposons que la production de bioéthanol est assurée par les distilleries à partir de canne-à-sucre. On pourrait aussi imaginer que la SARA achète les cannes et produisent le biocarburant. Selon nos résultats, l'introduction d'un tel secteur d'activités aurait plusieurs effets. En premier lieu, l'offre de biocarburant sur le marché réduirait le coût des carburants par le jeu de l'offre et de la demande.

Pour les besoins de l'analyse, nous postulons que les automobilistes s'équipent d'un boîtier de conversion E85 homologué. Le coût oscille entre 800 et 1600 euros sur le marché. Selon nos calculs, en considérant les tarifs énoncés plus haut et une distance moyenne de 20 000 kms par an, il faudrait moins d'un an pour rentabiliser l'investissement dans un boîtier. Les résultats du modèle montrent que, sous l'effet de l'offre de biocarburant, les ménages vont substituer leur demande de carburant fossile (-26%) à de l'énergie renouvelable (+39%).

En deuxième lieu, la plupart des autres secteurs, tirant profit de la baisse du coût du biocarburant, voient leur production augmenter. Ils ont alors

davantage besoin de main d'œuvre, ce qui conduit à une réduction du chômage (-14%). Sous l'effet de la baisse du coût du facteur biocarburant, les coûts de production des branches diminuent, ce qui impacte les prix producteurs puis les prix de vente. L'indice des prix à la consommation accuse un recul (-0.2%).

En raison de l'augmentation de la demande de main d'œuvre liée au surplus d'activité, les rémunérations des travailleurs sont en hausse (+3,8%). Notons d'ailleurs, que sous l'effet de la hausse de la demande de cannes adressée aux planteurs, le prix de la canne se négocie à un prix plus important pour les planteurs (+ 11%) et donc leur rémunération augmente. De façon plus générale, les revenus des agents dans l'économie augmentent. Ceci stimule en retour l'activité des branches. Le surplus d'activités permet finalement d'accroître le PIB réel (+3,9%).

Par ailleurs, la réduction de la consommation de carburant fossile permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre (-5,4%). Les importations de carburant fossile seraient en diminution (-5.6%) au profit d'une hausse de l'activité de la filière canne-biocarburant.

Globalement, ce scénario aurait des effets positifs sur les inégalités de revenus. Nos résultats révèlent une baisse de l'indice de Gini qui caractérise un léger recul des inégalités.

Tableau 6. Impacts sur la pauvreté et les inégalités (%)

	Valeur initiale	Estimation
Indice de Gini	41,37	41,24

Source : calculs de l'auteur

Cependant, quelques inconvénients ne peuvent être oubliés. Tout d'abord, il est à noter que la production de biocarburant réduirait la consommation de carburant fossile et donc le produit de la TSC. Pour pallier cette perte, les collectivités pourraient gagner en recettes fiscales grâce à l'octroi de mer. En effet, la TSC sur le sans plomb est de 50 euros/hl alors que l'octroi de mer plus octroi de mer régional représentent 4,8 euros/hl.

Autre inconvénient du scénario simulé, l'utilisation de cannes dans le secteur biocarburant pénalise la filière sucre-rhum qui accuse un recul d'activités (-7,6%).

Notons que la production cannière occupe 13 200



ha sur le territoire en 2020. L'hypothèse formulée dans le modèle est d'en utiliser une partie pour produire du biocarburant. Pour remédier au potentiel problème de concurrence des sols, deux pistes sont envisageables.

La première consisterait à exploiter les terres polluées au chloredecone. Selon l'étude ChlEauTerre (2017), 14 200 ha sont pollués. La culture agricole sur ces parcelles de terre étant très limitée, on pourrait par exemple réserver ces terres à la culture de canne-à-sucre exclusivement destinée à la production de biocarburant. Sous cette hypothèse, la production de biocarburant serait plus importante et aurait aussi des conséquences beaucoup plus limitées sur la production de sucre-rhum.

La seconde piste serait d'importer du biocarburant. Le Brésil et les Etats-Unis sont les deux principaux producteurs de bioéthanol au monde. Cette importation et son introduction en Guadeloupe permettraient de venir en complément de la production locale afin de couvrir l'ensemble des besoins en carburant de l'île. Toutefois, il faudrait prendre garde que l'importation de biocarburant ne participe pas à la déforestation de pays tiers.

Selon les différents rapports, les contraintes sont essentiellement d'ordre économique. Il faut réaliser des investissements et que ceux-ci soient rentables au vu du marché. Le politique a de nouveau un rôle pour inciter à la fois la production (défiscalisation des investissements, subvention de production) et la consommation (taxation des énergies polluantes, subvention équipement des véhicules, réglementation des véhicules, obligation d'incorporation dans les carburants, intégration à la production d'électricité,...).

L'étude réalisée par la CTCS (2007) montre que dans certaines conditions, la production d'éthanol en Guadeloupe peut constituer un débouché complémentaire permettant de conforter la production de sucre et de rhum et ainsi pérenniser la production de canne. L'une des conditions favorables au développement d'une telle filière est que le cours du pétrole soit relativement haut. Aussi, bien que le choc pétrolier a des conséquences économiques et sociales importantes, l'inflation du cours du pétrole rend la production de biocarburant rentable. Bien entendu, la production de biocarburant est dépendante de sa matière première soumise aux aléas climatiques.

La mise en place d'une telle activité est-elle irréaliste ? La production industrielle de biocarburant à travers le monde utilise d'autres biomasses (betterave en France, maïs aux Etats-Unis,...). Par ailleurs, la recherche scientifique nous indique déjà que les biocarburants de 2ème génération sont plus intéressants en termes de rendement. D'autres matières premières disponibles sur notre territoire pourraient ainsi rendre la chaîne de production rentable (coques de noix de coco en profusion sur le territoire, bagasses,...). Quid des algocarburants ? Qui sait si l'inconvénient des sargasses peut là aussi devenir une opportunité.

En 2019, La Réunion a structuré une activité de production d'éthanol destinée à la production d'électricité. Plutôt que d'exporter l'excédent de mélasse en métropole comme déchet, une turbine transforme l'excédent en bioéthanol. La quantité d'éthanol à livrer à la centrale, selon le contrat, doit être comprise entre 3 000 m<sup>3</sup> et 5 000 m<sup>3</sup> (éthanol à 95°).

## Bibliographie

**R. Rochette, P. Andrieux, V. Bonnal, P. Cattan (2017)**, Projet ChlEauTerre, Rapport final Inra-Cirad

**Mathouraparsad S. et Decaluwé B.**, Impact d'une production de biocarburant dans une économie pétro-dépendante et reconversion agricole, A paraître.

**CTCS (2007)**, Etude des conditions de développement d'une filière éthanol de canne à sucre en Guadeloupe, Rapport d'étude, 150 p.

## LES PISTES

- La conjoncture défavorable à l'exportation du sucre va nécessiter la **valorisation tout surplus de canne** si on veut éviter la disparition des distilleries.
- **Une production de biocarburant réduirait la dépendance** au pétrole, la vulnérabilité économique et les émissions de gaz à effet de serre, **accroîtrait la diversité des débouchés** de la filière canne-sure-rhum tant pour les planteurs que pour les distilleries, générerait de l'activité économique et de l'emploi.
- **L'utilisation des terres polluées au chloredécone** permettrait de réduire le coût de production du biocarburant et limiterait l'effet d'éviction des cannes dans la production sucre-rhum
- La production de biocarburant pourrait être assurée par des **biodistilleries** et complétée par le recours à d'autres biomasses (coques de noix de coco, bagasses,...)



ATELIER D'ANALYSE DES ÉCONOMIES D'OUTRE-MER

### Comité de lecture

Michael GOUJON (Maître de conférences HDR,  
Université Clermont Auvergne)

Eric KAMWA (Maître de conférences HDR,  
Université des Antilles, Martinique)

**NOTE ECONOMIQUE**  
N°18 – NOVEMBRE 2021

[www.atom-eco.fr](http://www.atom-eco.fr)

contact auteur : [sebastien.mathouraparsad@univ-antilles.fr](mailto:sebastien.mathouraparsad@univ-antilles.fr)