

CUNFERENZA DI STAMPA

Bastia, u 17 di ghjennaghju di u 2019

Oghjettu : Pruposte è mubilizazione economica è suciale

La situation de grandes fractures territoriales et sociales que connaît la Corse commande de passer à la vitesse supérieure sur le plan de la mise en œuvre de politiques publiques efficaces et concrètes.

Cela doit se matérialiser, d'une part, par l'amplification et le renforcement des outils déjà adoptés par la CDC sur les volets concernant la précarité, le social, les territoires de l'intérieur et de la montagne ; d'autre part, en complétant ces piliers par d'autres mesures immédiates et enfin, en obtenant de l'État la réelle prise en compte des spécificités de la Corse, y compris par le transfert de compétences dans des domaines où la définition de politiques par la CDC et les actions de régulation que celle-ci peut impulser, sont mieux à même de résorber radicalement les fractures en instaurant une réelle solidarité sociale et territoriale. De manière globale, les mesures et politiques évoquées de court et moyen terme, devront être consolidées par une trajectoire de long terme plus affinée et actualisée selon les domaines.

Dans un premier temps, pour clarifier et simplifier les enjeux du cheminement opérationnel à emprunter, cinq domaines nous semblent devoir être prioriser en termes d'avancées concrètes et d'outils à obtenir rapidement auprès de l'Etat, ce qui oblige ensuite à consolider le dispositif par des politiques d'accompagnement, de sensibilisation, d'éducation, et de formation, adéquates: les prix des carburants- les prix des marchandises, et l'alimentation en générale- le foncier et le logement- les transports et la mobilité- les retraites, la fiscalité des entreprises et des particuliers dans l'île.

1 / Prix du carburant

Le constat établi permet de manière assez évidente de mettre en exergue des "faits stylisés" propres à la situation de la Corse, qui la rapproche, sans être identique donc, à celle de territoires d'Outre-Mer, notamment insulaires. Tout d'abord, un processus d'acquisition, d'acheminement, de stockage, de gestion et de distribution de la ressource qui est propre à un système insulaire, de surcroît peu densément peuplé, très contraint en termes de temps de parcours interne, et soumis aussi à une croissance démographique saisonnière. Ensuite, se surajoute une gestion privée des dépôts pétroliers et du réseau de distribution qui est quasiment monopolistique et qui crée des opportunités de rentes financières. Enfin, alors que sur les deux points précités il y a de fortes similitudes avec la situation des territoires d'outre-mer, il existe une fiscalité d'Etat qui, tout en étant moins élevée que dans les régions françaises au niveau de la TVA (13% au lieu de 20%), reste plus élevée que celles appliquées dans les territoires d'outre-mer (qui ont une TVA 0% et l'absence de TGAP contrairement à la Corse alors qu'il n'y a pas de bioethanol). L'ensemble de ces éléments cumulés aboutit à une situation tendue où il existe un incontestable effet de rente, élevé, pour les propriétaires des dépôts pétroliers. Et dans le même temps les prix à la pompe sont plus élevés, de 6 à 10 ct d'euros par litre de diesel, pour les consommateurs corses, et ce, comme chacun sait, dans une situation où les alternatives pour la mobilité sont restreintes, alors qu'une nous avons un retard à rattraper sur la mise en place de services publics de transports maillant tout le territoire insulaire. Cette situation pèse non seulement sur le pouvoir d'achat des insulaires mais elle accentue l'isolement, l'enclavement des corses vivant en territoire rural et de montagne. Cela contribue irrémédiablement à la dévitalisation de l'intérieur. Pour faire face à cette situation il nous semble essentielle d'agir de manière forte de manière régulatoire dès le court terme pour garantir l'intérêt général des corses. Sans détours, la CDC doit obtenir la capacité de réguler les marges, donc avoir la capacité d'intervenir dans le mécanisme de constitution des prix pour permettre une baisse substantielle des prix du carburant. Cette capacité doit dans un premier temps être permise au préfet par décret après avis de l'Autorité de la concurrence, et la compétence doit être ensuite transférée à la CDC en termes d'habilitation, cette question étant alors directement liée à la réforme de la constitution et à la nécessité à ce que la Corse soit intégrée à l'article 73 ou 74 pour sécuriser le dispositif

législatif. Ce point, comme d'autres, démontre de la nécessité d'une autonomie législative pour résoudre un problème concret et structurel qui se pose à la société Corse toute entière. Cette capacité législative de régulation des marges, donc des prix du carburant doit s'accompagner, si nécessaire (ce sera aux ateliers de la conférence sociale de le déterminer) d'une baisse, voire d'une suppression de la TVA et de la TGAP en l'absence de carburants alternatifs, pour permettre la viabilité économique du modèle d'acheminement, de stockage et de distribution. À défaut d'une suppression, une baisse et un transfert de cette ressource fiscale à la CDC s'imposent pour permettre notamment à la Collectivité de Corse d'investir dans des ressources énergétiques alternatives et faire le lien immédiat avec une trajectoire de long terme. L'obtention du décret, puis la réforme de la constitution et la Loi organique doivent sécuriser cette capacité de régulation donnée à la Corse via la CDC, et cette fiscalité adaptée, puis faire aussi le lien avec le traité européen. Cela nous apparaît impératif en tant que parti voulant garantir l'intérêt des corses de manière pérenne. Sur le moyen/long terme, à l'aune de cette crise structurelle et profonde, nous appelons d'ores et déjà le président de l'exécutif et ses conseillers, le président de l'assemblée de Corse, les responsables et les élus de la majorité territoriale d'abord, puis de manière large et consensuelle les élus des autres groupes, à s'engager vers le renforcement d'une planification énergétique autonome en termes d'investissement et d'organisation qui se centre sur les Energies nouvelles et renouvelables mixées avec de nouvelles possibilités de ressources, vertueuses, non seulement du point de vue environnemental mais aussi du point de vue économique et social, sur un horizon de 15 ans, comme l'hydrogène. La maîtrise de la production, du stockage et de la distribution de cette ressource, sera à même non seulement d'agir sur la réduction radicale des émissions de polluants mais aussi de baisser substantiellement les coûts, pour les services publics de transport terrestres (ferroviaire et ecobus) et maritimes (navires à l'hydrogène pour les futures SEMOP), mais aussi pour les réseaux de chaleur dans les villes et intercommunalités. Le GNL a sa place, y compris dans le cadre d'une transition vers un système abouti en équipements de production, de distribution, de gestion, de formation des hommes. Baisser le prix énergétique et des déplacements, tout en assurant un changement profond sur le plan environnemental c'est possible en séquencant les étapes. Aujourd'hui de nombreux systèmes décentralisés énergétiques basés sur ces logiques existent en Europe et fonctionnent, il faut s'en inspirer.

2 / Prix des marchandises et la question de l'alimentation

Comme chacun sait [aujourd'hui](#) la Corse importe 94% des marchandises consommées sur l'île. Sur le mécanisme de constitution des prix, le rôle de la continuité territoriale du service public de transport maritime est essentiel. Ce rôle, pour des raisons d'Etat et de lobbies, a longtemps été contre-productif durant des décennies contribuant à des prix du fret élevés. Depuis janvier 2016, la majorité territoriale nationaliste a sur ce point changé de braquet de manière radicale au travers de l'Office des Transports de la Corse. L'assainissement de la gestion financière, économique et sociale de ce secteur, a permis, outre de sortir des grèves et la sécurisation juridique vis-à-vis de la commission européenne, de baisser les prix du fret, tant à l'export (pour densifier la viabilité économique de la fonction de production insulaire) qu'à l'import (pour agir positivement sur la compétitivité des entreprises et coût de la vie des corses). Sur l'Export, la baisse a été de 53% sur le mètre linéaire, passant de 45 euros à 20, voire 15 euros dans le cas de certaines productions. Sur l'import, la baisse s'est réalisée en deux étapes programmées, l'une, réalisée en 2016, faisant passer le mètre linéaire de 45 euros à 40, la seconde, adoptée récemment par l'assemblée de Corse fait passer le mètre linéaire à 35 euros, soit une baisse de 18%. Ces mouvements à la baisse ne pourront qu'être consolidés avec la maîtrise accentuée de la CDC de ce service public par la création des SEMOP (société d'économie mixte à objet prioritaire), et la SEM d'investissement pour la réalisation de navires propres : la maîtrise est, sur ce secteur, gage d'économies répercutées sur les prix. Cela a d'ores et déjà été démontré et se poursuivra. [Aujourd'hui](#), selon les lignes de service public maritime, grâce au travail réalisé depuis 36 mois, les prix du fret sont, au pire alignés sur le tarif routier, au mieux, inférieurs. Cela est une avancée essentielle, nécessaire mais non suffisante. Le débat d'aujourd'hui se situe sur le plan du suivi de ces baisses, notamment pour se répercuter sur, infine, le prix du panier des insulaires. Le débat d'aujourd'hui



c'est aussi d'accélérer l'émergence d'un modèle de production agricole locale et authentique qui est tourné vers l'avènement de circuits courts en termes de distribution, circuits courts à organiser au travers d'organisations alternatives. Cette stratégie renvoie aussi à la mobilisation du foncier, à la formation des femmes et des hommes, à l'accompagnement à l'installation. Sur le point de la repercussion de la baisse des 18% du transport maritime, il convient d'agir sur le court terme: cette action passe dans un premier temps par un débat et un cadre à contractualiser avec les transports routiers d'une part, et les acteurs de la grande distribution d'autre part. Ce cadre de discussion et de négociation à réaliser doit se faire sous l'égide de la CDC. Le but de ce cadre conventionnel est bien d'aboutir concrètement à une baisse substantielle des prix sur les biens de consommation. Parallèlement, l'organisation avec les acteurs sociaux de la gestion optimisée des stocks restants des denrées alimentaires dans la distribution et la restauration doit être aussi explorée, de même qu'il s'agit d'envisager des alternatives sur le plan de l'optimisation des lignes ferroviaires pour une partie des lignes concernant le fret. Sur le plan de la production agricole et de la saine alimentation, il convient de se mettre en configuration de planification stratégique entre la CDC, (via l'ODARC et le comité de massif), les communes, les intercommunalités afin, à la fois, de libérer des réserves foncières, les mettre en réseau, et créer les conditions de Plans d'actions agricoles et d'alimentation territorialisés maillant types de production, circuits courts, alimentation saine, avec une réflexion sur le prix des denrées en relation avec les populations, leurs conditions de ressources. Ce genre de Plans doit associer dès le départ les agriculteurs et permettre aussi d'accompagner l'installation.

Sur la précarité alimentaire FEMU pourrait proposer la création généralisée des jardins solidaires en y ajoutant les produits alimentaires de première nécessité (viande lait et pain) qui peuvent être produits sur les territoires.

Pour atteindre cet objectif Femu demande ou propose que les dispositifs d'aides des agences et offices soient mis en synergie et cadrés par le président de l'exécutif. (Évaluation des politiques publiques).

De nouveaux dispositifs (nés de la mise en synergie des aides des agences et offices) incitatifs clés en main doivent permettre aux acteurs économiques (agriculteurs, artisans, commerçants) associatifs et institutionnels (communes, intercom, CDC Ag&Of, Etat) de collaborer étroitement afin de faciliter la mise en œuvre de projets concrets permettant de produire et de fournir des produits de première nécessité pour les plus démunis en les associant à l'effort collectif afin d'être dans la reconstruction et non dans la charité.

Concernant le commerce de proximité il faut inciter les petits commerçants à créer des coopératives d'approvisionnement en faisant jouer la concurrence avec des acteurs européens.

Favoriser et aider la création de points multi-services en priorité dans les zones rurales.

3 / Foncier et du logement

Comme chacun sait aujourd'hui le cumul de l'indivision (surtout en milieu rural et de montagne) et des phénomènes de spéculation et de résidentialisation (essentiellement sur le littoral, bien que tendant à se généraliser à toute l'île) crée une rareté foncière très aiguë provoquant elle-même une hausse structurelle des prix du foncier, à des degrés divers selon les territoires, mais la tendance lourde est là. Cette hausse des prix crée une inégalité d'accès au foncier et au logement pour la grande majorité des corses résidents lorsque l'on intègre les données concernant la pauvreté et la précarité des familles dans l'île, mais aussi celles inhérentes au pouvoir d'achat des classes moyennes et des cadres. La Corse fait partie des territoires les plus touchés par la pauvreté et le pouvoir d'achat y est assez nettement inférieur par rapport aux populations des régions françaises notamment. Le PADDUC a été réalisée pour permettre entre autres, de protéger la Corse des phénomènes spéculatifs, protéger l'environnement, garantir des Espaces Stratégiques Agricoles pour développer l'agriculture de production. Cependant le PADDUC est une condition nécessaire mais absolument non suffisante. D'une part, il ne règle pas le sujet de la sortie de l'indivision sur le foncier disponible pour le logement, l'activité économique et agricole. Sur ce point il est essentiel de doter de moyens supplémentaires le GIRTEC et d'élargir ses missions, mais aussi que la CDC soit compétente en matière de fiscalité du patrimoine afin d'accompagner les successions par une fiscalité adaptée et équitable

Femu a Corsica
Immeuble le Sirocco
Rue Jean-Pierre Gaffory
20600 BASTIA

 partitufemuacorsica@gmail.com

intégrant les spécificités historiques et socioculturelles, et éviter le phénomène massif de dépossession qui guette le peuple Corse dans un horizon prochain. Cette compétence est directement liée à la manière dont est rédigé l'article sur la Corse dans le projet de loi constitutionnelle et à la loi organique portant statut de la Corse qui pourrait suivre. Pour l'heure, l'article 72.5 tel que proposé ne permet pas du tout ce transfert de responsabilité. Il faut donc faire évoluer l'article. D'autre part, le PADDUC n'empêche pas le phénomène d'acquisition massive au détriment des résidents insulaires dans les zones constructibles. Sur ce point, il est évident que le statut de résident nous apparaît toujours comme pertinent. Ceci étant, eu égard à la nécessité d'accéder à des compromis politiques dans un temps raisonnable, nous proposons clairement que deux solutions complémentaires soient actées dans le processus de révision constitutionnelle puis dans le cadre de la Loi: tout d'abord un droit de préemption généralisé sur tout transfert de propriété entre vif accordé à la CDC. Ce droit pourra alors être utilisé par la Collectivité de Corse dans un délai deux mois après notification d'une vente, mais il devra être motivé par des raisons d'intérêt général relatives à la nécessité de créer des logements accessibles aux résidents des communes, créer les conditions d'accès à la propriété foncière avec des clauses anti-speculatives pour bâtir ou réaliser une activité agricole ou économique pérenne. Ce droit pourra être exercé dans des zones jugées en tension par la CDC en milieu urbain, rural ou de montagne. Ensuite, de manière complémentaire, la possibilité donnée par la Loi à la CDC d'instaurer une taxe sur les résidences secondaires pour les personnes n'ayant pas de résidence fiscale en Corse, en réalisant le distinguo légitime entre les résidences secondaires "maisons de villages" encore souvent vieilles, délabrées, et en indivis, détenues par les familles vivant dans l'île, de celles du marché immobilier touristique et spéculatif détenues par des résidents fiscaux hors de l'île. Les taux et montant de cette taxe sont adoptés par l'assemblée de Corse. Et les recettes de la taxe serviront bien entendu à l'exercice du droit de préemption précité. Nous pensons que ce droit de préemption aura aussi pour grand mérite même s'il n'est pas usité de manière systématique de provoquer une auto-régulation du marché et de stabiliser voire baisser les prix. Cette proposition s'inspire de ce qui est permis [aujourd'hui](#) aux collectivités de Saint-barthelemy et Saint-Martin au travers de l'article 74 de la constitution et de la Loi organique portant statut d'autonomie de ces territoires. D'où encore une fois dans le débat qui s'ouvre avec le GDN et la conférence sociale l'intérêt de poser en quoi la réforme institutionnelle est en prise directe avec la réalité économique et sociale des corses par l'avènement d'outils qui apportent des solutions, qui deverrouillent des situations. Dans le même laps de temps, l'orientation de certains financements de la CDC pour organiser un plan d'investissement avec les offices hlm, les communes et intercommunalités, axé sur le logement social et l'accession à la propriété, plan maillant le territoire Corse pour essayer de créer les conditions d'installation équilibrées sur toute l'île nous semble être une voie à regarder de près dans le court terme. De même que le renforcement de la coordination entre la CDC et les communes et communautés de communes dotées d'un PLU pour permettre d'optimiser leur droit de préemption par une coopération stratégique et financière sur le foncier et le logement, nous semble devoir se réaliser sans délai.

4 / Transports et mobilité

Concernant les transports maritimes et aériens des mouvements de baisse significative pour les résidents sont enclenchés depuis 2016 et se poursuivent (-13% pour le passer sur le maritime, carte ritirata sur conditions de ressources avec-50%, et pour 2020, baisse de 160 à 99 euros TTC A/R pour le bord à bord, et de 250 à 190 A/R pour le Corse /Paris). Cela est substantiel mais nous avons conscience que cela doit être amplifié et renforcé. Aussi il est clair que pour permettre d'affiner des tarifs sociaux selon des catégories de population par rapport à la notion de ressources, il faut dans le très court terme que la dotation de continuité territoriale soit réévaluée de 15 à 20 millions d'euros par an, ce qui passe par le PLF à venir sur les collectivités, puis dans un second temps, dans le cadre de la réforme constitutionnelle et d'une Autonomie enfin consentie, que l'ensemble de la Dotation de continuité territoriale soit transférée à la CDC en équivalent ressources de TVA perçue dans l'île. Ces mesures permettraient de pérenniser non seulement le mouvement à la baisse général pour le tarif résident mais aussi le consolider des tarifs plus bas sur conditions de ressources. Sur la question du transport interne: le schéma territorial de transports des



voyageurs actuellement en cours d'élaboration par la CDC, véritable schéma de services publics de transports à l'échelle de l'île est l'occasion de créer enfin une alternative à l'automobile, maillant autocar et ferroviaire, centrée sur des tarifs accessibles voire selon les cas de la gratuité, et désenclavant toutes les zones rurales et de montagne pour les raccorder aux pôles intermédiaires et urbains. À notre échelle, cela constituerait un progrès social, économique et territorial important. Nous appelons donc au président de l'exécutif de Corse, à la présidente de l'OTC, au président et élus de l'assemblée de Corse pour que ce schéma traduise, en concertation avec les communes, les intercommunalités, le comité de massif, la chambre des territoires, les transporteurs, les objectifs centraux suivants : 1. Des tarifs acceptables, voire la gratuité notamment sur certaines conditions de ressources et pour les zones de montagne; 2. Un service public en tout point du territoire se raccordant aux lignes principales; 3. L'insertion de la dimension énergétique et environnementale par l'aide à la constitution de parcs adaptés à cet objectif pour les opérateurs, y compris sur le ferroviaire. Dans la suite, la discussion sur le post-PEI doit faire en sorte d'inscrire les crédits suffisants en infrastructures de transports, notamment sur le ferroviaire, pour à la fois réussir à combiner les enjeux de transition écologique, de diminution de temps de parcours, de tarification sociale, et de désenclavement total des territoires.

5 / Retraites, fiscalité des entreprises et des particuliers en Corse

La fiscalité en Corse doit être adaptée à la réalité sociale et économique de l'île. Un statut fiscal et social spécifique est totalement nécessaire. Outre le fait qu'il doit intégrer une fiscalité adaptée sur les carburants comme déjà évoqué, ce statut doit renforcer les TPE et PME qui sont pourvoyeurs d'emplois pérennes et formés. Ainsi nous sommes tout à la fois pour le renforcement du crédit d'impôt investissement de 30 à 40% pour les filières agro-alimentaires, forestières, industrielles, commerciales (en dehors de certains cas spéculatifs), hôtelières, culturelles, et le plafonnement du CICE aux seules TPE et PME. Pour les retraites, le retour à l'indexation de celles-ci sur le coût de la vie, la baisse modulée de la CSG et la revalorisation des petites pensions s'imposent dans le court terme. De même en ce qui concerne la Corse que la TVA à 5,5% sur le logement social. Une fiscalité incitative adaptée pour les zones de montagne ciblée sur les individus et entreprises est aussi à mettre à l'ordre du jour. La conférence sociale impulsée par la CDC doit revenir précisément sur tous ces points. La construction d'une société Corse solidaire doit devenir une réalité.

Afin d'impulser une telle dynamique seule une volonté forte et constante des pouvoirs publics - de la base au sommet - peut permettre la réussite de cette politique.

La création et le développement de la FUNDAZIONI doit permettre d'impulser et de relayer la politique de l'exécutif. A FUNDAZIONI doit être conçue comme un outil de co-construction entre les institutions et les forces vives, afin de mettre en œuvre des actions urgentes pour lutter contre la précarité et la pauvreté.

La territorialisation des politiques publiques de la CDC est indispensable à la réussite d'un développement économique sociale et culturel équilibré de la Corse.

Pour réussir cette territorialisation la CDC doit inciter fortement les intercommunalités à se doter d'une ingénierie et de services de développement performants. Les PETR peuvent être des outils adaptés pour atteindre les objectifs de développement.

La CDC en partenariat avec l'état doit promouvoir la création de sociétés coopératives d'intérêts collectifs. Les SCIC sont constituées de plusieurs collèges faisant cohabiter des communes (et/ou intercom.) d'associations, de salariés et d'acteurs privés.

Les SCIC doivent permettre d'imaginer une forme nouvelle de service public, afin de proposer des services et des produits aux citoyens réduisant ainsi la fracture sociale et territoriale.

Sentimi fraterni

Jean Félix ACQUAVIVA
Sicretari naziunale

Femu a Corsica
Immeuble le Sirocco
Rue Jean-Pierre Gaffory
20600 BASTIA

 partitufemuacorsica@gmail.com