

Témoignages

JOURNAL FONDÉ LE 5 MAI 1944 PAR LE DOCTEUR RAYMOND VERGÈS

N° 21959 - 81ÈME ANNÉE

A peine 1 million de tonnes de cannes à sucre récoltées en 2025 : résultat de la stratégie de Tereos, société française propriétaire de l'industrie sucrière

La crise de la canne à sucre montre pourquoi il faut cesser de laisser des sociétés étrangères à La Réunion décider de la stratégie de notre économie

La campagne sucrière 2025 agit comme un révélateur brutal. Avec à peine plus d'un million de tonnes de cannes livrées, la filière réunionnaise confirme son décrochage durable. Derrière les chiffres, une réalité politique et économique s'impose : en abandonnant toute maîtrise stratégique à des acteurs industriels étrangers à notre pays, La Réunion a perdu le contrôle d'un pilier historique de son économie. La crise actuelle n'est pas une fatalité climatique, mais la conséquence directe de choix structurels assumés. Il importe désormais de se réveiller. L'indifférence qui entoure l'effondrement de la filière canne n'est pas anodine : elle s'explique en grande partie par l'aliénation politique et économique produite par un système néocolonial qui habitude à la déresponsabilisation et à la résignation. La crise de la canne à sucre n'est pas seulement agricole : elle révèle un danger plus profond. La Réunion est en danger si elle continue à abandonner son avenir à des logiques extérieures, sans sursaut collectif ni reprise en main politique.

Avec 1,135 million de tonnes de cannes livrées à l'issue de la semaine 51, la campagne sucrière 2025 confirme une réalité désormais incontestable : la filière canne réunionnaise ne s'est jamais relevée de la fin des quotas sucriers européens en 2017. Huit ans après la libéralisation du marché, le décrochage productif n'est plus conjoncturel, il est structurel. La



campagne 2025, avec un niveau de récolte historiquement bas, illustre un cercle vicieux dont il devient difficile de sortir.

En 2013, quelques semaines après l'adoption par le Conseil des ministres de l'Union européenne de la suppression des quotas sucriers et du prix d'intervention, une décision à laquelle la France avait donné son accord, Dacian Cioloș, alors Commissaire européen à l'Agriculture, s'était rendu à La Réunion avec le député européen Younous Omarjee. Interrogé sur l'avenir de la filière, Dacian Cioloș avait livré une réponse sans ambiguïté : le devenir de la canne dépendrait essentiellement de la stratégie de l'indus-

triel chargé de sa transformation, c'est-à-dire Tereos Océan Indien, filiale d'un géant français de l'agroalimentaire, la coopérative de planteurs de betteraves Tereos. Autrement dit, la puissance publique se retirait, laissant à une entreprise privée étrangère le soin de décider de l'avenir d'un secteur structurant de La Réunion.

Crise sans précédent

Depuis, les faits ont donné raison au Commissaire européen à l'Agriculture. La filière connaît une crise sans précédent, marquée par une succession de récoltes historiquement basses, une diminution continue du nombre de planteurs et une baisse de près de 10 % des surfaces cultivées en canne à sucre. Si les aléas climatiques sont souvent invoqués, ils ne suffisent pas à expliquer une telle dégradation. Le problème est avant tout économique.

Avant 2017, la filière évoluait dans un cadre régulé garantissant des débouchés, des prix et des volumes. Les récoltes, comprises entre 1,8 et 2 millions de tonnes, assuraient l'équilibre économique des exploitations agricoles, des usines sucrières et de l'ensemble des activités induites. La suppression des quotas a rompu cet équilibre. Exposée aux prix mondiaux et à une concurrence accrue, l'industrie a vu ses marges se contracter, transférant progressivement le risque économique vers les planteurs.

Perte de près de 700 000 tonnes

La perte de près de 700 000 tonnes par rapport à la période d'avant quotas illustre l'échec du modèle actuel à maintenir la production. Depuis plusieurs campagnes, l'industriel refuse toute augmentation significative du prix de la canne, renvoyant systématiquement à l'État la responsabilité de compenser par des aides publiques. Or, comme le souligne Jean-Michel Moutama, président de la CGPER dans « Témoignages » du 31 décembre 2025, « ces aides ne suivent pas l'augmentation réelle des coûts de production ».

Pris en étau entre un prix de canne figé et des charges en constante augmentation, de nombreux

planteurs voient leur trésorerie se dégrader. Les conséquences sont désormais visibles : abandon progressif de la culture, non-renouvellement des plantations, recul des surfaces et baisse mécanique des volumes récoltés. La diminution de la production en 2025 est donc moins liée à un problème technique qu'à une véritable asphyxie économique organisée.

Stop à l'indifférence : il faut se réveiller

Cette situation pose une question fondamentale : peut-on continuer à confier la stratégie d'un secteur aussi vital à des intérêts industriels extérieurs, dont les décisions répondent d'abord à des logiques de rentabilité globale ? La crise de la canne démontre les limites d'un modèle où les choix structurants échappent au territoire. Sans reprise de contrôle public et sans redéfinition d'une stratégie économique adaptée aux réalités réunionnaises, la filière canne continuera de s'enfoncer, entraînant avec elle une part essentielle de l'économie et de l'identité de l'île. Il importe désormais de se réveiller. L'indifférence qui entoure l'effondrement de la filière canne n'est pas anodine : elle s'explique en grande partie par l'aliénation politique et économique produite par un système néocolonial qui habitue à la déresponsabilisation et à la résignation. Lorsque des décisions vitales sont prises ailleurs, par d'autres, contre les intérêts du territoire, la perte de souveraineté devient invisible, presque normale.

Pourtant, les signaux sont clairs. En laissant se déliter un pilier historique de son économie, La Réunion s'expose à un appauvrissement durable, social autant que productif. La crise de la canne à sucre n'est pas seulement agricole : elle révèle un danger plus profond. La Réunion est en danger si elle continue à abandonner son avenir à des logiques extérieures, sans sursaut collectif ni reprise en main politique.

M.M.

Témoignages

Fondé le 5 mai 1944 par le Dr Raymond Vergés
81e année

Directeurs de publication :

1944-1947 : Roger Bourdageau ; 1947 - 1957 : Raymond Vergés ; 1957 - 1964 : Paul Vergés ; 1964 - 1974 : Bruny Payet ; 1974 - 1977 : Jean Simon Mounoussany
Amourdom ; 1977 - 1991 : Jacques Sarpédon ;
1991- 2008 : Jean-Marcel Courteaud
2008 - 2015 : Jean-Max Hoarau
2015 : Ginette Sinapin

6 rue du général Émile Rolland
B.P. 1016 97828 Le Port CEDEX

Rédaction

TÉL. : 0262 55 21 21 - E-mail

:journal.temoignages@gmail.com

SITE web : www.temoignages.re

Publicité :journal.temoignages@gmail.com

CPPAP : 0916Y92433

Repli des cours internationaux et euro plus fort

Prix des carburants à La Réunion : baisse en janvier 2026



En janvier 2026, les prix des carburants reculent à La Réunion, surtout pour le gazole (-6 cts). Cette baisse s'explique par le repli des cours internationaux, un euro plus fort et un transport maritime moins coûteux. Le prix du gaz reste stabilisé grâce à l'aide régionale.

Le début de l'année 2026 est marqué par une baisse des prix des carburants à La Réunion. À compter du 1er janvier, le prix du supercarburant sans-plomb baisse d'un centime pour s'établir à 1,56 euro le litre, tandis que celui du gazole recule de 6 centimes, atteignant 1,23 euro le litre. Une diminution significative qui profite directement aux automobilistes, dans un contexte économique toujours sensible.

Cette évolution s'explique avant tout par le repli marqué des cotations internationales. Sur un mois, les cours du sans-plomb et du gazole ont chuté respectivement de 3,79 % et 12,70 %, entraînant une baisse mécanique des prix à la pompe. À cela s'ajoute une évolution positive du taux de change, avec une appréciation de l'euro face au dollar de 1,10 %, contribuant à réduire encore le coût des importations pétrolières.

D'autres produits énergétiques bénéficient également de cette tendance. Le gazole non routier (GNR) passe de 0,79 à 0,72 euro le litre, tandis que le pétrole lampant recule à 0,71 euro. Les carburants destinés aux professionnels de la mer enregistrent eux aussi des baisses.

Le recul des tarifs est aussi favorisé par une diminution de 5,21 % du coût du transport maritime, assuré ce mois-ci par un seul navire. En revanche, certains facteurs viennent tempérer cette baisse, notamment la hausse des frais du Grand Port Maritime de La Réunion et l'entrée dans la sixième période du dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), dont le nouveau mode de calcul augmente la contribution de 2 centimes par litre pour le sans-plomb et le gazole.

Concernant le gaz, la situation est différente. Malgré la hausse des cotations internationales du butane et du propane, le prix de la bouteille de 12,5 kg reste fixé à 18 euros grâce à la reconduction, pour six mois, de l'aide régionale. Sans ce soutien, son prix atteindrait 18,59 euros.

Oté

« Mwin lé rant dë » : In kozman pou la rout

Mézami dan la vi i fo konète sak wi vé. Nout paran la di anou sa souvan konm in fasson pa pèrde son tan. Fransh vérité, si wi koné sak wi vé, wi pèrde pa out tan é lé pa lo ka si wi koné pa sak wi vé kissoi konm travaye, kissoi galman pou manzé é pli forte rézon pou out maryaz.

Dan lo dèrnyé ka, souvan dé foi bann jenn-jan i koné pa oziss avèk kissa zot i vé maryé. I ariv zot i yèm inn, épi i ariv ossi zot i yèm in n'ote. Bann paran dann in ka konmsa i pé dir ou lé pa paré pou maryé. Mazine in kou ou lé rant dë, bin pou kissa wi anvoye out demann ou la ?

Mé ète rant dë kèr la pa solman in n'afèr d'maryaz, ni in n'afèr d'travaye, ni in n'afèr d'zétid, ni in n'afèr manzé. Si ou lé rant dë kèr, lé bien dir pou shoizi. Mi souvien inn foi kan mwin la kol shomin pou alé dann péi déor é mwin la retrouv amwin dovan in létalaz gato, mi pé dir azot mwin té anbété pou fé mon shoi.

Alor mézami, dizon dan la vi i fo fé son shoi, pars sansa ou lé bien annuiyé. L'èr-la mi kite azot rofléshir la dsi é ni retrouv pli dvan, sipétadyé.

Justin