



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le Conseil de Direction de l'ODEADOM, à la demande de la chambre d'agriculture de la Martinique soutenue par la chambre d'agriculture de Guadeloupe, a décidé de commander une étude sur les conditions de réalisation d'une filière bioéthanol aux Antilles. Celle-ci a été réalisée par le cabinet DELTA A.I.C durant le 1^{er} semestre 2006.

Cette étude analyse les problématiques soulevées par le développement d'une production d'éthanol carburant en Guadeloupe et en Martinique. L'étude présente l'ensemble des solutions envisageables sous différents aspects, et les recommandations qui en découlent pour permettre l'introduction du bioéthanol sur le marché local des carburants automobiles.

Les constats et les préconisations des auteurs sont les suivants :

La situation :

En Guadeloupe et en Martinique, les sucreries restent dans une situation économique fragile. Cette situation est due essentiellement au déséquilibre structurel qui place ces sucreries en dessous du seuil de rentabilité d'unités sucrières en activité dans les pays développés.

Les recommandations :

- En Guadeloupe :

La production d'éthanol pourrait débuter dans l'immédiat et sans investissement supplémentaire avec les excédents de mélasse des sucreries de Gardel (15.000 tonnes) et de Marie-Galante (4.300 tonnes) soit au total 19.300 tonnes de mélasse correspondant à une production de 4.500 tonnes d'éthanol (52.500 Hap) équivalant à 4% de la consommation d'essence en 2010 à pouvoir calorifique identique.

Il semble raisonnable de considérer que la surface cultivée en canne pourrait passer des 14.000 hectares actuels à 16.000 voire 18.000 hectares au cours des prochaines années. La production potentielle d'éthanol pourrait alors être portée à moyen terme à un maximum s'établissant à environ 13.000 tonnes (160.000 Hap) soit environ 13 % de la consommation locale d'essence.

La solution la plus simple, et de mise en œuvre presque immédiate, serait l'introduction sur le marché du carburant E85.

- En Martinique :

La surface actuellement plantée en cannes à la Martinique étant de 3.600 hectares, il apparaît raisonnable d'estimer que cette surface pourrait s'accroître d'un maximum de 3.700 hectares qui, mis progressivement en cannes, représentent un potentiel de 14.500 tonnes d'éthanol (180.000 Hap) soit environ 12 % de la consommation d'essence locale.

Dans l'immédiat, en attendant les effets d'un plan de développement de la culture de la canne permettant à terme de mettre en place le même schéma qu'en Guadeloupe avec l'arrivée sur le marché du carburant E85 et faute de disponibilité de mélasse sauf à importer la mélasse nécessaire pour ouvrir le marché (ce qui ne pourrait se faire sans une étude, préalable au plan juridique et réglementaire, compte tenu de l'AOC rhum agricole de Martinique actuellement en vigueur sur le département), aucune production de bioéthanol ne serait possible.

- Au niveau de la fiscalité locale :

Dans les DOM, la Taxe Spéciale de Consommation (TSC), appliquée aux carburants, est reversée aux budgets des régions et non pas au budget de l'État.

La mise en place d'une filière éthanol carburant nécessiterait, pour être économiquement viable et porteuse de développement durable de la filière canne à sucre, une adaptation de la fiscalité appliquée à ce produit favorisant son acceptation par le consommateur.

L'étude présente les niveaux d'effort budgétaires requis de la part des collectivités locales selon plusieurs hypothèses de valorisation de la matière première (mélasse) et du prix de commercialisation de l'éthanol carburant. Il faut noter qu'au prix de 80 € par tonne de mélasse, l'effort fiscal ramené à l'hectolitre de carburant resterait inférieur au niveau d'aide pratiqué en France Métropolitaine sur les biocarburants.

- La piste des cannes à haute teneur en fibre :

L'étude donne des indications sur les possibilités de reconversion ou d'adaptation de la filière par l'emploi de variétés de canne à haute teneur en fibre qui permettraient de produire, en plus du sucre, une plus grande proportion de coproduits que sont l'éthanol et la production d'énergie (utilisation de la fibre).

- Les avantages au niveau de l'environnement :

En ce qui concerne l'effet de serre, la reconnaissance de l'intérêt des biocarburants est liée au fait que le secteur des transports est celui dont la contribution à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre est la plus forte et qu'il y a peu de solutions disponibles pour contrebalancer cette évolution. A ce titre, le développement des biocarburants est un point essentiel du Plan Climat.

Cette étude sera communiqué par l'ODEADOM au Conseil Régional, au Conseil Général, à la Chambre d'Agriculture des départements concernés, ainsi qu'aux Ministères de tutelle de l'Office.