



Cabinet de conseil
en performance
économique
responsable

*Chambre de Commerce
et d'Industrie
de Corse*



Impact de l'insularité en Corse sur la performance économique des entreprises

Juin 2019

Sommaire

1. INTRODUCTION	3
1.1 Eléments de contexte	3
1.2 Périmètre de l'étude	4
2. MODIFICATIONS APPORTEES AU MODELE DE 2018.....	7
3. DESCRIPTION DES MECANISMES DE COMPENSATION EXISTANTS EN CORSE.....	9
4. METHODOLOGIE.....	14
4.1 Phases de la mission	14
4.2 Identification des difficultés et des surcoûts liés à l'insularité	14
4.2.1 Revue de littérature.....	14
4.2.2 Entretiens avec des chefs d'entreprises corses.....	15
4.3 Evaluation quantitative des surcoûts constatés	15
4.4 Extrapolation des surcoûts	16
5. IDENTIFICATION DES DIFFICULTES ET DES SURCOUTS LIEES A L'INSULARITE	17
5.1 Présentation de la démarche	17
5.2 Difficultés identifiées dans la littérature.....	17
5.2.1 Difficultés liées à l'isolement et à l'éloignement géographique.....	17
5.2.2 Etroitesse des marchés insulaires.....	19
5.2.3 Difficultés liées au transport routier insulaire	23
5.2.4 Impact de la mono-activité sur l'économie insulaire	25
5.2.5 Vulnérabilité face aux crises mondiales	26
5.2.6 Accès limité aux technologies de l'information et de la communication.....	26
5.3 Synthèse des caractéristiques des marchés insulaires et de leur pertinence dans le cadre de cette étude	27
5.4 Identification des surcoûts associés.....	28
5.4.1 Surcoûts identifiés en lien avec l'éloignement géographique.....	29
5.4.1.1 Utilisation du fret maritime.....	29
5.4.1.2 Déplacement de salariés et de dirigeants vers ou depuis le continent.....	31
5.4.2 Surcoûts identifiés en lien avec l'étroitesse des marchés insulaires	33
5.4.2.1 Main-d'œuvre réduite entraînant des difficultés de recrutement	33
5.4.2.2 Etroitesse du marché d'approvisionnement	34
5.4.2.3 Désordre foncier	34
5.4.3 Surcoûts identifiés en lien avec les incertitudes sur l'approvisionnement	35
5.4.3.1 Allongement des temps de transport routier intra-Corse.....	35
5.4.3.2 Aléas sociaux et hyper-saisonnalité	36
6. EVALUATION QUANTITATIVE : SURCOUTS ET MODELES DE CALCUL.....	37
6.1 Traitement des données	37
6.1.1 Traitement pour éviter les doublons	37
6.1.2 Traitement pour éviter les incohérences	37
6.1.3 Traitement des données de l'échantillon pour une utilisation adéquate dans le modèle.....	38
6.2 Surcoûts liés à l'éloignement géographique	39
6.2.1 Utilisation du fret maritime	39
6.2.1.1 Evaluation des coûts supplémentaires du transport maritime	39
6.2.1.2 Evaluation du coût du surstockage	40
6.2.1.3 Evaluation du coût en suréquipement	40
6.2.2 Déplacement de salariés et de dirigeants vers ou depuis le continent.....	40
6.2.2.1 Evaluation des frais de déplacement supplémentaires	41
6.2.2.2 Evaluation de la perte de productivité liée au déplacement	41
6.3 Surcoûts liés à l'étroitesse des marchés insulaires	42
6.3.1 Main-d'œuvre réduite entraînant des difficultés de recrutement.....	42

6.3.1.1	Evaluation des surcoûts liés à la durée de vacance d'un poste plus longue	42
6.3.1.2	Evaluation des surcoûts liés au risque de recrutement « raté » plus élevé	43
6.3.1.3	Evaluation des surcoûts liés aux besoins de formation interne plus importants.....	43
6.3.1.4	Evaluation des surcoûts liés au recours à des salariés ne résidant pas en Corse.....	44
6.3.2	Etroitesse du marché d'approvisionnement	45
6.3.2.1	Evaluation des surcoûts liés aux charges d'approvisionnement importantes	45
6.3.3	Désordre foncier	46
6.3.3.1	Evaluation des surcoûts liés aux prix du foncier plus élevés.....	46
6.4	Surcoûts liés à l'incertitude sur l'approvisionnement	46
6.4.1	Allongement des temps de transport routier intra-Corse	46
6.4.1.1	Evaluation des coûts liés aux sur-temps de transport routier intra-Corse.....	46
6.4.2	Hyper-saisonnalité de l'activité	47
7.	EVALUATION QUANTITATIVE : RESULTATS DU QUESTIONNAIRE.....	48
7.1	Résultats du questionnaire	49
7.1.1	Echantillon des répondants	49
7.1.2	Part des entreprises de l'échantillon rencontrant les difficultés.....	54
7.1.3	Validation des hypothèses sur les surcoûts.....	55
7.1.4	Résultats généraux sur le surcoût lié à l'insularité	57
7.1.5	Résultats des surcoûts selon le chiffre d'affaires	59
7.1.5.1	Surcoûts identifiés en lien avec l'éloignement géographique	59
7.1.5.2	Surcoûts identifiés en lien avec l'étroitesse des marchés insulaires.....	65
7.1.5.3	Surcoûts en lien avec les incertitudes sur l'approvisionnement.....	74
7.1.6	Focus sur les entreprises ayant des échanges avec le continent	76
7.1.6.1	Profil des entreprises	76
7.1.6.2	Surcoûts rencontrés par ces entreprises.....	78
7.1.6.3	Détails des résultats par surcoût.....	79
7.2	Limites de la démarche	81
8.	EXTRAPOLATION DES SURCOUTS.....	82
8.1	Extrapolation sectorielle du surcoût.....	83
8.1.1	Commerce de détail et gros (incluant l'agroalimentaire).....	83
8.1.2	Construction	84
8.1.3	Hébergement et restauration.....	84
8.1.4	Transport et entreposage	85
8.2	Extrapolation des surcoûts sur une échelle macroéconomique.....	86
9.	CONCLUSION	87
10.	REFERENCES	88
	Etudes sur l'insularité	88
	Autres références	91
11.	ANNEXES	96
	Annexe 1 : Questionnaire	96

1. Introduction

1.1 Eléments de contexte

Ce rapport présente les résultats de la deuxième étude sur les coûts cachés de l'insularité pour les entreprises situées en Corse.

En 2018, la CCI de Corse a souhaité conduire une étude visant à identifier et à estimer les différents coûts cachés, liés à l'insularité, qui touchent et impactent la performance économique des entreprises situées en Corse. En effet, le rôle des CCI est d'accompagner les entreprises de la région. Les entreprises accompagnées par les CCI de Haute-Corse et de Corse-du-Sud représentent 25 000 établissements et plus de 60 000 emplois, hors emplois non-salariés des chefs d'entreprises. Ainsi, le panel d'établissements accompagnés par la CCI couvre une grande partie des activités marchandes de l'île.

Au regard des études existantes et des entretiens réalisés, il apparaît que les caractéristiques géographiques des îles et plus particulièrement de la Corse ont un impact sur la performance économique des entreprises et la conduite de leurs activités¹. L'insularité génère des situations spécifiques qui peuvent se traduire par des coûts cachés qui n'apparaissent pas directement à la lecture des bilans comptables. Peu d'études aujourd'hui ont cherché à quantifier ces coûts cachés.

Ces coûts cachés consistent en des frais supplémentaires supportés par une entreprise située en Corse par rapport à une entreprise similaire située en France continentale. Dans la suite de l'étude, ces frais supplémentaires seront nommés « surcoûts ».

Ces surcoûts tiennent à 3 facteurs principaux :

- L'étroitesse des marchés (emploi, approvisionnement...) et l'absence d'économies d'échelles,
- L'éloignement des bassins économiques avec la difficulté du transport de marchandises,
- L'incertitude sur l'approvisionnement liée aux aléas météorologiques et sociaux pouvant affecter le commerce maritime par exemple.

Les surcoûts identifiés sont de différentes natures : surstockage dans le commerce, suréquipement dans le transport, difficultés de recrutement dans divers secteurs...

D'une part, ils affectent fortement la compétitivité des entreprises situées en Corse à tous les niveaux de la chaîne de valeur. D'autre part, ils dégradent la qualité des actifs immatériels de ces entreprises, fragilisant ainsi la création de valeur à plus long terme.

Cette étude vise à valider l'existence de ces coûts cachés, à les identifier et à les valoriser de manière qualitative et quantitative.

¹ The world bank, *The Costs and benefits of being a small, remote, Island, landlocked or mini-State Economy*, Srinivasan, 1986

L'objectif est ainsi de produire un argumentaire économique mettant en avant les spécificités de l'insularité et les freins à un développement économique durable de la Corse.

Les résultats de la première étude ont été publiés en juin 2018 et présentés au Ministre de l'Economie, Bruno Le Maire, lors de sa visite en Corse. Largement relayés dans les réseaux sociaux, les résultats de l'étude ont conduit l'Inspection Générale des Finances à commenter la méthodologie dans son rapport *Pour une économie corse du XXIe siècle : propositions et orientations*, publié en octobre 2018.

Le succès de cette première étude a démontré la pertinence de cette approche innovante. C'est pourquoi la CCI de Corse a souhaité mener en 2019 une deuxième étude sur ce sujet.

Cette nouvelle étude vise à consolider les résultats obtenus par deux moyens :

- **Mener l'étude sur un échantillon d'entreprises plus large, représentatif des entreprises situées en Corse ;**
- **Consolider la méthodologie utilisée, notamment à la suite des retours de l'Inspection Générale des Finances.**

Ce rapport présente dans un premier temps la méthodologie utilisée, puis la présentation des surcoûts identifiés. Il détaille par la suite le modèle de calcul utilisé, et enfin les résultats obtenus et l'extrapolation à l'ensemble de l'économie corse.

1.2 Périmètre de l'étude

Cette étude vise à évaluer les surcoûts de l'insularité pour des entreprises dont l'activité économique est située en Corse.

En 2018, nous nous sommes concentrés sur les « secteurs importants » de l'économie Corse (en nombre d'établissements et hors secteur public), sur la base des données de l'IGF² et de l'INSEE³ :

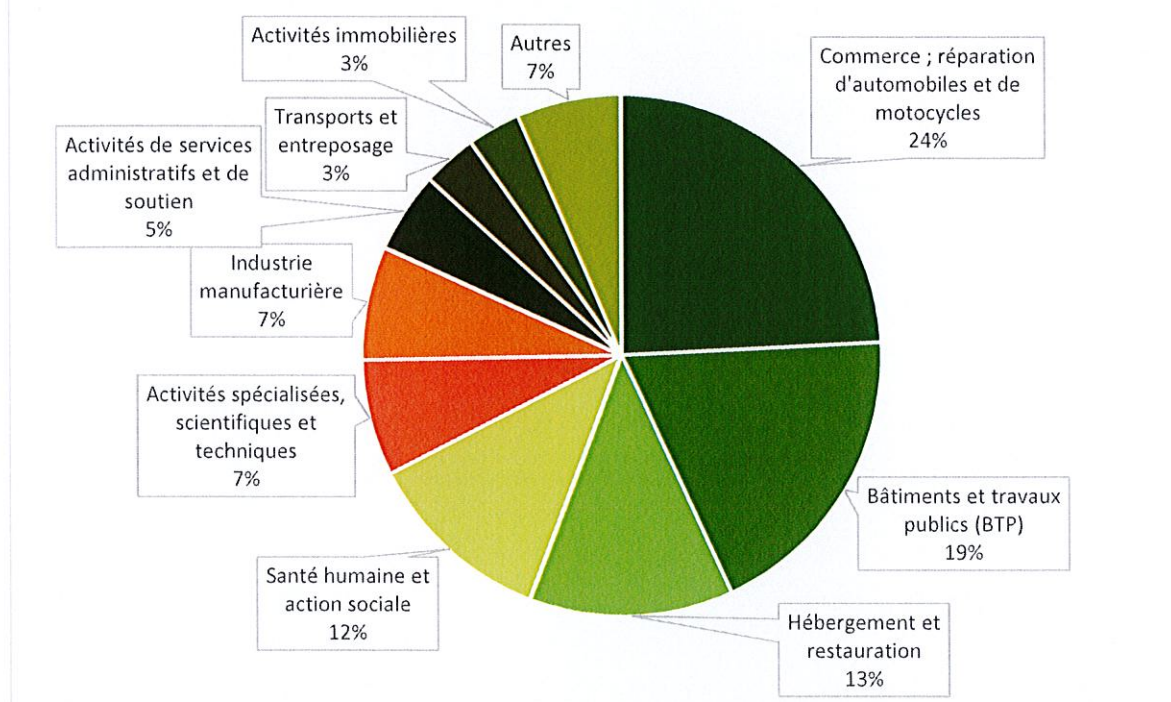
- Commerce de détail et gros (incluant l'agroalimentaire et la réparation automobile)
- Construction
- Hébergement et restauration
- Transport et entreposage

L'élargissement de l'échantillon en 2019 a permis de mener l'étude sur l'ensemble des secteurs. Cependant, afin de garantir la fiabilité des résultats, l'extrapolation demeure sur ces quatre secteurs uniquement.

²La situation des très petites entreprises (TPE) en Corse, rapport de l'Inspection Générale des Finances (IGF), mai 2016

³La Corse en Bref – édition 2017, rapport de l'INSEE, 14/1/2017, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3282977?sommaire=3283077>

Répartition de la valeur ajoutée sectorielle en Corse



Les données régionales ne sont pas toujours facilement disponibles. Ainsi, dans cette étude, la répartition sectorielle de la valeur ajoutée date notamment de 2014.

Le choix des secteurs utilisés dans l'extrapolation repose sur leur poids en Corse. Ainsi, le secteur tertiaire marchand concentre 48 % de l'ensemble de la richesse créée dans la région⁴ en 2014. Il a donc été choisi de se focaliser sur ce type d'activité.

Le commerce, le transport et l'entreposage et l'hébergement et la restauration constituent des secteurs du tertiaire non marchand cruciaux pour l'économie corse. A ces derniers a été ajouté le BTP, secteur non tertiaire marchand mais pesant pour 19% de la valeur ajoutée quasi mono-régionale.

Au total, ces secteurs occupent un poids important dans le PIB intérieur brut, qui s'élève à 8,87 milliards d'euros en 2015⁵. En effet, le commerce, le transport et l'entreposage et l'hébergement et la restauration pèsent au total pour 40% de la valeur ajoutée quasi mono-régionale en 2014⁶. Si l'on ajoute le secteur du BTP, on atteint 59% de la valeur ajoutée quasi mono-régionale.

⁴ *La Corse en Bref - édition 2017*, rapport de l'INSEE, 14/1/2017, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3282977?sommaire=3283077>

⁵ *La Corse en Bref - édition 2017*, rapport de l'INSEE, 14/1/2017, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3282977?sommaire=3283077>

⁶ Chiffre d'affaires total dans le secteur du commerce de gros et de détail en Corse : 4 616 M€ selon l'INSEE en 2014. Source : *La Base Économique des Entreprises Régionales*, Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Données INSEE, 2014, disponible sur : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/la-base-economique-des-entreprises-regionales/>

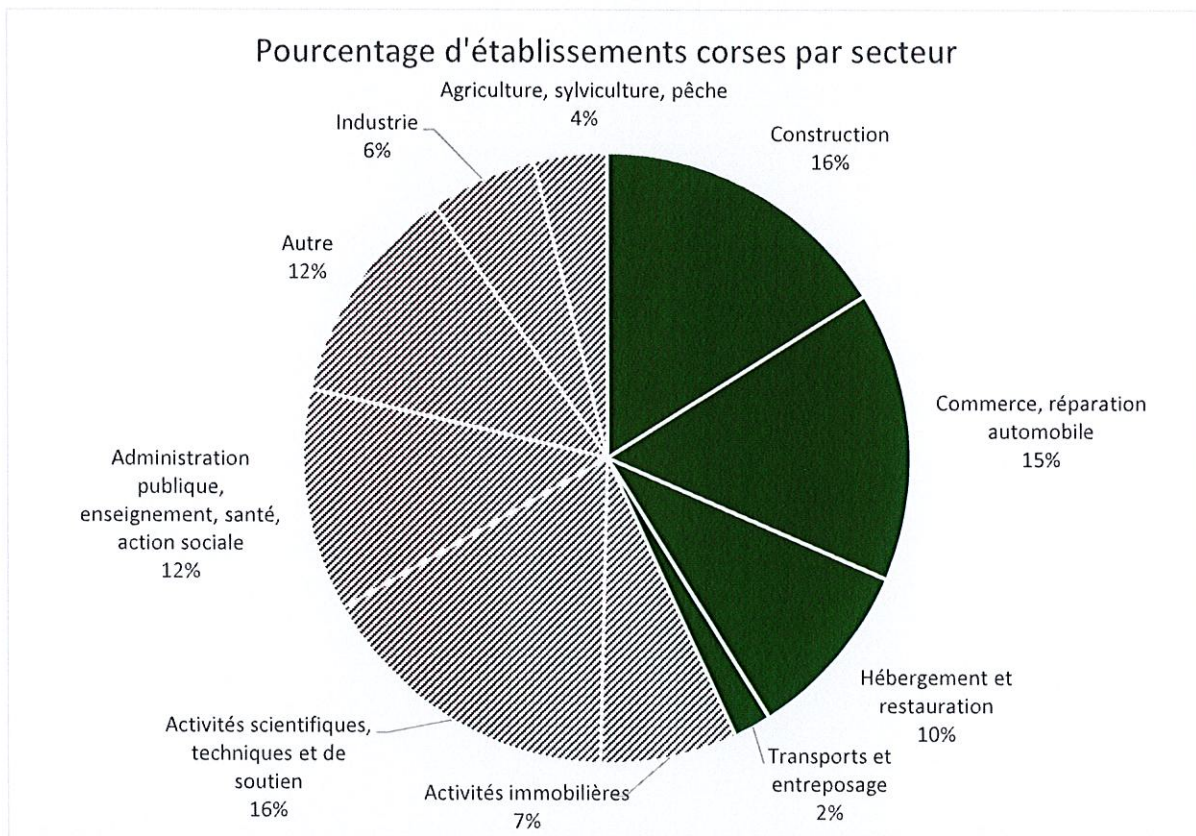
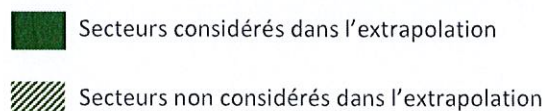


Figure 1 : Part d'établissements selon le secteur d'activité en Corse au 31 décembre 2015 (Source : INSEE)



Par ailleurs, il convient de rappeler que le tissu productif de la Corse est composé à 96% d'entreprises comprenant moins de dix salariés⁷. Les micro-entreprises, dont le chiffre d'affaires est inférieur à 750 K€, comptent notamment pour 95% des entreprises corses⁸.

Ces structures, du fait de leur taille, sont particulièrement exposées à tout handicap potentiel lié à l'insularité et sont donc l'objet principal de l'étude. C'est dans cette optique qu'il convient d'apprécier l'identification et la quantification des difficultés de la suite de l'étude.

⁷La Corse en Bref – édition 2017, rapport de l'INSEE, page 20, 14/1/2017, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3282977?sommaire=3283077>

⁸Un tissu productif corse composé de microentreprises, Elisabeth Gallard, Quant'île, INSEE, n°24, 30/04/1014, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1290960>

2. Modifications apportées au modèle de 2018

Cette étude fait suite à une première analyse menée en 2018. Le modèle utilisé alors a été revu afin d'améliorer la robustesse des résultats. Le tableau ci-dessous résume l'ensemble des modifications apportées en ce sens.

2018	2019
Le questionnaire était anonyme.	L'identité des entreprises a été demandée (SIRET ou nom par exemple).
Aucune question n'était obligatoire.	Les questions « Quel est le secteur d'activité de votre entreprise ? » et « Quel est le chiffre d'affaires des activités corses de votre entreprise (en milliers d'euros) ? » sont obligatoires.
Le surcoût concernant les aléas météorologiques nécessitait deux questions (questions 9 et 10), alors que le surcoût total mesuré ne compte que pour 0,3% du total.	Le surcoût concernant les aléas météorologiques, non-significatif, a été écarté de l'étude.
Le biais lié à la sensibilité plus forte des répondants aux handicaps liés à l'insularité a été identifié, mais non traité.	L'étude de la productivité apparente et du taux de valeur ajoutée démontre que les entreprises de l'échantillon rencontrent des situations financières particulièrement compliquées.
Pour certaines questions, beaucoup de réponses ont été jugées aberrantes, et donc retirées de l'échantillon : Questions 19 (« Combien de déplacements vers le continent sont effectués en moyenne par an par salarié ? ») et 20 (« Combien de jours en moyenne les déplacements vers le continent ont-ils duré (en jours) ? ») : durée de déplacement supérieure ou égale au nombre de jours ouvrés annuels. Question 2 « (« [...] En moyenne combien d'heures travaillées sont-elles perdues par salarié par semaine ? ») : nombre d'heures de travail perdues à cause du transport supérieur au nombre d'heures de travail.	Selon la question concernée par un grand nombre de réponses aberrantes, la question a été reformulée et/ou un traitement des réponses effectué : Reformulation de la question 20 : « Combien de jours en moyenne un déplacement de salarié dure-t-il dans votre entreprise ? » Retrait des entreprises pour lesquelles la durée totale de déplacement excède ou égalise le nombre de jours ouvrés Retrait des réponses indiquant un nombre d'heures de travail perdues à cause du transport routier supérieur au nombre d'heures de travail hebdomadaires
Incohérences entre le chiffre d'affaires et la taille de l'entreprise,	Exclusion des réponses indiquant un chiffre d'affaires par salarié supérieur au maximum des moyennes sectorielles

approchée par le nombre de salariés.	selon Eurostat en 2015 (Input-output table for domestic output at basic prices). Cette valeur est de 358 141 € et correspond aux activités immobilières.
L'hypothèse que la durée de déplacement était en moyenne plus longue que pour les entreprises du continent a été invalidée.	Reformulation de la question 20 : « Combien de jours en moyenne un déplacement de salarié dure-t-il dans votre entreprise ? ». L'hypothèse ayant été à nouveau invalidée, ce surcoût a été retiré de l'étude.
La présentation du rapport pouvait laisser croire que le surcoût total présenté prenait en compte uniquement les entreprises concernées par chaque surcoût, et non une moyenne sur l'ensemble des entreprises.	Le surcoût global mesuré prend bien en compte l'ensemble des entreprises et non seulement celles qui rencontrent les surcoûts. La décomposition du surcoût global entre les différents surcoûts est présentée à la suite des résultats totaux pour préciser ce point.
Des interdépendances peuvent exister entre le surstockage et les aléas météorologiques, les aléas météorologiques et les charges d'approvisionnement, les charges d'approvisionnement et le surcoût lié à l'utilisation du fret maritime.	Le surcoût lié aux aléas météorologiques a été supprimé. Pour les entreprises concernées par les surcoûts d'approvisionnement et de transport maritime, seul le surcoût maximum entre les deux a été conservé dans le total global.
Pour la formation en interne, la contrefactuelle était supposée nulle.	La contrefactuelle choisie a été la part de salariés français étant sous-qualifiés pour leur métier, selon l'OCDE. Cela a nécessité d'introduire la question suivante : « Quelle est la part de salariés recrutés sans avoir les compétences nécessaires ? »
La contrefactuelle sur le temps perdu à cause du transport routier n'a pas été précisée.	La contrefactuelle utilisée a été précisée. Il s'agit de la durée moyenne perdue par un conducteur français dans les embouteillages, selon INRIX.
Les tarifs résidents n'ont pas été pris en compte dans l'évaluation du coût du transport aérien.	Le coût du transport aérien a été modifié afin de prendre en compte les tarifs résidents.
L'étude n'a pas mis en avant les dispositifs existants pour lutter contre les handicaps liés à l'insularité.	Il s'agit ici de pédagogie, les dispositifs étant détaillés mais en annexe. La disposition a été revue pour les mettre plus en avant.
Le surcoût foncier n'a pas été étudié.	Le surcoût foncier a été étudié, grâce à l'introduction des questions suivantes : « Louez-vous vos locaux ? », et si oui, « Quel est la superficie de vos locaux ? » et « Quel est le loyer mensuel de vos locaux ? ».
Le surcoût lié au suréquipement a été validé par moins de 50% des entreprises.	Le surcoût a été étudié de manière différenciée par secteur pour déterminer s'il concerne uniquement les secteurs nécessitant un équipement important.
Le surcoût lié au recrutement de non-résidents a été validé par moins de 50% des entreprises.	La question 34, qui était « Le recrutement de personnes non-résidentes en Corse implique-t-il des frais supplémentaires (hébergement, coûts de déplacement) pour vos activités

	<p>corses ? », a été reformulée en « Devez-vous recruter des personnes ne résidant pas en Corse, pour l'unique raison que vous n'avez pas trouvé la personne adéquate sur l'île ? ».</p> <p>De même, ce surcoût a été étudié de manière différenciée par secteur.</p>
<p>Les mesures de représentativité des résultats n'ont pas été mises en avant dans le rapport.</p>	<p>Les mesures suivantes ont été effectuées et sont données dans le rapport : intervalle de confiance, taux de complétude, marge d'erreur, taille de l'échantillon.</p> <p>Par ailleurs, la taille de l'échantillon a été comparée à celles d'études de l'IFOP.</p>

Tableau 1 : Récapitulatif des modifications menées en 2019

Certaines parties n'ayant pas évolué, le lecteur aguerri à l'étude précédente pourra se concentrer sur les méthodologies ayant évolué (5.4.3.1, 5.4.3.2, 6.3.3, 6.4.1) et sur les nouveaux résultats (7 et 8).

3. Description des mécanismes de compensation existants en Corse

L'impact des caractéristiques naturelles et géographiques sur les performances économiques des acteurs économiques situés en Corse est un phénomène pris en compte dès 1970, au travers de la « continuité territoriale ». En complément des dispositifs de « continuité territoriale », la Corse jouit d'un statut fiscal particulier. Le but est de compenser les difficultés de la Corse liées à son caractère insulaire et à son isolement géographique.

Il existe des mécanismes de compensation à destination des acteurs économiques de la Corse dans le but de les soutenir. Ce premier panorama permet de détailler les mesures existantes pour ensuite mettre en perspective les difficultés liées à l'insularité.

Continuité territoriale

Le terme « continuité territoriale » est utilisé pour la première fois en 1975 par Valéry Giscard d'Estaing⁹. Aucune définition précise n'a été publiée dans un cadre juridique. Cependant, il s'agit de réduire au maximum les difficultés liées à l'insularité. Ainsi, les résidents et les entreprises corses ne doivent pas être pénalisés par leur isolement géographique. En 1982, une loi stipule que l'État et la région Corse définissent « les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et le continent, en particulier en matière de desserte et de tarifs ». La région se voit annuellement verser une « dotation de continuité territoriale », fixée par la Loi de Finances.

⁹ *Transports et insularité en Corse : la continuité territoriale au défi de la libéralisation*, page 10, Pierre Zembri, Géotransports, Commission de Géographie des Transports, 2014, disponible sur : https://www.researchgate.net/profile/Pierre_Zembri/publication/319790922_Transports_et_insularite_en_Corse_la_continuite_territoriale_au_defi_de_la_liberalisation/links/59d755c60f7e9b42a6b07e2a/Transports-et-insularite-en-Corse-la-continuite-territoriale-au-defi-de-la-liberalisation.pdf

Ainsi, la Collectivité Territoriale de Corse (CTC) reçoit une enveloppe de subventions de l'Etat dédiée à la continuité territoriale, dont la gestion est assurée par son agence dédiée aux transports, l'Office des Transports de la Corse (OTC).

Le rôle de l'OTC est triple :

- Minimiser les tarifs du transport maritime et aérien en priorité
- Financer le développement et la rénovation des infrastructures portuaires et aéroportuaires
- Assurer l'entretien des infrastructures routières et ferroviaires.

Pour cela, le CTC a reçu en 2017 une enveloppe de près de 187 millions d'euros¹⁰ dont les modalités d'utilisation ne sont pas rendues publiques.

L'organisme opère sous la forme de DSP (Délégation de Service Public) pour le maritime et l'aérien, pour lesquels il fixe des critères de service dans le cahier des charges. Par exemple, en 2008, la liaison maritime Ajaccio-Marseille devait répondre aux critères suivants :

- Fréquences minimales imposées de 3 allers-retours par jour, y compris les dimanches et jours fériés.
- Transport du courrier.
- Capacité de base : 5 250 sièges par semaine (2 sens confondus), dont 750 par jour les samedis et dimanches.
- Renforcements hebdomadaires saisonniers de 6 300 sièges en pré- et post-été, 6300 sièges sur les 10 semaines de plein été, plus 6 300 sièges à répartir sur les pointes de la période octobre – mai.

Les analystes sont partagés sur l'efficacité de la démarche. Par exemple, P. Zembri¹¹ souligne une politique couteuse tandis que X. Peraldi¹² met en évidence « une absence totale de jeu concurrentiel entre les compagnies de transport et un déficit sévère d'efficacité dans la production et la gestion des services publics ».

¹⁰ Amendement N° I-915, Assemblée Nationale, 13 octobre 2017, disponible sur : <http://www.assemblee-nationale.fr/15/amendements/0235A/AN/915.pdf>

¹¹ *Transports et insularité en Corse : la continuité territoriale au défi de la libéralisation*, Pierre Zembri, Géotransports, Commission de Géographie des Transports, 2014, disponible sur : https://www.researchgate.net/profile/Pierre_Zembri/publication/319790922_Transports_et_insularite_en_Corse_la_continuite_territoriale_au_defi_de_la_liberalisation/links/59d755c60f7e9b42a6b07e2a/Transports-et-insularite-en-Corse-la-continuite-territoriale-au-defi-de-la-liberalisation.pdf

¹² *Le système de continuité territoriale de la Corse face au défi de la modernisation du service public*, Xavier Peraldi, 2007, Politiques et Management Public, page 147, disponible sur : https://www.persee.fr/doc/AsPDF/pomap_0758-1726_2007_num_25_1_2361.pdf

Taux de TVA réduits

La deuxième mesure pour diminuer les difficultés liées à l'insularité est l'exonération de TVA.

Le tableau ci-dessous synthétise les différences de taux de TVA entre le continent et la Corse.

Type de marchandise	Taux en Corse	Taux en France continentale
Produits alimentaires, abonnement au gaz et à l'électricité, équipements de services à destination des personnes handicapées, repas servis dans les cantines scolaires ¹³	2,1%	5,5%
Vente d'électricité, vente de boissons alcooliques à consommer sur place, travaux immobiliers (neuf compris)	10%	20%
Vente de carburant	13%	20%

Tableau 2 : Différences des taux de TVA entre la France et la Corse

Source : *La situation des très petites entreprises (TPE) en Corse*, rapport de l'Inspection Générale des Finances (IGF), mai 2016

Si cette mesure abaisse les prix de vente pratiqués en Corse, elle n'implique pas forcément la consommation de produits locaux, puisque les importations sont également exonérées. Elle n'impacte donc qu'indirectement les entreprises situées en Corse.

Programme exceptionnel d'investissements pour la Corse

Le Programme Exceptionnel d'Investissement est un programme mis en place en 2002 visant à soutenir le développement économique de la Corse jusqu'en 2018. Les paiements pourront être versés jusqu'à 2022¹⁴. Doté d'une enveloppe globale de 1,94 milliards d'euros¹⁵, il consiste en des investissements partagés entre l'Etat (70% au maximum) et les collectivités territoriales corses. Ces investissements doivent concerner des axes prioritaires de développement, détaillés ci-dessous.

¹³ Le rapport de l'IGF précise que l'ensemble des marchandises soumises à un taux de 5,5% en France ont un taux réduit à 2,1% en Corse. Les marchandises citées sont les marchandises soumises à un taux de 5,5% en France, d'après LegiFiscal (disponible sur : <https://www.legifiscal.fr/reperes-fiscaux/taux-reduit-tva-5.5-2017.html>)

¹⁴ *Le programme exceptionnel d'investissements pour la Corse (PEI)*, site de la préfecture et des services de l'Etat en région Corse, mis à jour le 19/09/2017, disponible sur : <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/corse/Grands-dossiers/Le-programme-exceptionnel-d-investissements-pour-la-Corse-PEI>

¹⁵ *La situation des très petites entreprises (TPE) en Corse*, rapport de l'Inspection Générale des Finances (IGF), mai 2016

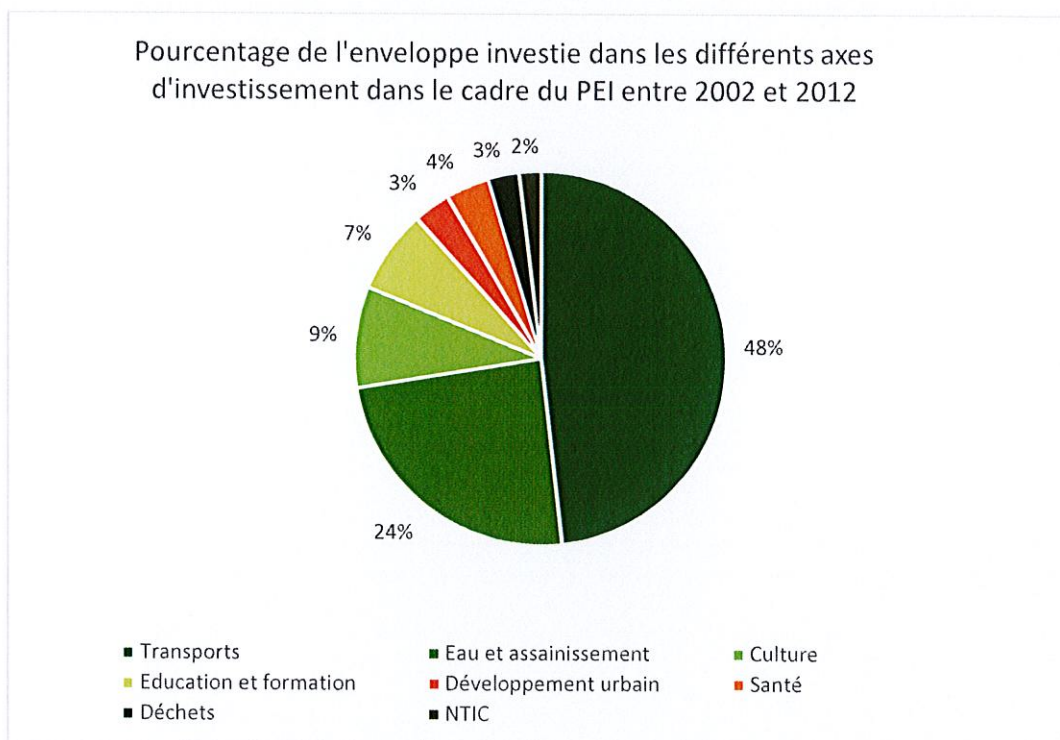


Figure 2: Pourcentage de l'enveloppe investie dans les différents axes d'investissement dans le cadre du PEI entre 2002 et 2012

Source : Bilan du PEI entre 2002 et 2012, site de la préfecture et des services de l'Etat en région Corse, mis à jour le 19/09/2017, disponible sur : http://www.prefectures-regions.gouv.fr/corse/content/download/37043/249692/file/bilan_general_2002-2012.pdf

Crédit d'impôt pour les investissements des entreprises situées en Corse (CIIC)

De 1997 à 2001, les entreprises corses (industrie, commerce, artisanat) ont bénéficié d'une exemption entière d'impôt sur les bénéfices. Cette mesure s'accompagnait d'allègements de charges patronales sur les salaires faibles (moins de deux fois le SMIC) et d'allègements de taxe professionnelle¹⁶.

Afin de donner suite à la fin de cette zone franche, un crédit d'impôt de 20% ou 30% sur le montant des investissements des entreprises corses (TPE ou PME) a été mis en place en 2002. L'ensemble de ces mesures visent à compenser les difficultés auxquelles les entreprises corses font face. Cependant, les surcoûts importants, parfois cachés, de l'insularité, continuent à pénaliser les entreprises. Cette étude vise donc à valoriser ces surcoûts pour mettre en lumière les freins au développement économique corse.

Autres spécificités fiscales :

Crédit d'impôt pour les investissements dans le capital d'entreprises situées en Corse

¹⁶ La situation des très petites entreprises (TPE) en Corse, rapport de l'Inspection Générale des Finances (IGF), mai 2016

L'investisseur bénéficie d'une réduction d'impôt sur le revenu de 38%¹⁷ de son investissement. Ces réductions sont assurées des Fonds d'Investissement de Proximité (FIP).

Ces investissements doivent être composés à 70%¹⁸ au moins de titres et d'avances en compte courant de PME.

Cotisation foncière des entreprises (CFE)

Les entreprises en Corse bénéficient d'une exonération de 25% des bases imposées sur les Cotisation Foncière des Entreprises (CFE) et ne payent pas de parts régionales et départementales¹⁹.

Le panorama des dispositifs de soutien à la Corse existants permet de mettre en évidence la prise en compte (au moins partielle) des difficultés de l'insularité dans les politiques publiques.

¹⁷FIP corses : perte assurée ou réelle opportunité ?, David Bergot, 2013, disponible sur : <http://www.la-boite-a-finances.com/blog/fip-corse-arnaque-ou-opportunit/>

¹⁸ La fiscalité en Corse, Corsica Stastica, 2017, page 25, disponible sur : <https://www.adec.corsica/attachment/907841/>

¹⁹ La fiscalité en Corse, Corsica Stastica, 2017, page 25, disponible sur : <https://www.adec.corsica/attachment/907841/>

4. Méthodologie

4.1 Phases de la mission

Cette étude se décompose en plusieurs étapes :

- ***Identification des difficultés et des surcoûts liés à l'insularité (2018)***

Sur la base de la littérature académique existante et d'entretiens menés avec des entreprises situées en Corse, nous avons pu mieux appréhender les difficultés rencontrées par les entreprises et leurs réalités opérationnelles.

- ***Evaluation quantitative des surcoûts constatés (modèle créé en 2018 et enrichi en 2019, questionnaire diffusé en 2019)***

Nous avons construit un modèle de calcul à même de fournir une première estimation de chacun des surcoûts précédemment identifiés. Ce modèle est alimenté par des données institutionnelles publiques et des données fournies par les entreprises elles-mêmes à travers un questionnaire. Les réponses à ce questionnaire ont été traitées avant d'être introduites dans le modèle de calcul afin de contrôler leur fiabilité.

- ***Extrapolation des surcoûts (2019)***

Sur la base des éléments calculés pour l'échantillon de répondants, nous avons extrapolé les résultats :

- Pour quatre secteurs représentatifs de l'économie corse : construction, commerce, transport et entreposage, hébergement et restauration. Chacun des secteurs a été apprécié en rapport des réponses apportées au questionnaire pour les entreprises pertinentes.
- Pour l'ensemble de l'économie corse, sur la base de valeurs minimales et maximales de surcoût.

Le but est ainsi d'apporter de premiers éléments de réflexion à une appréciation macro-économique des impacts de l'insularité sur l'économie corse.

4.2 Identification des difficultés et des surcoûts liés à l'insularité

Cette première partie a été réalisée en 2018. L'étude 2019 s'appuie sur ces résultats, les modifications portent sur le questionnaire et le modèle de calcul.

4.2.1 Revue de littérature

Plusieurs études sur la thématique abordée ont été identifiées dans le cadre de la première partie de notre étude. Celles-ci exposent les difficultés économiques liées à l'insularité, notamment pour les îles rattachées à un pays continental, telles que la Corse.

Les sources de ces études sont multiples, par exemple :

- Banque mondiale
- INSEE - Institut national de la statistique et des études économiques
- Programme ESPON – programme de l'Union Européenne
- ADEC Corsica - Agence de Développement Economique de la Corse
- EURISLES - European Islands System of Links and Exchanges
- Assemblée Nationale

Le but de cette revue de littérature a été d'identifier les difficultés liées à l'insularité auxquelles les entreprises font face et les surcoûts qu'elles engendrent.

4.2.2 Entretiens avec des chefs d'entreprises corses

Après avoir identifié les difficultés constatées dans la littérature scientifique et institutionnelle, nous avons voulu nous appuyer sur des « retours terrain », directement auprès des professionnels situés en Corse, durant notre précédente étude. En effet, la littérature identifiée analyse les difficultés généralement liées à l'insularité, mais il nous a semblé nécessaire de cerner précisément les problèmes concernant le contexte de la Corse.

Nous avons donc interrogé des chefs d'entreprises corses pour avoir plus de détails sur les difficultés auxquelles leurs entreprises font face. Les échanges ont été réalisés sous la forme d'entretiens semi-directifs sur les thématiques suivantes :

- Description de l'activité de l'entreprise,
- Identification et description des difficultés éventuelles rencontrées dans le cadre de leur activité et qui seraient liées à l'insularité ;
- Identification et description des surcoûts associés aux difficultés et des mécanismes éventuels de contournement mis en place dans l'entreprise,
- Identification de données utiles pour la quantification des surcoûts.

15 entretiens ont été effectués avec des chefs d'entreprises pour des structures de différentes tailles (TPE et PME) sur les secteurs retenus pour l'étude.

Ces entretiens ont également servi à enrichir notre étude puisque nos interlocuteurs ont souligné des coûts (notamment liés aux difficultés de recrutement) n'ayant pas encore jamais fait l'objet d'une étude.

Cette étape n'a pas été réitérée en 2019, le modèle s'appuyant sur les mêmes constats.

4.3 Evaluation quantitative des surcoûts constatés

Dans une deuxième partie de l'étude, nous avons valorisé les surcoûts identifiés à partir de la littérature et d'entretiens réalisés avec des chefs d'entreprises corses.

Afin de valoriser ces surcoûts, un questionnaire à destination des entreprises a été diffusé par les CCI de Corse et leurs partenaires. La vocation première du questionnaire était de valider les

hypothèses sur les difficultés et les surcoûts et d'en mesurer la prégnance pour les entreprises répondantes.

Par exemple, afin de vérifier l'hypothèse que les difficultés de recrutement induisent des surcoûts liés à un taux d'échec du recrutement important, les entreprises sont invitées à indiquer leur taux d'échec de recrutement. La moyenne des réponses est par la suite comparée à la moyenne nationale.

Dans le cas où un surcoût est validé pour une entreprise, il donne lieu à une valorisation. Celle-ci s'appuie pour une partie sur des données fournies par l'entreprise à travers le questionnaire. L'entreprise répondante est en effet amenée à donner des estimations sur les différents aspects des surcoûts identifiés, dans le cas où elle aurait été effectivement confrontée au surcoût mentionné. Par exemple, afin de valoriser les coûts du fret maritime, elle doit indiquer le tonnage de marchandises échangées avec le continent.

Le questionnaire a donc permis principalement de :

- Valider ou non les difficultés rencontrées
- Valider ou non les hypothèses sur les surcoûts associés à ces difficultés
- Fournir des chiffres utiles à la valorisation des surcoûts en rapport de leurs activités

Les réponses au questionnaire ont fait l'objet d'un traitement afin de trier des réponses en doublon ou incohérentes, et de vérifier la bonne représentativité de l'échantillon.

4.4 Extrapolation des surcoûts

Dans une dernière étape de cette évaluation quantitative, nous avons évalué le surcoût total supporté par les secteurs du périmètre de l'étude lié à l'insularité. Pour cela, nous extrapolons la moyenne des surcoûts obtenus pour les entreprises répondantes du questionnaire.

Cette moyenne, évaluée en pourcentage du chiffre d'affaires, a été appliquée au chiffre d'affaires total du secteur afin d'obtenir un surcoût global.

Nous avons extrapolé les résultats :

- Pour 4 secteurs représentatifs de l'économie Corse : construction, commerce, transport et entreposage, hébergement et restauration. Chacun des secteurs a été apprécié en rapport des réponses apportées au questionnaire pour les entreprises pertinentes.
- Pour l'ensemble de l'économie Corse, sur la base de valeurs minimales et maximales de surcoût pour les secteurs précédemment mentionnés.

Comme indiqué précédemment, le but est ainsi d'apporter de premiers éléments de réflexion à une appréciation macro-économique des impacts de l'insularité sur l'économie corse.

5. Identification des difficultés et des surcoûts liées à l'insularité

Comme nous l'avons présenté dans la méthodologie, un état des lieux des travaux ayant été menés par le passé sur les difficultés liées à l'insularité a été réalisé. Cette phase préliminaire de notre étude a permis de lister les difficultés identifiées dans la littérature, et les surcoûts qu'elles induisent.

5.1 Présentation de la démarche

Plusieurs études économiques sur l'insularité ont servi de base à notre travail. Ainsi, 24 difficultés ont été recensées à travers 20 travaux²⁰, que nous avons regroupé en 7 catégories :

- Difficultés liées à l'isolement et à l'éloignement géographique,
- Etroitesse des marchés insulaires,
- Difficultés liées au transport routier insulaire,
- Impact de la mono-activité sur l'économie insulaire,
- Vulnérabilité face aux crises mondiales,
- Manque d'attractivité pour la main d'œuvre et les entreprises,
- Accès limité aux technologies de l'information et de la communication.

Ces difficultés s'appliquent à toutes les économies insulaires mais se déclinent différemment selon les contextes et les environnements. Ainsi, pour chacune des difficultés, nous discuterons également dans cette partie de leur réalité dans le cadre de la Corse, à la lumière des entretiens réalisés avec des professionnels exerçant leur activité sur l'île.

5.2 Difficultés identifiées dans la littérature

5.2.1 Difficultés liées à l'isolement et à l'éloignement géographique

Les caractéristiques naturelles des îles imposent l'utilisation du transport maritime et aérien. Ceci n'est pas sans conséquence sur l'activité économique : le recours à ces modes de transports induit de nombreuses difficultés, listées ci-dessous.

Tout d'abord, les coûts d'approvisionnement sont augmentés par cet isolement géographique. D'une part, la distance à parcourir est souvent plus longue, comme c'est le cas pour des départements d'outre-mer. Les moyens de transport utilisés sont aussi structurellement plus coûteux, malgré la mise en place de politiques de soutien, comme la politique de continuité territoriale en France²¹. Ainsi, les marchandises importées ou exportées supportent un surcoût limitant la compétitivité des entreprises. Ce point a été évoqué maintes fois lors des entretiens.

²⁰ Listés dans la partie 8

²¹ *Transports et insularité en Corse : la continuité territoriale au défi de la libéralisation*, Pierre Zembri, Géotransports, Commission de Géographie des Transports, résumé, page 7, 2014, disponible sur : https://www.researchgate.net/profile/Pierre_Zembri/publication/319790922_Transports_et_insularite_en_Corse_la_continuite_territoriale_au_defi_de_la_liberalisation/links/59d755c60f7e9b42a6b07e2a/Transports-et-insularite-en-Corse-la-continuite-territoriale-au-defi-de-la-liberalisation.pdf

D'autre part, la liaison maritime avec le continent est souvent assurée sur des modes oligopolistiques voire monopolistiques, notamment dans le cas de petites îles²². Dans le cas de la Corse, une entreprise possède aujourd'hui la majorité du marché, d'après le chercheur Joseph Martinetti²³. Cette situation peut entraîner une inflation des prix de transport des marchandises que les dotations de continuité territoriale visent à compenser.

Les entreprises situées dans les îles doivent également composer avec des chaînes logistiques plus complexes et donc plus risquées. Cela peut être dû à des aléas météorologiques ou sociaux (grèves). Dans le cas de la Corse, les vents violents représentent le principal danger. Ainsi, le Cap Corse, région la plus ventée de l'île, rencontre en moyenne plus de 60 jours de tempête (vitesse du vent maximale supérieure à 100 km/h) par an, selon Météo France²⁴.

De plus, afin de faire face aux aléas liés au transport maritime, les entreprises corses stockent plus que nécessaire, comme l'explique l'étude *Insularity and economic development : a survey*²⁵: « Conserver des stocks importants est la seule manière de faire face à des changements inattendus de la demande, dans le cas où le transport est peu régulier ou fiable ». Cet aspect est ressorti fortement dans le cas des entretiens menés avec des entreprises situées en Corse, et ce de deux manières :

- Les entreprises surstockent les produits essentiels à leur production afin de compenser des ruptures d'approvisionnements.
- Les entreprises se suréquipent afin de pouvoir assurer la production si une défaillance advenait sur des outils essentiels.

Ce supplément de stock et/ou d'équipement engendre des surcoûts, qui peuvent impacter la compétitivité des entreprises (surtout dans le cas de TPE et des PME).

L'étude *Insularity and economic development : a survey*²⁶ évoque des difficultés liées aux coûts de transbordement et d'assurance, qui sont plus élevés sur des îles. Néanmoins, cet aspect n'est pas ressorti des entretiens réalisés. Par conséquent, nous n'avons pas inclus ce surcoût dans la suite de l'étude.

Par ailleurs, l'éloignement est source de durées de trajet plus longues, notamment dans le cas de déplacements à visée commerciale. D'après les entretiens, ce surtemps constitue un point important pouvant altérer la performance économique des entreprises.

²² *Insularity and economic development : a survey*, Manuela Deidda, Working paper 2014, CRENOS, page 7, disponible sur : http://crenos.unica.it/crenos/sites/default/files/WP14-07_0.pdf

²³ *Transports maritimes et insularité en Europe : le cas de la Corse*, MARTINETTI Joseph, 2012, L'espace politique, disponible sur : <http://journals.openedition.org/espacepolitique/2260>

²⁴ *Nombre de jours avec rafales supérieures à 100 km/h*, Météo France, disponible sur : <http://tempetes.meteo.fr/spip.php?article31>

²⁵ *Insularity and economic development : a survey*, Manuela Deidda, Working paper 2014, CRENOS, page 6, disponible sur : http://crenos.unica.it/crenos/sites/default/files/WP14-07_0.pdf

²⁶ *Insularity and economic development : a survey*, Manuela Deidda, Working paper 2014, CRENOS, page 6, disponible sur : http://crenos.unica.it/crenos/sites/default/files/WP14-07_0.pdf

5.2.2 Étroitesse des marchés insulaires

La littérature académique et institutionnelle met en évidence l'étroitesse des marchés sur lesquels s'approvisionnent et vendent les entreprises insulaires. Le marché se comprend ici comme « *le lieu réel ou fictif de rencontre entre l'offre et la demande pour un bien ou un service* »²⁷.

Nous parlons ici de marchés, au pluriel, avec une attention particulière pour les approvisionnements des entreprises (matières premières et équipements) et le marché de l'emploi. Aussi, il convient de préciser que les dispositions géographiques d'un territoire ne sont pas à eux seuls des facteurs déterminants de la performance économique. En effet, un marché peut s'affranchir des conditions physiques de superficie ou de démographie, comme les marchés de capitaux par exemple.

Néanmoins, dans le cas de la Corse, les dispositions géographiques et démographiques jouent un rôle important dans l'attractivité économique du territoire et dans l'intérêt qu'ont les acteurs économiques à s'y implanter.

La taille restreinte du bassin de population est limitée, avec moins de 330 000 habitants en 2017²⁸, fait de la Corse la 16^{ème} région en volume de population de France, sur un total de 18. De plus, l'île affiche un taux de pauvreté important, de l'ordre de 20%²⁹, et un niveau de vie plus faible qu'en France continentale³⁰, limitant là encore la propension à consommer. Par ailleurs, comme nous le verrons plus loin, du fait des difficultés de circulation interne, l'île ne constitue pas un marché fluide et accessible du Nord au Sud.

Cette difficulté liée à la demande tend à dégrader l'offre dont peuvent bénéficier les entreprises de l'île. En effet, les entreprises extérieures à la Corse peuvent rechigner à s'implanter ou à desservir l'île. Cela a un impact sur les approvisionnements en équipements et matières premières mais aussi, quoique de manière plus indirecte, sur le marché de l'emploi.

²⁷ *Marché*, article Wikipédia, disponible sur : <https://fr.wikipedia.org/wiki/March%C3%A9>

²⁸ INSEE, <https://www.corsematin.com/article/article/la-population-corse-desormais-portee-a-324-220-habitants>

²⁹ *Données INSEE 2014, 54 720 personnes font partie d'un ménage où le revenu disponible par unité de consommation est inférieur à 1 018 € par mois.* https://www.corsenetinfos.corsica/Social-La-Corse-est-la-region-de-province-la-plus-touchee-par-la-pauvrete-monetaire_a30285.html

³⁰ En 2012, la moitié des personnes vivent dans un ménage où le revenu disponible annuel par unité de consommation est inférieur à 18 300 euros, soit 1 520 euros par mois. Ce niveau de vie médian est inférieur de 6% à celui de la France de province. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1285544>

Marché des approvisionnements

Ainsi, du fait de l'éloignement et des difficultés d'accès à la Corse, « l'offre » est caractérisée par un petit nombre d'acteurs. En effet, la modestie du marché potentiel et les coûts de transport poussent les acteurs économiques à délaisser ce marché. Aussi, selon *Is insularity a locational disadvantage ? Insights from the new economic geography*³¹, l'implantation des entreprises est influencée par la capacité à générer « un effet de marché local » (Krugman, 1970). Ce phénomène implique que toute entreprise privilégie une implantation sur les bassins économiques importants, afin de profiter d'effets d'échelle.

Ces freins à l'implantation des entreprises génèrent un marché des approvisionnements restreint, comptant moins d'offreurs qu'en France continentale. Ceci crée des situations oligopolistiques voire monopolistiques, ce qui augmente les prix des marchandises sur l'île. Ce phénomène est notamment mis en exergue dans le rapport de synthèse d'EURISLES³², qui mentionne les « effets pervers des monopoles et de concurrences réduites ». Cela tend à renforcer la hausse des prix, dans un contexte où ceux-ci sont déjà plus élevés en raison des frais liés au transport.

Ce point est fortement approuvé lors des entretiens réalisés. En effet, les entreprises nous ont indiqué que leur stratégie de choix d'approvisionnement ne peut être conditionnée par une logique de prix mais par l'intégration d'autres critères, notamment la possibilité de maintenance ou de livraison en Corse. Cet effet peut générer un coût d'approvisionnement supplémentaire pour ces entreprises.

Marché de l'emploi

Selon une étude de l'INSEE³³ et de Pôle Emploi, le marché de l'emploi en Corse est marqué par deux difficultés principales.

D'une part, il accuse d'une pénurie de compétences. Ainsi, l'enquête Pôle Emploi BMO de 2017 démontre une difficulté plus importante des entreprises situées en Corse pour recruter³⁴. La part des recrutements dits « compliqués » apparaît plus forte dans tous les secteurs, en comparaison avec la France continentale.

En effet, les données de Pôle Emploi montrent que 44% des recrutements sont jugés compliqués en Corse contre 37% dans toute la France en 2017. Ceci est à mettre en perspective avec un taux de chômage plus fort (11%) que la moyenne nationale³⁵.

³¹ *Is insularity a locational disadvantage ? Insights from the new economic geography*, page 3, Fabio Cerina, The New Economic Geography by Krugman, disponible sur : <http://crenos.unica.it/crenos/sites/default/files/WP15-21.pdf>

³² *Indicateurs statistiques de disparité régionale engendrés par l'insularité et l'ultrapériphéricité*, page 13, Rapport de synthèse, EURISLES, disponible sur : <http://81.47.175.201/rupt/documents/fin7FR.pdf>

³³ *La Corse en Bref – édition 2017*, rapport de l'INSEE, 14/1/2017, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3282977?sommaire=3283077>

³⁴ *Enquête Besoins en main-d'œuvre (BMO) pour la région Corse*, 2017, disponible sur : <https://www.pole-emploi.fr/region/corse/actualites/enquete-besoins-en-main-d-oeuvre-2017-@/region/corse/article.jsp?id=469773>

³⁵ Pôle Emploi. Données au 2^{ème} trimestre 2015

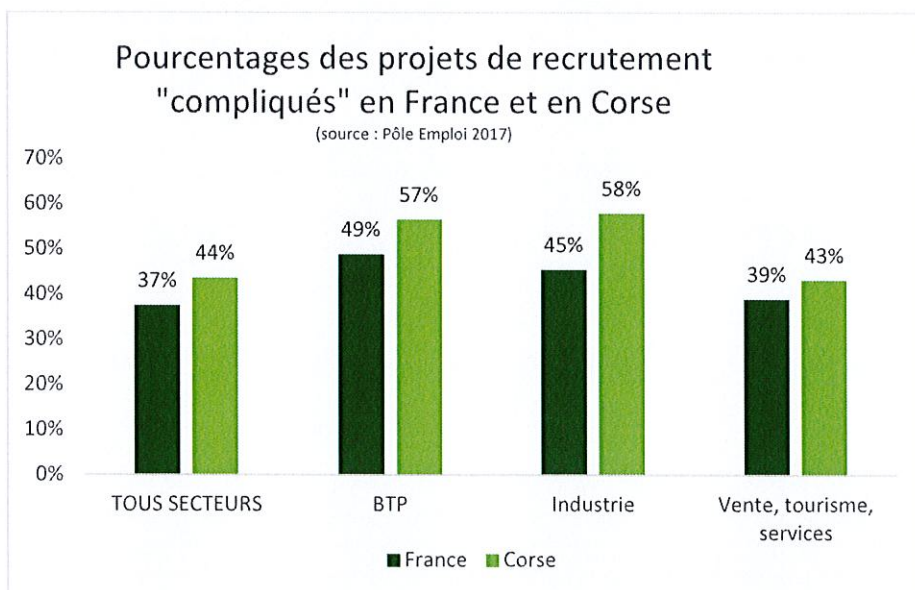


Figure 3 : Pourcentage de recrutements jugés « compliqués » par les employeurs en France métropolitaine et en Corse

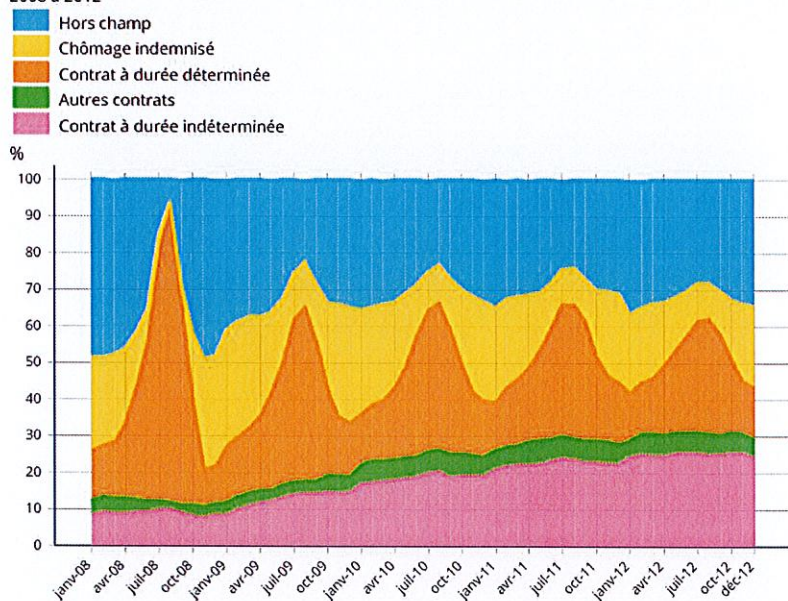
D'autre part, l'emploi en Corse est marqué par une forte saisonnalité due au poids de l'activité touristique dans l'économie. En effet, les besoins en main-d'œuvre ne sont pas constants tout au long de l'année et excèdent largement les ressources disponibles pendant la période estivale. Selon l'étude Pôle Emploi BMO 2017, 70,4%³⁶ des projets de recrutements concernent ainsi des postes saisonniers.

Les difficultés de recrutement en Corse s'expliquent donc par deux raisons. D'une part, le bassin de population restreint limite le nombre et les compétences de la main-d'œuvre disponible, notamment dans les secteurs saisonniers (hôtellerie, restauration). D'autre part les candidats font face à différentes contraintes qui peuvent les amener à refuser des postes pour lesquels ils seraient qualifiés et cela en raison de l'éloignement de l'entreprise du domicile des candidats et des difficultés de transport dus aux mauvaises infrastructures routières.

³⁶ Enquête Besoins en main-d'œuvre (BMO) pour la région Corse, Pôle Emploi, 2017

Un pic récurrent d'emploi estival

Situation des saisonniers sur le marché de l'emploi salarié au 1^{er} de chaque mois de 2008 à 2012



Source : Insee, Panel DADS Grand Format

Figure 4 : Situation des saisonniers sur le marché de l'emploi salarié au 1^{er} de chaque mois de 2008 à 2012

L'aspect saisonnier de certains emplois et les limites du bassin de talents disponibles ne sont que partiellement compensés par les migrations professionnelles depuis la France continentale. En effet, le coût de la vie et les niveaux de rémunération peuvent jouer un rôle dans l'attractivité de la Corse pour les travailleurs. Ainsi, selon des chiffres publiés par l'INSEE en 2015, le coût de la vie en Corse dépasserait de 3,6% ceux de la France (hors île de France)³⁷ pour un niveau de rémunération plus faible. Il convient de préciser aussi que le levier de la rémunération apparaît limité pour des entreprises qui doivent déjà composer avec de nombreuses difficultés liées à l'insularité.

D'autre part, les recrutements à distance apparaissent plus chers que des recrutements locaux. Premièrement, ces recrutements impliquent le déplacement éventuel du candidat pour la réalisation des entretiens. Et dans le cas où l'entreprise privilégierait un recrutement à distance, elle s'expose à un risque de recrutement « raté » (soit la rupture du CDI avant la fin de la période d'essai) accru, qui peut se traduire par des coûts pour l'entreprise. Enfin, les entreprises doivent souvent payer les frais de déplacement et d'hébergement des salariés ne résidant pas en Corse. Ces difficultés sont notamment ressorties dans le cadre des entretiens avec les chefs d'entreprise. Ces derniers ont en effet mis en évidence des difficultés à recruter dans l'ensemble de leurs secteurs d'activité.

Afin de compenser ces difficultés, des entreprises nous ont indiqué qu'elles privilégiaient le recrutement sur la base du « savoir-être » plutôt que du savoir-faire, impliquant ainsi un investissement conséquent de formation interne pour les nouvelles recrues. Par ailleurs, ce mode de recrutement entraîne un risque de recrutement raté important.

³⁷ En 2015, les prix en Corse dépassent de 3,6% ceux de la France de province, Aude BOLLEYN-GENOVESE, Insee Flash, avril 2016, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019732>

Prix du foncier

Le marché immobilier en Corse fait face à un problème d'identification des propriétaires fonciers. En effet, le régime fiscal et foncier dérogatoire a conduit à l'omission courante de la déclaration de succession. Actuellement, 33% des parcelles du territoire sont enregistrées comme appartenant à une personne née avant 1910 et 16% de la surface cadastrée correspond à des biens non-délimités, comme l'a soulevé l'Inspection Générale des Finances³⁸.

Or on observe des prix immobiliers importants en Corse par rapport aux départements jugés « similaires » par l'IGF (Creuse, Aude, Tarn-et-Garonne, Calvados pour la ruralité, Alpes-de-Haute-Provence, Pyrénées-Orientales et Var pour la saisonnalité). En effet, les tarifs sont plus élevés en Corse que pour les autres départements, pour les appartements aussi bien que les maisons, à l'exception du Var.

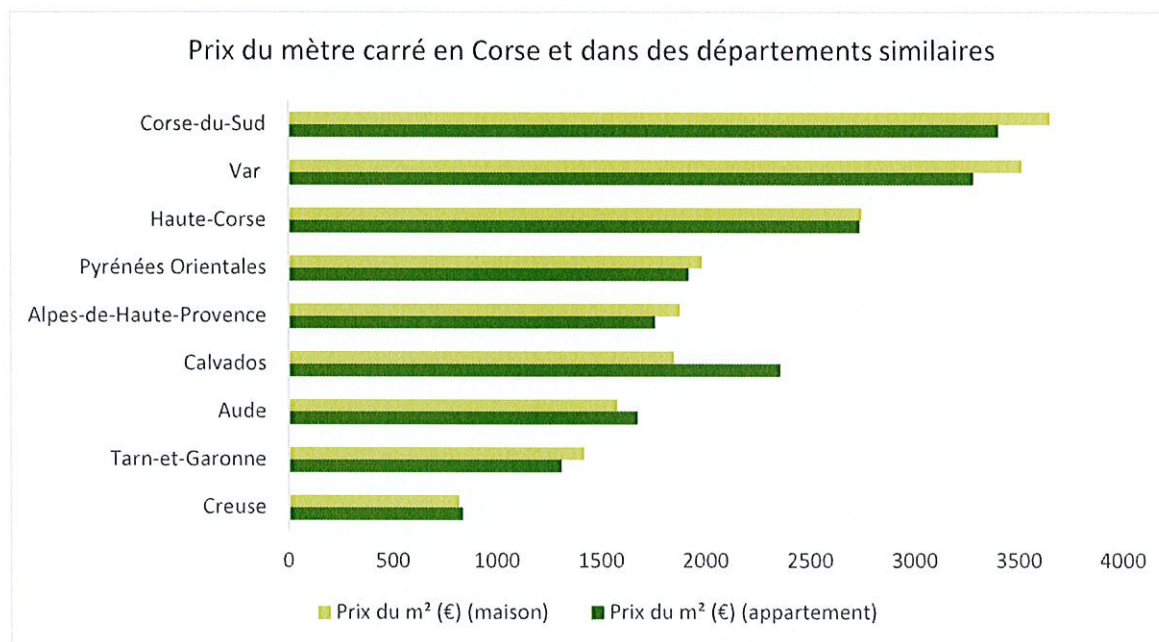


Figure 5 : Prix du mètre carré en Corse et dans des départements similaires, source : MeilleursAgents, 2019

S'il est peu aisé d'établir un lien de cause à effet direct entre ce désordre foncier et le surcoût immobilier, ce dernier peut fortement pénaliser les entreprises ayant besoin de locaux. A ce titre, le surcoût foncier a été rajouté à l'étude en 2019.

5.2.3 Difficultés liées au transport routier insulaire

Les difficultés liées à l'étroitesse des marchés insulaires sont, dans le cas de la Corse, intensifiées par la géographie montagneuse de la Corse ainsi que les infrastructures routières limitées qui

³⁸ Pour une économie corse du XXIe siècle : propositions et orientations, Inspection Générale des Finances, L. Vachey et al, 10/2018

ralentissent les déplacements sur l'île. Ces difficultés sont précisées dans le *Rapport de réalisation d'une étude de définition de plate-forme logistique dans le cadre du programme Européen Italie-France Maritime 2007-2013*³⁹. Ceci a deux conséquences :

- Le marché se décompose en une multitude de micromarchés dont les échanges avec l'extérieur et les tailles sont faibles.

La Figure 6 représente les zones atteignables en trente minutes par la route à partir des différents ports corses (Ajaccio, Bastia, Porto Vecchio, Calvi, Propriano, île Rousse, Bonifacio) et continentaux (Marseille, Montpellier, Avignon, Toulon, Nice...). On observe une continuité entre les villes continentales. De plus, toutes les zones côtières sont accessibles en moins de 30 minutes à partir d'un port.

Au contraire, on observe que la Corse est séparée en quatre zones distinctes correspondant aux plus grandes villes corses. Ces micromarchés ne peuvent communiquer entre eux en moins de 30 minutes.



Figure 6 : Zones atteignables en 30 minutes en voiture à partir des ports de plaisance et de commerce corses et continentaux

Source : <https://www.oalley.fr/>

- La deuxième conséquence est un allongement du temps de déplacement sur le territoire corse.

Le tableau ci-dessous compare les vitesses moyennes en voiture entre les quatre plus grandes villes corses et les quatre plus grandes villes des départements « semblables ». On observe que la vitesse moyenne est toujours plus faible en Corse, à l'exception des Pyrénées Orientales.

³⁹ *Rapport de réalisation d'une étude de définition de plate-forme logistique dans le cadre du programme Européen Italie-France Maritime 2007-2013*, Version provisoire, Marc Simeoni Consulting & Patrice Salini Consultant, 3/12/2009

Zone géographique	Vitesse moyenne sur les quatres axes principaux (km/h)
Aude	74
Creuse	71
Calvados	68
Alpes-de-Haute-Provence	63
Var	60
Tarn-et-Garonne	59
Corse	58
Pyrénées-Orientales	51

Les temps de déplacement sur les axes routiers corses sont donc supérieurs à ceux sur les axes continentaux. Ceci implique des surtemps pour les salariés devant se déplacer sur l'île. De plus, l'interdiction de circulation le dimanche tend à exacerber ces contraintes⁴⁰.

Ces surtemps ont un impact à terme sur la productivité des collaborateurs. Ce problème a notamment été soulevé par les entreprises du secteur du transport lors des entretiens.

5.2.4 Impact de la mono-activité sur l'économie insulaire

L'activité économique des îles est souvent concentrée autour de quelques activités. On parle alors de mono-activité : « [...] des activités telles que le tourisme, la pêche, l'exploitation agricole, qui sont sans alternatives et qui augmentent par conséquent la fragilité de l'île » selon Manuela Deidda⁴¹. La mono-activité induit un risque important pour l'entreprise et le territoire dans son ensemble, vulnérable face aux crises économiques du domaine concerné.

Dans le cas de la Corse, le tourisme correspond à près de 31% du PIB régional corse⁴². La situation économique dépend donc fortement de la santé de ce secteur. D'autre part, l'étude *The Development of the Islands – European Islands and Cohesion Policy*⁴³ affirme que les écosystèmes insulaires sont mis sous pression par l'activité touristique intensive. La Corse dépend donc pour une part importante du tourisme, activité qui risque de détruire à terme les conditions qui l'ont rendu possible (pollution...).

De plus, selon cette même étude, le secteur du bâtiment, au poids important dans l'économie corse (8,5% du PIB), ne ferait pas de la protection de l'environnement sa priorité. Cet autre secteur principal de l'économie corse représente donc également un danger pour l'environnement.

⁴⁰ Rapport de réalisation d'une étude de définition de plate-forme logistique dans le cadre du programme Européen Italie-France Maritime 2007-2013

⁴¹ *Insularity and economic development: a survey*, page 7, Manuela Deidda, Working paper 2014, CRENOS, disponible sur : http://crenos.unica.it/crenos/sites/default/files/WP14-07_0.pdf

⁴² *Le poids du tourisme dans l'économie corse*, 2011, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1894595>

⁴³ *The Development of the Islands – European Islands and Cohesion Policy (EUROISLANDS) Targeted Analysis 2013/2/2- Final Report*, page 12, ESPON, disponible sur : <https://europeansmallislands.files.wordpress.com/2017/03/espon-euroislands-report-2013.pdf>

De plus, la restriction du panel d'activités économiques engendre une dépendance forte des îles aux importations. Ce problème est soulevé dans la majorité des études considérées. Cette dépendance est selon l'étude⁴⁴ « aggravée de manière importante lorsque l'île est éloignée et distante de ses marchés ».

Cependant, si les risques liés à la mono-activité sont bien réels, il semble difficile de les traduire en surcoûts pour les entreprises. En effet, ils fragilisent l'activité de la Corse au niveau macro-économique, mais ne perturbent pas l'activité quotidienne des entreprises. Ils n'ont d'ailleurs pas été traduits en surcoûts pour les entreprises lors des entretiens. C'est pour cette raison que cette difficulté ne sera pas reprise dans la suite de l'étude.

5.2.5 Vulnérabilité face aux crises mondiales

Comme nous l'avons vu précédemment, la taille limitée de certains marchés insulaires les force à rester ouverts au commerce mondial, notamment afin de satisfaire à leurs besoins d'importations. D'après une étude de l'organisation EURISLES⁴⁵, les importations représentent en effet jusqu'à près de 90% des marchandises échangées entre la Corse et le continent. Cette forte ouverture à l'extérieur implique une sensibilité accrue aux crises économiques mondiales⁴⁶.

Cette balance commerciale négative, en plus de générer une forte vulnérabilité, cause des pertes financières importantes. L'excédent d'importations implique en effet le retour de conteneurs ou des remorques à vide de l'île vers le continent⁴⁷.

Enfin, la dépendance insulaire aux importations et la faible influence sur le marché international laissent une marge de manœuvre très limitée en cas de crise économique mondiale. Ainsi, les îles n'ont souvent qu'une influence limitée sur les modalités de commerce⁴⁸.

5.2.6 Accès limité aux technologies de l'information et de la communication

De plus, l'accès aux technologies de l'information et de la communication (TIC) demeure inférieur à la moyenne nationale en Corse. Par exemple, d'après la Collectivité territoriale de Corse⁴⁹, 32% seulement des entreprises corses avaient en 2016 un site web, contre 68,5% pour

⁴⁴ Indicateurs statistiques de disparité régionale engendrés par l'insularité et l'ultrapériphéricité, Rapport de synthèse, page 3, EURISLES, disponible sur : <http://81.47.175.201/rup/documentos/fin7FR.pdf>

⁴⁵ Indicateurs statistiques de disparité régionale engendrés par l'insularité et l'ultrapériphéricité, Rapport de synthèse, EURISLES, disponible sur : <http://81.47.175.201/rup/documentos/fin7FR.pdf>

⁴⁶ *Insularity and economic development: a survey*, Manuela Deidda, Working paper 2014, CRENOS, disponible sur : http://crenos.unica.it/crenos/sites/default/files/WP14-07_0.pdf

⁴⁷ Rapport de réalisation d'une étude de définition de plate-forme logistique dans le cadre du programme Européen Italie-France Maritime 2007-2013

⁴⁸ *Is insularity a locational disadvantage? Insights from the new economic geography* – Fabio Cerina, The New Economic Geography by Krugman, disponible sur : <http://crenos.unica.it/crenos/sites/default/files/WP15-21.pdf>

⁴⁹ *Etude sur le niveau d'appropriation des TIC en Corse*, Baromètre, 2016, Collectivité territoriale de Corse, disponible sur : <https://www.numerique.corsica/file/187649/>

l'ensemble du pays⁵⁰. Le *Baromètre sur l'appropriation des TIC*, réalisé par la collectivité régionale corse⁵¹, propose plusieurs origines à ce retard : des zones mal desservies importantes, des contraintes financières, des formations insuffisantes, un scepticisme considérable de la population. Ce retard technologique induit une perte de productivité et d'attractivité pour les entreprises corses.

Néanmoins, dans le cadre de l'étude, nous n'avons pas souhaité reprendre cet aspect au regard de la difficulté à apprécier et quantifier l'impact de la qualité de la connexion internet ou la maturité des entreprises sur les outils digitaux.

5.3 Synthèse des caractéristiques des marchés insulaires et de leur pertinence dans le cadre de cette étude

Parmi les difficultés identifiées lors de l'état des lieux, certaines n'ont pas été jugées pertinentes au regard des entretiens réalisés avec les chefs d'entreprise corses et ont donc été écartées de l'étude.

De même, certaines difficultés ont des impacts macroéconomiques sur la Corse mais ne concernent qu'indirectement les entreprises. Ces difficultés ont également été retirées, cette étude visant à étudier l'impact de l'insularité sur la performance économique des entreprises uniquement.

Le Tableau 3 différencie, parmi les difficultés identifiées, celle qui engendrent des surcoûts qui pourront être valorisés.

Caractéristique	Valorisation
Etroitesse des marchés insulaires	✓
Difficultés liées au transport routier insulaire	✓
Impact de la mono-activité sur l'économie insulaire	Non repris
Difficultés liées à l'éloignement géographique	✓
Vulnérabilité face aux crises mondiales	Non repris
Accès limité aux technologies de l'information et de la communication	Non repris

Tableau 3 : Caractéristiques des économies insulaires identifiées à travers la littérature et les entretiens

A partir de ces informations, nous avons regroupé les difficultés liées à l'insularité et impactant directement les entreprises en trois catégories dans le tableau ci-dessous. Elles constitueront la base de l'étude. Nous avons regroupé les difficultés selon trois thèmes : éloignement géographique étroitesse des marchés insulaires et incertitudes d'approvisionnement.

Caractéristique	Difficulté
-----------------	------------

⁵⁰ Part des entreprises disposant d'un site Internet en France en 2016, par secteur, Statista, disponible sur : <https://fr.statista.com/statistiques/475266/entreprises-sites-internet-france/>

⁵¹ Etude sur le niveau d'appropriation des TIC en Corse, Baromètre, 2016, Collectivité territoriale de Corse, disponible sur : <https://www.numerique.corsica/file/187649/>

Eloignement géographique	Utilisation du fret maritime
	Déplacement de salariés vers ou depuis le continent
Etroitesse des marchés insulaires	Main-d'œuvre réduite entraînant des difficultés de recrutement
	Etroitesse du marché d'approvisionnement
	Désordre foncier
Incertitudes sur l'approvisionnement	Allongement des temps de transport routier intra-Corse
	Aléas sociaux et hyper-saisonnalité

5.4 Identification des surcoûts associés

Nous avons identifié, pour chacune des difficultés retenues, avec l'aide des entreprises interrogées, des surcoûts potentiels associés.

Caractéristique	Difficulté	Surcoût
Eloignement géographique	Utilisation du fret maritime	Coût supplémentaire du transport maritime
		Coût du surstockage
Coût du suréquipement		
Eloignement géographique	Déplacement de salariés vers ou depuis le continent	Frais de déplacement supplémentaires
		Perte de productivité liée aux déplacements de salariés vers le continent
Etroitesse des marchés insulaires	Main-d'œuvre réduite entraînant des difficultés de recrutement	Surcoût de la durée de vacance d'un poste plus importante
		Surcoût lié au risque de recrutement « raté » accru
		Surcoût lié au besoin de formation en interne plus important
		Surcoût lié au recours à des salariés ne résidant pas en Corse
	Etroitesse du marché d'approvisionnement	Surcoût lié aux charges d'approvisionnement importantes
Incertitudes sur l'approvisionnement	Désordre foncier	Surcoût lié aux difficultés foncières
	Allongement des temps de transport routier intra-Corse	Coût lié aux sur-temps de transport routier intra-Corse
		Coût du surstockage

	Aléas sociaux et hyper-saisonnalité	Coût du suréquipement
--	-------------------------------------	-----------------------

5.4.1 Surcoûts identifiés en lien avec l'éloignement géographique

Tout d'abord, les difficultés liées à l'éloignement géographique entraînent des surcoûts dus au fret maritime et au déplacement de salariés vers ou depuis le continent.

5.4.1.1 Utilisation du fret maritime

- Coûts supplémentaires du transport maritime

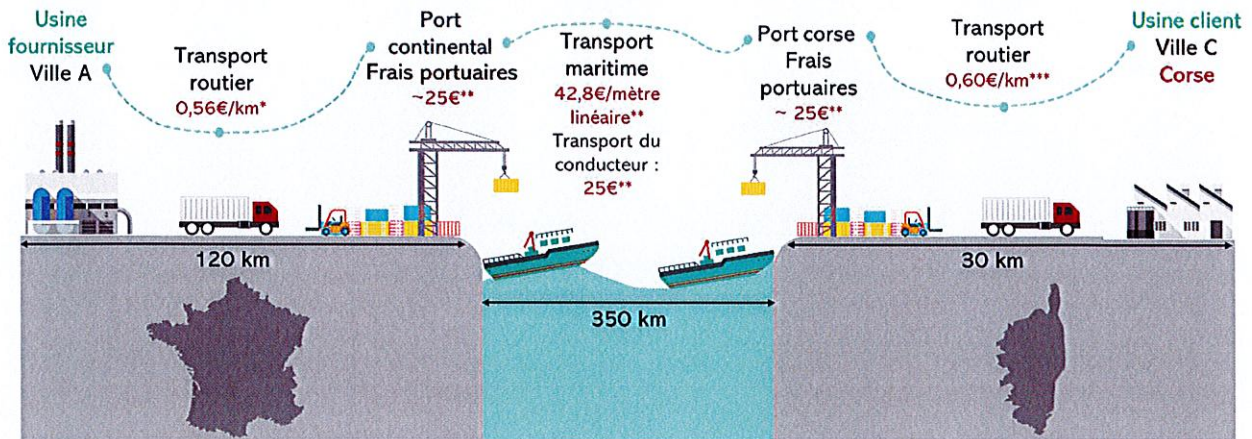
Tout déplacement de marchandise depuis ou vers la Corse implique un coût de transport supplémentaire par rapport aux déplacements sur le continent. Pour transporter les marchandises, il est nécessaire d'utiliser le fret maritime ou aérien. Cependant le fret maritime est largement majoritaire, pour des raisons de coût⁵².

Les surcoûts liés à l'utilisation du transport maritime sont expliqués dans la Figure 8. Celle-ci compare le transport d'une cargaison équivalente de marchandises entre deux villes continentales et entre une ville continentale et une ville située en Corse. On observe que l'obligation de recourir au fret maritime entraîne un décalage de prix, au moins égal à la différence de coût entre le du transport routier et le transport maritime.

Ainsi, d'après nos calculs, pour une distance et une charge équivalente, les difficultés liées au transport de marchandises induisent des surcoûts de près de 300% pour les entreprises corses pour un trajet de 500 km.

⁵² Principaux flux de transport de la Corse en 2016, Observatoire Régional des Transports de la Corse, avril 2017, disponible sur : <http://dre20.pagesperso-orange.fr/ORTNET/Publications/Princflux/Flux2016.pdf>

ENTREPRISE SITUÉE EN CORSE



ENTREPRISE SITUÉE SUR LE CONTINENT

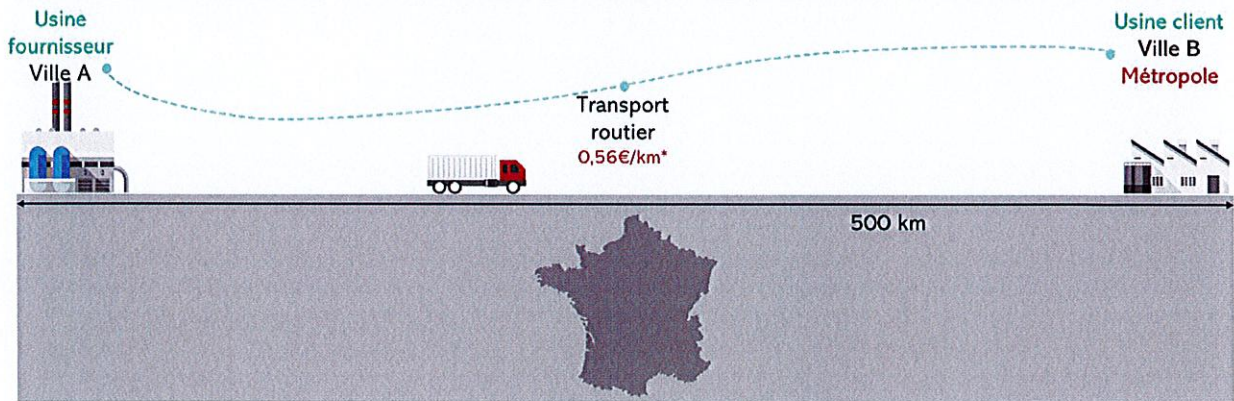


Figure 7 : Comparaison des coûts de transport entre une entreprise située en Corse et une entreprise située sur le continent

Note : une taille de remorque de 1 mètre linéaire signifie que la remorque fait 1m de long. Pour des semi-remorques usuelles, la longueur est comprise entre 12 et 18m.

*Indices et statistiques, longue distance 40T, référentiel du Comité National Routier, disponible sur : <http://www.cnr.fr/Indices-Statistiques/Longue-distance-40T/Referentiel-prix-de-revient>

** Conditions générales de vente et de transport – tarifs de transport du fret routier, La Méridionale, 11/12/2013, disponible sur : http://www.lameridionale.fr/uploads/fret/conditions_generales_vente_et_tarif_corse_2014.pdf

*** Surplus calculé à partir du prix continental (*) en ajoutant les surcoûts de gazole (Mise à disposition des données du site des prix du carburant de manière libre et gratuite, Le prix des carburants, Ministère de l'économie et des finances, disponible sur : <https://www.prix-carburants.gouv.fr/recherche/>

Par ailleurs, malgré la présence de six ports en Corse, la fréquence des rotations varie fortement entre ces derniers. Ceci induit un risque de rupture de la chaîne d'approvisionnement qui ne sera pas valorisé dans cette étude.

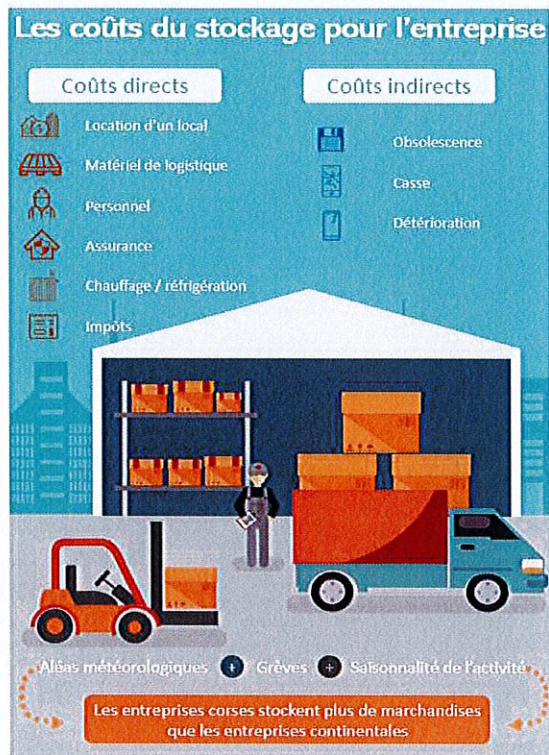


Figure 8 : Les coûts du stock

- Coût du surstockage

Le recours au fret maritime entraîne des délais d'approvisionnement importants et des incertitudes sur les livraisons. Les entreprises corses peuvent surstocker les biens utiles à leur production pour anticiper ces difficultés.

Le surstockage coûte cher à beaucoup de niveaux pour une entreprise⁵³. Il implique notamment des locaux, du personnel, du matériel de logistique en plus ou moins grande quantité, des assurances, du chauffage (ou de la réfrigération), des inventaires.

Il faut ajouter à ceci des surcoûts indirects potentiels parfois difficiles à chiffrer : le coût de l'obsolescence, de la casse, de la détérioration, etc.

Enfin, le stock a un impact direct sur le BFR (Besoin en Fonds de Roulement), puisque la formule de calcul de ce dernier est : $BFR = \text{actifs circulants (stock + créances clients)} - \text{passif circulant (dettes fournisseurs + dettes fiscales + dettes sociales)}$.

Cela implique un besoin plus important en financement de court-terme pour les entreprises, qui peut miner sa compétitivité et menacer sa survie.

- Coût du suréquipement

Afin de faire face aux différentes incertitudes d'approvisionnement, les entreprises corses peuvent également acheter du matériel supplémentaire, qui sert en cas de panne. Ce suréquipement engendre un surcoût pour l'entreprise.

Les entretiens font apparaître du suréquipement dans différents domaines, notamment le transport.

5.4.1.2 Déplacement de salariés et de dirigeants vers ou depuis le continent

- Frais de déplacement supplémentaires

Les chefs d'entreprises et les salariés corses sont amenés à faire des déplacements sur le continent pour rencontrer des clients ou suivre des formations non disponibles en Corse. Le manque d'offre de formation externe est dû à une demande restreinte liée à la petite taille des

⁵³ Source : *Stocks : maitriser leur gestion*, le blog du Dirigeant, disponible sur : <https://www.leblogdudirigeant.com/stocks-maitriser-gestion/>

entreprises. Le déplacement en France continentale engendre des coûts supplémentaires résumés en Figure 10.

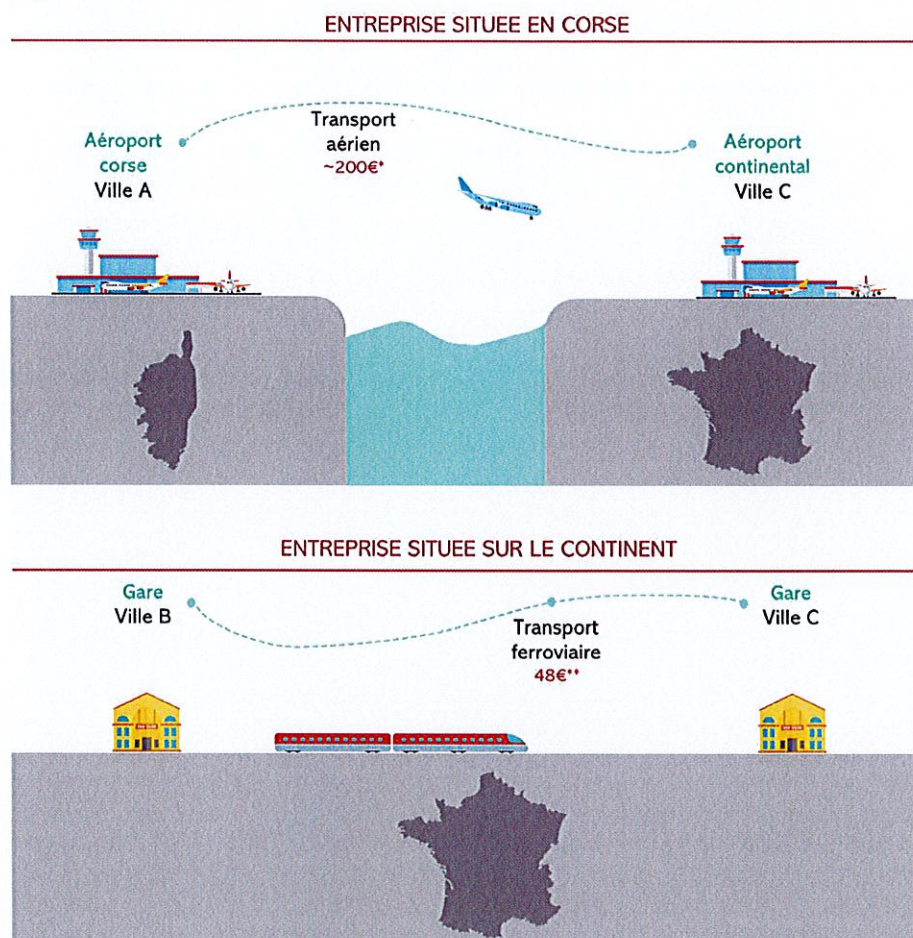


Figure 9 : Comparaison des coûts de transport pour un rendez-vous client ou une formation dans une ville continentale entre une entreprise corse et une entreprise continentale

* *Statistiques sur les vols pour la Corse : quel est le bon prix et quand acheter son billet d'avion?*, Où & Quand Partir, disponible sur : <http://www.ou-et-quand.net/vols/corse/>

** Citation de Florence Parly, directrice générale de SNCF Voyageurs. Source : *SNCF : le prix moyen du train baisse et revient au niveau de 2010, à 48 euros*, Fabrice Gliszczynski, 09/01/2017, La Tribune, disponible sur : <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/sncf-le-prix-moyen-du-train-baisse-et-revient-a-celui-de-2010-48-euros-629099.html>

- Perte de productivité liée au déplacement

Les déplacements d'un salarié engendrent également une non-production durant la journée de déplacement, puisque le salarié ne travaille pas pendant le voyage. Ceci se traduit par un surcoût pour l'entreprise.

D'autre part, la petite taille des entreprises rend particulièrement handicapante l'absence du dirigeant. Cependant, dans cette étude les données disponibles ne seront pas suffisamment détaillées pour pouvoir différencier l'impact de l'absence d'un salarié ou d'un dirigeant.

5.4.2 Surcoûts identifiés en lien avec l'étroitesse des marchés insulaires

La Corse est dotée de marchés limités tant au niveau du marché de l'emploi que des approvisionnements (matières premières et équipements). En conséquence, il est difficile pour les entreprises situées en Corse de bénéficier d'économies d'échelle pour leurs approvisionnements. De plus, il est plus difficile aux entreprises situées en Corse de recruter. Ces deux aspects se traduisent par des coûts supplémentaires pour les entreprises.

5.4.2.1 Main-d'œuvre réduite entraînant des difficultés de recrutement

L'étroitesse du marché du recrutement induit différentes difficultés pour les entreprises.

- Surcoûts liés à la durée de vacance d'un poste plus longue

Le manque de main-d'œuvre en nombre et en compétences implique une durée plus longue de recrutement. L'absence de salarié pendant cette période de recrutement engendre une perte de chiffre d'affaires pour l'entreprise, qui est donc plus importante en Corse qu'en métropole. Les entreprises situées en Corse font donc face à un surcoût lié à une vacance de poste longue par rapport aux entreprises continentales.

- Surcoûts liés au risque de recrutement « raté » plus élevé

Pour faire face au manque de main-d'œuvre, les entreprises privilégient le recrutement sur la base du savoir-être plutôt que sur le savoir-faire ou le recrutement à distance. Il en résulte une plus forte incertitude quant à la capacité future du collaborateur à remplir les exigences du poste pour lequel il est recruté. Nous parlerons alors d'un risque de recrutement « raté » accru, étant défini comme un recrutement qui aboutit au départ du collaborateur moins de 12 mois après son embauche (sur un contrat d'une durée indéterminée).

Or, un recrutement « raté » coûte cher à une entreprise qui assume l'investissement initial sur le collaborateur (coûts d'intégration et de formation, salaires versés, charges sociales, coûts de rupture). Le départ prématuré d'un collaborateur peut également avoir un impact sur la production de l'entreprise.

Un article sur le sujet a recensé les différentes évaluations du coût d'un recrutement raté⁵⁴. Ainsi, selon Mozart Consulting, un recrutement raté représente l'équivalent d'un Equivalent Temps Plein, soit 50K€ (selon l'INSEE en 2012), celui-ci peut atteindre 100 K€ pour les cadres supérieurs.

Le cabinet de recrutement Emeraude RH s'est quant à lui livré à une analyse en interne qui a permis de quantifier le coût d'un recrutement raté entre 20 et 70 K€.

Recruiter.com avance des chiffres édifiants : l'addition des coûts d'un recrutement, des rémunérations, de la dégradation de la performance des équipes, des indemnités de licenciement, des erreurs, échecs et opportunités manquées aboutirait pour un cadre moyen à 638 573 €.

⁵⁴Les données suivantes proviennent toutes de l'article : *Le prix d'un recrutement raté*, Vincent B, 2016, Social Advisor, disponible sur : <https://www.socialadvisor.fr/prix-dun-recrutement-rate/>

Enfin, le Docteur Bradford Smart annonce dans son ouvrage *Topgrading* que le recrutement d'un mauvais manager coûterait en 15 et 27 fois son salaire de base.

Les conditions de recrutement avec lesquelles composent les entreprises situées en Corse sont susceptibles d'accroître la part des recrutements dits « ratés » (par rapport à des entreprises continentales), fait ayant un impact sur leur compétitivité.

- Surcoûts liés aux besoins de formation interne plus important

De plus le recrutement sur le « savoir-être » implique un effort de formation conséquent en interne. Cette formation induit une perte de chiffre d'affaires liée à la baisse de productivité du salarié en charge de la formation et du salarié en formation.

L'effort de formation en interne peut avoir deux impacts :

- Une perte de chiffres d'affaires liée à la baisse de productivité du salarié en charge de la formation : le salarié formateur dédie une part de son temps de production à la formation du nouveau collaborateur.
- Une perte de chiffre d'affaires liée à la plus faible productivité du salarié nouvellement recruté dont les compétences sont en cours d'acquisition.

- Surcoûts liés au recours à des salariés ne résidant pas en Corse

Le bassin limité de talents disponibles et la forte saisonnalité de l'activité poussent les entreprises à recruter hors de Corse, notamment dans les secteurs liés au tourisme (hôtellerie-restauration...). Ces recrutements impliquent des surcoûts.

Ces surcoûts peuvent être liés au processus de recrutement lui-même comme le déplacement des candidats par exemple. Ils peuvent aussi être liés aux conditions et avantages assortis au poste avec la prise en charge éventuelle de frais de déplacement du collaborateur ou de frais d'hébergement.

5.4.2.2 Etroitesse du marché d'approvisionnement

- Surcoûts liés aux charges d'approvisionnement importantes

Les entreprises situées en Corse connaissent des difficultés concernant l'approvisionnement de l'île à cause du choix limité des fournisseurs. Ce n'est donc pas toujours le prix, mais d'autres critères qui guident leurs choix de fournisseurs. Cela peut se traduire par un surcoût pour les entreprises.

5.4.2.3 Désordre foncier

- Surcoûts liés au prix du foncier plus élevés que la France continentale

La Corse est pénalisée par un prix de l'immobilier relativement plus élevé qu'en France continentale. Cela peut se traduire par un surcoût pour les entreprises du territoire nécessitant de louer des bureaux ou des entrepôts sur le territoire.

5.4.3 Surcoûts identifiés en lien avec les incertitudes sur l'approvisionnement

Les approvisionnements intra et extra-Corse sont soumis à plusieurs incertitudes, liées aux infrastructures routières insuffisantes, à l'hyper-saisonnalité de l'activité économique, et aux aléas sociaux et météorologiques. Celles-ci peuvent impacter les chaînes logistiques.

De plus, d'après l'INSEE⁵⁵, le tourisme pesait en 2015 pour 31% du PIB de la Corse. L'importance de ce secteur a un fort impact sur l'activité économique et augmente les incertitudes liées au transport en été.

En outre, les entreprises situées en Corse sont sujettes à des retards et des annulations de livraison par les compagnies de transport maritime, du fait d'aléas météorologiques ou sociaux. En conséquence, les entreprises anticipent ces incertitudes en stockant des équipements et des marchandises supplémentaires.

5.4.3.1 Allongement des temps de transport routier intra-Corse

- Coûts liés aux sur-temps de transport routier intra-corse

Comme vu précédemment, le temps de trajet intra Corse peuvent se trouver sensiblement allongé.

L'insuffisance des infrastructures routières corses et la géographie montagneuse de l'île entraînent des ralentissements dans le transport terrestre des marchandises, exacerbés en période estivale avec l'arrivée de touristes. Ces difficultés occasionnent un allongement du temps de transport et de circulation qui impacte la productivité des salariés de l'entreprise.

Ce sur-temps a surtout été mentionné lors des entretiens par du secteur du transport, mais aussi par des entreprises de commerce de gros.

De plus, le carburant coûte en moyenne plus cher sur l'île que sur le continent. Ainsi, selon l'Inspection Générale des Finances, le surcoût du carburant demeure de 6,5% en moyenne, en dépit des exonérations de TVA pratiquées pour le compenser⁵⁶.

Par ailleurs, la petite taille moyenne des entreprises les conduit à réaliser des commandes peu importantes. Les transporteurs réalisent donc des groupements de livraisons, ce qui induit des délais supplémentaires d'approvisionnement. Cette difficulté ne sera pas valorisée dans le cadre de cette étude.

⁵⁵ Synthèse - Le poids du tourisme dans l'économie corse, rapport INSEE, 08/10/2015, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2114004?sommaire=1894595>

⁵⁶ *Pour une économie corse du XXIe siècle : propositions et orientations*, Inspection Générale des Finances, L. Vachey et al, 10/2018

5.4.3.2 Aléas sociaux et hyper-saisonnalité

- Coût du surstockage

Nous avons vu que l'utilisation du fret maritime peut inciter les entreprises à surstocker des marchandises. Ce phénomène est accentué en été en prévision du pic de population arrivant en Corse.

D'autre part, les aléas météorologiques ou sociaux (grèves) sont susceptibles de perturber les chaînes logistiques des entreprises. Cette autre imprévisibilité incite d'autant plus les entreprises à surstocker, accroissant ainsi les charges auxquelles elles font face.

- Coût du suréquipement

De même, nous avons vu que l'utilisation du fret maritime peut inciter les entreprises à se suréquiper en machines. Ceci est accru par les aléas sociaux et météorologiques de ce mode de transport. Ce phénomène est également accentué en prévision de la saison estivale et du pic de population arrivant en Corse et les incertitudes pesant sur les chaînes logistiques.

6. Evaluation quantitative : surcoûts et modèles de calcul

La littérature existante et les entretiens réalisés mettent en évidence un certain nombre de difficultés avec lesquelles doivent composer les entreprises situées en Corse. Après avoir expliqué les difficultés rencontrées par les entreprises, nous avons dans la partie précédente listé les surcoûts associés à ces difficultés qui seront valorisés dans cette étude.

La suite de l'étude vise à construire des modèles de calcul pour chacun des surcoûts identifiés. Le but est de fournir une estimation du montant total des surcoûts qui pèsent sur la compétitivité des entreprises situées en Corse pour les quatre secteurs du périmètre.

Pour chaque surcoût, nous avons créé un modèle de calcul, dont une partie des données proviendra d'un questionnaire et l'autre d'indicateurs disponibles issus de sources publiques (INSEE, Pôle Emploi...).

6.1 Traitement des données

Une fois les réponses au questionnaire collectées, ces dernières ont été traitées afin de corriger d'éventuelle incohérences. Celles-ci pouvaient être de différentes natures :

- Entreprise répondant plusieurs fois au questionnaire,
- Entreprise n'ayant pas compris une ou plusieurs questions ou s'étant trompée de manière évidente lors de la rédaction de la réponse,
- Autres traitements nécessaires afin de pouvoir utiliser les données recueillies par le questionnaire.

6.1.1 Traitement pour éviter les doublons

La mesure prise pour éviter les doublons a été la suivante :

- Effacer les réponses ayant exactement le même nom ou un nom quasi-identique et d'autres réponses identiques (code postal, chiffre d'affaires, secteur d'activité...)

6.1.2 Traitement pour éviter les incohérences

Les mesures prises pour éviter les incohérences ont été les suivantes :

- Les entreprises présentant un surcoût annuel supérieur à 100% de leur chiffre d'affaires ont été écartées.
- Les entreprises présentant une productivité apparente (valeur ajoutée par salarié) supérieure à 358 141 €/salariés ont été supprimés. En effet, cette valeur correspond au maximum des moyennes sectorielles de productivité apparente selon Eurostat⁵⁷. Par

⁵⁷ Eurostat – 2015 disponible sur : <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/>

conséquent, il a été jugé très peu probable qu'une entreprise puisse avoir une telle productivité apparente.

- Pour les entreprises ayant indiqué un code postal incomplet ou erroné, la localisation exacte de cette entreprise a été recherchée.
- En ce qui concerne le transport routier : les réponses ont été retirées lorsque le nombre d'heures indiquées était supérieur au nombre d'heures travaillées par semaine.
- En ce qui concerne les déplacements de salariés : les réponses indiquant un nombre total de jours de déplacement supérieur ou égal au nombre de jours ouvrés ont été supprimées.
- En ce qui concerne la formation en interne : certaines entreprises ont indiqué que le manque de qualification des nouveaux arrivants impliquait une formation en continue pendant plusieurs mois voire années. Ces réponses ont été écartées puisqu'il ne pouvait être considéré que ces salariés n'étaient aucunement productifs pendant cette période.
- En ce qui concerne le recrutement raté : les réponses indiquant un nombre de recrutements ratés supérieur ou égal au nombre de recrutements ont été supprimées.

6.1.3 Traitement des données de l'échantillon pour une utilisation adéquate dans le modèle

Les mesures prises pour pouvoir utiliser les données ont été les suivantes :

- Certaines entreprises ont indiqué des secteurs non-conventionnels selon notre classification NAF : nautisme, artisanat d'art, conseil en ressources humaines... Ces secteurs ont été classés parmi les 21 secteurs NAF utilisés dans l'étude.
- Afin de faciliter la complétion du questionnaire, il était possible pour beaucoup de données d'indiquer une fourchette (valeur ajoutée, chiffre d'affaires, tonnage de marchandises échangées, durée moyenne du recrutement...). Dans le cas où une fourchette est donnée, la donnée utilisée dans le modèle est la médiane de l'intervalle. S'il s'agit d'un intervalle type « Moins de 10% », la médiane entre 0% et 10% est choisie.
- Les entreprises pouvaient généralement choisir entre cocher une fourchette ou indiquer elles-mêmes une valeur. Dans le cas où une entreprise indiquait une valeur du type « Plus de 150 tonnes » (pour le tonnage de marchandises échangées), ou encore « Plus de 10 mois » (pour la durée de recrutement), les valeurs prises ont respectivement été 150 tonnes et 10 mois. Cela est une hypothèse minimisant le surcoût obtenu.
- Une question concernait le poids des achats en pourcentage du chiffre d'affaires. Pour les entreprises déclarant réaliser des achats, mais n'ayant pas indiqué la valeur de ces derniers, leur valeur a été calculée de la manière suivante : Achats = Chiffre d'affaires – Valeur Ajoutée.

- Certaines réponses ont nécessité des changements d'unités. Par exemple, certaines entreprises ont indiqué la durée de recrutement en mois au lieu de la donner en jours. Dans ce cas, un changement d'unités a été mené.

Une fois ce traitement effectué, les données ont été utilisées pour valoriser les surcoûts selon le modèle présenté dans les parties suivantes.

6.2 Surcoûts liés à l'éloignement géographique

La position géographique de la Corse induit des coûts supplémentaires. Tout d'abord, les marchandises exportées et importées transitent obligatoirement par voie maritime. De plus, les frais de déplacement des salariés sont plus importants.

6.2.1 Utilisation du fret maritime

La Corse est un territoire éloigné. Son éloignement et son insularité obligent les entreprises à transporter les marchandises, les équipements, les machines et d'autres biens par voie maritime. Ceci implique trois surcoûts.

6.2.1.1 Evaluation des coûts supplémentaires du transport maritime

Pour calculer ce surcoût, sur une période donnée, nous évaluons tout d'abord le nombre de marchandises importées ou exportées. Puis nous calculons le coût du transport de ces marchandises jusqu'à la Corse :

Surcoût du transport maritime = (coût de la traversée maritime + différence du coût kilométrique entre la France continentale et la Corse) x quantité de marchandises échangées avec le continent par an

Indicateurs :

- *Nombre de voyages de camions entre la Corse et la métropole par an (calculée à partir du tonnage de marchandises importées et exportée sur une année (source : questionnaire aux questionnaires) en considérant que les camions sont des 38T)*
- *Frais portuaire, coûts du transport maritime de marchandises et coût de transport du conducteur (Source : Conditions générales de vente et de transport – tarifs de transport du fret routier, La Méridionale, 11/12/2013, disponible sur : http://www.lameridionale.fr/uploads/fret/conditions_generales_vente_et_tarif_corse_2014.pdf)*
- *Variation du coût kilométrique entre le continent et la Corse (Surplus calculé à partir du prix continental en ajoutant les surcoûts de gazole – Source : Mise à disposition des données du site des prix du carburant de manière libre et gratuite, Le prix des carburants, Ministère de l'économie et des finances, disponible sur : <https://www.prix-carburants.gouv.fr/recherche/>)*

6.2.1.2 Evaluation du coût du surstockage

Le coût total d'un stock a été déterminé par Fabrice Mocellin⁵⁸, ingénieur consultant spécialisé en organisation industrielle et logistique, et Georges Javel, professeur de gestion de production. Ainsi, les marchandises stockées pendant un an perdent selon eux 15% à 35% de leur valeur. Dans notre étude, nous prendrons la valeur minimale de 15% afin de rester prudents et de ne pas exagérer ces coûts de stockage.

Afin de valoriser les coûts de surstockage, nous demanderons dans le questionnaire la part du surstockage dans le stockage et la valeur du stock des entreprises.

Coût du surstockage = 15% x part du surstockage dans le stockage x valeur totale du stock de marchandises

Indicateurs :

- *Pourcentage du surstockage dans le stockage (source : questionnaire aux entreprises)*
- *Valeur totale du stock de marchandises (source : questionnaire aux entreprises)*

6.2.1.3 Evaluation du coût en suréquipement

Pour évaluer le coût du suréquipement, nous valorisons la part de suréquipement par son coût d'achat. Pour cela, nous considérons une durée usuelle d'amortissement du matériel⁵⁹.

Coût du suréquipement = part de l'équipement non utilisé x coût de l'équipement / durée de dépréciation de l'équipement

Indicateurs :

- *Coût total de l'équipement (source : questionnaire aux entreprises)*
- *Part de l'équipement non utilisée (source : questionnaire aux entreprises)*
- *Durée d'amortissement de l'équipement (source : Moyenne de « matériel et outillage », de « matériel de bureau » et de « informatique » - La durée d'amortissement d'une immobilisation, L'expert comptable.com, mis à jour le 27/04/2018, <https://www.l-expert-comptable.com/a/52013-la-duree-d-amortissement-d-une-immobilisation.html>)*

6.2.2 Déplacement de salariés et de dirigeants vers ou depuis le continent

Les chefs d'entreprises et les salariés corses sont amenés à faire des déplacements sur le continent pour rencontrer des clients ou suivre des formations.

⁵⁸ *Gestion des stocks et des magasins*, Fabrice Mocellin, 2011, Dunod

⁵⁹ *La durée d'amortissement d'une immobilisation*, L'expert comptable.com, mis à jour le 27/04/2018, <https://www.l-expert-comptable.com/a/52013-la-duree-d-amortissement-d-une-immobilisation.html>

6.2.2.1 Evaluation des frais de déplacement supplémentaires

Pour calculer ce surcoût, sur une période donnée, nous évaluons le **nombre de déplacements des chefs d'entreprises ou de salariés**.

Surcoût de déplacement = nombre de personnes déplacées x [coût moyen d'un billet d'avion France continentale-Corse – coût moyen d'un billet de train sur le continent]

Indicateurs :

- Prix moyen d'un billet d'avion : 135€ (source Assemblée de Corse⁶⁰)
- Prix moyen d'un billet de train : 48€ (source : SNCF⁶¹)
- *Nombre de personnes déplacées vers ou depuis le continent (source : questionnaire aux entreprises)*

6.2.2.2 Evaluation de la perte de productivité liée au déplacement

N.B. : l'hypothèse liée à ce surcoût ayant été invalidée par le questionnaire en 2018 aussi bien qu'en 2019, ce surcoût n'a pas été évalué en 2019.

Ce surcoût évalue la non-production d'un salarié induit par des déplacements professionnels plus longs. La valeur de la production d'un salarié est une donnée difficile à évaluer.

En effet, on peut assimiler celle-ci à la valeur ajoutée d'un salarié, mais ce chiffre est supérieur à la réalité, puisque la richesse créée par une entreprise ne vient pas que des salariés. L'autre alternative est d'utiliser le salaire brut d'un salarié, car pour qu'une entreprise soit rentable, un salarié doit rapporter au moins autant que ce qu'il coûte. Cette valeur est donc un minimum inférieur à la réalité.

Dans notre étude, nous valorisons la non-production en faisant l'hypothèse qu'un salarié rapporte à l'entreprise son salaire brut. Cette valeur est une borne inférieure, les surcoûts associés doivent être généralement plus élevés.

Pour calculer ce surcoût, sur une période donnée, nous évaluons la moyenne du **nombre de déplacements par salarié et leur durée**. Cela donne :

⁶⁰ ⁶⁰ Rapport n° 2015/O1/009, Assemblée de Corse, 1ère session ordinaire de 2015, réunion des 5 et 6 février

⁶¹ Citation de Florence Parly, directrice générale de SNCF Voyageurs. Source : *SNCF : le prix moyen du train baisse et revient au niveau de 2010, à 48 euros*, Fabrice Gliszczynski, 09/01/2017, La Tribune, disponible sur : <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/sncf-le-prix-moyen-du-train-baisse-et-revient-a-celui-de-2010-48-euros-629099.html>

Perte de production = (nombre de jours de déplacement en Corse – nombre de jours de déplacement en France) x salaire moyen en Corse x nombre de personnes déplacées

Indicateurs :

- Nombre de jours de déplacement des salariés par an (source : questionnaire aux entreprises)
- Nombre de personnes déplacées (source : questionnaire aux entreprises)
- Durée moyenne d'un déplacement professionnel en France (source : Statista⁶²)
- Salaire moyen brut en Corse (source : Journal du Net sur la base des données INSEE 2010⁶³)

6.3 Surcoûts liés à l'étroitesse des marchés insulaires

La Corse est dotée de marchés limités tant au niveau du marché de l'emploi que des approvisionnements (matières premières et équipements). En conséquence, il est difficile pour les entreprises situées en Corse de bénéficier d'économies d'échelle pour leurs approvisionnements. De plus, il est plus difficile aux entreprises situées en Corse de recruter.

6.3.1 Main-d'œuvre réduite entraînant des difficultés de recrutement

L'étroitesse du marché du recrutement induit différentes difficultés pour les entreprises.

6.3.1.1 Evaluation des surcoûts liés à la durée de vacance d'un poste plus longue

Pour évaluer ce surcoût, nous valorisons la non-production en calculant la production qu'aurait eu le salarié pendant la période de vacance de poste s'il avait été présent.

Surcoût lié à la vacance de postes plus longue en Corse = salaire moyen brut en Corse x (durée de recrutement en Corse - durée de recrutement en France continentale)

Indicateurs :

- Salaire moyen brut en Corse (source : Journal du Net sur la base des données INSEE 2010⁶⁴)
- Durée de vacance d'un poste en France : 31,9 jours (source : Glassdoor⁶⁵)
- Nombre d'heures annuelles de travail : 1607 heures pour un salarié aux 35h (source : Service Public⁶⁶)
- *Durée de vacance d'un poste en Corse (source : questionnaire aux entreprises)*

⁶² Durée moyenne des déplacements professionnels effectués par des Français entre 2011 et 2016 (en nuitées), <https://fr.statista.com/statistiques/477790/duree-voyage-professionnels-francais/>

⁶³ Salaire moyen en Corse, JDN, disponible sur : <http://www.journaldunet.com/business/salaire/corse/region-94>

⁶⁴ Salaire moyen en Corse, JDN, disponible sur : <http://www.journaldunet.com/business/salaire/corse/region-94>

⁶⁵ Enquête Glassdoor : des processus d'embauche de plus en plus longs et complexes partout en France et dans le monde, Glassdoor Team, 28/09/2015, <https://www.glassdoor.fr/blog/enquete-glassdoor-des-processus-dembauche-de-en-longs-complexes-partout-en-france-dans-le-monde/>

⁶⁶ Durée du travail d'un salarié à temps plein, vérifié le 5/03/2018, disponible sur <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1911>

Rappel : Dans notre étude, nous valorisons la non-production en faisant l'hypothèse qu'un salarié rapporte à l'entreprise son salaire brut. Cette valeur est une borne inférieure, les surcoûts associés doivent être généralement plus élevés.

6.3.1.2 Evaluation des surcoûts liés au risque de recrutement « raté » plus élevé

Pour calculer ce surcoût, sur une période donnée, nous valorisons la différence de recrutements ratés entre la Corse et la France continentale par un coût du recrutement raté usuel.

Surcoût de recrutement raté = Nombre de personnes recrutées x (taux de recrutements ratés en Corse - taux de recrutements ratés en France continentale) x coût d'un recrutement raté pour l'entreprise

Indicateurs :

- Taux de recrutement raté en moyenne en France : 13% (source : DARES, ministère du travail⁶⁷)
- Coût d'un recrutement : environ 13500€ (source : Gereso⁶⁸)
- Nombre de personnes recrutées par an (source : questionnaire aux entreprises)
- Taux de recrutement raté en moyenne en Corse (source : questionnaire aux entreprises)

6.3.1.3 Evaluation des surcoûts liés aux besoins de formation interne plus importants

Pour évaluer ce surcoût, nous valorisons la non-production en calculant la production qu'auraient eu le salarié formé et le salarié en charge de la formation pendant la période de vacance de poste s'ils avaient été présents à leur poste.

Dans ce calcul nous comparons la part des nouveaux salariés sous-qualifiés pour leur métier à la moyenne en France, qui s'élève à 23,4%, selon l'OCDE. Lorsque cette différence est supérieure pour une entreprise répondante, un surcoût lié aux besoins de formation en interne est alors valorisé.

Non-production liée à l'encadrement = salaire moyen brut en Corse x durée de la formation x nombre de personnes formatrices

⁶⁷ Les ratés du recrutement : chiffres clés, analyses, solutions, Assess Manager, 26/10/2016, disponible sur : <http://news-rh.assess-manager.com/2016/10/les-rates-du-recrutement-chiffres-cles.html>

⁶⁸ Le coût réel d'un recrutement, Les experts RH by Gereso, 23/06/2016, disponible sur : <https://www.gereso.com/actualites/2016/06/23/le-cout-reel-dun-recrutement/>

Non-production liée au salarié en formation = salaire moyen brut en Corse x durée de la formation x nombre de personnes embauchées x (part des salariés ayant un besoin de formation dans l'entreprise – part des salariés sous-qualifiés pour leur métier en France)

Indicateurs :

- Salaire moyen brut en Corse (source : Journal du Net sur la base des données INSEE 2010⁶⁹)
- Part des salariés sous-qualifiés en France : 23,4% (source : OCDE⁷⁰)
- *Nombre de salariés concernées par cette formation : formateurs (source : questionnaire aux entreprises)*
- *Charge en jours pour l'encadrant (source : questionnaire aux entreprises)*
- *Durée de la formation pour le salarié formé (source : questionnaire aux entreprises)*

Rappel : Dans notre étude, nous valorisons la non-production en faisant l'hypothèse qu'un salarié rapporte à l'entreprise son salaire brut. Cette valeur est une borne inférieure, les surcoûts associés doivent être généralement plus élevés.

6.3.1.4 Evaluation des surcoûts liés au recours à des salariés ne résidant pas en Corse

Nous avons choisi de valoriser le transport et l'hébergement des salariés ne résidant pas en Corse.

Le recours à des salariés ne résidant pas en Corse, implique d'autres surcoûts. Tout d'abord, cela implique des frais de déplacement des candidats au poste. Cependant le nombre de candidats moyen par poste venant du continent est une donnée qui nous semblait trop compliquée à estimer pour un chef d'entreprise dans le cadre de notre questionnaire. Ce deuxième coût n'a donc pas été identifié.

Par ailleurs, un troisième coût associé découle du risque de recrutement raté dû à ce procédé. Ce surcoût est déjà pris en compte dans une partie précédente.

Surcoûts liés aux salariés ne résidant pas en Corse = nombre de salariés ne résidant pas en Corse x (coût d'un hébergement + coût de déplacement)

Indicateurs :

- Coût d'un hébergement par m² en Corse : 14€ /mois (source : Se Loger⁷¹)
- Prix moyen d'un billet d'avion : 135€ (source : rapport de l'Assemblée de Corse⁷²)
- *Nombre de salariés ne résidant pas en Corse (source : questionnaire aux entreprises)*

⁶⁹ Salaire moyen en Corse, JDN, disponible sur : <http://www.journaldunet.com/business/salaire/corse/region-94>

⁷⁰ Obtenir les bonnes compétences – France, OCDE, 2017

⁷¹ Se Loger, <http://www.seloger.com/prix-de-l-immo/location/corse.htm>

⁷² Rapport n° 2015/O1/009, Assemblée de Corse, 1ère session ordinaire de 2015, réunion des 5 et 6 février

Il est important de noter ici que le prix moyen du billet d'avion retenu est celui effectivement pratiqué, en tenant compte des tarifs résidents parfois pratiqués.

6.3.2 Etroitesse du marché d'approvisionnement

Les entreprises situées en Corse connaissent des difficultés concernant l'approvisionnement de l'île à cause du choix limité des fournisseurs.

6.3.2.1 Evaluation des surcoûts liés aux charges d'approvisionnement importantes

Le prix du panier représentatif des biens de consommation d'un ménage coûte 3,6% plus cher en Corse qu'en France métropolitaine (hors Ile de France) selon l'INSEE⁷³.

Cette variation peut s'expliquer par des salaires et/ou des coûts d'approvisionnement plus élevés pour une entreprise locale située en Corse, pour des marges que nous estimerons équivalentes.

Or le salaire horaire brut moyen en Corse est strictement plus faible que sur le continent (le salaire horaire brut en France métropolitaine est de 18,7€ en 2012 contre 16€ en Corse⁷⁴). On considère donc que la différence de prix entre la France et le continent pour une entreprise locale est due aux coûts d'approvisionnements élevés.

Nous avons pris l'hypothèse que la différence des coûts d'approvisionnement entre le continent et la France est donc d'au moins 3,6%.

Cette hypothèse est d'autant plus raisonnable que la Corse jouit d'exonérations partielles de TVA qui diminuent la différence des prix des biens à la consommation entre la Corse et le continent.

Surcoûts liés aux approvisionnements = 3,6% x charges totales d'approvisionnement

Indicateurs :

- Surcoût à la consommation : 3,6% (source : INSEE⁷⁵)
- Charges totales d'approvisionnement (source : questionnaire aux entreprises)

⁷³ En 2015, les prix en Corse dépassent de 3,6% ceux de la France de province, Aude Bolleyn-Genovèse, INSEE, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019732#consulter>

⁷⁴ INSEE, DADS 2012

⁷⁵ En 2015, les prix en Corse dépassent de 3,6% ceux de la France de province, Aude Bolleyn-Genovèse, INSEE, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019732#consulter>

6.3.3 Désordre foncier

Les prix immobiliers en Corse semblent très élevés par rapport à des territoires jugés « similaires » par l'IGF (Creuse, Aude, Tarn-et-Garonne, Calvados pour la ruralité, Alpes-de-Haute-Provence, Pyrénées-Orientales et Var pour la saisonnalité). Ces prix pénalisent l'activité des entreprises situées en Corse par rapport aux entreprises continentales.

6.3.3.1 Evaluation des surcoûts liés aux prix du foncier plus élevés

Le prix de l'immobilier élevé en Corse pénalise les entreprises et les obligent à composer avec un surcoût qui pèse sur leur chiffre d'affaires.

Pour évaluer ce surcoût, nous valorisons la différence de prix du m² par an en Corse au prix moyen par an en France, que nous multiplions par la superficie globale du local loué.

Surcoûts liés au foncier = Superficie d'un bureau x (prix au m² par an en Corse - prix moyen du m² par an en France)

Indicateurs :

- Le prix du m² moyen par an en France : 135€ /m² /an (source : Bureaux Locaux⁷⁶)
- *Le prix du m² par an en Corse (source : questionnaire aux entreprises)*
- *Superficie du bureau (source : questionnaire aux entreprises)*

6.4 Surcoûts liés à l'incertitude sur l'approvisionnement

Les approvisionnements intra et extra-Corse sont soumis à plusieurs incertitudes, liées aux infrastructures routières insuffisantes, à l'hyper-saisonnalité de l'activité économique, et aux aléas sociaux et météorologiques. Celles-ci peuvent impacter les chaînes logistiques.

6.4.1 Allongement des temps de transport routier intra-Corse

L'allongement des temps de transport routier impacte la productivité des salariés de l'entreprise.

6.4.1.1 Evaluation des coûts liés aux sur-temps de transport routier intra-Corse

Pour calculer le coût lié à ce sur-temps, nous demandons aux entreprises le nombre d'heures moyen perdues par salarié. Cela nous permet de calculer le prix à payer, que ce soit en heures supplémentaires ou en heures de non-productivité, pour les entreprises.

⁷⁶ Prix affichés des bureaux en France, BUREAUXLOCAUX, disponible sur : <https://www.bureauxlocaux.com/prix-marche/bureaux> [consulté le 31/05/2018]

Surcoût du transport routier = salaire moyen brut en Corse x (nombre d'heures perdues par salarié à cause des déplacements en Corse - Nombre moyen d'heures perdues par semaine sur la route en France) x nombre de salariés

A ce surcoût s'ajoute la différence du prix du carburant, plus élevé en Corse qu'en France continentale, malgré les dispositifs fiscaux existants.

Surcoût du carburant en Corse = [Nombre d'heures perdues par salarié à cause des déplacements en Corse x (coût du carburant moyen en Corse (€/L) – coût moyen du carburant sur le continent (€/L)) x consommation moyenne par heure (L/h) x Nombre de salariés]

Indicateurs :

- Salaire moyen horaire en Corse (source : Journal du Net sur la base des données INSEE 2010⁷⁷)
- Le nombre d'heures perdues par semaine sur la route en France : 0,47h (source : INRIX⁷⁸)
- Le prix du carburant : 1,435 (€/L) (source : France-inflation⁷⁹)
- Variation du prix du carburant entre la France continentale et la Corse : 6,5% (source : IGF)
- Consommation moyenne de carburant par heure : 0,8 L/h⁸⁰ (source : astuces pratiques⁸¹)
- *Nombre d'heures perdues par salarié à cause des déplacements sur les routes corses (source : questionnaire aux entreprises)*
- *Nombre de salariés (source : questionnaire aux entreprises)*

Rappel : Dans notre étude, nous valorisons la non-production en faisant l'hypothèse qu'un salarié rapporte à l'entreprise son salaire brut. Cette valeur est une borne inférieure, les surcoûts associés doivent être généralement plus élevés.

6.4.2 Hyper-saisonnalité de l'activité

L'hyper-saisonnalité implique des surcoûts de surstockage, de suréquipement et d'allongement de déplacement sur les axes routier en Corse. Ces surcoûts ont déjà été valorisés précédemment.

⁷⁷ Les Salaires en Corse, JDN, disponible sur : <http://www.journaldunet.com/business/salaire/corse/region-94>

⁷⁸ INRIX Global Traffic Scorecard, INRIX Research, Février 2018, disponible sur : <http://inrix.com/scorecard/>

⁷⁹ Le prix du Gazole plus cher que l'Essence fin 2018, France-inflation, disponible sur : <https://france-inflation.com/prix-carburants.php>

⁸⁰ La consommation horaire dépend fortement du véhicule et du mode de conduite. Afin de minimiser le surcoût, la valeur choisie correspond à une consommation horaire relativement basse.

⁸¹ Consommation horaire L/h au ralenti, astuces pratiques, disponible sur : <https://www.astuces-pratiques.fr/automoto/consommation-horaire-l-h-au-ralenti>

7. Evaluation quantitative : résultats du questionnaire

Afin de valider les hypothèses sur les difficultés, de vérifier les hypothèses sur les surcoûts et d'obtenir des données nécessaires à la valorisation, un questionnaire a été rédigé à destination des entreprises.

Ce questionnaire a été rédigé sur l'outil Google Form, puis a été adressé par mail à des chefs d'entreprises corses par le soin des CCI d'Ajaccio et de Bastia et leurs partenaires (MEDEF, CMA, CPME).

Dans un premier temps il a été demandé aux entreprises des données d'identification générales (secteur d'activité, emplacement géographique, effectifs, chiffres d'affaires...).

La suite du questionnaire prévoit des demandes de données et d'opinions sur les différents surcoûts et difficultés identifiés.

7.1 Résultats du questionnaire

7.1.1 Echantillon des répondants

Le questionnaire a été diffusé par les CCI de Haute-Corse et de Corse-du-Sud, ainsi que leurs partenaires, auprès d'un large panel d'entreprises situées en Corse. Ceci a permis de récolter 2 095 contributions, entre avril et mai 2019. Ce chiffre est à mettre en regard avec les 47 034 entreprises existantes en Corse⁸² en 2015.

Les surcoûts ont été évalués pour l'année 2018.

- Représentativité et taille de l'échantillon

Après traitement des données, l'échantillon final sur lequel se base l'étude est de 2 044 entreprises. Le panel de répondants exploité représente donc 4,3% des entreprises situées en Corse. Cet échantillon est ainsi plus large que la plupart des échantillons utilisés par l'IFOP (*Enquête sur la situation en Corse, 2008* : 503 personnes, *Les Corses et l'élection présidentielle, 2007* : 504 personnes...).

Cette étude se base sur les résultats d'un questionnaire. Les résultats auraient par conséquent varié si ce questionnaire avait été complété par un échantillon différent. La marge d'erreur vise à mesurer cette variation possible des résultats en fonction des profils des entreprises répondantes. Plus la marge d'erreur est importante, moins on peut avoir confiance dans le fait que les résultats du sondage soient proches de la réalité.

La marge d'erreur est évaluée à partir d'un intervalle de confiance. Il s'agit, d'après la définition de l'INSEE, de l'intervalle dans lequel se trouve raisonnablement le résultat en considérant que ce dernier provient de réponses à un questionnaire. Nous utilisons ici un intervalle de confiance à 95%, répandu en statistiques et utilisé notamment par l'INSEE.

Ainsi, on obtient avec un intervalle de confiance à 95% une marge d'erreur de 0,5%. Le résultat total présenté par la suite est donc une approximation à plus ou moins 0,5%.

Enfin, certaines entreprises peuvent n'avoir rempli le questionnaire que partiellement, ce qui peut fausser les résultats. Dans cette étude, le taux de complétude, qui représente la part des réponses requises complétées par les répondants, est de 82%.

- Caractéristiques géographiques des entreprises répondantes

Les entreprises répondantes sont installées sur tout le territoire corse. La répartition de ces répondants par code postal est présentée en Figure 11.

⁸² *La Corse en Bref – édition 2017*, rapport de l'INSEE, 14/1/2017, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3282977?sommaire=3283077>



Figure 10 : Comparaison de la répartition géographique des répondants aux questionnaire (gauche) par rapport à la répartition géographique des entreprises situées en Corse (droite)

Source : Goodwill-management, sirene.fr

Les cinq villes comptant le plus de répondants sont :

- Ajaccio : 20% soit 383 entreprises
- Lucciana/Borgo : 14% soit 266 entreprises
- Bastia : 12% soit 233 entreprises
- Penta-di-Casinca/ Pruno : 8% soit 150 entreprises
- Biguglia : 4% soit 72 entreprises

On observe que la répartition est globalement similaire à la répartition des entreprises situées en Corse. Cependant, les villes d'implantation des CCI (Ajaccio et Bastia) sont logiquement sur-représentées par rapport aux autres villes de l'île. Cela est dû à une meilleure accessibilité des entreprises situées dans ces villes pour les diffuseurs du questionnaire.

- Caractéristiques sectorielles des entreprises répondantes

Les répondants sont répartis sectoriellement comme présenté dans le Tableau 4, en regard avec la répartition en Corse. On observe un poids important dans notre échantillon du commerce, de l'hébergement et de la restauration par rapport à la réalité corse.

Secteur d'activité	Répartition en Corse en 2015 (INSEE ⁸³)	Part des répondants en 2018	Part des répondants en 2019
Agriculture, sylviculture et pêche	4%	6%	5%
Industrie	6%	3%	10%
Construction	16%	10%	11%
Commerce, réparation d'automobiles et de motocycles	15%	23%	22%
Transports et entreposage	2%	3%	6%
Hébergement et restauration	10%	26%	16%
Information et communication	2%	2%	2%
Activités immobilières	7%	3%	4%
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	16%	5%	4%
Administration publique, santé humaine et action sociale	12%	2%	5%
Autres activités de services	8%	14%	3%
Autre	-	2%	12%

Tableau 4 : Répartition des répondants par secteurs d'activité

- Effectifs des entreprises répondantes

L'effectif moyen des entreprises répondantes est de 8,3 employés. La répartition des entreprises selon la taille est présentée dans la Figure 12. Cette répartition est à mettre en regard avec la répartition des entreprises par taille en Corse. **Il est à noter que 71,3% des entreprises situées en Corse n'emploient aucun salarié⁸⁴.**

⁸³ *La Corse en Bref – édition 2017*, rapport de l'INSEE, 14/1/2017, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3282977?sommaire=3283077>

⁸⁴ *La Corse en Bref – édition 2017*, rapport de l'INSEE, 14/1/2017, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3282977?sommaire=3283077>

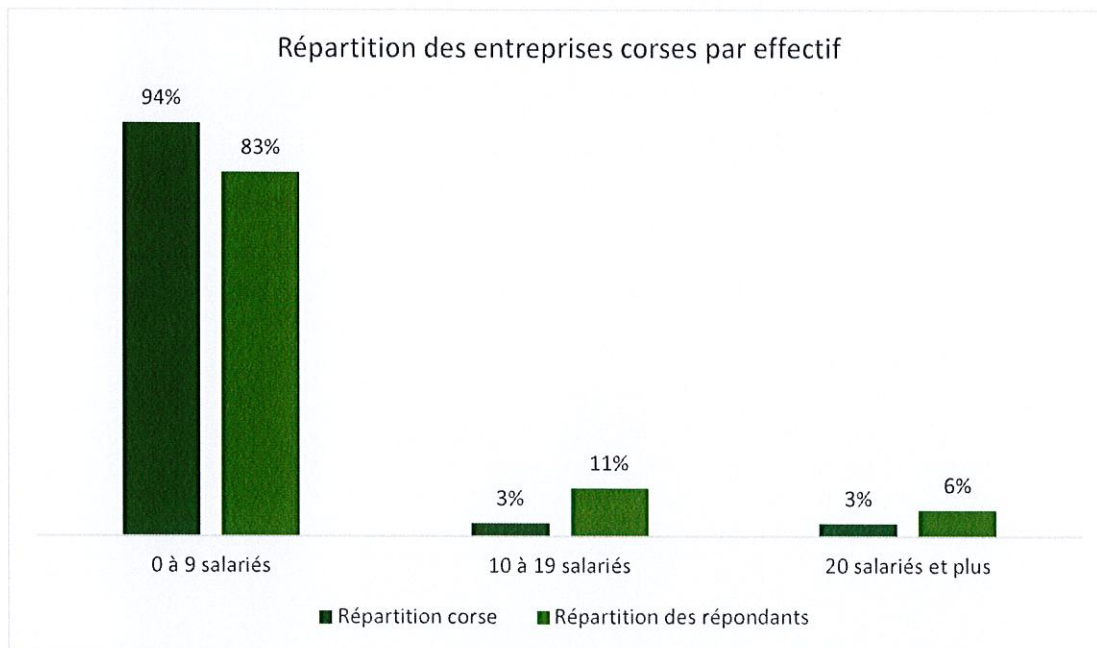


Figure 11 : Répartition des entreprises par nombre de salariés en Corse et dans l'échantillon

- Répartition des entreprises répondantes par chiffre d'affaires

La répartition des entreprises selon le chiffre d'affaires est présentée dans la Figure 13. 78% des entreprises répondantes ont un chiffre d'affaires inférieur à 750 K€.

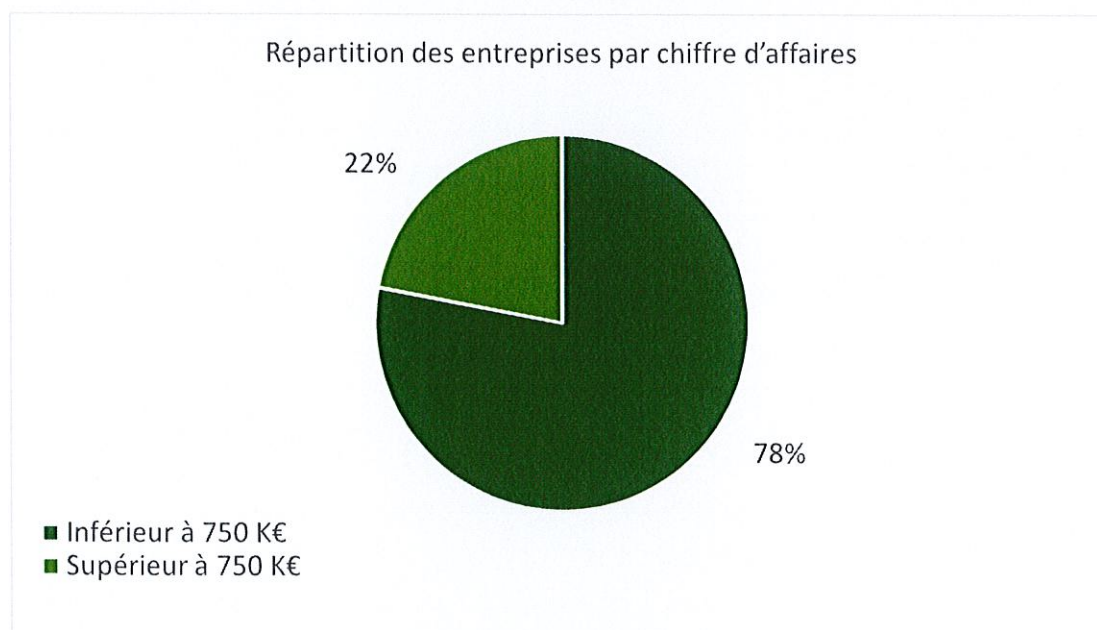


Figure 12 : Répartition des entreprises répondantes par tranche de chiffre d'affaires

Pour information le chiffre d'affaires moyen en Corse est de **357 K€** en 2014 selon l'INSEE⁸⁵.

- Caractéristiques financières de l'échantillon

Deux données financières sur les entreprises ont été évaluées : le taux de valeur ajoutée (valeur ajoutée divisée par le chiffre d'affaires) et la productivité apparente (valeur ajoutée par salarié). Ces données ont été comparées avec celles évaluées par l'Inspection Générale des Finances dans son rapport *Pour une économie corse du XXIe siècle : propositions et orientations*. Elles ont pour cela été évaluées pour les secteurs étudiés par l'IGF : bâtiment, industrie, commerce, services.

On observe qu'à l'exception du secteur du commerce, les entreprises de l'échantillon de l'étude connaissent des situations financières plus fragiles : la productivité apparente tout comme le taux de valeur ajoutée sont inférieurs à ceux de l'échantillon de l'IGF. Il est donc nécessaire de considérer les résultats de l'étude en regard avec cette information : les entreprises de l'échantillon semblent rencontrer des situations financières particulièrement fragiles.

Indicateur financier	Secteur	Echantillon de notre étude : 2 049 réponses à un questionnaire diffusé par les CCI et leurs partenaires Source : Goodwill-management	Liasses fiscales de 15 007 entreprises corses relevant du régime des bénéfices industriels et commerciaux (BIC) Source : <i>Pour une économie corse du XXIe siècle : propositions et orientations</i> , Inspection générale des finances
Productivité apparente	Bâtiment	32 527 €/salarié	41 527 €/salarié
	Industrie	31 231 €/salarié	43 497 €/salarié
	Commerce	50 171 €/salarié	44 079 €/salarié
	Services	32 374 €/salarié	43 870 €/salarié
Taux de valeur ajoutée	Bâtiment	33%	44%
	Industrie	29%	46%
	Commerce	29%	30%
	Services	30%	56%

Tableau 5 : Productivité apparente et taux de valeur ajoutée dans l'échantillon

- Remarques générales sur l'échantillon

⁸⁵La Base Économique des Entreprises Régionales, Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Données INSEE, 2014, disponible sur : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/la-base-economique-des-entreprises-regionales/>

L'échantillon sur lequel s'appuie l'étude n'est pas parfaitement représentatif du panorama des entreprises corses en 2019. Il existe en effet des différences pour la répartition par secteur, l'effectif des entreprises et le chiffre d'affaires moyen.

Néanmoins, la diversité de la localisation géographique des entreprises et les caractéristiques des entreprises de l'échantillon sont en phase avec les objectifs de l'étude, à savoir un focus sur les petites entreprises et sur quatre secteurs clés de l'économie corse (construction, hébergement et restauration, commerce, transport et entreposage).

La partie suivante revient sur la validation par le questionnaire des difficultés identifiées dans les parties précédentes de l'étude. En effet, pour chacune des difficultés, nous avons souhaité en confirmer la réalité sur le terrain.

7.1.2 Part des entreprises de l'échantillon rencontrant les difficultés

Nous avons demandé aux entreprises répondantes si elles étaient concernées par chacune des difficultés identifiées. Ceci a permis de mesurer la prégnance des difficultés perçues dans la littérature et au travers des entretiens. Les difficultés les plus fréquemment rencontrées sont les difficultés liées au transport routier et au fret maritime. Par ailleurs, certains surcoûts pourraient concerner essentiellement certains secteurs.

Il est important de noter qu'un surcoût n'est valorisé que lorsque l'entreprise déclare être concernée par ce dernier.

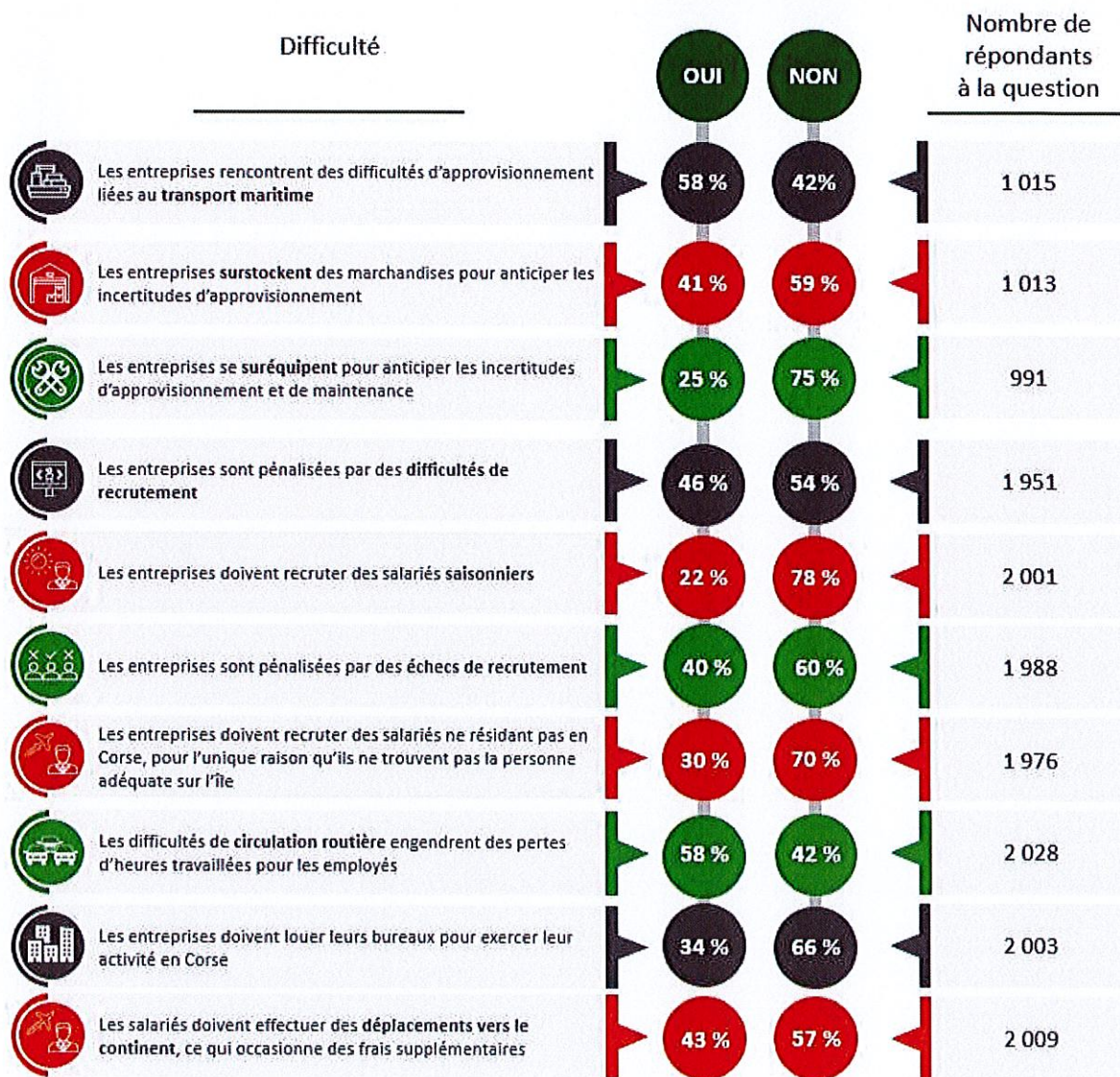


Figure 13 : Part des entreprises de l'échantillon rencontrant les difficultés analysées dans l'étude

7.1.3 Validation des hypothèses sur les surcoûts

Lorsqu'une entreprise affirme rencontrer une difficulté, il est nécessaire de vérifier que cette difficulté induit en effet un surcoût par rapport à une entreprise située sur le continent.

Parmi les 12 surcoûts identifiés, nous avons estimé que 6 d'entre eux s'appliquaient automatiquement à l'entreprise si elle est confrontée à la difficulté correspondante. Par exemple, si une entreprise affirme échanger des marchandises avec le continent, elle devra nécessairement recourir au fret maritime et donc composer avec les surcoûts associés (frais portuaires, coût kilométrique...).

Pour les 6 autres surcoûts, les données des entreprises ont été comparées à des moyennes nationales pour confirmer ou non l'existence du surcoût :

- L'existence du surcoût est confirmée si et seulement si l'hypothèse est validée en moyenne sur l'échantillon,

- Dans ce cas, deux cas se présentent pour chaque entreprise :
 - Soit l'hypothèse est validée pour l'entreprise et le surcoût est alors calculé
 - Soit l'hypothèse n'est pas validée pour l'entreprise et donc le surcoût est considéré comme non-existant.

La comparaison des moyennes de l'échantillon aux moyennes nationales est présentée dans la Figure 15. Ceci permet de voir si, en moyenne sur l'échantillon, les hypothèses sur les surcoûts sont validées.

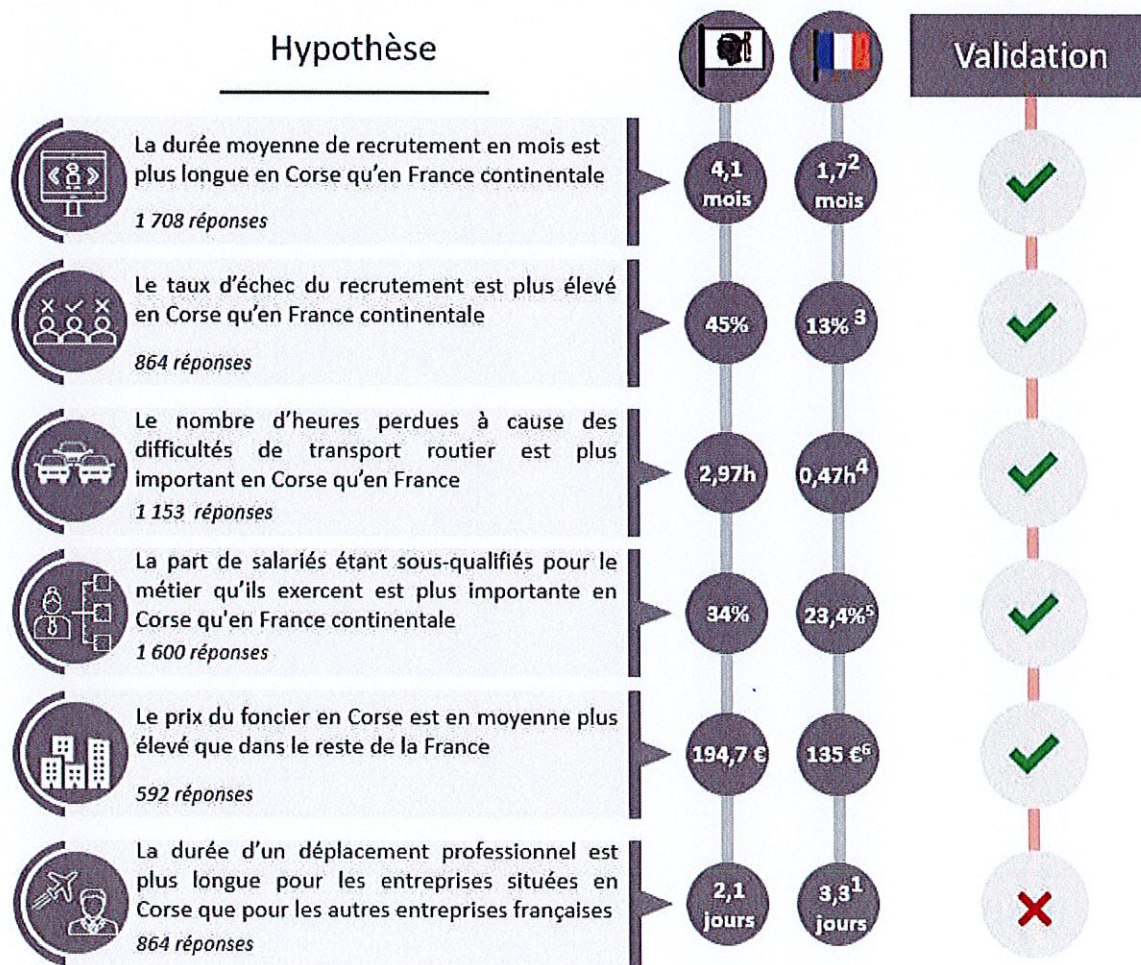


Figure 14 : Synthèse de la validation des hypothèses sur les surcoûts grâce au questionnaire

Sources

- 1 – Statista
- 2 – Glassdoor
- 3 – DARES
- 4 – INRIX
- 5 – OCDE
- 6 – BUREAUX LOCAUX

On observe ainsi que cinq hypothèses sur six sont largement validées : la durée de recrutement importante et les difficultés de transport routier, et le taux d'échec du recrutement élevé et la

durée des déplacements professionnels. L'hypothèse liée à la durée de déplacement plus longue n'ayant pas été validée, ce surcoût a été retiré du modèle de calcul.

7.1.4 Résultats généraux sur le surcoût lié à l'insularité

Le surcoût moyen supporté par les entreprises de l'échantillon à cause de l'insularité est de 8,9% du CA. Il est important de noter que ce surcoût correspond à l'année 2018, année pour laquelle les données ont été demandées dans le questionnaire aux entreprises. Le détail de ce surcoût par tranche de chiffre d'affaires est représenté ci-dessous.

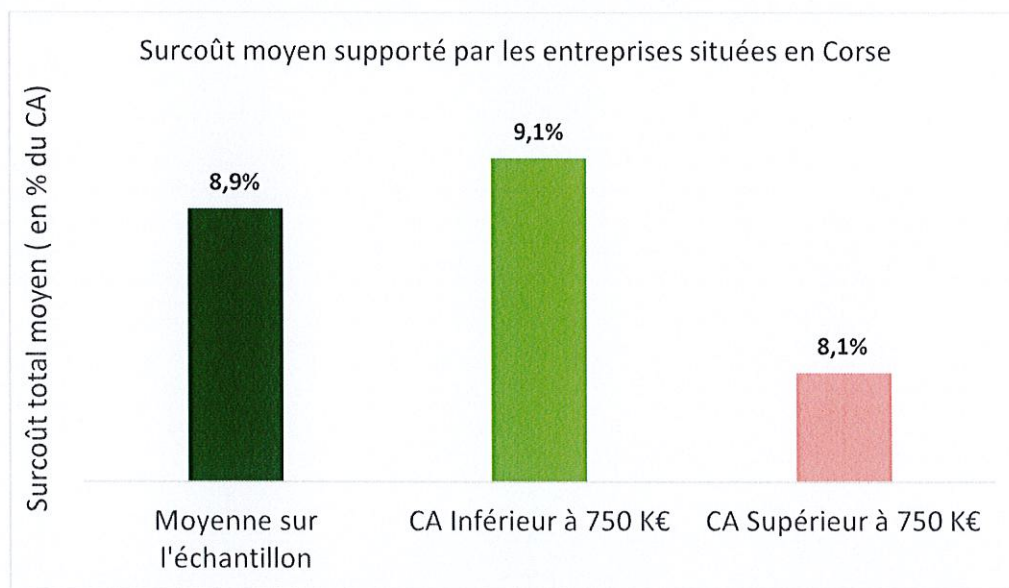


Figure 15 : Surcoût total moyen supporté par les entreprises répondantes en pourcentage du chiffre d'affaires

Pour réaliser ce calcul, nous avons sommé les surcoûts pour chaque entreprise. Puis nous avons rapporté ce surcoût au chiffre d'affaires renseigné.

De plus, nous remarquons qu'en moyenne les entreprises au **chiffre d'affaires inférieur à 750K€** sont confrontées à des surcoûts particulièrement pénalisants.

Ce surcoût global est réparti parmi les différents surcoûts comme suit :

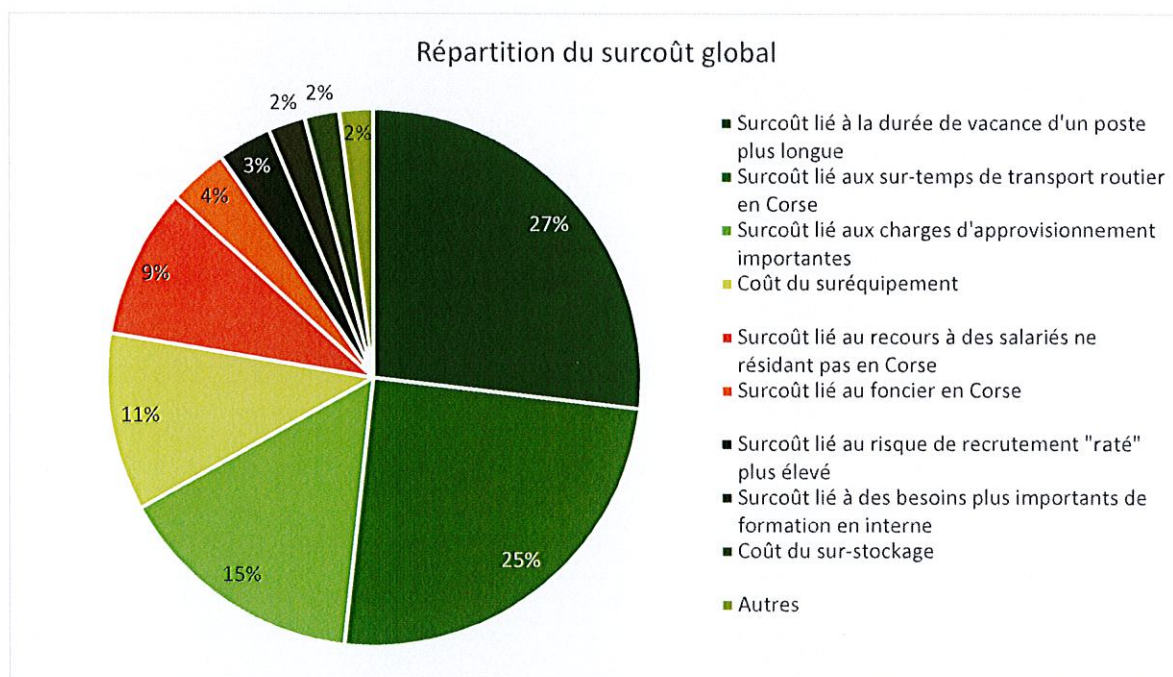


Figure 16 : Répartition du surcoût total

Il est important de noter que lorsqu'une entreprise est confrontée à des surcoûts de transport maritime et des surcoûts de charges d'approvisionnement, seul le maximum de ces deux surcoûts est conservé dans le total général. En effet, les charges d'approvisionnement pouvant comprendre le coût du transport maritime, ces surcoûts peuvent se recouper. Cependant, la représentation ci-dessus détaille le poids de chacun des deux surcoûts : surcoûts liés au transport maritime de marchandises et surcoûts liés aux charges d'approvisionnements.

On constate que le poids des surcoûts liés à l'insularité varie selon le secteur concerné, comme précisé ci-dessous. Cependant, certains secteurs étant peu représentés, il est nécessaire de considérer ces résultats avec précautions, particulièrement pour les secteurs pour lesquels il y a peu de répondants.

Tableau 6 : Surcoût moyen par secteur

Secteur	Surcoût moyen par an (% du CA) Etude 2018, sur les chiffres de 2017	Surcoût moyen par an (% du CA) Etude 2019, sur les chiffres de 2018
A – Agriculture, sylviculture et pêche	11,2%	11,1%
B – Industries extractives	6,6%	9,9%
C – Industrie manufacturière	17,5%	8,8%
D – Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné	N/A	8,2%
E – Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution	2,9%	7,9%
F – Construction	11,7%	9,1%
G – Commerce, réparation d'automobiles et de motocycles	7,1%	6,5%
H – Transports et entreposage	6,8%	12,0%

I – Hébergement et restauration	14,3%	10,2%
J – Information et communication	14,6%	11,7%
K – Activités financières et d'assurance	N/A	9,9%
L – Activités immobilières	3,9%	7,3%
M – Activités spécialisées, scientifiques et techniques	11,4%	9,2%
N – Activités de services administratifs et de soutien	N/A	8,7%
O – Administration publique	3,7%	6,9%
P – Enseignement	N/A	11,6%
Q – Santé humaine et action sociale	7,1%	8,1%
R – Arts, spectacles et activités récréatives	N/A	7,2%
S – Autres activités de services	7,4%	10,3%
T – Activités des ménages en tant qu'employeurs, activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et services pour usage propre	N/A	7,2%
U – Activités extra-territoriales	N/A	15,7%
Total	10,2%	8,9%

7.1.5 Résultats des surcoûts selon le chiffre d'affaires

Les surcoûts varient fortement selon le profil de l'entreprise : taille, secteur, localisation... Dans cette étude, le choix a été fait d'étudier la différence entre les entreprises ayant un chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ et les autres entreprises. Cette partie présente donc le détail des différents surcoûts selon le chiffre d'affaires, **uniquement pour les entreprises rencontrant ces surcoûts.**

7.1.5.1 Surcoûts identifiés en lien avec l'éloignement géographique

- **Coût supplémentaire du transport maritime**

58% des entreprises répondantes ont affirmé rencontrer des difficultés d'approvisionnement liées au transport maritime.

Afin de valoriser ces coûts, le tonnage total (importations et exportations) a été demandé dans le questionnaire. Ainsi, parmi les 973 entreprises répondantes, le tonnage total annuel est de :

- 0 à 5 tonnes pour 37% des entreprises
- 5 et 10 tonnes pour 17% des entreprises
- 10 à 20 tonnes pour 13% des entreprises
- 20 et 30 tonnes pour 8% des entreprises
- 30 à 40 tonnes pour 13% des entreprises
- Supérieur à 40 tonnes pour 12% des entreprises

Le résultat de la valorisation de ce surcoût par an est présenté ci-dessous :



Pour les entreprises concernées par cette difficulté, le transport maritime induit un surcoût de :

967 réponses valorisées

0,1%
du CA
en 2019

0,5%
du CA
en 2018

Nous avons réalisé l'exercice en différenciant les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ des autres :

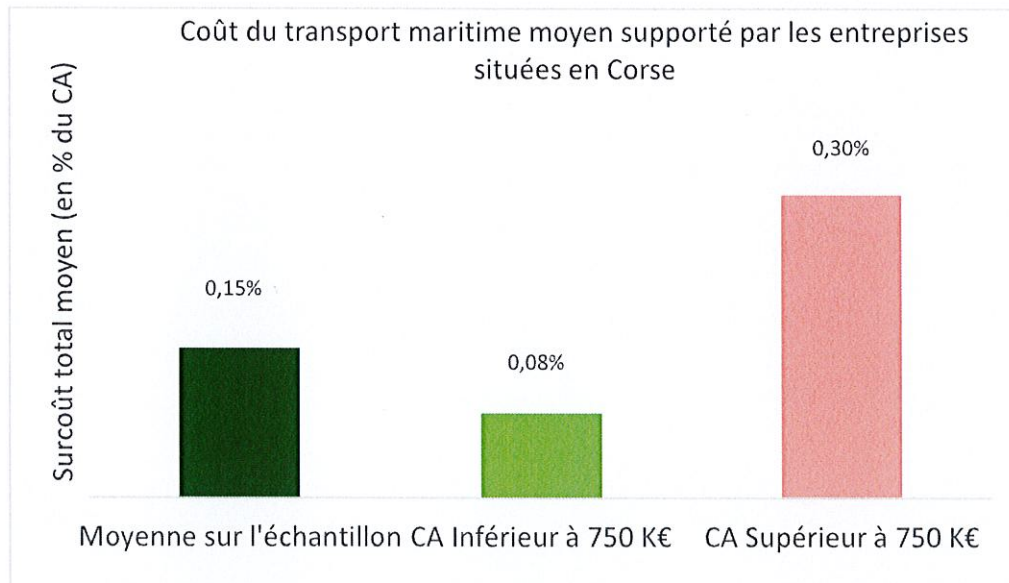


Figure 17 : Surcoût moyen lié au transport maritime de marchandises selon le chiffre d'affaires

On remarque que le surcoût est plus important pour les entreprises dont le **chiffre d'affaires** est supérieur à **750 K€**.

Ceci peut s'expliquer par une **proportion plus importante** des entreprises échangeant des marchandises avec le continent parmi les entreprises au chiffre d'affaires supérieur à 750 K€.

Ainsi, 63% des entreprises avec un chiffre d'affaires supérieur à 750 K€ font des échanges de marchandises avec le continent contre 43% seulement pour les autres.

La variation entre 2018 et 2019 s'explique par la diminution de la part des entreprises de l'échantillon qui échangent des marchandises avec le continent entre 2018 et 2019.

- **Coût du surstockage**

41% des entreprises répondantes ont affirmé surstocker des marchandises.

Afin de valoriser le coût du surstockage, nous avons demandé à ces entreprises d'indiquer la valeur totale du stock et la part estimée du surstockage dans leur stock.

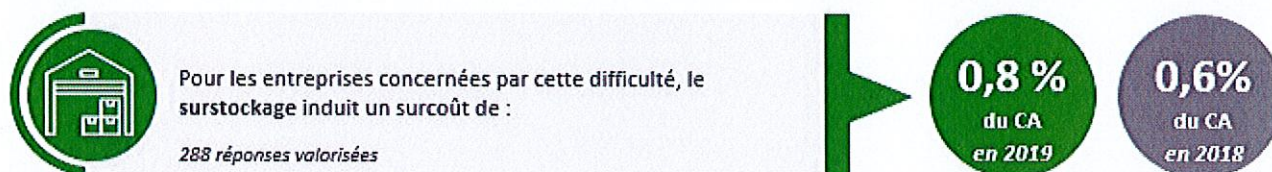
295 entreprises ont répondu à la question concernant la valeur totale du stock. Pour ces entreprises, la valeur moyenne du stock est de 287 K€.

387 entreprises ont répondu à la question concernant la part du surstockage dans le stockage.

Parmi celles-ci, la part moyenne du surstockage dans le stockage est de 19%, et les réponses sont réparties comme suit :

- Inférieur à 10% pour 27% des entreprises
- Entre 10 et 20% pour 35% des entreprises
- Entre 20 et 30% pour 23% des entreprises
- Entre 30 et 40% pour 7% des entreprises
- Supérieur à 40% pour 7% des entreprises

Le résultat de la valorisation de ce surcoût par an est présenté ci-dessous :



Nous avons réalisé l'exercice en différenciant les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ des autres :

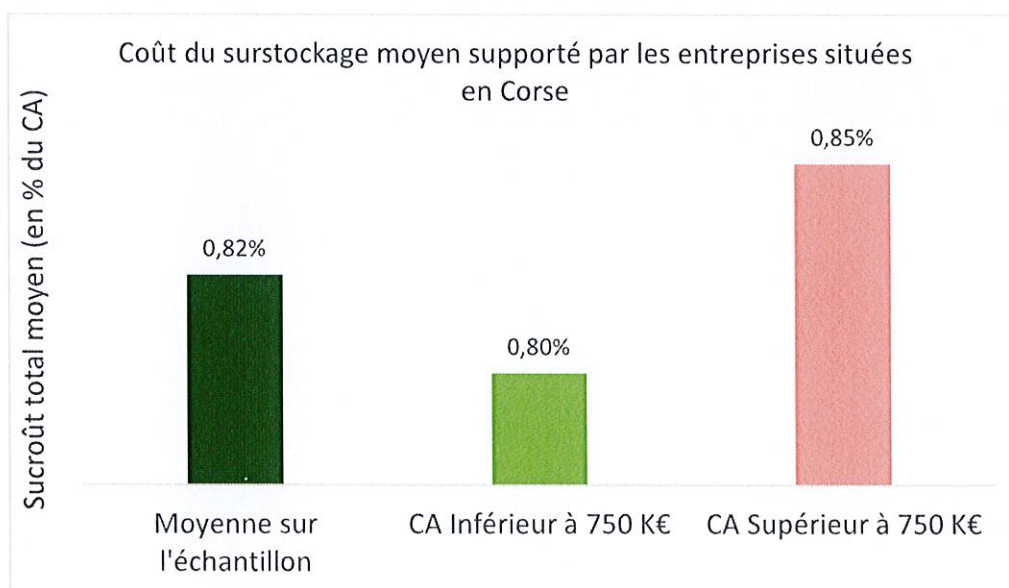


Figure 18 : Coût moyen du surstockage selon le chiffre d'affaires pour les entreprises de l'échantillon

On remarque que le poids du surstockage est légèrement plus important pour les entreprises dont le **chiffre d'affaires** est supérieur à **750 K€**.

L'origine de cette différence réside dans la part d'entreprises concernées : 30% des entreprises au CA supérieur à 750 K€, contre 10% des autres entreprises.

Ce surcoût semble concerner en majorité le secteur du commerce de détail et de gros, qui représente 50% des entreprises rencontrant le surcoût.

La différence de surcoût entre les deux années 2018 et 2019 est négligeable.

- **Coût du suréquipement**

25% des entreprises répondantes ont affirmé être suréquipées.

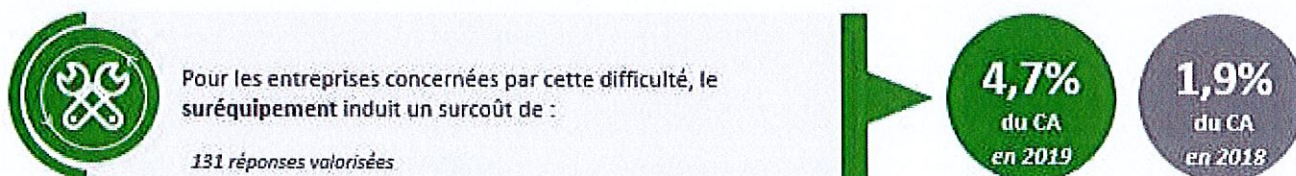
Afin de valoriser ce surcoût, les entreprises doivent indiquer la valeur totale de l'équipement et le taux d'utilisation de ce dernier. Pour rappel, le modèle de calcul pour ce surcoût se base sur le taux de non-utilisation de l'équipement déclaré par l'entreprise.

137 entreprises ont répondu à la question concernant le coût total de l'équipement. Pour ces entreprises, la valeur moyenne de l'équipement est de 483 K€.

228 entreprises ont répondu à la question concernant le taux d'utilisation de l'équipement. Parmi celles-ci, le taux d'utilisation moyen de l'équipement est de 68%, et les réponses sont réparties comme suit :

- Inférieur à 50% pour 3% des entreprises
- Entre 50 et 60% pour 32% des entreprises
- Entre 60 et 70% pour 26% des entreprises
- Entre 70 et 80% pour 15% des entreprises
- Entre 80 et 90% pour 14% des entreprises
- Supérieur à 90% pour 10% des entreprises

Le résultat de la valorisation de ce surcoût par an est présenté ci-dessous :



Nous avons réalisé l'exercice en différenciant les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ des autres :

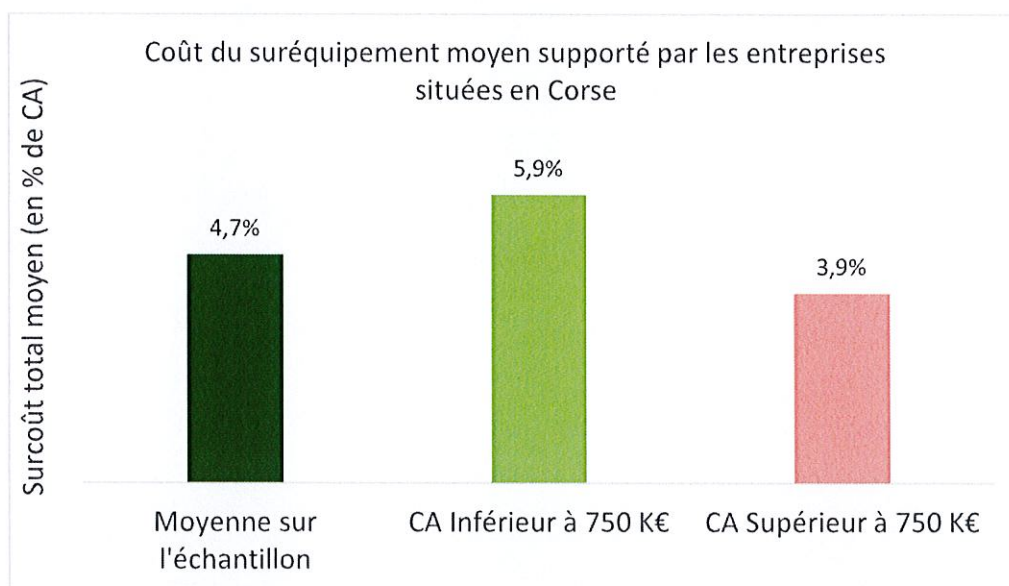


Figure 19 : Coût moyen du suréquipement selon le chiffre d'affaires

On remarque que le suréquipement est plus important pour les entreprises dont le chiffre d'affaires est inférieur à 750 K€.

La différence s'explique par un **ratio plus important entre la valeur de l'équipement et le chiffre d'affaires** pour les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ : 35% du chiffre d'affaires contre 27% pour les autres entreprises.

Par ailleurs, parmi ces petites entreprises, les secteurs majoritairement présents sont la construction, le commerce, l'industrie manufacturière et le transport et entreposage (63% du total). Or, ces entreprises semblent particulièrement concernées par le suréquipement.

Enfin, la différence de surcoût entre 2018 et 2019 est due à l'évolution du ratio entre le coût de l'équipement et le chiffre d'affaires. Celui-ci a **fortement augmenté en moyenne pour toutes les entreprises** : 52% en 2019 contre 32% en 2018.

- **Frais de déplacement supplémentaires**

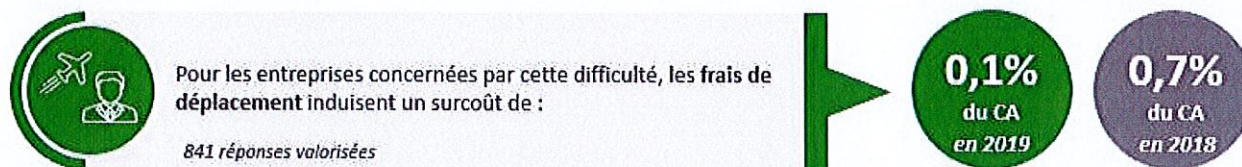
L'activité de 43% des entreprises répondantes nécessite des déplacements de salariés ou de dirigeants vers le continent, pour des formations ou des rendez-vous par exemple.

Pour valoriser les frais de déplacement, il est nécessaire de connaître le nombre de déplacements par an et par collaborateur. Parmi les 864 entreprises répondantes à cette question, le nombre moyen de déplacements par an et par salarié est de 3,6. Les réponses sont réparties comme suit :

- Entre 0 et 1 pour 7% des entreprises
- Entre 1 et 2 pour 20% des entreprises

- Entre 2 et 3 pour 26% des entreprises
- Entre 3 et 4 pour 16% des entreprises
- Supérieur à 4 pour 31% des entreprises

Le résultat de la valorisation de ce surcoût par an est présenté ci-dessous :



Nous avons réalisé l'exercice en différenciant les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ des autres :

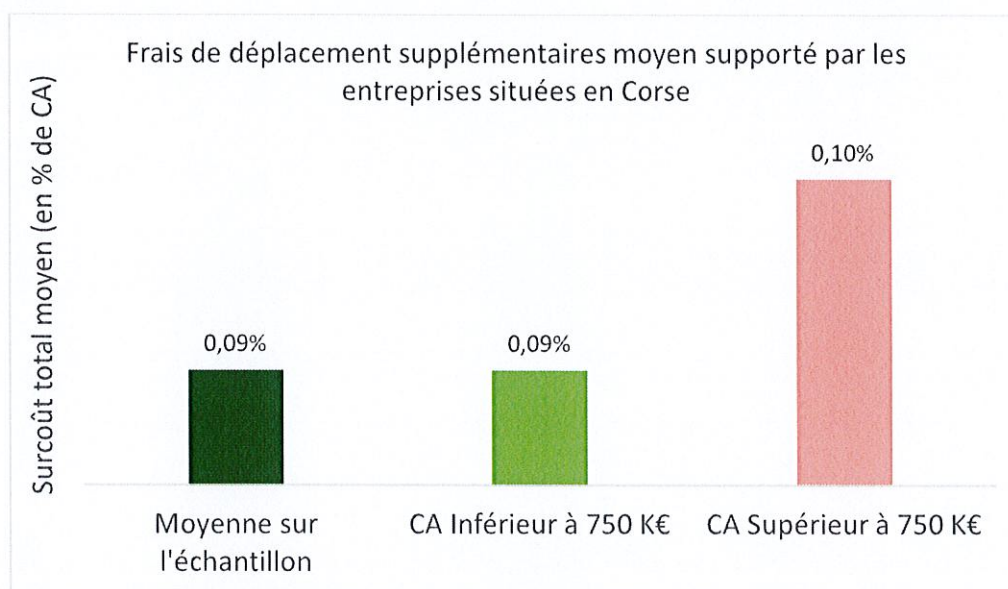


Figure 20 : Frais moyen de déplacement supplémentaire selon le chiffre d'affaires

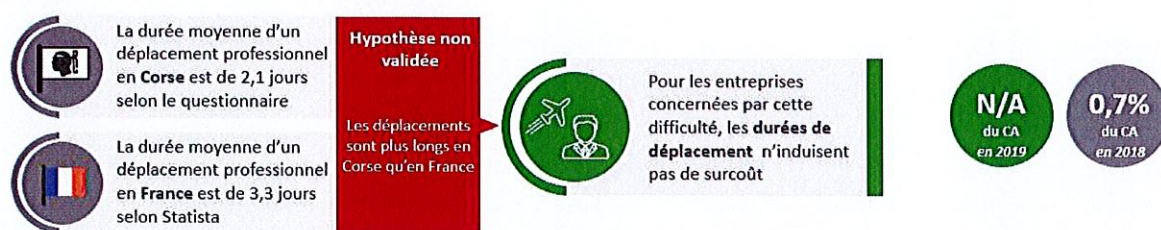
On remarque que le surcoût est très légèrement plus important pour les entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 750 K€.

La variation de ce surcoût entre 2018 et 2019 s'explique principalement par l'inclusion d'un tarif résidentiel sur les billets d'avions qui réduit automatiquement le surcoût global.

- **Perte de productivité liée au déplacement**

Les déplacements pourraient engendrer une perte de productivité. En effet, le déplacement d'un collaborateur l'empêche de participer pleinement à la production de valeur de l'entreprise. Afin de la quantifier, nous avons demandé aux entreprises la durée moyenne du déplacement, à mettre en regard avec la durée moyenne du déplacement professionnel en France (3,3 jours)⁸⁶.

L'hypothèse générale n'est pas validée (la durée moyenne de déplacement déclarée est inférieure à la moyenne nationale). Ce surcoût a donc été retiré du calcul.



7.1.5.2 Surcoûts identifiés en lien avec l'étroitesse des marchés insulaires

La Corse est dotée de marchés étroits tant au niveau du marché de l'emploi que des approvisionnements (matières premières et équipements). En conséquence, il est difficile pour les entreprises situées en Corse de bénéficier d'économies d'échelle pour leurs approvisionnements. De plus, il est plus difficile aux entreprises situées en Corse de recruter. Ces deux aspects se traduisent par des coûts supplémentaires pour les entreprises.

- **Surcoût lié aux charges d'approvisionnement importantes**

Nous avons valorisé le surcoût lié aux charges d'approvisionnements importantes. Pour cela, nous avons demandé aux répondants le coût de leurs approvisionnements en pourcentage de leur chiffre d'affaires.

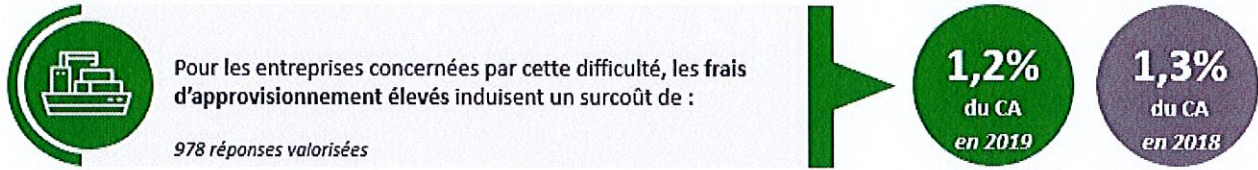
Pour rappel, nous avons estimé le surcoût lié à l'approvisionnement à 3,6% de la valeur des approvisionnements de l'année. Le détail du modèle de calcul est détaillé dans la partie précédente.

Parmi les 984 entreprises répondantes à cette question, le coût moyen de leurs approvisionnements est de 48% du chiffre d'affaires, et les réponses sont réparties comme suit :

- Moins de 20% pour 28% des entreprises
- Entre 20 et 30% pour 19% des entreprises
- Entre 30 et 40% pour 18% des entreprises
- Entre 40 et 50% pour 16% des entreprises
- Supérieur à 50% pour 19% des entreprises

⁸⁶ *Durée moyenne des déplacements professionnels effectués par des Français entre 2011 et 2016 (en nuitées)*, <https://fr.statista.com/statistiques/477790/duree-voyage-professionnels-francais/>

Le résultat de la valorisation de ce surcoût par an est présenté ci-dessous :



Nous avons réalisé l'exercice en différenciant les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ des autres :

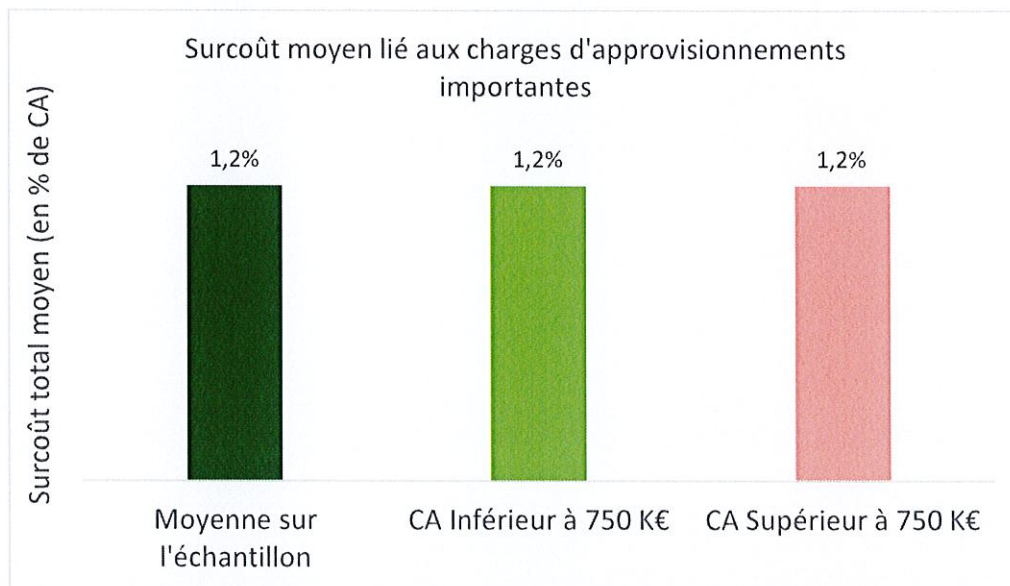


Figure 21 : Surcoût moyen lié aux charges d'approvisionnements selon le chiffre d'affaires

Le surcoût est aussi important pour les entreprises dont le **chiffre d'affaires** est supérieur à **750 K€** et les autres entreprises.

Ce surcoût reste constant entre 2018 et 2019.

- **Surcoût lié à la durée de vacance d'un poste plus longue**

46% des entreprises répondantes ont affirmé rencontrer des difficultés de recrutement.

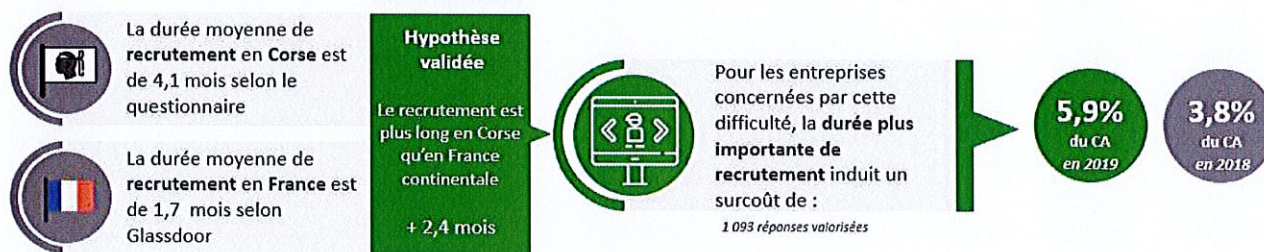
Pour valoriser les surcoûts liés aux ressources humaines, nous avons tout d'abord demandé aux entreprises répondantes le nombre d'employés recrutés dans l'année.

Pour valoriser le surcoût lié à la durée de vacance d'un poste, les entreprises devaient indiquer la durée nécessaire de recrutement d'un employé.

Sur les 1 708 répondants à cette question, la durée de vacance d'un poste est de 4,1 mois en moyenne. Ce chiffre est à mettre en regard avec la durée moyenne de recrutement en France, qui est de 1,7 mois⁸⁷. L'hypothèse que le recrutement est plus long en Corse qu'en France métropolitaine est donc **validée**. Les réponses sont réparties comme suit :

- Entre 0 mois et 2 mois pour 26% des répondants
- Entre 2 mois et 4 mois pour 21% des répondants
- Entre 4 mois et 6 mois pour 31% des répondants
- Entre 6 mois et 8 mois pour 16% des répondants
- Entre 8 mois et 10 mois pour 6% des répondants
- Supérieur à 10 mois pour moins de 1% des répondants

L'hypothèse est validée et le résultat de la valorisation de ce surcoût par an est présenté ci-dessous :



Nous avons réalisé l'exercice en différenciant les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ des autres :

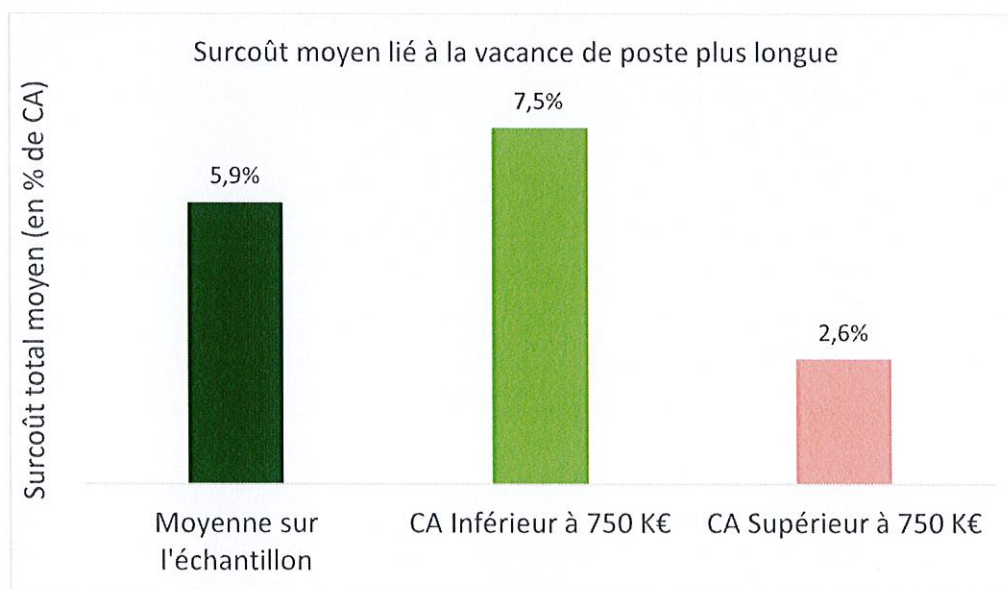


Figure 22 : Surcoût moyen lié à la vacance de poste plus longue selon le chiffre d'affaires

⁸⁷ Enquête Glassdoor : des processus d'embauche de plus en plus longs et complexes partout en France et dans le monde, Glassdoor Team, 28/09/2015, disponible sur : <https://www.glassdoor.fr/blog/enquete-glassdoor-des-processus-dembauche-de-en-longs-complexes-partout-en-france-dans-le-monde/>

On remarque que le surcoût est plus important pour les entreprises dont le **chiffre d'affaires** est inférieur à **750 K€**.

Ceci peut s'expliquer par une plus forte dépendance des entreprises de petites tailles à la présence de l'un de leurs collaborateurs.

Les secteurs les plus concernés par ces surcoûts sont le commerce de détail et de gros et l'hébergement et la restauration. Pour ces secteurs, les surcoûts moyens pour les entreprises concernées représentent respectivement 4% et 6% du chiffre d'affaires. Par ailleurs, la durée moyenne de recrutement pour ces secteurs est de 5 mois, contre 4,1 mois pour la moyenne de l'échantillon.

La différence de surcoût entre les deux années est principalement due à l'augmentation de la durée moyenne de vacance de poste déclarée par les entreprises répondantes : 4,1 mois en moyenne en 2019 contre 3,4 mois en 2018.

- **Surcoût lié au risque de recrutement « raté » plus élevé**

40% des entreprises répondantes déclarent être pénalisées par des échecs de recrutement.

Pour valoriser le surcoût lié au risque de recrutement « raté » plus élevé, nous avons demandé aux entreprises concernées le nombre d'échecs de recrutement moyen par an.

Parmi les 154 entreprises répondantes valorisables, le taux d'échec de recrutement moyen observé est de 45%. Ce chiffre est à mettre en regard avec le taux d'échec de recrutement en France, de 13% selon DARES⁸⁸. Les réponses sont réparties comme suit :

- Moins de 20% pour 8% des entreprises
- Entre 20 et 30% pour 6% des entreprises
- Entre 30 et 40% pour 13% des entreprises
- Entre 40 et 50% pour 21% des entreprises
- Entre 50 et 60% pour 1% des entreprises
- Supérieur ou égale à 60% pour 50% des entreprises

L'hypothèse est validée et le résultat de la valorisation de ce surcoût par an est présenté ci-dessous :



⁸⁸ *Les ratés du recrutement : chiffres clés, analyses, solutions*, Assess Manager, 26/10/2016, disponible sur : <http://news-rh.assess-manager.com/2016/10/les-rates-du-recrutement-chiffres-cles.html>

Nous avons réalisé l'exercice en différenciant les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ des autres :

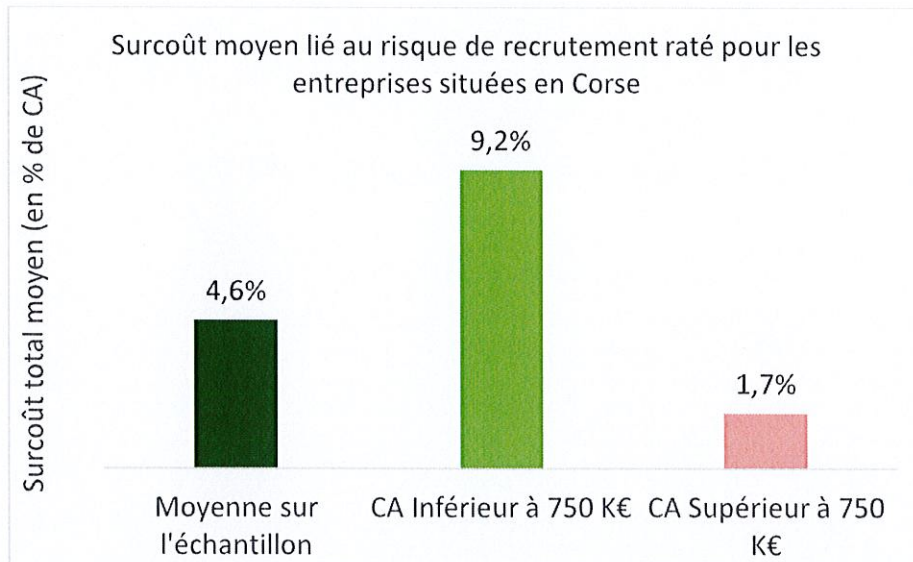


Figure 23 : Surcoût moyen lié au risque de recrutement raté selon le chiffre d'affaires

On remarque que le surcoût est plus important pour les entreprises dont le **chiffre d'affaires** est inférieur à **750 K€**.

Le taux de recrutement raté est plus élevé pour les entreprises avec un CA inférieur à 750 K€ : 47%, contre 44% pour les autres entreprises.

Par ailleurs, le **taux de recrutement est plus important** pour ces entreprises (35% pour les entreprises au CA inférieur à 750 K€ contre 28% pour les autres). Ce taux de recrutement élevé dans les petites entreprises s'explique par une part importante du secteur de **l'hôtellerie et de la restauration**, qui recrute beaucoup de salariés saisonniers.

Les entreprises du secteur de l'hôtellerie et de la restauration rencontrent des surcoûts particulièrement élevés : 8,5% du chiffre d'affaires en moyenne pour les entreprises concernées.

La différence de surcoût entre les deux années 2018 et 2019 est négligeable.

- **Surcoût lié aux besoins de formation interne plus important**

Pour valoriser le surcoût associé au besoin de formation en interne plus important, nous avons demandé aux entreprises concernées la part de nouveaux arrivants sous-qualifiés, le nombre de jours de formation, le nombre de salariés assurant la formation et leur charge en jour pour la préparation et le déroulement de cette formation.

Parmi les 1 600 entreprises répondantes, la part de nouveaux arrivants sous-qualifiés pour le métier qu'ils exercent est de 34%. Ce chiffre est à mettre en regard avec la part de nouveaux arrivants sous-qualifiés pour leur métier, de 23,4% en France⁸⁹. Les réponses sont réparties comme suit :

- Entre 0 et 25% pour 38% des entreprises
- Entre 25 et 40% pour 26% des entreprises
- Entre 40 et 60% pour 22% des entreprises
- Entre 60 et 80% pour 8% des entreprises
- Supérieur à 80% pour 6% des entreprises

Parmi les 1 460 entreprises répondantes, le nombre moyen de salariés mobilisés pour former les nouveaux arrivants sous-qualifiés est de 2,9. Les réponses sont réparties comme suit :

- Moins qu'un jour pour 11% des entreprises
- Entre 1 et 2 jours pour 41% des entreprises
- Entre 2 et 4 jours pour 24% des entreprises
- Entre 4 et 6 jours pour 12% des entreprises
- Entre 6 et 8 jours pour 8% des entreprises
- Entre 8 et 10 jours pour 4% des entreprises

De plus, parmi les 1 419 entreprises répondantes, la charge moyenne des salariés formateurs pour la formation est de 5,2 jours en moyenne, qui se décompose comme suit :

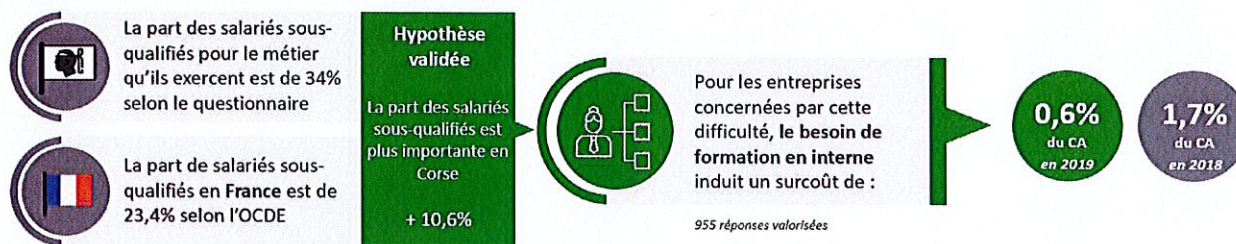
- Moins qu'un jour pour 10% des entreprises
- Entre 1 et 2 jours pour 20% des entreprises
- Entre 2 et 4 jours pour 17% des entreprises
- Entre 4 et 6 jours pour 16% des entreprises
- Entre 6 et 8 jours pour 14% des entreprises
- Entre 8 et 10 jours pour 20% des entreprises
- Supérieur à 10 jours pour 2% des entreprises

Enfin, parmi les 1 398 entreprises répondantes, le nombre de jours de formation des arrivants sous-qualifiés est de 6,6 en moyenne. Les réponses sont réparties comme suit :

- Moins d'un jour pour 11% des entreprises
- Entre 1 et 2 jours pour 9% des entreprises
- Entre 2 et 3 jours pour 11% des entreprises
- Entre 3 et 4 jours pour 14% des entreprises
- Entre 4 et 5 jours pour 10% des entreprises
- Entre 5 et 6 jours pour 32% des entreprises
- Plus que 6 jours pour 13% des entreprises

L'hypothèse est validée et le résultat de la valorisation de ce surcoût est présenté ci-dessous :

⁸⁹ *Obtenir les bonnes compétences – France, OCDE, 2017*



Nous avons réalisé l'exercice en différenciant les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ des autres :

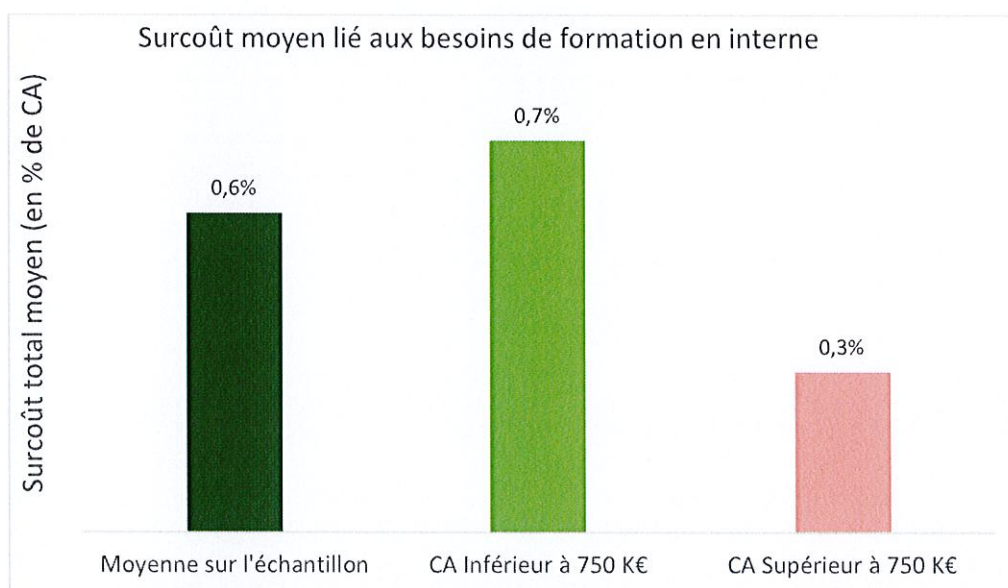


Figure 24 : Surcoût moyen lié aux besoins de formation en interne selon le chiffre d'affaires

On remarque que le surcoût est plus important pour les entreprises dont le **chiffre d'affaires** est **inférieur à 750 K€**.

Ceci peut s'expliquer par un taux de recrutement plus important pour ces entreprises, comme vu précédemment.

Par ailleurs, former un salarié occasionne une perte de productivité plus importante pour une petite entreprise. En effet, la part des salariés mobilisés pour la formation en moyenne est plus importante dans les petites entreprises (80% de l'effectif total contre 13% dans les grandes entreprises). Or, mobiliser des salariés pour la formation engendre une baisse de productivité pour l'entreprise.

Ce surcoût a diminué entre 2018 et 2019 à la suite de l'introduction d'une contrefactuelle. En effet, il a été supposé en 2018 qu'en moyenne aucun nouveau salarié ne nécessitait de formation importante en France. Afin d'éliminer ce biais, il a été supposé en 2019 que la part

de nouveaux arrivants nécessitant une formation correspondait en moyenne à la part d'employés sous-qualifiés pour leur métier, soit 23,4% en moyenne en France selon l'OCDE⁹⁰.

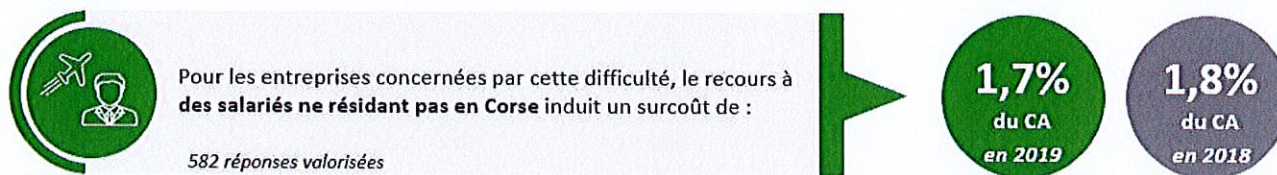
- **Surcoût lié au recours à des salariés ne résidant pas en Corse**

30% des entreprises répondantes ont affirmé recruter des salariés ne résidant pas en Corse, pour l'unique raison qu'elles ne trouvaient pas la personne adéquate sur l'île.

Pour valoriser ce surcoût, nous avons demandé aux entreprises concernées la part de la masse salariale pour laquelle l'entreprise assurait l'hébergement et le transport depuis le continent. Parmi les 588 entreprises répondantes, la part moyenne obtenue est de 22%. Les résultats sont répartis comme suit :

- Moins de 20% pour 57% des entreprises
- Entre 20 et 40% pour 32% des entreprises
- Entre 40 et 60% pour 6% des entreprises
- Entre 60 et 80% pour 2% des entreprises
- Supérieur à 80% pour 2% des entreprises

Le résultat de la valorisation de ce surcoût en 2018 est présenté ci-dessous :



Nous avons réalisé l'exercice en différenciant les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ des autres :

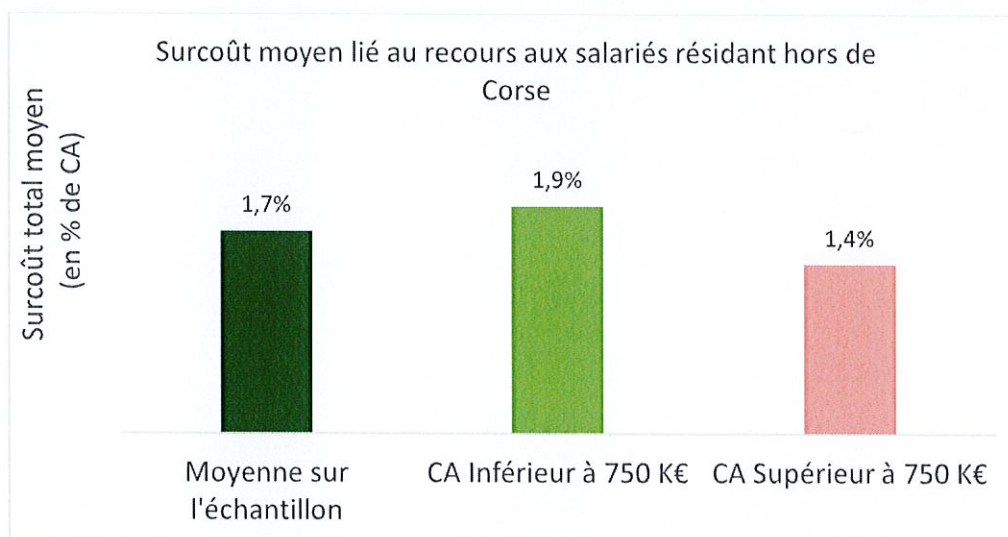


Figure 25 : Surcoût moyen lié au recours aux salariés résidents hors de Corse

⁹⁰ Obtenir les bonnes compétences – France, OCDE, 2017

On remarque que le surcoût est plus important pour les entreprises dont le **chiffre d'affaires** est inférieur à **750 K€**.

Ceci peut s'expliquer par **un taux de recrutement plus important pour ces entreprises**, comme vu précédemment, et par la **part de salariés non-résidents**. En effet, cette dernière vaut 23% de l'effectif total pour ces entreprises, contre 21% dans les entreprises au CA supérieur à 750 K€.

L'évolution de ce surcoût entre 2018 et 2019 est négligeable.

- **Surcoût lié au désordre foncier en Corse**

34% des entreprises répondantes ont affirmé louer des locaux pour exercer leurs activités en Corse.

Pour valoriser ce surcoût, nous avons demandé aux entreprises concernées la superficie des locaux loués ainsi que le prix du loyer.

Pour les 592 entreprises répondantes, le prix moyen du mètre carré annuel en location s'élève à 194,7€. Ce chiffre est à mettre en regard avec la moyenne en France, qui est de 135€ selon BUREAUXLOCAUX⁹¹. Les réponses sont réparties comme suit :

- Inférieur à 100€/m²/an pour 16% des entreprises
- Entre 100 et 150€/m²/an pour 23% des entreprises
- Entre 150 et 200€/m²/an pour 29% des entreprises
- Entre 200 et 250€/m²/an pour 11% des entreprises
- Supérieur à 250€/m²/an pour 21% des entreprises

L'hypothèse est validée et le résultat de la valorisation de ce surcoût par an est présenté ci-dessous :



Nous avons réalisé l'exercice en différenciant les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ des autres :

⁹¹ Prix affichés des bureaux en France, BUREAUXLOCAUX, disponible sur : <https://www.bureauxlocaux.com/prix-marche/bureaux> [consulté le 31/05/2018]

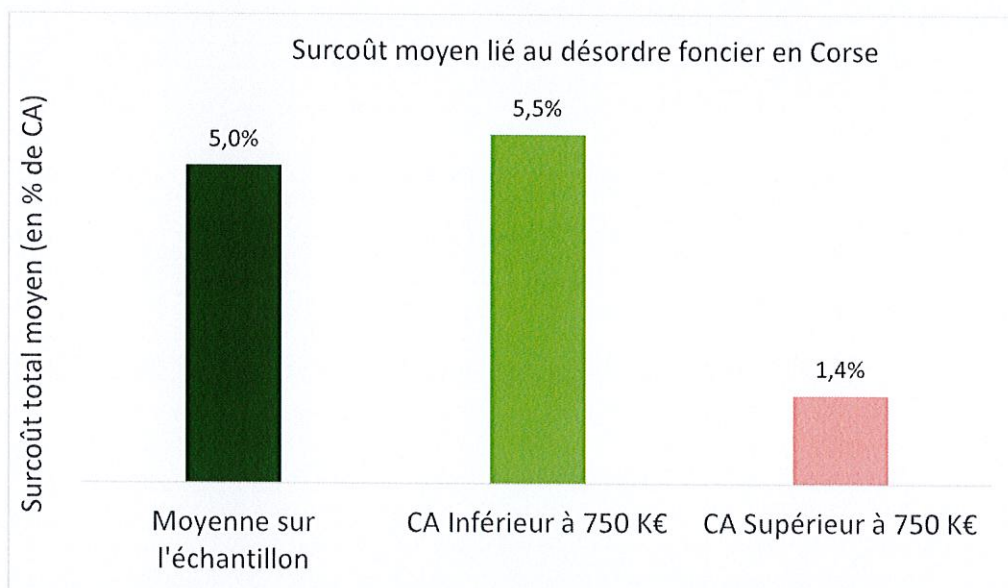


Figure 26 : Surcoût moyen lié aux surcoûts du foncier en Corse

On remarque que le surcoût est plus important pour les entreprises dont le **chiffre d'affaires** est inférieur à **750 K€**.

Ceci peut s'expliquer principalement par le prix moyen du m² qui est plus élevé pour ces entreprises. En effet, ces entreprises déclarent payer en moyenne 247€ par m²/an contre 222€ par m²/an pour les autres entreprises.

Par ailleurs, les petites entreprises semblent être plus fréquemment concernées par ce surcoût : 22% d'entre elles sont pénalisées, contre 11% des grosses entreprises.

7.1.5.3 Surcoûts en lien avec les incertitudes sur l'approvisionnement

- **Coût lié aux sur-temps de transport routier intra-corse**

58% des entreprises répondantes rencontrent des difficultés de transport routier qui engendrent des pertes d'heures travaillées.

Pour évaluer ce surcoût, nous avons demandé aux entreprises concernées le nombre moyen d'heures perdues par semaine et par salarié à cause des difficultés de transport routier.

Parmi les 1 153 entreprises répondantes, le nombre moyen d'heures perdues par semaine à cause des difficultés de transport routier est de 3 h. Le résultat se décompose comme suit :

- Moins de 2 heures pour 37% des entreprises
- Entre 2h et 4h pour 38% des entreprises
- Entre 4h et 6h pour 18% des entreprises
- Entre 6h et 8h pour 5% des entreprises
- Entre 8h et 10h pour 2% des entreprises

Ces chiffres sont à mettre en regard avec la durée moyenne de 0,47 h perdue par semaine en France selon une étude de l'INRIX⁹². L'hypothèse que la circulation routière est plus compliquée en Corse qu'en France continentale est donc **validée**.

L'hypothèse est validée et le résultat de la valorisation de ce surcoût par an est présenté ci-dessous :



Nous avons réalisé l'exercice en différenciant les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€ des autres :

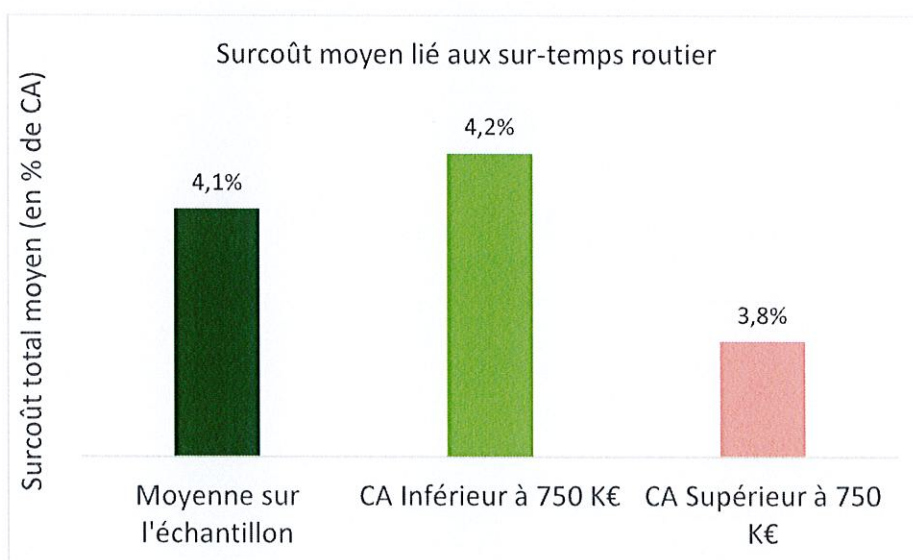


Figure 27 : Surcoût moyen lié aux sur-temps de transport routier selon le chiffre d'affaires pour les entreprises de l'échantillon

On remarque que le surcoût est plus important pour les entreprises dont le chiffre d'affaires est inférieur à 750 K€.

Cela est dû à la plus grande dépendance des petites entreprises à la présence de l'un de leurs salariés.

Entre 2018 et 2019, la différence du carburant a été intégrée à ce surcoût. Cela explique son augmentation.

⁹² Paris reste la ville la plus embouteillée en France quand Lyon gagne en fluidité, étude INRIX, disponible sur : <http://inrix.com/press-releases/scorecard-fr/>

- **Coût du surstockage**

Ce surcoût a déjà été valorisé précédemment et ne sera donc pas détaillé ici.

- **Coût du suréquipement**

Ce surcoût a déjà également été valorisé précédemment et ne sera donc pas détaillé ici.

7.1.6 Focus sur les entreprises ayant des échanges avec le continent

D'après les réponses au questionnaire, 50% des entreprises déclarent échanger des marchandises avec le continent. Cette partie étudie spécifiquement ces entreprises, et l'impact qu'ont les échanges avec le continent sur les surcoûts.

7.1.6.1 Profil des entreprises

- Caractéristiques sectorielles des entreprises répondantes

La répartition sectorielle des entreprises échangeant des marchandises avec le continent est présentée ci-dessous. On observe notamment une part largement plus importante du secteur du commerce. Au contraire, le secteur de l'hébergement et de la restauration est peu concerné.

Secteur d'activité	Part des répondants échangeant des marchandises avec le continent	Part des répondants n'échangeant pas de marchandises avec le continent
Agriculture, sylviculture et pêche	6%	4%
Industrie	15%	6%
Construction	12%	9%
Commerce, réparation d'automobiles et de motos	36%	8%
Transports et entreposage	8%	4%
Hébergement et restauration	11%	22%
Autre	12%	47%

Tableau 7 : Répartition sectorielle des entreprises échangeant des marchandises avec le continent

- Répartition des entreprises répondantes par chiffre d'affaires

Les entreprises échangeant des marchandises avec le continent ont des chiffres d'affaires plus élevés en moyenne que les autres, comme le tableau ci-dessous le montre.

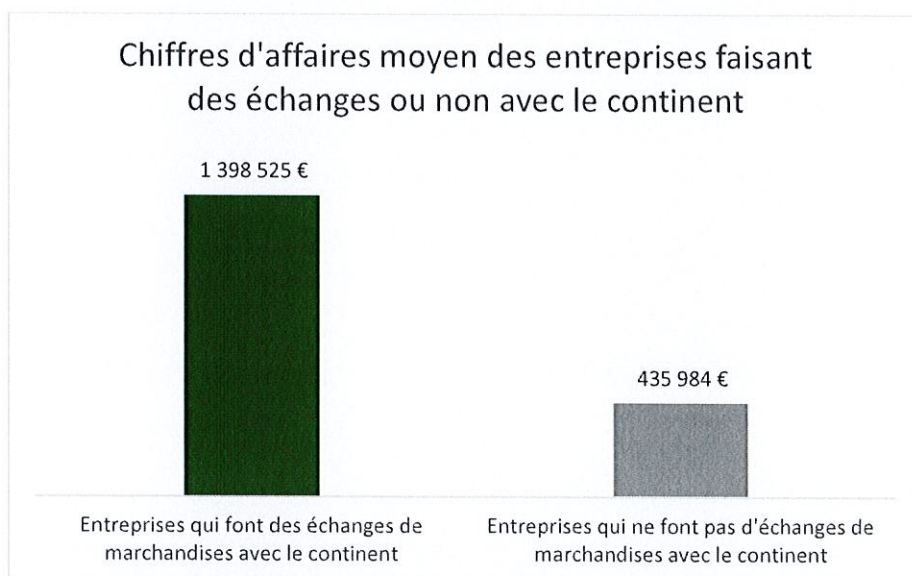


Tableau 8 : Chiffre d'affaires moyen des entreprises échangeant ou non des marchandises avec le continent

- Répartition des entreprises répondantes par effectifs

De même, les entreprises réalisant des échanges avec le continent ont un effectif moyen de 10 salariés, contre 6 salariés pour les autres entreprises. La répartition est précisée ci-dessous.

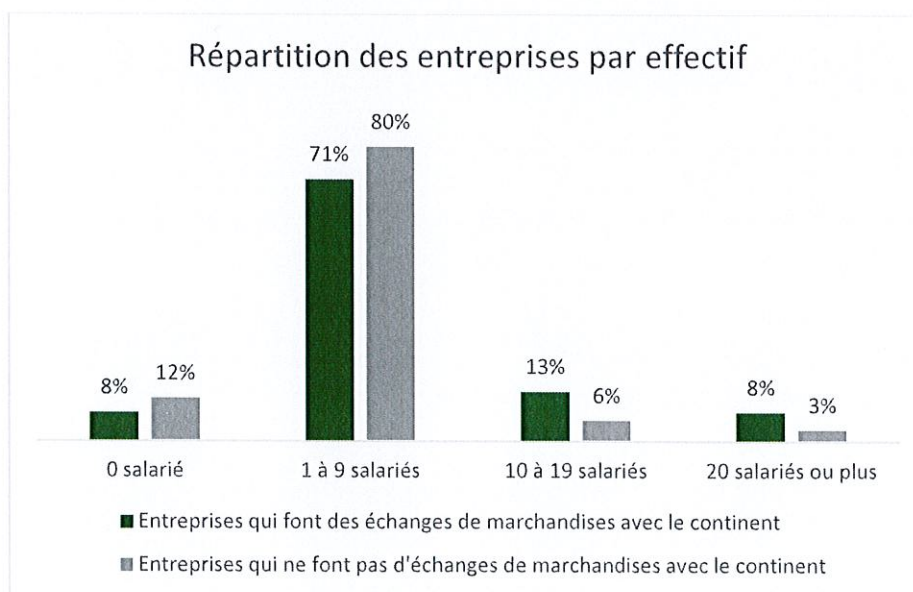


Tableau 9 : Répartition des entreprises échangeant des marchandises avec le continent par effectif

Ainsi, il semble que les entreprises n'échangeant pas de marchandises sont des petites entreprises évoluant uniquement au sein du marché corse, alors que les autres peuvent concurrencer des entreprises du continent.

7.1.6.2 Surcoûts rencontrés par ces entreprises

Les entreprises échangeant des marchandises avec le continent rencontrent des surcoûts spécifiques liés à l'acheminement de ces marchandises du continent vers la Corse et vice-versa : surcoûts de transport maritime, surcoûts de charges d'approvisionnement, coût du surstockage, coût du suréquipement. Par ailleurs, ces entreprises sont susceptibles de générer une quantité de marchandises plus importante que la moyenne, et donc d'être particulièrement pénalisées par les difficultés de transport routier.

Cette partie détaille donc les surcoûts liés au transport des marchandises, en comparant les entreprises échangeant des marchandises avec le continent aux autres entreprises. L'ensemble des autres surcoûts est exclu de cette partie, notamment les surcoûts liés aux ressources humaines.

Le surcoût moyen annuel s'élève à **5,3% du chiffre d'affaires** pour les entreprises qui échangent des marchandises avec le continent, contre **3,5% du chiffre d'affaires** pour les entreprises qui n'échangent pas de marchandises avec le continent.

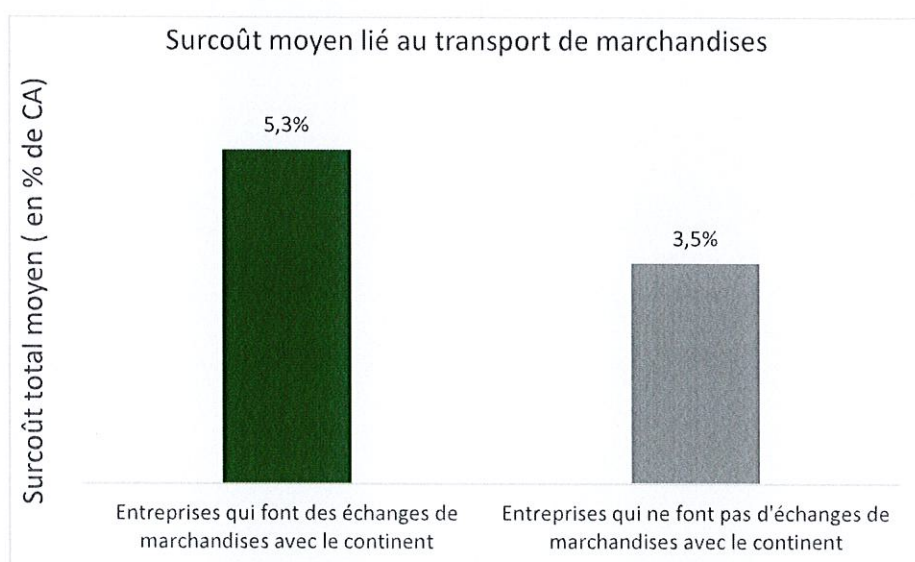


Figure 28 : Surcoût total moyen lié au transport de marchandises

Il est important de noter que lorsqu'une entreprise est confrontée à des surcoûts de fret maritime et des surcoûts de charges d'approvisionnement, seul le maximum de ces deux surcoûts est conservé dans le total général. En effet, les charges d'approvisionnement pouvant comprendre le coût du transport maritime, il a semblé plus prudent de ne conserver que le maximum dans le total.

Les résultats montrent qu'en moyenne les entreprises qui échangent **des marchandises avec le continent** sont confrontées à des surcoûts liés au transport plus important.

Pour ces entreprises, ces surcoûts se répartissent comme suit :

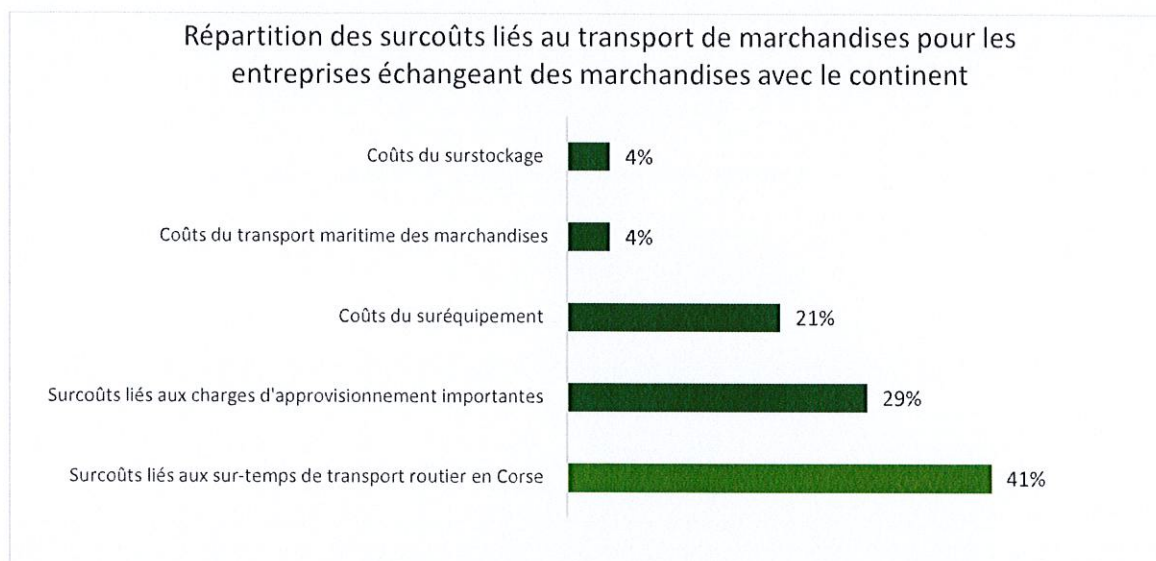


Tableau 10 : Répartition des surcoûts liés au transport de marchandises pour les entreprises échangeant des marchandises avec le continent

Les entreprises n'échangeant pas de marchandises avec le continent sont confrontées dans notre modèle à un seul surcoût lié au transport de marchandises : le surcoût lié au transport routier intra-Corse.

Il faut noter que le fait de ne pas échanger de marchandises avec le continent n'est pas forcément contradictoire avec les autres surcoûts (surstockage, suréquipement, coût du transport maritime et charges d'approvisionnement).

Cependant les entreprises ne réalisant pas d'échanges avec le continent sont moins susceptibles d'être confrontées à ces difficultés. Dans le but d'alléger le questionnaire, il a donc été choisi de supposer que les entreprises n'échangeant pas de marchandises avec le continent ne sont soumises qu'au surcoût lié au transport routier.

7.1.6.3 Détails des résultats par surcoût

Le graphique ci-dessous présente le détail des différents surcoûts selon le chiffre d'affaires, **uniquement pour les entreprises rencontrant ces surcoûts.**

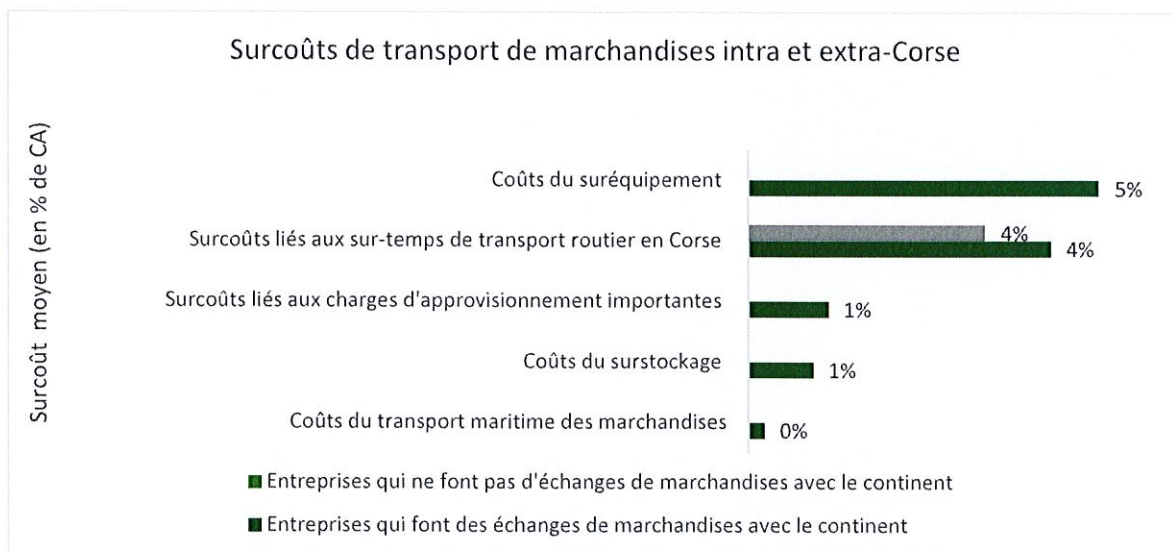


Figure 29 : Surcoût de transport de marchandises intra et extra-Corse

Les entreprises échangeant des marchandises avec le continent rencontrent des surcoûts de transport routier plus importants, et sont confrontées à des surcoûts spécifiques aux échanges avec le continent.

Les surcoûts de transport routier plus importants s'expliquent par une durée hebdomadaire plus élevée perdue dans les transports par salarié. Elle s'élève en effet à 3,2 h en moyenne pour les entreprises échangeant des marchandises contre 2,5 h pour les autres.

Ainsi, les entreprises n'échangeant pas de marchandises avec le continent évoluent uniquement sur le marché corse. Une ouverture au continent et à d'autres marchés concurrentiels impose des surcoûts supplémentaires pour les entreprises : suréquipement, charges d'approvisionnement, surstockage et coût du fret maritime. Afin que les entités corses puissent concurrencer des entreprises du continent, elles doivent donc surmonter ces différents surcoûts. Ces difficultés représentent autant de freins au développement des entreprises corses.

7.2 Limites de la démarche

Cette étude est la deuxième version d'une démarche qui ne connaît pas de précédent en Corse, et les résultats nécessitent donc d'être analysés avec précaution.

L'échantillon de cette étude compte 2 044 répondants et représente 4,3% des entreprises corses. Il est donc assez représentatif en rapport avec les caractéristiques moyennes des entreprises du tissu économique corse. Cependant, l'utilisation d'un questionnaire et de données déclaratives introduit un biais de répliquabilité des résultats. La marge d'erreur à 95% mesurée est de +/- 0,5%.

Par ailleurs, le profil-type des répondants peut introduire un biais dans la méthode. En effet, la participation au questionnaire ne relevant que de la motivation des répondants, les entreprises se sentant concernées par ce sujet de l'insularité sont plus susceptibles de répondre. Or, les entreprises se sentant le plus concernées sont également probablement celles qui subissent des surcoûts importants. Les résultats que nous avons obtenus sont donc possiblement augmentés par le fait que les répondants soient des entreprises fortement impactées par l'insularité.

De plus, le questionnaire présente trente rubriques, dont certaines contiennent plusieurs questions. Il nécessite donc une durée relativement importante pour répondre, estimée à un quart d'heure environ. Par ailleurs, certaines questions requièrent une connaissance précise de l'entreprise, voire même des chiffres que les chefs d'entreprises ne connaissent pas forcément : valeur totale de l'équipement, du stock, part du surstockage dans le stock... Ceci a entraîné un taux de complétude parfois faible. Nous avons donc considéré un surcoût nul dans le cas où l'entreprise n'avait pas répondu à la question. Ainsi, le total général prend bien en compte les cas où les entreprises indiquent ne pas rencontrer de surcoûts.

Par ailleurs, cette étude valorise les surcoûts qui sont chiffrables ou valorisables. Cependant d'autres surcoûts liés à l'insularité ne sont pas valorisables : tel est par exemple le cas du coût plus important de la gestion des déchets, qui ne peut être valorisé faute de données nationales et corses.

Enfin, les surcoûts liés aux ressources humaines apparaissent dans cette étude comme les plus importants. Ceci peut s'expliquer par l'omniprésence de ces difficultés dans tous les secteurs et par l'influence considérable que celles-ci ont sur l'activité de l'entreprise. Cependant, il est à noter qu'une autre explication plausible est la différence de valorisation avec les autres surcoûts. En effet, les données que devaient indiquer les entreprises quant aux ressources humaines étaient relativement plus « faciles » que d'autres, comme celles sur le surstockage ou le suréquipement.

8. Extrapolation des surcoûts

Dans cette dernière partie est effectuée une estimation du surcoût supporté par chacun des secteurs économiques du périmètre. Pour cela, une extrapolation sectorielle à partir de la valorisation des réponses du questionnaire a été conduite.

L'extrapolation est « l'utilisation d'une règle empirique en dehors du domaine où elle a été validée »⁹³. Ainsi, ici, le surcoût moyen observé pour les entreprises répondantes sera appliqué à l'ensemble des entreprises d'un secteur économique situé en Corse.

Afin d'évaluer le surcoût total supporté par un secteur, le surcoût moyen en pourcentage du chiffre d'affaires a tout d'abord été évalué pour les entreprises de ce secteur de l'échantillon.

Puis, le chiffre d'affaires total réalisé par les entreprises « quasi mono-régionales » de ce secteur a été recensé dans le fichier « Base Economique des Entreprises Régionales ». Cette base n'ayant pas été actualisée depuis 2015, les données utilisées concernent l'année 2014. Les données disponibles excluent les secteurs de l'agriculture, de la défense et de la finance. Une entreprise est considérée quasi mono-régionale lorsqu'elle emploie au moins 75% de ses effectifs salariés dans une même région.

Pour pouvoir comparer les résultats de cette étude avec ceux de l'étude précédente, il a été nécessaire d'estimer l'évolution du chiffre d'affaires entre 2017 et 2018. Nous l'avons estimée grâce à l'évolution du chiffre d'affaires total des entreprises en Corse, qui s'élève à 3,2% selon la Banque de France⁹⁴.

Cette démarche a été menée pour les quatre secteurs du périmètre de l'étude :

- Commerce de détail et gros (incluant la réparation automobile et l'agroalimentaire)
- Construction
- Hébergement et Restauration
- Transport

Par ailleurs, une extrapolation à l'ensemble des secteurs de l'économie corse a également été menée. Une fourchette dans laquelle se situe le surcoût total supporté par les entreprises corses a été estimé de la manière suivante :

- Le surcoût moyen en pourcentage du chiffre d'affaires minimum utilisé a été le surcoût moyen sectoriel minimum entre les quatre secteurs du périmètre
- Le surcoût moyen en pourcentage du chiffre d'affaires maximum utilisé a été le surcoût moyen sectoriel maximum entre les quatre secteurs du périmètre

⁹³ Extrapolation, article Wikipédia, disponible sur : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Extrapolation>

⁹⁴ Les entreprises en région Corse Bilan 2018 – Perspectives 2019 : Contexte conjoncturelle, Banque de France, disponible sur : https://www.banque-france.fr/sites/default/files/media/2019/05/16/erbp_corse_2019.pdf

Pour rappel, les quatre secteurs choisis pour l'extrapolation représentent 37% de l'emploi salarié corse⁹⁵.

De plus, ces secteurs occupent un poids important dans le PIB intérieur brut, qui s'élève à 8,87 milliards d'euros en 2015⁹⁶. En effet, le commerce, le BTP et l'hébergement et la restauration pèsent au total pour 56% de la valeur ajoutée quasi mono-régionale selon l'INSEE en 2014⁹⁷.

Il a été choisi dans cette étude de se focaliser sur des secteurs marchands. Cela est dû à l'importance de ces secteurs dans l'économie corse. En effet, selon l'INSEE, en 2014, le tertiaire marchand concentre 48 % de l'ensemble de la richesse créée dans la région⁹⁸.

Les entreprises du secteur de l'agroalimentaire sont regroupées selon la classification NAF utilisée par l'INSEE dans le commerce de détail et de gros, à l'exception des entreprises réalisant de la transformation de nourriture, qui sont incluses dans l'industrie. Le secteur de la vente de produits agroalimentaires est donc inclus dans le commerce de détail et de gros.

8.1 Extrapolation sectorielle du surcoût

8.1.1 Commerce de détail et gros (incluant l'agroalimentaire)

448 entreprises de l'échantillon appartiennent à ce secteur, soit 22% de l'échantillon. Le surcoût moyen que ces entreprises supportent représente 6,5% du chiffre d'affaires.

L'effectif moyen de ce secteur dans notre échantillon est de 6 salariés, pour un chiffre d'affaires moyen de 1,2 M€.

Afin de valoriser le surcoût supporté par ce secteur, nous avons multiplié le chiffre d'affaires total du secteur⁹⁹ par le surcoût moyen en pourcentage.

Le surcoût supporté par le secteur du commerce de détail et de gros est donc d'environ 312 M€ par an.

⁹⁵ Panorama Corse - Insee <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2018912>

⁹⁶ *La Corse en Bref – édition 2017*, rapport de l'INSEE, 14/1/2017, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3282977?sommaire=3283077>

⁹⁷ Chiffre d'affaires total dans le secteur du commerce de gros et de détail en Corse : 4 616 M€ selon l'INSEE en 2014. Source : *La Base Économique des Entreprises Régionales*, Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Données INSEE, 2014, disponible sur :

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/la-base-economique-des-entreprises-regionales/>

⁹⁸ *La Corse en Bref – édition 2017*, rapport de l'INSEE, 14/1/2017, disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3282977?sommaire=3283077>

⁹⁹ Chiffre d'affaires total dans le secteur du commerce de gros et de détail en Corse : 4 616 M€ selon l'INSEE en 2014. Source : *La Base Économique des Entreprises Régionales*, Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Données INSEE, 2014, disponible sur :

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/la-base-economique-des-entreprises-regionales/>

8.1.2 Construction

217 entreprises répondantes appartiennent à ce secteur. La part des entreprises appartenant au secteur de la construction dans les répondants est de 11%. Le surcoût moyen que ces entreprises supportent est de 9,1%.

L'effectif moyen de ce secteur dans notre échantillon est de 9 salariés, pour un chiffre d'affaires moyen de 932 K€.

Afin de valoriser le surcoût supporté par ce secteur, nous avons multiplié le chiffre d'affaires total du secteur¹⁰⁰ par le surcoût moyen en pourcentage.

Le surcoût supporté par le secteur de la construction est donc d'environ 157 M€ par an.

8.1.3 Hébergement et restauration

333 entreprises répondantes appartiennent à ce secteur. La part des entreprises appartenant au secteur de l'hébergement et la restauration dans les répondants est de 16%. Le surcoût moyen que ces entreprises supportent est de 10,2%.

L'effectif moyen de ce secteur dans notre échantillon est de 6 salariés, pour un chiffre d'affaires moyen de 1,1 M€.

Afin de valoriser le surcoût supporté par ce secteur, nous avons multiplié le chiffre d'affaires total du secteur¹⁰¹ par le surcoût moyen en pourcentage.

Le surcoût supporté par l'hébergement et la restauration est donc d'environ 91 M€ par an.

¹⁰⁰ Chiffre d'affaires total dans le secteur de construction en Corse : 1 679 M€ selon l'INSEE en 2014. Source : *La Base Économique des Entreprises Régionales*, Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Données INSEE, 2014, disponible sur :

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/la-base-economique-des-entreprises-regionales/>

¹⁰¹ Chiffre d'affaires total dans le secteur de l'hébergement et la restauration en Corse : 862 M€ selon l'INSEE en 2014. Source : *La Base Économique des Entreprises Régionales*, Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Données INSEE, 2014, disponible sur :

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/la-base-economique-des-entreprises-regionales/>

8.1.4 Transport et entreposage

120 entreprises répondantes appartiennent à ce secteur. La part des entreprises appartenant au secteur du transport dans les répondants est de 6%. Le surcoût moyen que ces entreprises supportent est de 12,0%.

L'effectif moyen de ce secteur dans notre échantillon est de 12 salariés, pour un chiffre d'affaires moyen de 1,0 M€.

Afin de valoriser le surcoût supporté par ce secteur, nous avons multiplié le chiffre d'affaires total du secteur¹⁰² par le surcoût moyen en pourcentage.

Le surcoût supporté par le transport est donc d'environ 33 M€ par an.

La somme des surcoûts estimés pour les quatre secteurs est de 593 M€.

¹⁰² Chiffre d'affaires total dans le secteur du transport en Corse : 268 M€ selon l'INSEE en 2014. Source : *La Base Économique des Entreprises Régionales*, Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Données INSEE, 2014, disponible sur : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/la-base-economique-des-entreprises-regionales/>

8.2 Extrapolation des surcoûts sur une échelle macroéconomique

Nous avons précédemment évalué un surcoût moyen en pourcentage du chiffre d'affaires pour quatre secteurs.

Afin de proposer une **première estimation** macro-économique, nous avons extrapolé les surcoûts minimums et maximums à l'ensemble de l'économie corse.

Pour la fourchette basse, nous avons appliqué le surcoût moyen le plus faible obtenu (soit 6,5% pour le commerce de détails et de gros) au chiffre d'affaires total des entreprises corses quasi mono-régionales¹⁰³ actualisé. Cela donne un surcoût total minimal supporté par l'économie corse de 707 M€.

Pour la fourchette haute, nous avons appliqué le surcoût moyen le plus important obtenu (soit 12,0% pour le transport et l'entreposage) au chiffre d'affaires total des entreprises corses quasi mono-régionales¹⁰⁴ actualisé. Cela donne un surcoût total maximal supporté par l'économie corse de 1,3 Mds €.

Cette **première estimation** indique donc que le surcoût total estimé pour l'ensemble des entreprises corses pourrait être compris entre 707 M€ et 1,3 Mds €.

¹⁰³ Chiffre d'affaires total en Corse : 10 472 M€ selon l'INSEE en 2014. Source : *La Base Économique des Entreprises Régionales*, Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Données INSEE, 2014, disponible sur : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/la-base-economique-des-entreprises-regionales/>

¹⁰⁴ Chiffre d'affaires total en Corse : 10 472 M€ selon l'INSEE en 2014. Source : *La Base Économique des Entreprises Régionales*, Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Données INSEE, 2014, disponible sur : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/la-base-economique-des-entreprises-regionales/>

9. Conclusion

Cette étude vise à valoriser les difficultés liées à l'insularité rencontrées par les entreprises situées en Corse. En effet, les caractéristiques de l'île impliquent des difficultés pouvant créer des coûts pour les entreprises, qui n'apparaissent pas à la lecture des bilans comptables.

Pour identifier et mesurer les surcoûts liés à l'insularité, une revue de littérature et des entretiens avec des chefs d'entreprises ont été menés. Puis, une méthodologie de calcul s'appuyant sur des données publiques et des informations provenant d'un questionnaire à destination de chefs d'entreprises a été élaborée. Les résultats de cette étude s'appuient donc sur un échantillon de plus de 2 000 entreprises situées en Corse.

Après une première étude sur ce sujet en 2018, cette deuxième version apporte des améliorations de deux types à la démarche : la représentativité de l'échantillon a été améliorée et le modèle a été affiné et enrichi.

Cette deuxième étude confirme les principales conclusions obtenues en 2018. En effet, les résultats démontrent que l'insularité crée des surcoûts pour les entreprises, qui représentent environ 9% du chiffre d'affaires par an (8,9% +/-0,5% en 2019, 10,2% en 2018). Ces surcoûts sont liés à l'éloignement géographique, à l'étroitesse des marchés et aux incertitudes d'approvisionnement.

Par ailleurs, le tissu des entreprises situées en Corse est composé en grande majorité d'entreprises comprenant moins de 10 salariés. Par conséquent, une analyse approfondie a été menée sur les surcoûts pénalisant les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 750 K€. Cette étude confirme que ces entreprises souffrent particulièrement des difficultés liées à l'insularité, qui pèsent plus sur leur chiffre d'affaires que pour les autres entreprises.

Par ailleurs, quatre secteurs essentiels à l'économie corse ont été particulièrement étudiés : commerce (agroalimentaire compris), construction, hébergement et restauration et transport et entreposage. Il en ressort que les secteurs les plus pénalisés par l'insularité sont le transport et l'entreposage et l'hébergement et la restauration. Ces secteurs sont respectivement particulièrement concernés par les difficultés liées à l'éloignement et à l'étroitesse du marché du recrutement.

Enfin, cette étude apporte un éclairage sur les difficultés liées aux ressources humaines, qui apparaissent comme particulièrement pénalisantes pour les entreprises. Ainsi, le surcoût pesant le plus dans le résultat total découle de la durée de vacance de poste plus importante en Corse que sur le continent.

Une analyse supplémentaire a été menée en 2019 sur les entreprises échangeant des marchandises avec le continent. En effet, certaines entreprises n'évoluent que sur le marché corse et n'ont que très peu d'interactions avec le continent. Le seul surcoût lié au transport de marchandises pénalisant ces entreprises est lié au transport routier sur l'île. En revanche, les entreprises souhaitant évoluer sur d'autres marchés, et échangeant par conséquent des marchandises avec le continent, rencontrent de nombreux surcoûts liés à l'éloignement : surstockage, suréquipement, charges d'approvisionnement ou encore coût du transport

maritime. Ainsi, les surcoûts liés au transport de marchandises pèsent pour 5,3% du chiffre d'affaires par an en moyenne pour ces entreprises, contre 3,5% pour les autres. Les entreprises corses évoluant dans d'autres marchés doivent donc surmonter ces surcoûts avant de pouvoir concurrencer les entreprises du continent.

10. Références

Etudes sur l'insularité

A European perspective on public service obligations for island transport services, Constantinos I Chlomoudis et al., *Maritime Economics & Logistics*, 2011, disponible sur :

https://www.researchgate.net/publication/227470426_A_European_perspective_on_public_service_obligations_for_island_transport_services

Assessing the Economic Vulnerability of Small Island Developing States and Least Developed Countries, Patrick Guillaumont, *The Journal of Development Studies*, Taylor & Francis (Routledge), 2010, 46 (05), pp. 828-854, disponible sur :

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00594797/document>

Beautiful but Costly, Business Costs in Small Remote Economies, L Alan Winters, Pedro M.G. Martins, 2004, disponible sur :

<https://books.google.fr/books?hl=fr&lr=&id=ULE3VMctBNsC&oi=fnd&pg=PR7&dq=insularity+island&ots=T9pAxM6F0S&sig=iDb7hakDzJrnKufuWfidRa4l-CA#v=onepage&q=insularity%20island&f=false>

From Incremental to Comprehensive: Towards Island-Friendly European Union Policymaking, Stefano Moncada et al., *Island Studies Journal*, Vol. 5, No. 1, 2010, pp. 61-88, disponible sur :

<https://www.um.edu.mt/library/oar/bitstream/handle/123456789/19716/OA%20-%20From%20Incremental%20to%20Comprehensive%20Towards%20Island-Friendly%20European%20Union%20Policymaking.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Geography, Cultural Remoteness and Economic Development: A Regional Analysis of the Economic Consequences of Insularity, Massimo Del Gatto, Carlo S. Mastinu, Working Paper, 2015, disponible sur :

<http://crenos.unica.it/crenos/sites/default/files/WP15-03.pdf>

Indicateurs statistiques de disparité régionale engendrés par l'insularité et l'ultrapériphricité, Rapport de synthèse, EURISLES, disponible sur :

<http://81.47.175.201/rup/documentos/fin7FR.pdf>

Insularity and economic development : a survey, Manuela Deidda, Working paper 2014, CRENOS, disponible sur :

http://crenos.unica.it/crenos/sites/default/files/WP14-07_0.pdf

Insularity, Remoteness, Mountains and Archipelagos : a Combination of Challenges facing small States ?, H.W. Armstrong, R. Read, Europe at the Margins : EU Regional Policy, Peripherality and Rurality, Regional Studies Association Conference, 2004, disponible sur :

<https://pdfs.semanticscholar.org/ea09/dfa5612268a89c5b961a46b32132112f7ef7.pdf>

Is insularity a locational disadvantage ? Insights from the new economic geography, Fabio Cerina, The New Economic Geography by Krugman, disponible sur :

<http://crenos.unica.it/crenos/sites/default/files/WP15-21.pdf>

La Corse en bref, Edition 2017, Dossier INSEE, disponible sur :

https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/3283077/co_ind_08.pdf

Rapport de réalisation d'une étude de définition de plate-forme logistique dans le cadre du programme Européen Italie-France Maritime 2007-2013, Version provisoire, Marc Simeoni Consulting & Patrice Salini Consultant, 3/12/2009

Rapport d'étude relatif à l'impact du coût du transport maritime sur la formation des prix en Corse, 2008, Marc Simeoni Consulting, Patrice Salini, disponible sur :

<http://www.marcsimeoniconsulting.com/userfiles/files/pdf/rapport-detude-relatif-limpact-du-cout-du-transport-maritime-sur-la-formation-des-prix-en-corse.pdf>

Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'internationalisation, Document de cadrage SRE2I, Version provisoire en date du 23/07/2016

Small Island Developing States and Their Economic Vulnerabilities, Lino Briguglio, Foundation for International Studies of the University of Malta, 1995, disponible sur :

[https://www.um.edu.mt/data/assets/pdf_file/0008/147257/SIDS and their ecn vulnerability Index.pdf](https://www.um.edu.mt/data/assets/pdf_file/0008/147257/SIDS_and_their_ecn_vulnerability_Index.pdf)

Small island developing states: natural disaster vulnerability and global change, Mark Pelling, Juha I. Uitto, Environmental Hazards 3, 2001, disponible sur :

https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/25794511/pelling_uitto_sm_islands.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1523954378&Signature=vgL53DVOgkIBjzW0kCQTpx1p%2FG8%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3Dsmall_island_developing_states_natural_d.pdf

The Challenge of Sustainable Tourism in Small Island Developing States (SIDS), Edward W. (Ted) Manning, 2016, disponible sur :

<http://canadiancor.com/challenge-sustainable-tourism-small-island-developing-states-sids/>

The Development of the Islands – European Islands and Cohesion Policy (EUROISLANDS) Targeted Analysis 2013/2/2- Final Report, ESPON, disponible sur :

<https://europeansmallislands.files.wordpress.com/2017/03/espon-euroislands-report-2013.pdf>

The world bank, The Costs and benefits of being a small, remote, Island, landlocked or mini-State Economy, Srinivasan, 1986, disponible sur :

<http://documents.worldbank.org/curated/en/363641468766496559/pdf/multi-page.pdf>

Transports maritimes et insularité en Europe : le cas de la Corse, Joseph Martinetti, 2012, Espaces politiques, disponible sur :

<http://journals.openedition.org/espacepolitique/2260>

Tourism in Small Island States: From Vulnerability to Strengths, Regina Scheyvens, Jane Momsen, Journal of sustainable tourism, 2008, disponible sur :

[https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/46372662/Tourism in Small Island States.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1523956256&Signature=mJt7jRj24RLNVR62PytH%2FhxBAIw%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3Dtourism_in_small_island_states_From_vuln.pdf](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/46372662/Tourism_in_Small_Island_States.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1523956256&Signature=mJt7jRj24RLNVR62PytH%2FhxBAIw%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3Dtourism_in_small_island_states_From_vuln.pdf)

Autres références

Amendement N° I-915, Assemblée Nationale, 13 octobre 2017, disponible sur :

<http://www.assemblee-nationale.fr/15/amendements/0235A/AN/915.pdf>

Bilan du PEI entre 2002 et 2012, site de la préfecture et des services de l'Etat en région Corse, mis à jour le 19/09/2017, disponible sur :

http://www.prefectures-regions.gouv.fr/corse/content/download/37043/249692/file/bilan_general_2002-2012.pdf

Chiffres clés du transport, édition 2017, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, février 2017, disponible sur :

<https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/file/1256/download?token=IfbXmfOW>

Conditions générales de vente et de transport – tarifs de transport du fret routier, La Méridionale, 11/12/2013, disponible sur :

http://www.lameridionale.fr/uploads/fret/conditions_generales_vente_et_tarif_corse_2014.pdf

Consommation horaire L/h au ralenti, astuces pratiques, disponible sur :

<https://www.astuces-pratiques.fr/auto-moto/consommation-horaire-l-h-au-ralenti>

Déclaration annuelle de données sociales / DADS, INSEE, 16/12/2015, disponible sur :

<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/source/s1163>

Etude sur le niveau d'appropriation des TIC en Corse, Baromètre, 2016, Collectivité territoriale de Corse, disponible sur :

<https://www.numerique.corsica/file/187649/>

Enquête Besoins en main-d'œuvre (BMO) pour la région Corse, CREDOC, 2017, disponible sur :

<https://www.pole-emploi.fr/region/corse/actualites/enquete-besoins-en-main-d-oeuvre-2017-@/region/corse/article.jspz?id=469773>

Enquête Glassdoor : des processus d'embauche de plus en plus longs et complexes partout en France et dans le monde, Glassdoor Team, 28/09/2015, disponible sur :

<https://www.glassdoor.fr/blog/enquete-glassdoor-des-processus-dembauche-de-en-longs-complexes-partout-en-france-dans-le-monde/>

En 2015, les prix en Corse dépassent de 3,6% ceux de la France de province, Aude BOLLEYN-GENOVESE, Insee Flash, avril 2016, disponible sur :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019732>

FIP corses : perte assurée ou réelle opportunité ?, David Bergot, 2013, disponible sur :

<http://www.la-boite-a-finances.com/blog/fip-corse-arnaque-ou-opportunite/>

Indices et statistiques, longue distance 40T, référentiel du Comité National Routier, disponible sur :

<http://www.cnr.fr/Indices-Statistiques/Longue-distance-40T/Referentiel-prix-de-revient>

INRIX Global Traffic Scorecard, INRIX Research, Février 2018, disponible sur :

<http://inrix.com/scorecard/>

La Base Économique des Entreprises Régionales, Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Données INSEE, 2014, disponible sur :

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/la-base-economique-des-entreprises-regionales/>

La durée du travail hebdomadaire, mensuelle et annuelle en France, Juristique, 09/04/2014, disponible sur :

<https://www.juristique.org/social/duree-du-travail>

La fiscalité en Corse, Corsica Stastica, 2017, page 25, disponible sur :

<https://www.adec.corsica/attachment/907841/>

La population corse désormais portée à 324 220 habitants, Véronique EMMANUELLI, Corse matin, 2017, disponible sur :

https://www.insee.fr/fr/statistiques/2580863#graphique-Figure_3

La situation des très petites entreprises (TPE) en Corse, Inspection Générale des Finances (IGF), mai 2016 [confidentiel]

Le coût réel d'un recrutement, Damien Péan, les experts RH by Gereso, 23/06/2016 , disponible sur :

<https://www.gereso.com/actualites/2016/06/23/le-cout-reel-dun-recrutement/>

Le poids du tourisme dans l'économie corse, 2011, INSEE, disponible sur :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1894595>

Le prix du Gazole plus cher que l'Essence fin 2018, France-inflation, disponible sur :

<https://france-inflation.com/prix-carburants.php>

Le prix d'un recrutement raté, Vincent B, 2016, Social Advisor, disponible sur :

<https://www.socialadvisor.fr/prix-dun-recrutement-rate/>

Le programme exceptionnel d'investissements pour la Corse (PEI), Site de la Préfecture de Corse, 19/09/2017, disponible sur :

<http://www.prefectures-regions.gouv.fr/corse/Grands-dossiers/Le-programme-exceptionnel-d-investissements-pour-la-Corse-PEI>

Les ratés du recrutement : chiffres clés, analyses, solutions, Assess Manager, 26/10/2016, disponible sur :

<http://news-rh.assess-manager.com/2016/10/les-rates-du-recrutement-chiffres-cles.html>

Le système de continuité territoriale de la Corse face au défi de la modernisation du service public, Xavier Peraldi, Politiques et Management Public, 2007, 25-1, pp 131-150, disponible sur :

http://www.persee.fr/doc/pomap_0758-1726_2007_num_25_1_2361

Marché, article Wikipédia, disponible sur :

<https://fr.wikipedia.org/wiki/March%C3%A9>

Nombre de jours avec rafales supérieures à 100 km/h, Météo France, disponible sur :

tempetes.meteo.fr/spip.php?article31

Obtenir les bonnes compétences – France, OCDE, 2017

Part des entreprises disposant d'un site Internet en France en 2016, par secteur, Statista, disponible sur :

<https://fr.statista.com/statistiques/475266/entreprises-sites-internet-france/>

Pour une économie corse du XXI^e siècle : propositions et orientations, Inspection Générale des Finances, L. Vachey et al, 10/2018

Principaux flux de transport de la Corse en 2016, Observatoire Régional des Transports de la Corse, avril 2017, disponible sur :

<http://dre20.pagesperso-orange.fr/ORTNET/Publications/Princflux/Flux2016.pdf>

SNCF : le prix moyen du train baisse et revient au niveau de 2010, à 48 euros, Fabrice Gliszczynski, 09/01/2017, La Tribune, disponible sur :

<https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/sncf-le-prix-moyen-du-train-baisse-et-revient-a-celui-de-2010-48-euros-629099.html>

Social : La Corse est la région de province la plus touchée par la pauvreté monétaire, Philippe Jammes, Corse Net Infos, 13/11/2017, disponible sur :

https://www.corsenetinfos.corsica/Social-La-Corse-est-la-region-de-province-la-plus-touchee-par-la-pauvrete-monetaire_a30285.html

Statistiques sur les vols pour la Corse, Où&QuandPartir, disponible sur :

<http://www.ou-et-quand.net/vols/corse/>

Statut fiscal de la Corse, article Wikipédia, disponible sur :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Statut_fiscal_de_la_Corse#Liste_des_avantages_fiscaux_du_territoire_corse

Stocks : maîtriser leur gestion, le blog du Dirigeant, disponible sur :

<https://www.leblogdudirigeant.com/stocks-maitriser-gestion/>

Surplus calculé à partir du prix continental (*) en ajoutant les surcoûts de gazole (Mise à disposition des données du site des prix du carburant de manière libre et gratuite, Le prix des carburants, Ministère de l'économie et des finances, disponible sur :

<https://www.prix-carburants.gouv.fr/recherche/>

Synthèse – Le poids du tourisme dans l'économie corse, rapport INSEE, 08/10/2015, disponible sur :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2114004?sommaire=1894595>

Taux de TVA à 5,5%, Legifiscal, disponible sur :

<https://www.legifiscal.fr/reperes-fiscaux/taux-reduit-tva-5.5-2017.html>

Transports et insularité en Corse : la continuité territoriale au défi de la libéralisation, page 10, Pierre Zembri, Géotransports, Commission de Géographie des Transports, 2014, disponible sur :

https://www.researchgate.net/profile/Pierre_Zembri/publication/319790922_Transports_et_insularite_en_Corse_la_continuite_territoriale_au_defi_de_la_liberalisation/links/59d755c60f7e9b42a6b07e2a/Transports-et-insularite-en-Corse-la-continuite-territoriale-au-defi-de-la-liberalisation.pdf

TVA – Régimes territoriaux – Régime de la Corse – Taxation particulière – Taux de la TVA applicables en Corse, Bulletin officiel des finances publiques, 10/10/2017, disponible sur : <http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/903-PGP.html>

Un faible niveau de vie et des revenus dispersés, Elisabeth Gallard, INSEE, 2015, disponible sur :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1285544>

Un tissu productif corse composé de microentreprises, Elisabeth Gallard, Quant'île, INSEE, n°24, 30/04/2014, disponible sur :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1290960>

11. Annexes

Annexe 1 : Questionnaire

Lien vers le questionnaire en ligne : <https://forms.gle/9fdePwEuNf1iC8WGA>

Questions posées aux entreprises répondantes	
1	Quel est le nom de votre entreprise ?
2	Si vous souhaitez être recontactés dans le cadre de notre étude, n'hésitez pas à indiquer votre email professionnel.
3	Quel est le secteur d'activité de votre entreprise ?
4	Combien de salariés votre entreprise compte-t-elle en Corse en moyenne sur l'année 2018 (en lissant les emplois saisonniers) ?
5	Quel est le code postal de votre entreprise pour les activités situées en Corse ?
6	Pourriez-vous nous transmettre le chiffre d'affaires de vos activités corses pour 2018 ?
7	Quel est le chiffre d'affaires de votre activité en Corse (en euros) en 2018 ?
8	Pouvez-vous estimer une fourchette de votre taux de valeur ajoutée en Corse pour 2018 (en pourcentage du chiffre d'affaires) ?
9	Votre activité implique-t-elle des échanges de produits ou de services avec le continent (tant en export qu'en import) ?
10	Quel est le volume de marchandises importées et exportées sur l'année par votre entreprise ?
11	A combien estimez-vous vos achats pour vos activités en Corse (matières premières, machine et services...) en pourcentage de votre chiffre d'affaires ?
12	Votre entreprise fait-elle face à des difficultés d'approvisionnement liées au transport maritime ?
13	Quelles sont les difficultés liées au transport maritime que vous rencontrez ?
14	Votre entreprise surstocke-t-elle des marchandises pour anticiper les incertitudes d'approvisionnement ?
15	A combien estimez-vous la valeur totale de votre stock en euros ?
16	Quelle est la part du surstockage dans votre stock ?
17	Votre entreprise est-elle suréquipée (en machines ou autres équipements) pour anticiper les incertitudes d'approvisionnement et de maintenance ?
18	Quel est le taux moyen d'utilisation de vos équipements (machine industrielle, remorque, machine agro-alimentaire...) ?
19	Quel est le coût estimé total de vos équipements (machine industrielle, remorque, machine agro-alimentaire...) en euros ?
20	Votre activité nécessite-t-elle des déplacements sur le continent (par exemple pour des formations de salariés ou des rendez-vous clients) ?
21	Combien de déplacements vers le continent sont effectués en moyenne par an par salarié ?

22	Combien de jours en moyenne un déplacement de salarié dure-t-il dans votre entreprise ?
23	Votre entreprise fait-elle face à des difficultés liées à l'éloignement géographique qui n'ont pas été citées ? Si oui, quelles sont-elles ?
24	Louez-vous des locaux pour exercer votre activité ?
25	Quel est le loyer mensuel des locaux que vous louez (en euros) ?
26	Quelle est la superficie de ces locaux (en m ²) ?
27	Les difficultés de transport routier engendrent-elles des pertes d'heures travaillées pour les employés de votre entreprise ?
28	Les difficultés de circulation routière engendrent des pertes d'heures travaillées dans votre entreprise. En moyenne combien d'heures travaillées sont-elles perdues par salarié par semaine ?
29	Les difficultés de circulation routières ont-elles d'autres impacts sur votre activité ? Si oui, lesquels ?
30	Combien d'employés avez-vous recruté en 2018 pour vos activités en Corse (tous types de contrat confondus) ?
31	Considérez-vous que vos activités en Corse soient pénalisées par des difficultés de recrutement ?
32	A combien de mois estimez-vous le temps de recrutement d'un collaborateur en 2018 ?
33	Parmi vos recrutements, quelle est la part de nouveaux arrivants sous-qualifiés pour le métier qu'ils exercent (en pourcentage) en 2018 ?
34	Combien de salariés ont été mobilisés pour encadrer la formation de ces nouveaux arrivants sous-qualifiés en 2018 ?
35	Quelle a été la charge moyenne d'un salarié formateur (en jours) en 2018 ?
36	Quelle a été la durée de formation d'un nouveau salarié sous-qualifié (en jours) en 2018 ?
37	Votre entreprise recrute-t-elle des salariés en contrat saisonnier ?
38	Quelle est la part de salariés saisonniers dans les effectifs de votre entreprise en moyenne en 2018 ?
39	Devez-vous recruter des personnes ne résidant pas en Corse, pour l'unique raison que vous n'avez pas trouvé la personne adéquate sur l'île ?
40	Quelle est la part des salariés dont vous assurez les frais d'hébergement et de déplacement pour vos activités en Corse ?
41	Considérez-vous que votre activité en Corse soit pénalisée par des échecs de recrutement ?
42	Quel est le nombre de recrutement(s) raté(s) en 2018 ?
43	Votre entreprise fait-elle face à d'autres difficultés liées au recrutement pour les activités en Corse ? Si oui, lesquelles ?
44	Avez-vous d'autres points à apporter sur les impacts de l'insularité sur vos activités en Corse ? Si oui, lesquels ?



Goodwill-management, cabinet de conseil en performance économique responsable, accompagne depuis 2003 les entreprises, les bâtiments et les territoires avec deux objectifs :

- Créer de la valeur autrement en déployant des politiques de responsabilité sociétale
- Mesurer la valeur de leurs actifs autrement

Notre conviction : il est possible de concilier performance économique et développement durable.

CONTACTS

Arnaud Bergero

Directeur des opérations
arnaud.bergero@goodwill-
management.com

Goodwill-management
46 bd de Sébastopol
75003 PARIS

goodwill-management.com

info@goodwill-management.com

01 49 26 05 49