

Allocution d'ouverture du Président Dominique BUCCHINI

Mes chers collègues,

En préalable, je voudrais vous faire part du récent décès d'un agent de notre Collectivité, Madame Marie-Antoinette CASANOVA, et je renouvelerai en votre nom à tous nos sincères condoléances à sa famille.

Dans le même esprit, notre entière sympathie ira à nos collègues Jean-Guy TALAMONI, ainsi que Jean-Christophe ANGELINI, qui ont eux aussi été frappés par le deuil.

J'en viens à l'ordre du jour de cette séance, qui s'avère vous l'aurez constaté d'une particulière densité.

Je vous rappellerai, d'abord, un point de droit :

L'Assemblée siège actuellement en-dehors de ses deux périodes annuelles de session ordinaire : le code général des collectivités locales limite par conséquent la durée des réunions à quarante huit heures ; et au cas où nous n'aurions pas achevé nos travaux vendredi soir, une séance supplémentaire a donc été convoquée pour samedi.

Nous aurons à traiter, ensuite, plusieurs dossiers sensibles :

- les obligations de service public applicables au renouvellement des liaisons aériennes entre la Corse et le continent ;

- la prolongation de la concession actuelle du réseau ferroviaire, le temps de s'accorder sur un nouveau régime qui garantisse la pérennité de l'exploitation, tout en satisfaisant les intérêts des personnels comme des usagers ;

- la « feuille de route » proposée par l'Exécutif dans les domaines de la Culture et du Patrimoine ;

- la « feuille de route », également proposée par l'Exécutif, concernant la langue corse.

J'y ajoute la venue, vendredi à midi, du Ministre de la Santé Xavier BERTRAND, pour signer la convention d'objectif et de moyens en faveur de l'apprentissage sur les quatre prochaines années. Et je pourrai compléter avec notamment le projet de décret relatif à l'Etablissement Public Foncier.

Certains d'entre vous se plaignaient voici quelques mois de la minceur de l'ordre du jour, et d'autres plus récemment craignaient que notre hémicycle se transforme en succursale du « café du commerce ». Je crois qu'ils peuvent être aujourd'hui rassurés !

Le 26 juin, l'Assemblée engageait une politique ambitieuse en faveur du Foncier et du Logement, et un cadre de propositions de nature à stabiliser, enfin, le régime spécifique des droits de succession en Corse. Nous pouvons aujourd'hui étendre cette dynamique dans des domaines à forte valeur symbolique tels que la Culture, le Patrimoine et la Langue : non pas en demandant à chacun de renier ses convictions, ni de suivre à marche forcée, mais en parvenant à faire de ces sujets des vecteurs de convergences, qui réunissent nos concitoyens après les avoir parfois divisés.

Sur des dossiers tels que le chemin de fer ou les transports extérieurs, nous montrerons à l'opinion que nous pouvons aborder les difficultés et leur apporter des solutions concrètes.

Mes chers collègues, la crise économique et sociale perdure, et l'on exige beaucoup actuellement de nos concitoyens. Sachons ici leur redonner confiance et espoir, en faisant vivre un débat politique constructif, en renforçant une dynamique volontariste porteuse de solutions nouvelles, et en exerçant pleinement nos responsabilités. Au-delà de nos divergences légitimes, c'est ce que la population est en droit, me semble-t-il, d'attendre de notre action collective.

Un dernier mot, enfin, sur les conséquences à en tirer au niveau de l'organisation comme des moyens :

Comme on le voit, l'ordre du jour de nos séances publiques a tendance à s'alourdir au fur et à mesure des réformes et des transferts de compétence qu'elles induisent. Cette mandature, compte tenu de sa durée réduite, le vérifie sans doute davantage que les précédentes.

Il nous appartient de traduire cette inflation dans l'organisation interne du travail entre l'Assemblée, le Conseil Exécutif et le Conseil Economique, Social et Culturel qui vient d'être renouvelé. A cet égard, j'adresse nos chaleureuses félicitations à son Président, notre ami Henri

FRANCESCHI, en partageant son vœu de définir des relations de travail plus fécondes avec l'organe consultatif de la CTC.

La semaine dernière, j'ai réuni la commission permanente pour examiner les modifications qu'il conviendrait d'apporter, dans cet esprit, à notre règlement intérieur. Plusieurs thèmes ont été abordés et après une nouvelle réunion, à la rentrée, j'espère que nous serons en mesure de vous soumettre nos propositions pour le mois de septembre.

Mes chers collègues, je ne saurai conclure sans évoquer la tragédie que vient de subir la Norvège.

Personne n'a été insensible au drame humain qui s'est joué dans ce pays réputé pour ses traditions démocratiques. Chacun pourra réfléchir aux effets que par ces temps de crise économique, l'intolérance, la haine de l'autre et la recherche de boucs-émissaires peuvent générer dans des esprits fragiles.

Mais aujourd'hui, je m'en tiendrais à vous proposer, en accord avec le Président du Conseil Exécutif, d'adresser via ses autorités un message de soutien au peuple norvégien.

Intervention d'Etienne Bastelica Rapport 155 – Apprentissage

Monsieur le Président, mes chers collègues,

Ce nouveau contrat d'objectifs et de moyens concernant l'apprentissage pour la période 2011/2015 s'appuie sur une analyse des résultats du contrat précédent 2005/2010 qui montre des signes positifs.

L'augmentation de plus 52% du nombre de jeunes en apprentissage et le fait que 80% d'entre eux trouvent un emploi à l'issue de leur formation en fait incontestablement partie. De même, la diversité de l'offre de formation et des métiers accessibles, la baisse conséquente de l'absentéisme, ainsi que l'accroissement du niveau des diplômes obtenus prouvent que ce type de formation constitue une réelle solution.

Pour autant, cela ne peut masquer la réalité. Le taux de déscolarisation est bien supérieur à celui du continent et la proportion de jeunes sortants du système scolaire sans diplôme l'est également. A cela, s'ajoute l'aggravation du chômage qui les affecte particulièrement... Cette précarité et l'absence d'avenir, plus marqué encore par le marasme économique, renforce leurs inquiétudes.

Dans ces conditions, l'apprentissage est incontestablement une voie prometteuse, d'épanouissement et d'entrée réussie dans la vie active. Mais à l'évidence, il n'est pas la solution miracle. L'apprentissage reste trop souvent le choix de substitution après l'échec de la formation générale, une direction plus imposée que choisie. Dans ce cas, il faut veiller à ce qu'il ne devienne pas le cache-misère d'une Education Nationale à la peine.

Par ailleurs, la formation professionnelle et l'apprentissage sont des compétences pleines et entières de la Collectivité Territoriale de Corse, même si l'Etat participe financièrement. Il ne faut pas, austérité faisant loi, que l'Etat en profite pour se dédouaner de sa responsabilité dans le délabrement de l'école en pointant la réussite de l'apprentissage.

Nous l'avions déjà souligné lors du vote du précédent contrat voici six ans avec d'autant plus de force que pointait l'apprentissage à 14 ans, mettant en cause le principe fondamental de scolarisation des enfants jusqu'à l'âge de 16 ans.

On sait que le gouvernement et le MEDEF veulent adapter les enseignements afin de répondre aux exigences des entreprises en inversant les priorités entre épanouissement de l'homme et productivité. A ce moment-là, on ne forme plus des citoyens mais de la main d'œuvre. Le gouvernement cherche, au nom de la RGPP aussi à diminuer les coûts en supprimant des postes d'enseignants et en fermant des classes. Cela n'est pas sans incidence en ce domaine où la CTC ne peut pallier ce désengagement.

S'agissant de ce nouveau contrat les mêmes causes produisant les mêmes effets, nous nous inquiétons de voir réapparaître un contrat de préapprentissage, dénommé « parcours d'initiation aux métiers », dès l'âge de 15 ans. Nous y voyons une remise en cause d'un des progrès les plus importants, obtenu au début du siècle précédent contre le travail des enfants et l'analphabétisme. Ce type de mesure, sous couvert d'offrir rapidement un métier et un emploi, peut devenir un cheval de Troie contre ce droit acquis élémentaire.

Pour un apprentissage réussi le jeune concerné ne doit pas se sentir exploité dans un esprit de main d'œuvre bon marché mais valorisé par la perspective de promotion de déroulement de carrière ambitieux et reconnu par un salaire correct.

Les conclusions de l'étude sur les ruptures de contrats d'apprentissage montrent qu'elles interviennent surtout dans les métiers du bâtiment, de l'hôtellerie et la restauration en des raisons des conditions de travail.

Nous savons que ce sont des secteurs qui proposent nombre d'emploi dans l'île mais ce sont aussi des secteurs reconnus pour la pénibilité du travail et parfois les excès en terme d'horaires et le non respect du droit du travail. De fait les jeunes - très jeunes ! - abandonnent, dans des proportions non négligeables, ce type de formation.

Pour conclure, ce nouveau contrat propose des moyens matériels et humains, rationnels et concertés, prenant en compte les difficultés sociales et offrant de véritables perspectives pour nos jeunes. Cela dit, restons attentifs au fait que l'apprentissage doit rester une chance et non un palliatif à une Education Nationale elle-même étranglée.

Le Ministre nous dit ce matin que « pour améliorer la situation de l'emploi en Corse, il croit dur comme fer à l'apprentissage et aux contrats aidés ». Nous n'allons ouvrir le débat là-dessus. Pour autant nous restons convaincus que la CTC devra avec l'Etat, réfléchir à un développement du secteur secondaire pour créer de l'emploi stable en Corse.

Interventions de Michel Stefani

Obligations de service public – aérien – rapport 144

Nous délibérerons aujourd'hui afin d'adopter les obligations de service public (OSP) concernant la desserte aérienne de la Corse pour quatre ans à compter du 1er avril 2012. Inutile d'insister sur l'importance de cet acte politique essentiel qui découle des compétences de la CTC. Il est fréquent, dès lors que le mécontentement surgit, tant sur la desserte qu'à propos des capacités ou des tarifs de l'oublier.

Pour un territoire insulaire ou le lien avec le continent est vital aussi bien pour les déplacements individuels que pour le transport de marchandises, cette responsabilité majeure ne peut être assumée correctement qu'avec des moyens financiers correspondants. Or nous constatons que le gel de la dotation de continuité territoriale associé à une politique d'élargissement permanent de la desserte à la concurrence dans un contexte marqué par l'augmentation des coûts de combustibles rend cet exercice, déjà complexe au départ pour des raisons physiques et matérielles, plus compliqué encore pour des raisons financières.

Cela oblige à la plus grande vigilance. Le développement économique ne peut se comprendre sans la dimension sociale respectueuse des hommes et de leur environnement et les coûts incontournables que cela implique. Cependant les déficits constatés au delà des compensations financières nécessaires nous alertent sur la difficulté et le danger à terme d'une catastrophe économique et sociale sans précédent.

Le rapport le confirme en montrant que l'année 2009, la première de la DSP qui s'achève, s'est soldée par un déficit de 13,8 M€ sur Paris et de 0,8 M€ sur le bord à bord après compensation financière. L'audit du cabinet assistant à maîtrise d'ouvrage, souligne que les recettes inférieures de 12 % aux prévisions (11,7 M€), le coupon moyen inférieur de plus de 10 € et le recul de fréquentation de 3,4 % des lignes sont pour une grande part à l'origine de ce déficit.

Sur une recette prévisionnelle à 95.9 le réalisé est de 84.29, l'écart s'expliquant par l'effet conjugué de la baisse du coupon moyen (77.6 € contre 87.1) et du nombre de passagers (- 3.4%). Les deux sont pour une grande part à l'origine du déficit inattendu.

50 000 passagers de moins avec un coupon moyen de 77,6 € cela fait bien 3,8 M€ 4,3 M€ de pertes sèches avec un coupon à 87, 1 €. Pour autant le cabinet précise que le coût des charges a été maintenu par les délégataires « à un niveau conforme aux prévisions malgré des capacités offertes supérieures aux OSP contractuelles ». Nous sommes loin de la mauvaise volonté dont il est parfois et abusivement question. Pour ceux qui s'interrogent d'ailleurs il faut savoir qu'après demain pour ce week end particulièrement chargé 105 vols seront assurés par Air France avec deux 747.

En même temps, l'année 2009 correspond à l'entrée d'Easyjet sur la desserte de la Corse et à la vérification de ce que nous avons annoncé alors. L'aiguinement de la concurrence ne peut se faire qu'au détriment du service public et des opérateurs historiques Air France CCM aujourd'hui Air Corsica.

C'était également le moment où après la visite de Nicolas Sarkozy en octobre 2007 il y avait un élan très favorable à la déréglementation. C'était le temps du « bienvenue aux low cost » nous étions les seuls à nous y opposer précisément parce que ce modèle économique ultralibérale est prédateur du service public qu'il écrème à sa convenance. C'est d'autant plus vrai sur la desserte de la Corse, selon tous les modes de transport, que les volumes passagers restent stables.

L'expérience le montre Easyjet s'est positionnée en février 2009 sur la ligne Bastia/Paris, selon Mr Bachetta, de manière durable et quotidienne. Dans les faits cela s'est traduit dès le mois d'octobre 2010 par la suppression de 5 rotations par semaine. Il en sera de même sur la ligne Ajaccio/Paris où Easyjet s'est positionnée en juillet 2009.

Donc, 2009 est une mauvaise année et contrairement à ce que prévoit le cahier des charges nous ne disposons pas des rapports mensuels et annuels d'exécution de la DSP pour connaître la situation financière de l'exercice suivant et de l'exercice en cours. Le rapport de la CRC nous alertait pourtant sur cette carence dommageable puisqu'elle constitue un obstacle à la bonne administration de la continuité territoriale par les élus qui en ont la charge. Il est évident que la connaissance des résultats de 2010 et ceux de 2011 même partiellement est une aide à la décision.

Chacun comprend bien que dans le cas où ce déficit de 14 M€ s'est perpétué les deux années suivantes, peut être en s'aggravant, cette délibération ne pourra avoir le prolongement qui devrait être le sein, sauf si les opérateurs attendus ont une réserve financière qui le leur permette. Nous savons que ce n'est pas le cas. Deux solutions s'offrent à eux l'appel d'offres infructueux ou la révision à la baisse des OSP dans le cadre des négociations utiles. Sans aller à Canossa nous pensons qu'il faut éviter l'appel d'offres infructueux. En ce sens nous pensons qu'il faut redéfinir les principes de bases du projet d'OSP. Les amendements que nous avons déposés y contribueront dans la mesure bien sûr où ils seraient retenus.

Bien sûr il ne nous a pas échappé que vous proposez d'augmenter la surcharge bagages de 10 kilos pour les étudiants que la DSP passera de 3 à 4 ans l'intermodalité permettra aux usagers qui le souhaitent de se déplacer en changeant de mode de transport sans être pénalisés par une augmentation des tarifs... il y a comme cela quelques retouches qui, si elles étaient replacées dans une vision d'ensemble beaucoup moins concurrentielle, trouveraient pleinement leur sens.

En premier lieu nous pensons, compte tenu, de cette expérience depuis 2009 qu'il faut intégrer Roissy Charles de Gaulle à la DSP comme la réglementation européenne le permet, ne pas distinguer Corse du Sud et Haute Corse pour réduire le plus possible les risques de dumping, favoriser la réponse par groupements fonctionnels sur la desserte de Paris et la desserte de Bord à Bord incluant Marseille et Nice.

Nous savons que l'extension de la DSP sur Charles de Gaulle comme d'ailleurs la redéfinition de l'aéroport de Marignane comme plateforme ouverte à l'international seront facteurs de débouchés nouveaux et de renforcement du partenariat Air France Air Corsica.

Contrairement à ce qui est proposé réduire l'offre de base sur Paris Ajaccio-Bastia de 110 places pour un module de 140 ne correspond ni à la réalité ni aux besoins à la réalité parce que

aujourd'hui c'est 1050 places offertes et d'autre part parce que cela oblige à faire la desserte en A 319 au lieu de l'A320 dont on sait qu'il est le mieux adapté au transport de fret notamment celui de la Poste pour lequel Air Corsica est candidate. Cet appareil facilite la manutention et de ce fait coûte moins cher sur ce poste.

Dans le même esprit nous pensons qu'il faut harmoniser sur Calvi et Figari maintenir toute l'année le module de 140 places. Une saison avec un 100 places puis la suivante avec un 140 places risque d'avoir l'effet inverse à l'économie supposée.

Notre amendement consiste donc à rétablir le module de 140 places sur Calvi et remonter les capacités de base sur Bastia et Ajaccio à 950 places offertes et en reprenant le principe de mutualisation nous proposons, non pas de le limiter par département, mais de l'étendre aux quatre aéroports et de mettre en commun l'ensemble des capacités supplémentaires.

Ainsi, sous le contrôle de l'OTC en concertation avec les délégataires et les gestionnaires des aéroports une plus grande souplesse de gestion serait possible donnant plus d'efficacité à la desserte avec des capacités modulables en fonctions des besoins recensés sur chaque aéroport.

S'agissant de la grille tarifaire nous savons, les résultats 2009 le confirme que la plus grande liberté, consentie en 2008 pour compenser la diminution de près de 6 M€ de la compensation financière n'a pas eu les effets escomptés. On peut même constater que l'agressivité commerciale d'Easyjet, souvent trompeuse, a pu se déployer avec plus de facilité.

Cette politique tarifaire, dissuasive pour les plus modestes, s'est traduite en 2009 par des augmentations de tarifs sans précédent. Le plein tarif de Paris vers la Corse augmentera donc de 80 € (21.5 %) et sera porté à 432 € hors taxe en été. De Marseille vers la Corse il augmentera de 12 € et sera porté l'été à 232 € hors taxe alors que de Nice il augmentera de 10 € et sera porté l'été à 232 € hors taxe.

Pour le tarif résident il augmentera de 10 € sur Paris et de 2 € sur le bord à bord. Quand aux tarifs dits typologiques ou promotionnels ils augmenteront de 20 € sur Paris pour un prix de billet pouvant atteindre l'été 204 € hors taxe, sur Marseille ils augmenteront de 6 € pour un prix de billet porté l'été à 116 € hors taxe et enfin sur Nice de 6 € pour un prix de billet porté l'été 110 € hors taxe.

Nos compatriotes qui vivent sur le continent protestent à juste raison face à ces augmentations. Or, la meilleure façon de combattre cette injustice est, comme nous le proposons un contingentement élargissant l'accès aux tarifs les plus avantageux. Je l'ai dit dans ce cadre l'avenir de la DSP sur la Corse est compromis surtout si comme le propose le rapport hors tarif résident, qui est maintenu sur Paris mais qui augmente sur le bord à bord de 4 €, les délégataires auront une liberté totale. On ne peut pas faire du service public aérien avec les méthodes low cost. C'est pourquoi nous proposons un amendement pour encadrer la politique tarifaire.

En conclusion il me semble nécessaire d'insister sur le contexte nouveau qui marque nos travaux et l'absence pour la première fois de marge de manœuvres sur l'enveloppe de continuité territoriale puisque celle-ci est gelée et qu'elle enregistre un déficit. Incontestablement il faut prendre une double initiative en direction du gouvernement pour obtenir la réindexation de l'enveloppe et d'autre part sur l'Union européenne pour pouvoir sortir la desserte de la Corse, au regard de sa spécificité, des contraintes de la concurrence. C'est l'intérêt du service public des usagers et des salariés comme il est d'intérêt général de voir le partenariat Air France Air Corsica renforcé. La situation tendue qui ressort à présent, après moins de dix ans de mise en œuvre d'une politique libérale d'ouverture à la concurrence, y invite avec urgence.

Intervention d'Etienne Bastelica
Agenda 21 – rapport 136

La déclinaison en Corse des principes de l'Agenda 21 s'impose tant au niveau des enjeux que des défis posés à l'échelle de la planète précisément en ce début de 21^{ème} siècle où plus que jamais la production humaine soumise aux règles du marché capitaliste menace son existence.

L'heure est donc à la lutte contre le changement climatique, pour la protection de l'atmosphère, la préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources, l'épanouissement de tous les êtres humains. Pour autant, cette lutte est, à nos yeux, indissociable de l'action en faveur de la cohésion sociale, de la solidarité entre territoires et entre générations, d'une dynamique de coopération et non de concurrence débridée, privilégiant des modes de production et de consommation responsables.

S'inscrire dans une démarche Agenda 21 c'est, pour toute collectivité, affirmer le choix d'intégrer de manière continue les finalités du développement durable dans son fonctionnement propre et dans ses politiques sectorielles. Dans cet esprit, chaque collectivité est appelée à préciser ses objectifs de développement durable et les moyens pour les atteindre.

Je constate pour ma part, qu'en rupture avec la précédente mandature, notre majorité s'est engagée de manière ambitieuse et volontaire dans l'élaboration d'un nombre important de démarches stratégiques qui engagent le devenir de la Corse. A titre indicatif, on peut citer le Schéma Régional Climat Air Energie, le PIEDMA, le plan nautique, le plan Transport et mobilité durable, le Schéma d'aménagement de la Corse, le Schéma Directeur du Développement Economique, l'Agenda 21...

Il me paraît important de tirer la sonnette d'alarme et de vous dire combien il ne faudrait pas que le mieux devienne l'ennemi du bien. L'ensemble de ces procédures ou schémas ne doivent être considérés par les élus que nous sommes qu'en tant que déclinaison technique d'un projet politique. **C'est ce projet politique**, dont l'objectif sera de définir ce que nous voulons que soit la Corse pour les 30 ans qui viennent, qu'il nous faut construire et qui constitue la base, le socle fondamental de toutes les actions que nous allons réaliser.

Il me semble à ce propos que notre Assemblée faisant ainsi preuve d'une maturité politique, largement saluée, a voté à l'unanimité, la mise en place de cette réflexion politique, lors de son vote du 17.12.2010 concernant le contenu que nous souhaitions donner à notre nouveau PADDUC.

Je me permets d'insister sur ce point et souhaite que mon propos soit bien compris. Il ne s'agit pas de créer de hiérarchie entre des démarches différentes, complémentaires et souhaitables mais simplement de se souvenir qu'il ne peut y avoir qu'une origine commune à l'ensemble de celles-ci, le projet de développement durable.

Il nous faut donc travailler sur **ce projet de développement**, c'est-à-dire la représentation globalisante du futur souhaité et partagée le plus largement possible par les forces vives et citoyennes présentes sur tout le territoire. Ceci nous permettra d'établir une cohérence entre les outils de planification, les plans d'action et les politiques sectorielles, de simplifier la complexité générée par le grand nombre de processus existants, leur manque de liaison et de complémentarité, ainsi que l'intervention trop cloisonnée des différents partenaires.

Cette vision stratégique de la Corse sera retranscrite dans le PADDUC, après le débat d'orientation politique au sein de l'Assemblée. Car comme l'indique la loi, « La Collectivité Territoriale de Corse élabore le plan d'aménagement et de développement durable de la Corse. Ce plan, assorti d'une cartographie, définit une stratégie de développement durable du territoire en fixant les objectifs du développement économique, social, culturel et touristique de l'île ainsi que ceux de la préservation de son environnement de façon à garantir l'équilibre territorial».

C'est à ce niveau que l'intitulé du rapport « Une stratégie de développement durable pour la Corse – l'Agenda 21 de la CTC », me paraît poser problème parce qu'elle s'affiche en parallèle et non en complémentarité à l'élaboration du PADDUC. Or, l'Agenda 21 à vocation à décliner les orientations et préconisations du PADDUC, il doit constituer la phase opérationnelle du PADDUC. De même, et sans remettre en cause la nécessité de mettre en place un A21 régional, il conviendrait de ne pas créer de confusion dans les outils et la méthodologie.

La mobilisation des personnes à l'interne et à l'externe ne risque-t-elle pas de compartimenter les démarches, diluer leur cohérence d'ensemble et ainsi favoriser une perte de lisibilité pour l'extérieur ?

L'A21 va faire appel, pour le diagnostic du territoire, à un prestataire extérieur, alors que le PADDUC sera piloté en interne. Puisque les deux démarches doivent s'appuyer sur un exercice de définition d'une vision de l'avenir de la collectivité, ne doit-on pas s'interroger sur l'utilité d'entreprendre deux fois un tel exercice ?

Le rapport proposé prédéfinit dès aujourd'hui la réalisation de 4 actions. Le plan d'actions n'est-il pas à définir, une fois le diagnostic réalisé, soit une fois avoir repéré et spatialisé les richesses et faiblesses de tous ordres au regard du développement durable (cohésion sociale, paysages, ressources environnementales, nuisances, ressources humaines, potentiels économiques, démographiques...).

Je voudrais ajouter par ailleurs, que nous avons également obligation de rendre notre action politique compréhensible de nos citoyens. J'estime pour ma part que la période que nous traversons s'intéresse malheureusement trop souvent à la multiplication de processus technocratiques de plus en plus complexe et abscons. J'ai la conviction que l'action publique doit être simple et de bon sens. Toute complexité outrancière n'a souvent comme objectif que de rendre l'action opaque et d'interdire le contrôle citoyen qui est la base de la démocratie moderne.

Le défi consiste maintenant à s'assurer de l'intégration de ces instruments et de ces processus. Une chose est certaine, ce n'est pas en multipliant les documents de planification que l'on parviendra à une meilleure définition des grands axes du développement équilibré du territoire. L'important est qu'ils soient l'expression de projets de développement ou d'aménagement du territoire et qu'ils soient à la fois partagés, transversaux quant aux enjeux considérés, et conçus comme des stratégies d'amélioration des territoires en réponse aux finalités du développement durable.

Je vous remercie.

Intervention de Viviane Biancarelli Rapport 153 – langue corse

Voici six ans déjà que l'Assemblée de Corse adoptait, à l'unanimité, les orientations stratégiques en faveur de la langue Corse présentées par Antoine GIORGI, suivies par le Plan de Développement de l'Enseignement (inclus dans le PRDF) en 2006 et le Plan stratégique d'aménagement et de développement linguistique, volet sociétal de la politique, approuvé également à l'unanimité le 26 juillet 2007.

La « feuille de route » que vous nous proposez, Monsieur Ghionga se situe en prolongement de cette stratégie à laquelle vous souhaitez « imprimer un nouvel élan », autour de deux priorités : la structuration de l'action par la dotation en moyens humains et financiers et l'ouverture de nouvelles perspectives en matière de statut, de pédagogie et de formation des enseignants.

S'agissant des moyens, la volonté de l'Exécutif s'est déjà concrétisée, aussi bien par la structuration de la Direction dédiée que par les inscriptions budgétaires.

Les perspectives nouvelles, ambitieuses et clairement énoncées, s'organisent autour de cinq axes : évaluation des pratiques et prospective, équipement et normalisation de la langue, enseignement et formation, diffusion de la langue, promotion et communication.

Certaines mesures nécessiteront une concertation approfondie avec l'État, les enseignants, l'ensemble des intervenants concernés : il en va ainsi du repositionnement de la langue corse dans le système éducatif. Elles peuvent aussi appeler des propositions d'adaptation législative et réglementaire et sans doute, en particulier pour le statut d'« officialité », une révision constitutionnelle.

L'introduction de trois heures hebdomadaires dans les filières non bilingues de la maternelle à la 5^{ème}, concrétisant l'idée d'intégrer le Corse dans le « socle commun de connaissances » nécessiterait, par exemple, de lever les obstacles juridiques actuels, la loi du 17 janvier 2002 stipulant que l'enseignement de la langue corse « *ne saurait revêtir un caractère obligatoire ni pour les élèves, ni pour les enseignants* ». Aujourd'hui, de manière générale, des limites juridiques strictes (article 2 de la Constitution et loi dite « TOUBON ») s'appliquent à l'enseignement des langues régionales, qui ne peut qu'être facultatif. Ce cadre juridique s'oppose également à la méthode de l'immersion au sein des établissements publics. Et ce, indépendamment de ce que nous en pensons.

Ainsi, même si des progrès incontestables ont été enregistrés dans le processus de reconnaissance des langues régionales de France, une grande difficulté demeure dans l'étendue de la place et des moyens à accorder à ces langues dans le service public de l'enseignement.

Il en va de même pour la question de la co-officialité puisque la langue française a une place exclusive dans la sphère publique en France, les particuliers, dans leurs relations avec les administrations et les services publics, étant tenus de parler exclusivement en français et ne pouvant se prévaloir de l'usage d'une langue régionale. La reconnaissance des langues régionales par la Constitution ne va pas jusqu'à leur conférer une place réelle dans la sphère publique. Il est clair qu'une évolution dans ce domaine nécessitera la modification de la constitution afin d'adopter une loi donnant un statut aux langues de France. Cela ne signifie nullement que nous devrions attendre et lier notre proposition de co-officialité pour la Corse à l'élaboration d'une solution générale ; au contraire, la CTC, en vertu de son statut particulier, peut avancer résolument sur ce chemin, et il n'est pas exclu que ses initiatives contribuent à débloquer la situation d'ensemble.

Chacun le sait bien, l'intérêt que la famille politique à laquelle j'appartiens porte à la question de la langue Corse n'est pas récent.

Je ne ferai qu'évoquer, au niveau national, les propositions de loi hardies déposées par les groupes communistes à l'Assemblée Nationale et au Conseil de la République (Sénat) dès 1948, en prolongement de toute une tradition du mouvement ouvrier qui, exprimée notamment par JAURES, met l'accent sur les langues minoritaires. Depuis le début des années quatre-vingts, forts de la conviction que la langue corse est constitutive du lien social, vecteur de la culture insulaire, mémoire du peuple et ressource du développement, nous défendons « une politique d'incitation au bilinguisme assumé » -privilegiant le désir à la contrainte- et se traduisant par des mesures pédagogiques, sociétales et institutionnelles afin de conforter et accroître le bilinguisme dans notre société.

Nous considérons comme un droit collectif la reconnaissance publique de la langue constitutive de notre histoire, et comme un droit individuel de pouvoir la perpétuer.

Il me plait de citer notre camarade Paul BUNGELMI qui, déclarait devant cette assemblée en 1983 : « *nous ne considérons pas en termes d'opposition la langue française et la langue corse, étant profondément attachés à l'une et à l'autre, mais aujourd'hui se pose le problème de la défense de la langue corse menacée de disparition. Nous sommes dans ce combat avec conviction, avec passion (...)* Nous inscrivons notre action dans le cadre d'une conception nationale et populaire de la défense du français et des autres langues de France. C'est-à-dire, en ce qui nous concerne, la défense de la langue corse, en tenant compte du fait que si nous sommes des dizaines de millions à défendre le français, nous sommes seulement des dizaines de milliers à défendre la langue corse. Ce qui suppose de notre part un effort particulier et soutenu pour la défense de la langue régionale ».

Dans cet esprit, nous basant en particulier sur les travaux du Professeur Jean-Baptiste MARCELLES -dont le rôle fut considérable dans l'émergence de la sociolinguistique- nous revendiquons la co-officialité du corse et du français, cadre juridique d'une politique de bilinguisme adapté au développement de l'usage du Corse dans l'espace public (services administratifs, organes délibérants, justice...). En un mot, le statut de co-officialité doit favoriser l'accomplissement du bilinguisme. Bien qu'ouverte à toute explication en la matière, je ne suis pas convaincue que l'emploi du terme « officialité » soit préférable à celui de « co-officialité », qui marque bien la volonté de ne pas opposer les deux langues mais, au contraire, de créer une situation d'égalité dans le cadre d'un

bilinguisme national/régional, à l'opposé d'une relation compétitive et même conflictuelle entre les deux langues. Ces distinctions pourraient paraître futiles, voire byzantines, si les mots n'étaient les vecteurs de représentations de l'avenir, en l'occurrence de l'idée que l'on se fait de l'avenir du bilinguisme en Corse. Mais nous pourrions sans doute évoquer ces aspects dans les travaux du comité de rédaction que vous entendez mettre en place afin de faire des propositions statutaires avant la fin de l'année 2012.

Quoiqu'il en soit, pour la co-officialité comme pour l'insertion de la langue dans le système d'enseignement il faudra, après avoir arrêté le principe et le périmètre, définir les modalités de la mise en pratique en s'attachant à travailler en étroite concertation avec les services de l'État concernés, en particulier avec l'Éducation Nationale, avec les enseignants et leurs organisations syndicales, les parents d'élèves, l'ensemble des acteurs appelés à intervenir dans la pratique. La réussite dépendra en grande partie des moyens mobilisés concrètement par les différents services concernés, de leur capacité d'organisation, de la formation des personnels ; elle dépendra aussi de l'adhésion la plus large possible de la population. La langue doit, en effet, réunir et non diviser, fédérer et non accroître les fractures dans la société, libérer enfin et non discriminer. Je me permets de citer le Président BUCCHINI qui écrivait il y a quelques mois dans une tribune publiée par « l'Humanité » : « *Nous ne parviendrons à réaliser une grande politique pour le bilinguisme et la co-officialité que dans la recherche prudente – mais non timorée – d'un consensus politique et social* »

Monsieur le Conseiller Exécutif, la « feuille de route » que vous nous présentez aujourd'hui marque indubitablement une étape décisive dans le processus engagé pour le développement de l'usage de la langue corse, il faut le souligner.

Je ne doute pas qu'animés les uns et les autres des plus sincères intentions, nous parvenions à dégager les convergences nécessaires à la réussite de cette grande œuvre commune que constitue le développement de la langue corse.

Je vous remercie

Intervention d'Etienne Bastelica EPF – rapport 148

Nous nous apprêtons aujourd'hui à franchir une étape importante de l'action que nous avons décidé ensemble de mener dans le cadre de la politique définie à travers les Assises du Foncier. Nous sommes d'autant plus satisfaits de cette concrétisation que dans un premier temps nous avons porté seuls, à l'initiative de Dominique Bucchini dans la précédente mandature, ce projet.

Nous étions convaincus en effet de la nécessité de disposer d'un EPF, en tant qu'outil indispensable à la maîtrise du foncier dans ses usages vitaux que sont l'agriculture, le développement économique et l'habitat.

Au-delà de la question générale de l'habitat, la prise en charge toute particulière de la question du logement social constitue de fait une priorité incontournable. En effet, la pénurie de ce type de logement en Corse, situation inconnue dans les autres secteurs de l'habitat avec la même acuité, est plus que préoccupante, elle est inacceptable et ce, alors même que l'on constate dans certains endroits, une surabondance de logements vacants souvent destinés à la location estivale.

La promotion actuelle d'ailleurs nous interpelle quand nous voyons, au bénéfice de la défiscalisation liée à la loi Scellier, pousser un peu partout, des immeubles dont les logements sont inaccessibles à ceux qui en ont le plus besoin sauf au prix d'un endettement risqué. L'EPF et l'ensemble des mesures que nous avons adoptées sur proposition de Maria Guidicelli doivent permettre ainsi de réduire de manière significative ces effets spéculatifs en renforçant par la maîtrise publique la régulation du marché.

Dès lors, avec le GIRTEC, la SAFER et le Conservatoire du littoral, avec la future Agence de l'urbanisme, l'EPF contribuera à l'aménagement du territoire de façon globale et cohérente en conciliant les problématiques de l'agriculture, de l'habitat, du développement économique et de la protection de l'environnement.

Par ailleurs, l'implication de l'Exécutif et des élus dans la réflexion sur la forme que devait prendre l'EPF a permis de l'adapter au mieux, en octroyant à notre collectivité et aux collectivités locales une large capacité d'action et de décision.

Tel qu'il nous est proposé désormais avec une structure financière établie, il permettra d'impulser cette démarche à un niveau acceptable même si la répartition des financements entre les collectivités locales reste encore à préciser.

La concertation avec les représentants de ces collectivités le confirme comme nous est confirmé qu'il disposera rapidement de ses ressources propres. En même temps les pistes ouvertes par la réflexion sur la fiscalité démontrent qu'il est possible, sans augmenter la fiscalité des ménages en difficulté, de les élargir et donc de conduire au mieux son action dans le cadre de la politique que nous avons largement validée à l'issue des Assises.

L'expertise des services afin d'obtenir des simulations précises nous éclairera bientôt sur cet engagement de la politique nouvelle qui sera conduite dans les principes effectifs de la justice fiscale pour rétablir la justice sociale au moins dans ce domaine.

D'autre part, la nouvelle composition du Conseil d'Administration répond mieux me semble-t-il à la double exigence de représentativité des élus, des acteurs et de la société civile, d'une part et de concertation citoyenne, d'autre part. Naturellement nous partageons l'idée que cette implication forte des collectivités locales se traduise par une transformation rapide en Etablissement Public Territorial, dans l'esprit même de la loi de janvier 2002. Cela dit, dans tous les cas de figure, l'EPF requiert l'engagement de l'Etat dont la participation ne devra pas descendre sous les 50% de son financement.

Au-delà de l'aspect financier, il a été envisagé la mise à disposition de terrains et de bâtiments appartenant à l'Etat afin d'accélérer le démarrage de l'action de l'EPF.

Dans ces conditions, la création de cet EPF, indispensable à la maîtrise du foncier, posera les fondements d'une véritable politique de l'habitat et du logement faisant défaut jusqu'à ce jour. Elle est déjà une réponse concrète et conforme aux engagements pris, afin de répondre par des mesures claires, sinon à l'urgence sociale dans toutes ses dimensions, en tout cas à l'une d'entre elles qui vient en tête des préoccupations des Corses avec l'emploi et le pouvoir d'achat.

Je vous remercie

Intervention de Michel Stefani Chemins de fer de la Corse – rapport 146

Au terme des douze mois de prolongation de la convention initiale passée avec la SNCF, le rapport qui nous est présenté et la proposition qui est faite sont la traduction malheureusement d'un parcours chaotique dont les effets alimentent la légitime inquiétude des cheminots que nous partageons.

Personne ne sera surpris ici si nous rappelons ce qu'a été leur combat dans les années 70 pour sauver le chemin de fer. L'épilogue de cette longue bataille à laquelle les élus communistes ont apporté tout leur soutien a été l'engagement de la SNCF en 1983 quand le ministre des transports était un certain Charles Fiterman.

30 ans plus tard nous constatons que les conditions d'une gestion déléguée en totalité au premier opérateur mondial de transport ferroviaire ne sont plus réunies. C'est en partie l'anticipation de ce risque, et les craintes qu'il nourrit, qui nous poussaient à demander en juillet 2009, au moment

de la réquisition de la SNCF, car c'est bien de cela qu'il s'agit, d'aller rapidement, compte tenu des délais et des négociations délicates qui s'annonçaient, à la procédure de DSP.

En définitive, nous apprendrons un matin sur RCFM que l'Exécutif ne négociait plus et qu'il s'orientait vers la création d'une SEM. C'est le sens du rapport présenté aujourd'hui qui dénonce une offre inacceptable sans déclarer l'appel d'offres infructueux.

Dans son discours d'ouverture de la précédente session, à l'issue d'une semaine de conflit au CFC, Dominique Bucchini a rappelé en quoi la DSP, qui reste une procédure de mise en concurrence selon les règles du libéralisme, offrait cependant le plus de garanties et de lisibilité sur une décennie au moins, qu'il s'agisse du statut des cheminots, du volume des investissements et de la gestion déléguée à un opérateur industriel en l'occurrence la SNCF dont la compétence est tout sauf une illusion.

Pour ce qui nous concerne, nous ne nous résolvons pas à l'idée que le rôle de la SNCF puisse se résumer à une simple assistance soumise aux aléas conjoncturels. C'est la raison pour laquelle nous voulons connaître en détail les éléments d'appréciation qui font constater aux services de la CTC un écart de plus de 18 M€ entre leur estimation et l'offre faite par la SNCF sur la base du cahier des charges de l'appel d'offres.

Nous savons de manière précise ce que représentent la masse salariale et son évolution, ce que peut être le montant des investissements notamment pour généraliser la CCVU. Restent les incertitudes qui entourent le matériel roulant et de ce fait celle qui pèse sur les recettes. Ici nous touchons également au domaine de la sécurité et chacun comprend que rien ne peut être laissé au hasard.

L'expérience avec SEMALI en la matière le démontre. Tout cela a des répercussions financières et il ne suffit pas de dire que le délégataire doit prendre sa part de risque. Avoir connaissance de ces éléments est impératif pour le devenir des CFC, du service public ferroviaire en Corse et pour la satisfaction des usagers dont les déplacements doivent se faire en toute sécurité et régularité toute l'année.

Or, ils n'ont pas été joints au rapport, ni même les courriers échangés avec la SNCF. On nous dit qu'il y a le rapport de la CDSP. Soit. Cependant, dès lors qu'il a été rédigé il aurait dû être transmis aux élus appelés à se prononcer en Commission et avant la session.

La question politique essentielle est, à nos yeux, de savoir s'il est nécessaire ou pas, de déléguer la gestion à la SNCF et si effectivement la direction de l'entreprise nationale partage positivement cette volonté et inversement si la CTC, les élus de l'Assemblée de Corse, le veulent aussi.

Pour ce qui nous concerne, nous proposons que l'Assemblée de Corse demande une expertise du ministère des transports afin de déterminer si effectivement la réponse de la SNCF est surévaluée par rapport au cahier des charges ou au contraire si les services de la CTC sous-évaluent leur estimation.

L'Etat ne peut, en effet, dans le cadre des principes républicains, rester indifférent au risque que représente le départ sur la pointe des pieds de la SNCF. Il reste le garant, au regard de sa responsabilité, de l'expression de la solidarité nationale à l'égard de la Corse et du niveau d'implication des entreprises nationales qu'elle suppose.

Cette connaissance précise des raisons qui ont conduit à l'impasse d'aujourd'hui conditionne en effet toute la suite et le devenir des CFC. Nous ne sommes pas convaincus de la validité du processus proposé. La réglementation prévoit qu'un avenant prolongeant une convention ne peut être retenu de manière consécutive.

Le contrôle de légalité peut refuser d'entériner la délibération et le préfet la déférerait au TA. L'incertitude juridique qui en découle ne nous satisfait pas et encore moins l'idée que les délais de procédure au TA laisseraient le temps de mettre en place la SEM voire un EPIC ou une SPL. La question qui se pose est d'une autre nature puisqu'elle touche à la responsabilité civile sachant que la SNCF ne serait plus le gestionnaire au premier septembre. On peut expliquer qu'il y a une nécessité de garantir la continuité du service mais je ne suis pas convaincu que cela suffise de ce point de vue juridique. Nous attendons des éclaircissements à ce propos.

Cela m'amène à l'examen de l'entité juridique sans laquelle l'existence des CFC resterait à prouver alors que jusqu'ici il n'est venu à l'esprit de personne de dire qu'ils n'existaient pas. Dans l'absolu la CTC propriétaire du réseau des infrastructures et du matériel roulant serait tenu de reprendre les personnels.

La régie directe, qui n'est plus à exclure compte tenu des incertitudes, n'est pas sans conséquence pour le statut des cheminots qui deviendraient agents territoriaux mais au-delà, j'y reviendrais dans un instant, la CTC pourrait-elle gérer le chemin de fer avec la compétence et l'expertise nécessaires ?

Au préalable j'insiste sur ce point, nous attendons une réponse de l'Etat s'agissant de l'engagement de la SNCF, puisqu'il n'y aurait plus dans le cas de figure exposé par le rapport, de gestion déléguée à l'entreprise nationale SNCF.

Autre remarque préalable quelle que soit l'entité choisie dans les trois cas envisageables SEM, EPIC ou SPL, toutes sont des EPL à capitaux publics majoritaires. Nous en avons l'exemple avec l'EPIC OEHC et la SEM Air Corsica où Veolia est actionnaire par le biais de la SNCM sans que cela ne pose de problème. Mieux encore, lorsqu'il a fallu recapitaliser la CTC a remis 12 M€ dans le capital d'Air Corsica. Affirmer dans ces conditions qu'il y aurait privatisation des CFC avec la création d'une SA dans le cadre d'un EPL est un raccourci qui ne correspond pas à la réalité.

Cela étant, si nous nous inscrivons dans cette réflexion pour en définitive dépasser le cadre imposé par le code des marchés publics et la mise en concurrence, ce pourquoi nous sommes fondamentalement. Il faut alors revenir, ce que nous défendons, à la conception du service public tel que nos aînés l'ont voulue en 1945 avec le programme du Conseil national de la Résistance. Cela ne sera pas possible dans l'immédiat.

Chacun le comprend et nous redoutons, c'est vrai, d'être pris de court le premier septembre prochain ou le premier janvier 2012. C'est pourquoi entre la revendication essentielle et le chemin pour y aboutir il y a toujours une différence qui ne doit pas s'éloigner de la revendication essentielle. Le danger, je l'ai dit serait alors la gestion directe pour laquelle il faut les compétences. Ce manque de compétences et d'expertises impératifs à la gestion ferroviaire conduirait à une fermeture au moins temporaire du réseau. Cela nous ne le voulons pas.

Venons-en à la SEM dans les 4 mois il faudrait trouver 7 actionnaires dont un privé, pour constituer le capital, fixer la part d'entrée et bien sûr expliquer aux dirigeants des collectivités et institutions sollicitées pourquoi l'opérateur historique qui connaît le réseau depuis 1983 fait une offre de 18 M€ supérieure aux estimations des services.

S'ils ne le faisaient pas, ils seraient irresponsables et leurs administrés rapidement confrontés à une augmentation de la pression fiscale, ne manqueraient pas de leur reprocher un engagement à la légère sur « un simple coup de fil ».

Soutenir dans ce contexte que tout peut être bouclé le 31 décembre et qu'à ce moment la nouvelle Société serait en mesure de reprendre au pied levé la gestion du réseau ferré n'est pas crédible. La gestion ferroviaire est effectivement complexe même si la compétence des cheminots voire des services de la CTC n'est pas en cause.

Pour ce qui est de l'EPIC, la SNCF en est un, la Poste aussi. Nul ne conteste que leur gestion est de droit privé. A telle enseigne, la règle comptable s'y appliquant est régie par la M4 qui impose à l'EPIC d'équilibrer ses comptes par ses recettes. De plus, il faut tenir compte de la lourdeur des procédures de mise en place et de gestion quotidienne ensuite. La démonstration est faite avec l'OEHC. Ceux qui en sont ici les administrateurs connaissent bien le problème.

Dernière possibilité la SPL imaginée justement pour éviter les contraintes de la SEM et de l'EPIC. Celle-ci peut être créée avec deux actionnaires, donc plus rapidement, avec des capitaux uniquement publics. Elle intervient en exclusivité sur le territoire des collectivités dont elle dépend, elle peut être gestionnaire déléguée sans appel d'offres et enfin elle permet d'intégrer les cheminots avec leur statut.

Cette analyse démontre qu'en ce qui nous concerne nous sommes loin des accusations fantaisistes qui tendent à nous présenter comme les complices d'une privatisation des CFC. De tout

temps nous nous sommes battus pour obtenir les moyens de leur développement. Personne ne peut le contester sauf à faire preuve de mauvaise foi.

En toute circonstance nous faisons le choix du service public parce qu'il le permet, comme il permet de garantir le statut des cheminots et la qualité des prestations attendues par les usagers. Et si nous avons été le fer de lance de la modernisation engagée avec le PEI, les rédacteurs attentifs du précédent cahier des charges de la DSP ce n'est sûrement pas pour en arriver aujourd'hui à l'anéantir et par là-même, anéantir la perspective d'un aménagement harmonieux, économe et respectueux de l'environnement que le chemin de fer et son extension à la plaine orientale offre la Corse.

Intervention de Michel Stefani Corsexport – rapport 150

Le dispositif ne fera jamais l'économie de la Corse parce que la Corse importe 10 ou 12 fois plus qu'elle n'exporte. A sa création nous nous sommes interrogés sur la pertinence de sa mise en place sachant que l'intervention de la CTC dans le soutien aux entreprises n'était pas négligeable mais sans réelle contreparties sociales.

Nous continuons à penser même si des mesures nouvelles, notamment inscrites dans la feuille de route de l'Adec, vont dans ce sens que l'argent public versé aux entreprises doit aussi conduire ces dernières dans une démarche responsable qui dépasse la seule reconstitution des trésoreries ou les effets d'aubaines liés au cumul des aides.

En définitive la façon dont se structure la production définit le cadre de ce type d'intervention ciblée. Or la production de la Corse se résume à peu de choses nous le voyons. Comment pourrait-il en être autrement ? La mono activité du tourisme c'est beaucoup plus du service que de la production. Partant de là il faut rééquilibrer l'économie insulaire. C'est la politique que nous proposons.

La fonction publique c'est du transfert économique avec du service nécessaire pour la population mais non producteur. La grande distribution c'est encore du service avec des effets négatifs pour l'emploi et les prix. La commande publique, qui tient à elle seule la croissance, c'est souvent du transfert de technologie, de compétences notamment ces dernières années à travers les gros investissements du PEI. De plus se pose la question d'abus de position dominante d'entreprises locales qui, sur certains marchés, pose problème.

Ce qui fait défaut dans le tissu économique de la Corse c'est bien la faiblesse du secteur secondaire de la production industrielle. L'agroalimentaire offre des perspectives les succès sont souvent cités comme la brasserie Piétra. Mais, par exemple, dans la production de viande, secteur où la Corse importe 85 % de ses besoins de consommation, il y a à faire pour réduire les importations et de fait donner des débouchés à l'agriculture insulaire. C'est vrai aussi dans l'exploitation de la forêt.

Ensuite il y a des entreprises, trop peu, comme Corse composite aéronautique ou la Chaudronnerie industrielle de Furiani qui font venir la matière brute et la réexpédie en produit fini donc là, en plus de l'apport dans PIB, il y a une production industrielle facteur d'emplois stables de salaires déterminés par accord d'entreprise et convention collective. C'est une autre façon de créer de la richesse.

C'est cet objectif que nous poursuivons quand nous demandons des contreparties aux entreprises dans ces domaines mais aussi pour la formation des salariés et force est de reconnaître que ce que l'on appelle aujourd'hui l'écoresponsabilité est inscrite en ces termes dans les propositions de l'Exécutif.
