

Collectif intersyndical contre la vie chère.

CFDT FO CGT FSU STC UNSA

Forum du 7 mars
2007 à Bastia.

**Ensemble pour
dire STOP à la vie
chère et aux bas
salaires.**

Introduction.

La question du pouvoir d'achat, des salaires et du coût de la vie occupe une place récurrente dans le débat économique et social national et régional. La dynamique de la consommation des ménages et donc l'évolution favorable de leur pouvoir d'achat constituent des composantes déterminantes de la croissance économique et du niveau d'emploi.... Dans les entreprises, le débat sur cette question est tout aussi vif en particulier à l'occasion des négociations annuelles obligatoires - NAO - sur la politique salariale.

En Corse, ces enjeux ont une résonance particulièrement forte du fait des caractéristiques propres de la région : les revenus salariaux y sont globalement plus bas qu'ailleurs en France métropolitaine, la part de la population ne disposant que des minima sociaux y est plus élevée, les salariés saisonniers et précaires sont nombreux. Dans le même temps, le coût de la vie apparaît significativement plus élevé sur l'île en particulier pour les dépenses de base de la vie quotidienne : alimentation, carburants....

Ce forum resituera les termes du débat tant du point de vue des salaires et revenus que du coût de la vie. Dans un second temps, nous examinerons les causes identifiables de cette situation singulière et les leviers d'action nécessaires pour la corriger.

1 Les termes du débat sur les salaires et le coût de la vie en Corse.

Pour dresser un état des lieux de la situation salariale d'une population sur un espace géographique donné comme la Corse, on se heurte d'entrée à une difficulté, celle des informations mobilisables et de leur qualité. Le collectif s'est référé principalement aux travaux de l'INSEE Corse¹ qui produit un certain nombre de données en accès libre, de statistiques et d'indicateurs économiques ainsi que de études thématiques au niveau régional. En particulier, l'institut dispose de plusieurs publications qui compilent ces informations et proposent une analyse. Nous avons utilisé pour la rédaction de ce dossier, les *tableaux de l'économie corse* n°2005 de janvier 2006.

Les données agrégées disponibles pour les revenus sont celles de la fin 2002.... Elles datent donc déjà (de 3 ans au moment de leur publication) mais ce décalage dans le temps est malheureusement la « norme » dominante dans le système statistique français (délais de collecte et de traitement de l'information). Ce décalage incite donc à une certaine prudence par rapport à la réalité la plus récente mais les tendances lourdes demeurent.

D'ailleurs, le large écho que suscite notre initiative, ainsi que le succès des manifestations du 10 février dernier en Corse, prouvent qu'il y a urgence à répondre à ces questions.

¹ INSEE : Institut National des statistiques et des Etudes Economiques. Le site internet de l'INSEE Corse est accessible à partir de www.insee.fr

L'INSEE met à notre disposition un indicateur sur les revenus des salariés en Corse, **le revenu salarial moyen net**. Il se définit comme « *le salaire effectivement perçu net de prélèvements à la source et non pondéré par le temps de travail... il prend en compte toutes les périodes successives de travail dans l'année ainsi que les activités complémentaires relevant de plusieurs employeurs, il comprend les indemnités de chômage le cas échéant* » (INSEE). Nous avons là un outil de mesure utile à nos besoins de connaissance sur la réalité des revenus des salariés en Corse. Cependant il convient de préciser que cet indicateur est construit hors salariés de la fonction publique d'Etat et de l'agriculture. Il est élaboré à partir des déclarations annuelles de données sociales (DADS²) des entreprises. **Le montant du revenu salarial annuel moyen en Corse s'élevait en 2002 à 13 362 euros par personne... ce qui situe la Corse au dernier rang des régions en France. L'écart par rapport à la moyenne nationale est de 2 920 euros...**

Le revenu salarial annuel moyen net en 2002

Corse	Régions hors IDF	IDF	France
13 362 €	15 102 €	20 442 €	16 282 €

La situation corse se caractérise de surcroît par **un niveau de précarité des emplois plus élevé** du fait de la structure des activités économiques qui génèrent **davantage de travail saisonnier et/ou à temps partiel contraint**, en particulier avec le poids du tourisme.... Cela contribue à tirer vers le bas le revenu salarial annuel moyen.

L'INSEE apporte une précision importante dans son analyse : « ***quelle que soit la catégorie socio professionnelle, le revenu salarial moyen insulaire est très souvent inférieur à celui de la province, mais c'est pour les ouvriers qualifiés que cet écart est le plus important*** ». Ce qui signifie qu'indépendamment des différences de structures de qualification, à qualification identique un salarié Corse est moins bien rémunéré. C'est en particulier vrai pour les catégories les plus importantes numériquement : ouvriers non qualifiés, ouvriers qualifiés, employés. De ce point de vue l'absence de grandes entreprises sur l'île a sans doute ainsi qu'un nombre important de salariés ne travaillant pas à temps plein ont un impact fort sur le niveau des salaires.... Ce point devrait être approfondi pour un état des lieux plus précis.

Revenu salarial annuel moyen net par catégorie socio professionnelle en 2002

	Corse	Province	France
Chefs d'entreprises & cadres	31 176	32 776	35 878
Professions intermédiaires	18 798	18 789	19 087

² DADS : il s'agit du formulaire que chaque entreprise est tenue d'adresser à l'administration et qui contient pour chaque salarié, des caractéristiques d'état civil, la catégorie socioprofessionnelle, les périodes d'emploi et les rémunérations versées.

Employés	10 538	11 264	11 525
Ouvriers qualifiés	11 790	14 127	14 344
Ouvriers non qualifiés	8 943	9 814	9 774
Apprentis stagiaires	5 809	5 497	5 527
Ensemble des catégories	13 362	15 102	16 282

Conscient que cette situation pourrait de nouveau déclencher en Corse un mouvement social majeur comme en 1989 et 1995, le Préfet de Corse tente dans la précipitation d'extrapoler des données de l'INSEE (DADS des salaires à temps complet pour l'année 2004) afin de minimiser les résultats officiels . (note du Préfet du 9 janvier 2007).

Toutes ces manœuvres ne peuvent cacher la réalité. En effet, au vu des tableaux ci-dessus l'écart Corse / France entière – est en défaveur des salaires corses de 8,6% pour les employés, 17,8% pour les ouvriers qualifiés et 8,5% pour les ouvriers non qualifiés.

Les données officielles nous montrent également qu'une part plus importante de la population - rapportée à la population totale - soit 25 254 personnes en 2005 en Corse est assujettie aux minima sociaux pour vivre. On y trouve davantage d'allocataires du RMI - même si leur nombre a baissé dans la période la plus récente comme l'indique une note de la préfecture de Corse sur « *l'évolution de quelques indicateurs sociaux en Corse depuis 2001* », début 2004, 3,9 personnes sur 100 habitants étaient au RMI en Corse contre 3,2 sur toute la France - et du minimum vieillesse(25% des retraités Corse perçoivent le minimum vieillesse contre à peine 5% au niveau national) de bénéficiaires de la CMU.

Enfin, même si il est passé de 11 ,7% en 2001 à 9,5% en juin 2006, le taux de chômage qui reste plus élevé qu'en métropole malgré une réduction de l'écart, exerce une pression indéniable sur les salaires. De plus, ces chiffres sont loin de représenter l'ensemble des demandeurs d'emplois.

Ces éléments pris dans leur ensemble sont les marques d'une population (actifs et retraités³) dont les revenus, en moyenne, sont à la traîne par rapport à la métropole.

Cette situation est d'autant plus préjudiciable pour le pouvoir d'achat qu'à l'opposé le **coût de la vie** est notablement plus élevé en Corse que dans les autres régions, en particulier dans des domaines de base de la consommation des ménages : l'alimentation, les carburants... les dépenses de logement représentent par ailleurs pour les ménages corses comme dans les autres régions un poste budgétaire de plus en plus lourd.

Une récente enquête⁴ réalisée en mars 2006 par l'INSEE à la demande de la préfecture de Corse met en évidence que **sur les produits alimentaires, les prix sont respectivement en moyenne plus élevés de 6,0% et 9,7% en Corse qu'en**

³ A la fin 2003, le montant mensuel brut moyen des retraites du régime général (c'est-à-dire hors retraites complémentaires et d'éventuelles poly pensions) était de 482 euros.

⁴ « *Comparaison spatiale des prix Corse – continent 2006* », INSEE Corse. www.insee.fr

Ile de France et en PACA, qui ne sont pas les régions les moins chères. De plus, ces relevés ont été effectués au mois de mars soit hors saison touristique ne prenant pas ainsi en compte l'effet saisonnier souvent considérable sur les prix.

Les écarts sont encore plus significatifs sur un certain nombre de produits, en particulier les légumes, les poissons, les produits frais... L'institut prend la précaution dans l'encadré méthodologique de préciser qu'il s'agit d'une comparaison de prix et « *en aucun cas d'écarts de coût de la vie ou de dépenses. L'objet n'est pas de comparer des différences de structure de consommation existant entre les régions mais les écarts de prix aux caractéristiques comparables. L'enquête s'appuie donc sur la structure moyenne de consommation en France.* » Cette explication, incontestable sur le plan méthodologique, manifeste pour le moins un certain embarras. Effectivement, on peut raisonner à structure de consommation identique selon les régions : si par hypothèse les dépenses alimentaires représentent le même pourcentage du budget des ménages quelque soit la région, il n'en reste pas moins qu'en Corse on achètera quantitativement et/ou qualitativement moins de produits alimentaires (les produits frais par exemple qui « pèsent lourd » dans les écarts de prix) à budget égal qu'en Ile de France ou en PACA..... Exprimé autrement, cela signifie qu'il faudra une somme d'argent plus importante pour acheter la même quantité et / ou qualité de produit.

Les produits frais étant indispensables au bon équilibre alimentaire, notamment pour lutter contre l'obésité croissante, les prix élevés deviennent un véritable sujet de santé publique.

Les carburants sont un autre poste du budget des ménages corses fortement impactés par les écarts de prix défavorables avec le continent. Une enquête réalisée par la direction générale de concurrence du ministère de l'économie et des finances toujours pour le compte de la préfecture (!) met en évidence **une différence de prix défavorable à la Corse de 11 centimes d'euros sur le prix du litre de « sans plomb » 95 et de 12 centimes pour le gazole entre la grande distribution sur le continent et les distributeurs indépendants corses.** Le dossier de presse diffusé à l'occasion de la présentation des résultats de cette enquête met en évidence que le consommateur corse « paye » d'une certaine façon le prix de la structuration spécifique du dispositif de distribution des carburants sur l'île : un dispositif fiscal plus intéressant (**TIPP inférieure de 1 ct/l et même de 3cts depuis le 1^{er} janvier 2007 ; une TVA à 13% contre 19,6% au niveau national**) ne compense pas le coût d'une « chaîne de distribution » plus longue avec davantage d'intermédiaires qui prélèvent tous une marge. A l'amont de cette « chaîne de distribution » se trouve la société des Dépôts Pétroliers de la Corse (DPLC) contrôlée par les 4 distributeurs présents en Corse (en fait les « majors » :TOTAL, BP, SHELL et ESSO) et qui est le point de passage obligé pour vendre du carburant sur l'île... ce qui a conduit la grande distribution à ne pas intervenir sur le marché corse. A cela s'ajoute la multiplication d'intermédiaires qui margent eux aussi, c'est donc le client final qui supporte la différence de prix importante.

Sur un territoire où pour des raisons qui tiennent à la géographie et à l'histoire, les modes de transports collectifs sont moins développés, les déplacements de la population – en particulier les trajets domicile travail – s'effectuent de façon très dominante en voiture particulière. L'importance du parc automobile rapporté à la population en atteste : selon le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, les immatriculations de voitures neuves et d'occasion étaient en 2004 de 21,8 pour 100 habitants en Corse contre 12,4 en France.

A partir de ces éléments sur le budget carburants des ménages en Corse qui subissent par ailleurs comme partout l'inflation sur le prix de l'énergie, on se trouve bien en présence d'une situation pénalisante pour le pouvoir d'achat des salariés.

Sur la situation du logement, la Corse comptait en 1999 (l'INSEE devrait publier prochainement des chiffres actualisés) 177000 logements. Les résidences secondaires représentent 35% de ce parc pour seulement 10% au niveau national. Ce chiffre atteint même 50% dans certaines microrégions comme la Balagne. Nous manquons de données exploitables sur le coût moyen du logement en Corse. Il serait donc souhaitable de disposer d'une étude précise sur cet aspect.

Il n'est cependant pas risqué d'affirmer que Les ménages en Corse se trouvent confrontés concernant la dépense de logement à la même tendance que les ménages des autres régions, à savoir son poids croissant dans leur budget mensuel. De plus, la destination touristique de l'île ainsi que les mesures fiscales incitatives de défiscalisation (loi Robien) tirent les prix vers le haut.

Eclairage récent sur l'évolution nationale du poste logement dans le budget des ménages (Source : INSEE / données sociales de la société française / édition 2006 / Claire Plateau / « vingt ans de dépenses de logement »)

% dans le budget des ménages	Alimentation	Logement
1984	15%	14%
2004	12%	21%

En 2004, le loyer représentait les $\frac{3}{4}$ du budget logement, l'énergie 16% et les charges autour de 10%.... A partir de 2005, la hausse du coût de l'énergie (+30% pour le gaz en moins de 2 ans) renforce la progression du budget logement. **Sur 20 ans les dépenses de logement ont augmenté en moyenne annuelle de 5,2%.**

La situation est sensiblement différente (le poids du poste logement dans le budget mensuel) selon que le ménage est propriétaire ou locataire de son logement. La Corse se caractérise de ce point de vue par un pourcentage de propriétaires un peu inférieur à la moyenne nationale (53% contre 55% mais sur la base de données assez anciennes du dernier recensement général). Néanmoins des différences importantes existent entre les zones urbaines où les locataires dominent (54%) et les zones rurales à concentration plus importante de personnes plus âgées où les propriétaires sont très majoritaires (65%).

On notera enfin sur cette question que le parc de logements sociaux est plus réduit en Corse : En 2004, il y avait 41,6 logements sociaux pour 1000 habitants contre 67,3 pour 1000 au niveau national alors que la population rentrant dans les critères de revenus pour obtenir ce type de logements y est potentiellement plus importante. Cette situation est d'autant plus inacceptable, que de nombreuses communes refusent d'appliquer la loi SRU qui impose un minimum de 20% de logements sociaux. La CTC qui est compétente pour la mise en œuvre de la politique de l'habitat, devrait traiter ce dossier en priorité. Le nombre de logements vacants sur l'île dépasse les 10000.

C'est équivalent au nombre de logements sociaux existants.!! Une action forte et incitative des pouvoirs publics, permettrait de rendre disponibles une grande partie de ces locaux vacants. Cela aurait le double avantage de régler en grande partie la question de l'accès au logement et ainsi de freiner la hausse des prix de l'immobilier.

En concentrant notre état des lieux sur 2 postes importants du budget d'un ménage de salariés – alimentation, carburant – et en laissant délibérément de côté la question du logement faute d'analyse fiable sur la situation dans l'île, nous constatons une situation défavorable et pénalisante alors que du côté des revenus la Corse accuse un retard certain par rapport aux autres régions.

2 Les causes identifiables de cette situation défavorable et les leviers d'action possibles.

La situation défavorable décrite dans la partie précédente tant du point de vue des revenus que du coût de la vie en Corse conduit à se poser la question des causes de celle ci.

Certes la Corse est confrontée à un certain nombre de caractéristiques ou contraintes propres qu'il faut nécessairement intégrer : la structure des activités économiques – industrie faible, domination des activités de services et de commerce, tissu d'entreprises dominé par les PME et les TPE -, l'insularité qui signifie une rupture physique, le profil démographique (vieillesse), la saisonnalité importante de certaines activités économiques (tourisme...). Il faut toutefois souligner que l'insularité ne conduit pas automatiquement à des prix élevés. Ainsi en Sardaigne, les prix de l'alimentation sont inférieurs à ceux pratiqués dans le reste de l'Italie !

Une des causes majeure de la différence de prix défavorable sur les produits de grande consommation en Corse tient sans aucun doute à la structuration du système d'approvisionnement (import) et de distribution sur l'île en particulier pour ce qui concerne les produits alimentaires.

En effet la distribution en Corse se caractérise par une situation d'oligopole puisque 3 groupes contrôlent l'essentiel de l'activité :

- ❑ CODIM (le groupe CASINO contrôle le capital) avec un réseau de 5 hypermarchés et 7 supermarchés.
- ❑ TAUR affilié CARREFOUR (enseignes CARREFOUR et CHAMPION)
- ❑ Système U avec un réseau de franchisés.

Le nombre d'acteurs est donc restreint par rapport à la situation sur le continent : Des groupes comme AUCHAN ou LECLERC - qui se veut le champion de la lutte contre « la vie chère » et qui au-delà d'une communication affûtée pratique une politique agressive – et les enseignes de « hard discount » ne sont pas présents en Corse. Cette structuration de la distribution pèse forcément sur le niveau des prix. D'une certaine façon, l'organisation de la distribution de carburants sur l'île renvoie à la même problématique tout en y ajoutant l'existence d'intermédiaires plus nombreux tout au long de la chaîne qu'il faut bien sûr rémunérer.

Concernant l'impact du coût transport (continent – Corse) il convient d'être très prudent : **sur la base des dossiers d'entreprises de la distribution suivis et connus du Collectif, la part des frais de transport est en moyenne de 3% du chiffre d'affaires des entreprises concernées en Corse contre 2 % sur le continent.** Cet écart d'1 point n'est pas de nature à expliquer à lui seul les différences de prix pour le consommateur final. Il s'agit là de moyennes, les écarts étant plus significatifs sur les produits pondéreux (liquides ...). On rappellera ici qu'un des principes de base du **système de régulation publique instaurée avec « la continuité territoriale »** est de permettre le transport de marchandises et d'approvisionnements par voie maritime dans des conditions tarifaires proche du transport terrestre routier.

La tarification en vigueur est établie à 80€ le mètre linéaire pour un passage aller/retour (continent-Corse puis Corse-continent). Il est évident dans ces conditions, que la diminution des coûts de transport passe par l'optimisation des rotations pour éviter que les remorques repartent à vide vers le continent. Surtout qu'une grande partie du fret « export » est subventionnée dans le cadre de la Continuité Territoriale. De plus les transports - Corse /continent - sont exonérés de TVA.

Par contre, il apparaît clairement que **le relatif verrouillage de la distribution en Corse permet des taux de marge plus importants pour les distributeurs** : Les interventions du collectif intersyndical sur des missions d'analyse des comptes d'hypermarchés de la grande distribution nous ont permis de rassembler des éléments probants afin de réaliser un comparatif entre 3 hypermarchés corses et 2 hypermarchés continentaux (« anonymisés » pour le Forum).

Comparaison entre hypermarchés corses et continentaux

	Corse 1	Corse 2	Corse 3
Surfaces	3 000	7 000	4 000
Marge brute	20,7%	18,4%	20,4%
Participations fournisseurs	8,9%	4,8%	3,6%
Marge commerciale	29,6%	23,3%	24,0%
Prestations logistiques	2,8%	2,9%	1,9%
Marge commerciale après transport	26,8%	26,2%	22,1%
	Continent 1	Continent 2	
Surfaces	16 000		
Marge brute	17,8%	14,2%	
Participations fournisseurs	3,4%	12,0%	
Marge commerciale	21,2%	26,2%	
Prestations logistiques	3,2%	1,1%	
Marge commerciale après transport	18,1%	25,1%	

synthèse

	«Hyper type » Corse
Marge brute	20,0%
Participations fournisseurs	8,5%
Marge commerciale	28,5%
Prestations logistiques	3,0%
Marge commerciale après transport	25,5%
	«Hyper type » continent
Marge brute	17,5%
Participations fournisseurs	8,0%

Marge commerciale	25,5%
Prestations logistiques	2,0%
Marge commerciale après transport	23,5%

La marge brute correspond pour simplifier à la différence entre le chiffre d'affaires hors taxes de l'hypermarché et les achats de produits aux fournisseurs revendus dans le magasin. Les participations fournisseurs sont les marges arrière concédées par les fournisseurs (voir *infra*) et les prestations logistiques intègrent les frais de transport. **La marge commerciale (après prise en compte des frais de transports) d'un hypermarché type en Corse est supérieure de 2 points à celle d'un établissement équivalent sur le continent : 25,5% contre 23,5%.**

Ces tableaux montrent également, que les taux de TVA réduits sur les produits alimentaires (2,1 contre 5,5 au niveau national) sont également confisqués par les distributeurs. Il en est également de même pour d'autres secteurs. Bâtiment, hôtellerie, restauration (taux à 8% en Corse et 19,6% au plan national).

Il faut ajouter ici deux éléments d'analyse supplémentaires :

- Le groupe CODIM, acteur central de la distribution de produits alimentaires en Corse déclare favoriser l'approvisionnement auprès des producteurs locaux pour ce qui concerne les fruits et légumes avec des prix d'achat des produits plus élevés au nom du développement économique local. Cela permet vraisemblablement à ces mêmes producteurs locaux d'être plus « agressifs » en termes de prix sur leurs « exportations » vers le continent... Mais ces stratégies qui répondent à une certaine logique ne sont évidemment pas neutres pour le salarié / consommateur sur l'île.
- En Corse - comme sur le continent - la « flambée » des prix à la consommation peut également s'expliquer par une pratique aux effets pervers de la grande distribution sur les produits alimentaires : **la politique des marges arrière** (qui apparaissent dans les tableaux ci-dessus à la ligne *participations fournisseurs*). De quoi s'agit-il ?

Une marge arrière est obtenue hors facture commerciale par un distributeur (un hypermarché ou sa centrale d'achat) lorsque le producteur (de fruits par exemple) lui octroie une remise en fin de période sur un objectif atteint: volume de ventes réalisé, visibilité réservée à la marque ou au produit, positionnement dans les rayons, progression des ventes.... Les marges arrière représentent de 25% à 35% du chiffre d'affaires réalisé par le fournisseur (le producteur de fruits par exemple) avec la grande distribution.

La loi dite « Galland » de 1996 qui a organisé ce système a été réformée en 2005 par la loi « Dutreil/ Jacob » qui traite entre autres des relations commerciales entre les PME et les distributeurs. Des limitations sont désormais prévues au système (20% au 1er janvier 2006 et 15% au 1er janvier 2007) ce qui va sans doute entraîner un ajustement des « prix catalogue » sans remettre en cause fondamentalement cette pratique. L'objectif affiché des pouvoirs publics en 2005 était de faire baisser les prix des produits de consommation pour le client final dans la grande distribution... que le développement des marges arrière a fait monter.

En effet la loi « Galland » avait pour objet d'interdire la revente à perte d'un produit par les distributeurs, c'est à dire inférieur à son prix d'achat (« seuil de revente à perte »), il s'en est suivi le développement d'un système très pervers : La grande distribution pour compenser ces pertes de marges de manœuvre sur les prix a développé le système des marges arrière qui ne figurent donc pas sur la facture commerciale. En contre partie du versement de ces marges arrière par les fournisseurs (petits producteurs...), ceux-ci tentent de rééquilibrer la situation par un ajustement à la hausse des tarifs officiels servant de base de calcul du « seuil de revente à perte ». Ce cercle vicieux a entraîné une hausse du prix final des produits pour le consommateur dans la grande distribution. L'effet escompté du plafonnement des marges arrière est d'amorcer un ajustement à la baisse des tarifs officiels. Ces évolutions amorcées ont leur part d'incertitude et ne se font pas encore sentir significativement pour le consommateur....

On notera enfin ici sur ce point que la captation des marges arrière par la grande distribution ne semble pas profiter aux salariés des entreprises de ce secteur en Corse : ainsi pour le groupe CODIM, c'est l'établissement siège avec des effectifs réduits qui récupère ces marges, elles ne rentrent donc pas dans l'assiette de calcul de certaines primes des salariés des magasins du groupe.

La concentration de la distribution entre les mains d'une toute petite « poignée » d'acteurs en Corse conduit indubitablement à une pression à la hausse sur les prix pour le consommateur final.

La question d'une autre politique salariale se pose avec force en Corse pour contrer les conséquences de la vie chère... les négociations salariales dans les entreprises et les administrations sur l'île sur la base d'un état des lieux de l'évolution du pouvoir d'achat constituent à l'évidence un enjeu important et un espace d'intervention stratégique pour les acteurs du débat social. Au-delà, deux autres leviers peuvent être actionnés pour corriger la situation mais les marges de manœuvre possibles apparaissent d'inégale importance.

Il s'agit des 2 dispositifs institutionnels principaux instaurés pour corriger les distorsions importantes liées aux spécificités insulaires et pour soutenir le développement économique de la Corse :

1. **Le système de la continuité territoriale** pour compenser les contraintes d'éloignement par rapport au continent et parfois l'étroitesse du marché local. Dans l'esprit des pouvoirs publics en 1976, il s'agissait de ne pas dissocier l'organisation des transports de la problématique du développement économique local. Le système repose fondamentalement sur une logique de régulation publique pour limiter les conséquences de la rupture physique avec le continent et entre autres ne pas faire supporter sur les approvisionnements de l'île en marchandises des coûts de transports prohibitifs faisant grimper le prix final pour le client final en Corse. Il s'agit bien d'une logique de service public avec une dimension sociale et de redistribution. Un des principes fondamentaux affiché à l'origine du système était de pratiquer pour les transports maritimes un tarif comparable à ceux des transports terrestres pour les marchandises transportées (nous laisserons volontairement ici de côté la question du transport de passagers). **Le système ou enveloppe de continuité territoriale entre la Corse et le continent** qui représente une somme d'environ 180 millions d'euros (178 717 000 € de budget 2006 géré

par l'Office des Transports de la Corse) est prioritairement axé, pour ce qui concerne le fret maritime, sur l'aide à l'exportation des productions locales vers le continent (essentiellement les productions agro alimentaires) : des ristournes conséquentes sont accordées sur les expéditions de produits... c'est une logique de soutien au développement économique local qui sous tend ces choix, elle semble difficilement contestable dans son principe.

Sur le plan de l'organisation de la chaîne logistique, il convient de préciser que les marchandises sont acheminées en Corse (et inversement vers le continent) soit par remorques « manutentionnées » - opérations d'embarquement et de débarquement des navires - par les dockers dans le port de Marseille et par la société EGM (filiale de CORSICA FERRIES) dans les ports corses ; soit en système dit « roulant accompagné » c'est-à-dire une remorque avec un tracteur et le chauffeur.

On peut par conséquent discuter le montant global de l'enveloppe qui est rappelons le indexé sur celui de la DGF (Dotation Globale de Fonctionnement) des collectivités locales, cela revient finalement à poser la question des moyens de la décentralisation. Quelques marges de manœuvre sont sans doute disponibles et des ajustements envisageables en terme d'optimisation de la gestion de l'enveloppe à montant équivalent, d'autres aspects sont discutés comme par exemple le financement des infrastructures aéroportuaires et portuaires sur cette dotation... c'est une conséquence directe de la déspecialisation progressive de l'enveloppe de continuité territoriale.

2. **Les primes dites « d'insularité »** (« indemnité compensatoire pour frais de transport » dans la fonction publique) que l'on peut aussi appeler « **primes de vie chère** » ont été obtenues pour certaines catégories de salariés : fonction publique d'Etat, fonction publique territoriale, fonction publique hospitalière, mais aussi dans certaines entreprises publiques et privées où les statuts et des mobilisations sociales ont permis leur instauration. Ces systèmes (mis en place à partir de 1989 par décrets ministériels dans la fonction publique) ne sont donc pas généralisés à l'ensemble des salariés du privé de l'île, les retraités n'en bénéficient pas non plus. Le montant de base de la prime, avec des modulations prévues sur critères familiaux, est de 963,47€ pour les fonctionnaires d'Etat et 886,34€ pour les fonctionnaires territoriaux. Ces primes annuelles sont versées en deux fois aux fonctionnaires (mars et octobre). Dans le secteur privé où elles existent, ces primes sont d'un montant très variable.

Les primes de « vie chère », là où elles existent, sont un élément à part entière de la politique de rémunérations et apparaissent comme une mesure possible et efficace de correction.

On peut se livrer ici à une estimation du niveau minimum nécessaire d'une telle prime pour les salariés qui n'en bénéficient pas. Les travaux réalisés par l'INSEE à partir de l'enquête sur « *le budget des familles en 2001* »⁵ nous fournissent des informations importantes sur les dépenses et ressources des ménages et sur la structure de leur dépenses annuelles. Cependant ces données doivent être utilisées avec précaution car elles ne sont pas des plus récentes, ce type d'enquête imposant des délais longs, leur actualisation n'est

⁵ INSEE, « *le budget des familles en 2001* », Nicole CERANI & Martine CAMUS / INSEE Résultats n° 29, avril 2004

pas disponible à ce jour. Les tendances indiquées constituent néanmoins un matériau utile au prix de quelques extrapolations.

Il convient d'abord de rappeler ici 3 définitions de notions utilisées dans l'enquête :

- ❑ le ménage : il est constitué de toutes les personnes habitant normalement dans un logement quels que soient leur lien de parenté.
- ❑ Les postes de dépenses qui correspondent à la classification européenne (COICOP).
- ❑ Les ressources qui comprennent d'une part « le revenu total » en distinguant les revenus d'activité, les retraites, les revenus sociaux et les revenus du patrimoine, d'autre part d'éventuelles « ressources exceptionnelles ».

L'enquête de l'INSEE nous délivre les informations suivantes sur la France entière et sur l'ensemble « Méditerranée » qui englobe la Corse :

Moyenne 2001	Méditerranée*	France entière
Ménages (milliers)	2 993	24 522
Personnes par ménage	2,29	2,42
Unités de consommation par ménage**	1,57	1,62
Dépense par ménage (€/ an)	26 951	29 963
Revenu par ménage (€/ an)	23 966	27 534
Dépense alimentation	5 295	5 513
Dépense carburant	942	1 033

* Méditerranée correspond à la ZEAT (Zone d'Etude et d'Aménagement du Territoire) et regroupe 3 régions : Corse, PACA et Languedoc Roussillon.

En € par an moyenne 2001	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités
Dépense par ménage	53 835	37 958	25 715	28 333	22 105
Revenu par ménage	51 246	32 846	21 907	24 315	22 891
Dépense alimentation	8 327	4 652	3 575	4 384	4 055
Dépense carburants	1 482	1 394	968	1 301	650

** unité de consommation : pondération par un coefficient de chaque individu en fonction de son poids dans la consommation du ménage.

Une approche par catégorie professionnelle – France entière - a été réalisée par l'INSEE, le tableau ci-dessous en fournit quelques exemples :

La différence entre le niveau de dépense et celui du revenu s'explique à la fois par le prélèvement sur l'épargne et l'endettement des ménages.

Sur les 2 postes de dépenses alimentation et carburants d'un budget, nous avons identifié dans la première partie de la présente note des écarts de prix défavorables au salarié et au retraité corses : respectivement 6 à 9,7% pour l'alimentation selon la région de comparaison (Ile de France et PACA) et 9 à 11% selon le type de carburant (SP 95 et gazole).

Ce qui signifie qu'en Corse pour un même niveau de consommation, un ménage devra engager sur ces 2 seuls postes une dépense supérieure de 650 € environ. Une prime annuelle de vie chère d'un montant plancher minimum équivalent peut donc être envisagée pour compenser un coût de la vie plus élevé en Corse. Cette estimation est construite sur les hypothèses suivantes :

- ❑ Les écarts de prix Corse / autres régions sont de même niveau en 2001 et 2006.
- ❑ L'évolution des prix de la dépense de consommation est de 8,8% entre 2001 et 2005⁶

La généralisation d'une « prime de vie chère » va inmanquablement ouvrir un débat sur le financement de ce type de mesure. Rappelons simplement ici, ce qui a déjà été évoqué plus haut : les entreprises privées qui ont déjà mis en place une telle prime, en font un élément à part entière de leur politique de rémunération. Leur compétitivité prix ne s'en trouve pas fondamentalement altérée. Les entreprises corses comme celles du continent bénéficient d'ores et déjà d'aides publiques substantielles dans de nombreux domaines. La question de leur utilisation et de leur répartition est posée. Une attention particulière doit néanmoins être accordée aux nombreuses petites PME et TPE corses qui ne disposent pas des mêmes marges de manoeuvre. C'est à la lumière de ces données que le débat doit se développer sur la crédibilité d'une telle mesure.

Il y aurait un intérêt évident à approfondir les investigations sur d'autres domaines de dépenses des ménages en Corse comme le logement (nous l'avons déjà souligné : les informations présentées ici sont insuffisantes), les transports.... Certaines catégories socio professionnelles – employés, ouvriers qualifiés et non qualifiés, mais aussi retraités et demandeurs d'emplois – qui pèsent d'un poids important dans la population salariée devraient à l'évidence être prioritaires dans le bénéfice de mécanismes de correction des écarts de coût de la vie.

⁶ « La consommation des ménages en 2005 » / INSEE Résultats / n° 54 / août 2006)

Annexe: Généralisation d'un système de « prime de vie chère » à l'ensemble de la population salariée en Corse.

Le collectif a estimé à 650 € le montant minimum d'une « prime de vie chère » susceptible de compenser un coût de la vie plus élevé en Corse qu'en métropole. Quel serait le coût global d'une telle mesure ?

Il y avait en Corse pour l'année 2004 au total 100 725 emplois salariés et non salariés (source INSEE Corse, « zoom sur un territoire », chiffres clés). Si l'on applique en 2004 le même ratio d'emploi salarié qu'en 1999 (date du dernier recensement complet) soit 81% cela signifie que l'on se retrouve avec une population salariée tous secteurs d'activité confondus de 81 600 personnes environ. Mais 25 764 fonctionnaires de l'île (les 3 fonctions publiques) bénéficient déjà d'un tel dispositif. Sur les 55 836 salariés qui constituent donc la cible de cette mesure, un certain nombre d'entre eux sur la base de leur statut ou d'un rapport de forces ont également obtenu une telle prime (quelque soit son intitulé et d'un montant variable). Nous n'avons pas de chiffrage précis à ce niveau mais on peut considérer qu'environ 10% les salariés du « privé » sont d'ores et déjà couverts : cela signifie que le coût global approximatif de la généralisation d'une prime de vie chère s'élèverait à 32,5 millions d'€ par an pour 50 000 salariés actuellement non couverts.

Cette somme certes non négligeable en année pleine doit cependant être relativisée par rapport aux aides substantielles et exonérations fiscales et sociales tous azimuts dont ont bénéficié et bénéficient encore les entreprises corses dans le cadre du système de zone franche et la sortie progressive de celle-ci prévue par la loi du 22 janvier 2002. Rappelons par exemple le crédit d'impôt de 10% sur le montant des

investissements - porté à 20% pour les entreprises des secteurs d'activité les plus importantes de l'île - l'exonération de la valeur locative qui rentre dans l'assiette de la taxe professionnelle pour une période de 10 ans du 31 décembre 2001 au 31 décembre 2011.... Rapportée aux 500 millions à 800 millions d'euros d'aides spécifiques accordées aux entreprises Corses ces dernières années, la somme de 32 millions pour permettre une généralisation de la prime de vie chère paraît loin d'être introuvable.

La revendication de cette prime de vie chère, dont la légitimité n'est pas contestable, doit donc être un élément à part entière de la politique salariale et de rémunérations des entreprises. Certaines d'entre elles – les plus importantes - disposent des marges de manœuvre nécessaires au financement de la mesure : Les représentants des salariés ont par exemple imposé cette prime dans certains établissements de la grande distribution sans remettre en cause leur compétitivité, c'est le cas de l'Hyper U Rafalli de Folleli. Reste la question difficile de l'espace de mise en débat et de négociation d'une telle mesure pour les salariés des petites PME, des TPE et des retraités....

Pour les salariés de ces établissements souvent sans présence syndicale ni représentation organisée des salariés, l'instauration de cette prime peut vraisemblablement être envisagée au niveau des branches professionnelles à l'échelle du territoire. En effet de nombreuses conventions collectives sont territorialisées et constituent de ce fait un espace de négociation pertinent. D'autre part des avenants aux conventions collectives nationales (CCN) peuvent être envisagés pour appréhender la situation particulière en Corse... ainsi le 30 mai 2006 un accord régional – étendu depuis par arrêté ministériel du 16 janvier 2007 - a été conclu sur les salaires minima pour les ouvriers des travaux publics en Corse. Il s'agit sans doute d'une voie de passage à explorer. Les syndicats de salariés de Corse, regroupés en collectif continueront de faire de cette question une priorité.