

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des Finances, de l'économie générale et du Plan

– Suite de l'examen de la *seconde partie* du projet de loi de finances pour 2009 (n° 1127) :

Examen et vote sur les crédits de la mission Écologie, développement et aménagement durables : Prévention des risques ; Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et vote sur l'article 61, rattaché (M. Jacques PÉLISSARD, Rapporteur spécial)2

Examen des crédits de la mission Recherche et enseignement supérieur : Recherche dans les domaines du développement durable (M. Alain CLAEYS, Rapporteur spécial).....3

– Examen du rapport d'information sur la politique tarifaire de la SNCF (M. Hervé MARITON, Rapporteur).....5

Examen des crédits de la mission Économie :

– Tourisme (M. Pascal TERRASSE, Rapporteur spécial)13

– Statistiques et études économiques ; stratégie économique et fiscale, vote sur le compte spécial Accords monétaires internationaux (M. Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, Rapporteur spécial)18

Mercredi

15 octobre 2008

Séance de 9 heures

Compte rendu n° 17

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

**Présidence
de M. Didier Migaud,
Président
puis de M. Alain Rodet,
Président d'âge
puis de M. Michel
Bouvard,
Vice-président**



M. le président Didier Migaud. L'ordre du jour appelle la suite de l'examen de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2009. Nous commençons par la suite de l'examen des crédits de la mission *Écologie, développement et aménagement durables*, avec le rapport spécial de M. Jacques Pélissard sur les programmes *Prévention des risques* et *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Puis nous procéderons successivement au vote sur cette mission et sur l'article 61, rattaché.

M. Jacques Pélissard, rapporteur spécial. Mon rapport porte en effet sur les programmes n° 181 *Prévention des risques* et n° 217, lequel est le programme support du budget du ministère de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Le programme n° 181, tout d'abord, se décompose en quatre actions : *Prévention des risques technologiques et des pollutions* ; *Contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection* ; *Prévention des risques naturels et hydrauliques* ; *Gestion de l'après-mine et travaux de mise en sécurité, indemnisations et expropriations sur les sites*. Le total de ses crédits s'élève à 269,5 millions d'euros en autorisations d'engagement, soit plus 22 % en un an, et à 237,5 millions d'euros en crédits de paiement, soit plus 11,2 %. Cette progression reflète l'ambition du Gouvernement de mettre en œuvre le Grenelle de l'environnement.

Une partie du Grenelle prend corps dans les crédits demandés au titre de l'action *Prévention des risques technologiques et des pollutions*, en particulier la mise en place du plan chlordécone aux Antilles, pour 0,83 million d'euros. L'action *Contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection* finance la rémunération des personnels de l'Autorité de sûreté nucléaire ou encore l'information du public, à travers notamment les commissions locales d'information. L'action *Gestion de l'après-mine et travaux de mise en sécurité, indemnisations et expropriations sur les sites* est dotée de 47,4 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) et en crédits de paiement (CP). Enfin, l'action *Prévention des risques naturels et hydrauliques* bénéficie de 55,4 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) et de 60,7 millions d'euros en crédits de paiement (CP), avec en particulier le financement du Fonds de prévention des risques naturels majeurs, le FPRNM, dit « fonds Barnier ».

J'en profite pour présenter l'article 61 du projet, qui tend à porter de 8 à 12 % le taux maximum de prélèvement sur le produit des primes d'assurance, afin d'alimenter le « fonds Barnier » à hauteur de 150 à 160 millions d'euros, somme jugée nécessaire pour couvrir les dépenses annuelles prévues, en particulier pour accélérer la mise en œuvre du plan « Séisme Antilles » et pour réduire l'exposition des populations au risque d'inondation.

Le programme n° 217, *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire*, rassemble les crédits de soutien aux politiques du ministère, concernant en particulier la gestion des ressources humaines. Ses crédits sont fixés à 3 807,8 millions d'euros en AE et 3 801,8 millions d'euros en CP, soit une très légère baisse à périmètre constant – moins 0,1 % en AE et en CP. Ces crédits concernent pour l'essentiel des dépenses de personnel.

Les fonds de concours attendus en 2009 s'élèvent à 21,36 millions d'euros en AE et en CP. Les dépenses fiscales contribuant au programme de manière principale sont estimées à 36 millions d'euros ; celles contribuant de manière subsidiaire sont prévues à hauteur de 150 millions.

Bref, les propositions concernant les programmes 181 et 217 sont conformes aux engagements du Grenelle de l'environnement, avec une augmentation sensible, à périmètre constant, de l'ensemble des crédits.

M. le président Didier Migaud. Le « fonds Barnier » est utile mais ses procédures sont rigides et longues, ce qui entraîne des retards fâcheux. Des améliorations ont-elles été constatées ?

M. Jacques Pélissard, rapporteur spécial. Ce fonds a effectivement connu quelques difficultés de fonctionnement mais sa gestion s'améliore constamment. Les indicateurs de performance progressivement mis sur pied dans le cadre de l'application de la LOLF doivent permettre de mieux mesurer les résultats obtenus. De plus l'accroissement des moyens du fonds permettra sans doute de fluidifier les procédures.

M. le président Didier Migaud. À suivre !

Émettez-vous un avis favorable à l'adoption des crédits de ces deux programmes ?

M. Jacques Pélissard, rapporteur spécial. Avis favorable.

La Commission adopte les crédits de la mission Écologie, développement et aménagement durables.

Article 61 : Augmentation du taux de prélèvement pour l'alimentation du Fonds de prévention des risques naturels majeurs (FPRMM)

M. le président Didier Migaud. Quel est votre avis sur l'article 61 ?

M. Jacques Pélissard, rapporteur spécial. Avis favorable.

La Commission adopte l'article 61 rattaché.

M. le président Didier Migaud. Nous commençons maintenant l'examen des crédits de la mission *Recherche et enseignement supérieur*, avec M. Alain Claeys, rapporteur spécial pour la *Recherche dans les domaines du développement durable*.

M. Alain Claeys, rapporteur spécial. Les crédits des quatre programmes concernés ne représentent que 10,5 % des AE de la mission *Recherche et enseignement supérieur*.

Les crédits du programme 187, *Recherche dans le domaine de la gestion des milieux et des ressources*, augmentent de 0,4 %. La programmation pluriannuelle prévoit une augmentation de 1,9 % en 2010. Les crédits du programme 189, *Recherche dans le domaine des risques et des pollutions*, augmentent de 6,5 %. Mais la programmation pluriannuelle prévoit une baisse de 1,1 % en 2010. Les crédits du programme 188, *Recherche dans le domaine de l'énergie*, sont pratiquement stables : moins 0,06 %. La programmation pluriannuelle prévoit une augmentation de 1,96 % en 2010 et de 1,93 % en 2011. Enfin, les

crédits du programme 190, *Recherche dans le domaine des transports*, de l'équipement et de l'habitat, augmentent de 0,9 % en AE et baissent de 11,6 % en CP.

L'article 19 du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit 1 milliard d'euros supplémentaire sur la période 2009-2012 pour la recherche en matière de développement durable. J'ai cherché à comprendre à quoi sera consacrée cette somme. Le Président de la République, en octobre 2007, avait déclaré : « *L'État mobilisera d'ici 2012 un milliard d'euros supplémentaires en matière de recherche sur le développement durable, notamment sur le changement climatique, les énergies et les moteurs du futur, la biodiversité et l'impact de l'environnement sur la santé.* » Pour mettre en application cette demande présidentielle, le 3 janvier 2008, le ministre d'État, ministre de l'Écologie, M. Jean-Louis Borloo, et la ministre de la Recherche, Mme Valérie Pécresse, ont confié à Mme Marion Guillou, présidente-directrice générale de l'Institut national de la recherche agronomique, l'INRA, la responsabilité du comité opérationnel – COMOP – Recherche, chargé de préparer la mise en œuvre des conclusions du Grenelle de l'environnement.

Suite au rapport du COMOP, le Gouvernement propose que le milliard supplémentaire soit affecté comme suit : 400 millions d'euros au profit d'un fonds en faveur des démonstrateurs d'éco-technologies, créé le 3 juillet 2008, qui sera confié à l'ADEME ; 600 millions d'euros répartis entre l'ANR, l'Agence nationale de la recherche, à hauteur de 175 millions d'euros dont 44 millions d'euros dès 2009, les organismes de recherche à hauteur de 283 millions d'euros dont 68 millions d'euros dès 2009, et des appels à projets industriels à hauteur de 130 millions d'euros dont 35 millions d'euros dès 2009.

Je ne peux que me féliciter de l'engagement du Gouvernement à mobiliser des ressources supplémentaires mais je m'interroge sur la réalité des crédits annoncés. Il ressort en effet des documents transmis par le ministère de l'écologie que, sur 1 milliard d'euros mobilisables en quatre ans, 212 millions d'euros du budget de l'ANR sont obtenus par redéploiement, de même que 118 millions d'euros du budget finançant les établissements de recherche et d'enseignement supérieur, cependant que 75 millions d'euros relevant du budget d'OSEO serviront à financer le fonds de démonstrateurs éco-technologiques.

J'en conclus que les dépenses nouvelles relevant des programmes 188, 189 et 190 consacrés à la recherche dans le domaine du développement durable s'élèvent à 203,5 millions d'euros, soit une augmentation de 8,1 %, et qu'au moins 50 % des dépenses sont donc de simples redéploiements. J'estime donc nécessaire que le Parlement assure un suivi de la mise en œuvre de l'article 19 du projet de loi de programme sur la période 2009-2012 afin d'évaluer la traduction concrète des orientations qui seront retenues. Je signale d'autre part que le ministère de l'Écologie n'est pas représenté au conseil d'administration de l'Agence nationale de la recherche, l'ANR.

Enfin, s'agissant des crédits du programme 187, je regrette de ne pas disposer des éléments relatifs à la traduction des objectifs du Grenelle de l'environnement, qui ne m'ont pas été transmis par le ministère de l'Enseignement supérieur et de la recherche.

Pour conclure, tous les arbitrages entre le ministère de l'Écologie et celui de la Recherche n'ayant, à l'évidence, pas encore été rendus, notre commission devra suivre attentivement le déploiement de ces crédits.

M. François Goulard. D'après le rapporteur spécial, les crédits affectés à l'ADEME serviront à financer le fonds de démonstrateurs éco-technologiques, ce qui ne relève pas de la recherche à proprement parler.

Lors de la création de l'ANR, considérant que la recherche requiert une approche d'ensemble et afin d'éviter que chacun ne défende ses sujets de prédilection, il avait été décidé de ne pas faire siéger de représentants des ministères, en tant que tels, dans son conseil d'administration.

M. Alain Claeys, rapporteur spécial. Mais je crois que les organismes de recherche, qui y étaient représentés à l'origine, ne le sont même plus.

M. le président Didier Migaud. En votre qualité de rapporteur spécial, entendez-vous vous charger personnellement de vérifier l'effectivité de ce milliard d'euros supplémentaire ?

M. Alain Claeys, rapporteur spécial. Je suis à la disposition de la commission.

M. le président Didier Migaud. Souhaitez-vous que la MEC, la Mission d'évaluation et de contrôle, se saisisse du sujet ?

M. Alain Claeys, rapporteur spécial. Nous pourrions en discuter. J'ajoute que, comme d'autres rapporteurs spéciaux, j'ai rencontré des difficultés pour obtenir des réponses à mes questions, qui me sont parvenues tardivement.

M. le président Didier Migaud. Le respect des délais est en effet inégal selon les ministères. Je m'en ferai l'écho afin de maintenir la pression sur le Gouvernement.

Émettez-vous un avis favorable à l'adoption des crédits des programmes *Recherche dans le domaine de la gestion des milieux et des ressources, Recherche dans le domaine des risques et des pollutions, Recherche dans le domaine de l'énergie et Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat* ?

M. Alain Claeys, rapporteur spécial. Je m'en remets à la sagesse de la commission.

M. le président Didier Migaud. Le vote sur la mission *Recherche et enseignement supérieur* aura lieu le mercredi 22 octobre à neuf heures, à l'issue de l'examen du dernier des rapports spéciaux relatifs à cette mission.

*

* *

M. Alain Rodet, président. Nous allons examiner le rapport d'information sur la politique tarifaire de la SNCF présenté par M. Hervé Mariton et sous-titré : « le consommateur a le droit de comprendre ». Un quotidien économique de ce matin fait déjà largement écho aux conclusions de ce rapport. Nous avons donc l'eau à la bouche !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Quand j'ai pris en charge en 2002 l'établissement du rapport spécial sur les transports terrestres, j'ai rencontré le président de la SNCF de l'époque qui s'était dit prêt à tout me dire... sauf ce qui concernait le secret médical et les pratiques commerciales de son établissement. Je m'étais permis de lui répondre que, si

je respectais le secret médical, je n'avais pas compris en revanche que les pratiques commerciales étaient exclues du champ d'investigation du rapporteur spécial.

Après la réunion d'une mission d'évaluation et de contrôle sur le financement du système ferroviaire et mon rapport d'information présenté à la commission, avant l'été, sur les péages ferroviaires et les rapports de la SNCF avec Réseau ferré de France, je me suis attelé à la question de la politique tarifaire. Elle est très présente dans le débat public, notamment depuis la présentation par la SNCF, en mai 2007, de sa politique de contingentement tarifaire intitulée NOTES, dont vous trouverez quelques éléments en annexe au rapport.

Le sujet est important compte tenu de la part du trafic voyageur, en particulier TGV, dans le résultat de la SNCF. Il a des conséquences pour toutes les autres questions, notamment l'évolution du fret. Et son importance ne fera que s'accroître avec l'ouverture à la concurrence.

La dispersion tarifaire observable à la SNCF aujourd'hui est de 1 à 3 sur les mêmes places physiques d'une même rame et de 1 à 5 sur les mêmes places physiques de deux rames accolées si l'on rapproche le concept d'iDTGV du TGV. Notons que, dans les transports aériens, les écarts peuvent être de 1 à 7.

Les associations de consommateurs ont soulevé les questions suivantes. À l'occasion du changement de politique tarifaire, accentué en 2007 par le programme NOTES, y a-t-il eu des hausses masquées ? La réponse est non. Il n'y a pas d'abus. Le consommateur peut-il s'y retrouver ? La réponse est également non. Le système tarifaire actuel est confus et fait coexister des logiques incompatibles. Il y a d'abord le *yield* lui-même – « plus j'achète tôt et moins je paie cher » – atténué par un effet soldes en fin de course – « plus j'achète tôt, moins je paie cher, sauf si j'achète très tard » – qui sont des aménagements que l'on trouve dans d'autres métiers. Il y a aussi une approche transverse : le calendrier historique que nous avons connu dans notre jeunesse, à savoir les périodes « bleu », « blanc », ou « rouge » réduites aujourd'hui au « bleu » et au « blanc », ou, s'agissant des TGV, aux périodes normales et aux périodes de pointe.

Consciente de la complexité du système et des questions qu'il suscite, la SNCF a prévu la publication pour cet hiver d'un document écrit de communication auprès de ses clients sur ses tarifs, ce qu'elle n'avait pas fait depuis plusieurs années. Mais ce document présente des tableaux si complexes qu'ils me paraissent illisibles, parce qu'ils font référence, sur tout un ensemble de destinations, aux tarifs Prem's, aux tarifs Loisirs et aux tarifs Pro sur les périodes de pointe et sur les périodes normales. La pondération des différentes offres n'est pas indiquée, de sorte que le client ne peut pas savoir quelle est leur part dans les offres totales.

Le *yield* est un outil répandu. Il est apparu d'abord dans le transport aérien et s'est étendu ensuite, des activités de transport aux secteurs de l'hôtellerie, du voyage et du spectacle. Un opérateur doit jouir d'une grande liberté tarifaire ; mais il faut veiller à ce que le consommateur puisse comprendre. Ces questions relèvent donc du droit de la consommation.

Mais elles touchent également à la politique des transports et aux relations entre l'État et la SNCF, celle-ci étant une entreprise de service public qui doit répondre, de par les textes, à un certain nombre de conditions d'encadrement de sa politique tarifaire. Force est de constater que la tutelle est aujourd'hui incapable d'assurer cet encadrement. Elle le reconnaît d'ailleurs. Un ancien directeur des transports terrestres que j'ai entendu s'est déclaré heureux

que nous menions ce travail parce que lui-même n'avait jamais pu obtenir de réponses à ces questions. Le ministère chargé des Transports a depuis longtemps capitulé, n'appliquant qu'une politique d'homologation de tarifs assez théorique, lointaine et marginale : il se battra, par exemple, pour savoir si, dans la distinction des périodes « bleu » et « blanc » restantes, le week-end démarre à quatorze heures ou à quinze heures. Ces questions, sans être marginales, sont périphériques par rapport à la problématique du *yield*.

Un avis du Conseil d'État de 1993, qui figure dans le rapport, fixe un certain nombre de repères éclairants. Ils sont probablement surnuméraires et certains ont sans doute vieilli mais ils existent et montrent, comme je l'indiquais, que la tutelle est mal assurée.

La logique du *yield*, qui est d'optimiser le résultat d'une activité, de « tirer de chaque consommateur le maximum de capacité contributive », pour reprendre les termes d'une note de la SNCF, peut être rendue compatible avec la qualité de service public de cet établissement, car elle permet de faire bénéficier des consommateurs plus flexibles d'un accès particulièrement abordable au train. La SNCF doit à la fois avoir une grande souplesse de pratique commerciale, pour mettre en œuvre ce *yield* qui doit pouvoir évoluer de manière très rapide et quasiment constante, et répondre aux quelques éléments de référence propres à l'entreprise. Même si elle n'était pas une entreprise de service public, d'ailleurs, elle aurait une responsabilité d'information vis-à-vis du consommateur.

D'où l'idée majeure du rapport : il n'y a lieu d'encadrer qu'une seule chose, le prix de référence. Pour le définir, je propose de prendre le prix médian hors cartes d'abonnements, c'est-à-dire le prix qui sépare la population des consommateurs en deux parties égales : la moitié qui paie plus cher et la moitié qui paie moins cher. Les voyageurs seront ainsi en mesure d'apprécier le prix qui leur est proposé et la SNCF sera amenée à justifier ce prix en raison des services différents qu'il comporte. Elle explique, en effet, la complexité de ses tarifs par le fait qu'elle offre des services variés allant de l'accueil dans un salon à la possibilité d'annulation et de remboursement. Il faut qu'elle puisse le justifier au titre d'une référence. La définition d'un prix de référence lui permettra aussi de justifier différemment sa politique de cartes, le client ne sachant pas actuellement sur quel chiffre est appliqué le pourcentage de sa réduction.

Six autres propositions sont formulées en tête du rapport.

La proposition suivante se situe dans la ligne du rapport du printemps dernier sur les péages ferroviaires. Je propose que tout billet de TGV comporte l'indication du montant du péage acquitté par le voyageur, en euros et en pourcentage de son prix total. Je sais que le péage n'est pas payé par le voyageur, mais, comme il est proportionnel aux sillons utilisés, une proratisation peut être faite.

Troisièmement, la différenciation entre heures normales et heures de pointe ne s'appliquerait plus à la tarification TGV.

Quatrièmement, le client qui prend ses billets au guichet, et qui est souvent moins « dégourdi » – au sens informatique du terme – que celui qui achète sur Internet, disposerait d'un partage d'écran avec l'employé de la SNCF.

Cinquièmement, les billets seraient nominatifs pour lutter contre la fraude, y compris celle sur l'usage de tel ou tel billet. La SNCF est assez pudique sur ce point alors que le transport aérien y met l'accent dans toutes ses politiques de *yield management* et de

nuancement tarifaire. Des marges importantes sont à retirer pour l'entreprise, et peuvent aussi profiter aux consommateurs.

Sixièmement, je propose que la future commission de régulation des activités ferroviaires, la CRAF – qui sera créée par un projet de loi adopté en Conseil des ministres, mais qui n'a pas encore été examiné par le Parlement – puisse bénéficier d'une capacité d'autosaisine, ce que ne prévoit pas actuellement le texte.

Enfin, la tutelle de la SNCF se recentrerait sur l'agrément des prix médians.

De nombreuses auditions ont permis d'entendre des personnalités très diverses et de réunir des informations inédites. À la liste des intervenants annexée au rapport (membres du Conseil général de l'environnement et du développement durable – l'ex-Conseil général des Ponts et Chaussées –, ministère de l'Écologie...) il faut ajouter le ministère chargé de la Consommation puisque j'ai entendu le directeur de cabinet de M. Luc Chatel, qui est assez sensible à notre approche. Nous avons également entendu des responsables de la SNCF, d'Air France et d'Accor, des membres du cabinet de *revenue management* Simon-Kucher, des universitaires, des associations de consommateurs : la Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie – CLCV – et la Fédération nationale des associations d'usagers des transports – FNAUT.

La SNCF a été plutôt coopérante et très diserte sur la description physique du sujet, moins sur les données économiques et de clientèle, même si la consultation s'est passée dans de bonnes conditions : je n'ai pas réussi à avoir une bonne compréhension des catégories qui étaient gagnantes ou perdantes dans la mise en place du système.

La SNCF a indiqué clairement qu'elle entendait faire ses propres propositions à la fin du mois d'octobre, en concertation avec le secrétaire d'État chargé de la Consommation. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons entendu le directeur de cabinet de M. Luc Chatel. C'est un élément d'éclairage utile sur des phénomènes qui ne peuvent que s'amplifier. Comme je l'ai rappelé, les écarts de prix sont de 1 à 7 dans les transports aériens alors qu'ils sont aujourd'hui de 1 à 3 pour une rame TGV. L'ouverture des lignes ferroviaires internationales en 2010 va relancer la question. De plus le *yield* origine-destination, important dans le transport aérien, n'est que marginal dans le ferroviaire ; mais il peut ne plus l'être demain, en particulier s'il y a concurrence sur des trajets faisant l'objet de cabotage sur les liaisons internationales. Comment comparera-t-on un Paris-Nice et un Paris-Valence ? On peut se trouver dans des situations quasi absurdes où, le Paris-Nice étant concurrencé par l'aérien, une politique d'optimisation de la SNCF conduirait à le vendre moins cher qu'un Paris-Valence. Il coûtera peut-être moins cher demain de voyager plus loin !

La SNCF ne veut pas aller jusque-là. Elle affirme ne faire du *yield* origine-destination que de manière marginale. Mais elle est parfaitement consciente de l'intérêt qu'il présente pour elle. En tout cas, le débat ne peut que prendre de la force. C'est pourquoi il me paraît utile de fixer quelques références.

Le régulateur que nous allons installer, à savoir la commission de régulation des activités ferroviaires, fixera sa jurisprudence, y compris sur les questions de régulation tarifaire. Mais, avant qu'elle le fasse, il n'est pas inutile que quelques principes d'action publique soient proposés par le législateur et énoncés par l'exécutif afin d'éclairer le débat.

M. Jean-Pierre Gorges. Je suis un peu surpris par ce rapport car je considère que la politique tarifaire de la SNCF est de bonne pratique pour lutter contre ses concurrents privés. D'ailleurs elle lui a permis d'améliorer son résultat.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Je ne critique pas le *yield* !

M. Jean-Pierre Gorges. Je sais que la régulation est à la mode. Chaque incident donne envie de faire une loi. Mais ici nous avons la démonstration que le marché est capable de réguler les prix. Cela ne me choque pas qu'un Paris-Nice soit plus cher qu'un Paris-Valence. Personnellement, j'utilise beaucoup les possibilités offertes par le *yield*. Pendant des années, je réservais très à l'avance mes voyages. Aujourd'hui, j'ai compris que l'important était de le faire au bon moment et je trouve toujours un bon plan. Je paie moins cher un vol Paris-Athènes, que je prends régulièrement, qu'un vol Paris-Nice. J'aimerais que ce soit également possible à la SNCF.

À trop critiquer la politique tarifaire de celle-ci, je crains que l'utilisateur ne comprenne plus rien. Si la SNCF parvient à ajouter aux avantages du service public les techniques destinées à améliorer la gestion du secteur privé, elle va être meilleure que tout le monde.

En 2010, tous les réseaux ferroviaires seront ouverts à la concurrence. S'il y a des opérateurs à deux vitesses, la régulation s'appliquant aux uns et pas aux autres, cela va encore compliquer les choses, alors que la SNCF a enfin réduit son déficit et qu'elle obtient des résultats.

M. Alain Rodet, président. Ne sous-estimez pas le rôle de la partition entre RFF et la SNCF dans ces résultats.

M. Pascal Terrasse. En effet, si l'opérateur SNCF dispose de comptes consolidés satisfaisants depuis deux ans, c'est d'abord en raison de la partition opérée entre l'infrastructure et la gestion courante. Si on réintégrait le coût de RFF dans les comptes consolidés de la SNCF, la situation serait très différente.

Les grandes associations de consommateurs nous alertent depuis plusieurs années sur la multiplication des tarifications chez tous les grands opérateurs de services. La semaine dernière une enquête sur la téléphonie mobile a dénombré entre 53 et 56 forfaits différents. C'est un véritable maquis où plus personne ne se retrouve. La SNCF suit de plus en plus la même logique, en proposant des tarifications différentes suivant les horaires, les jours, les périodes, les familles. Il importe, aujourd'hui avec cet opérateur, demain avec d'autres, de faire en sorte que l'information soit la plus transparente possible.

Ma deuxième remarque concerne l'ouverture des réseaux ferroviaires à la concurrence, notamment de la SNCF, aujourd'hui entreprise nationale et, demain, peut-être, des concessions de transport régionaux, au travers des délégations de service public. Je ne pense pas que des opérateurs internationaux soient tentés de venir sur le marché du TGV ou des grandes lignes. Mais les réseaux locaux, notamment TER, pourraient être soumis à la concurrence d'autres sociétés. Il importe de vérifier la manière dont la tarification sera établie. On considère généralement que plus il y a de concurrence et plus les prix baissent. Ce n'est pas toujours vrai. Il faudrait que les prix soient relativement encadrés. Après la privatisation des sociétés autoroutières, bien qu'il y ait eu un cahier des charges puis une maîtrise des coûts, on a vu comment les choses ont finalement évolué.

Mon troisième point porte sur les tarifs sociaux. Je suis surpris que l'on demande à la SNCF de participer sur ses propres fonds à des dispositifs à caractère social. On ne peut pas l'inciter à être plus compétitive et, en même temps, lui mettre un boulet au pied en la chargeant, en fait, de pallier le désengagement de l'État. La même remarque vaut pour La Poste, vis-à-vis de laquelle il faut arrêter d'être schizophrène. J'ai été surpris de l'annonce faite, il y a quelques semaines, par le Président de la République et la secrétaire d'État à la famille, qui parlaient de rétablir les tarifs sociaux pour les familles et les personnes âgées.

Enfin la carte vermeille m'étonnera toujours. Si elle se justifiait quand les retraités disposaient de retraites très faibles, je ne suis pas certain qu'aujourd'hui un jeune de moins de vingt-cinq ans, qui a un petit salaire, dispose d'avantages aussi importants.

M. Alain Rodet, président. Si j'ai bien compris vos conclusions, M. le rapporteur spécial, il y a quand même une petite chèvre blanche attachée à son piquet : c'est le « non dégoûdi » qui a entre vingt-six et cinquante-neuf ans. Comme on dit chez moi dans le Limousin, il est « bourru » !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Il en existe !

M. Alain Rodet, président. Certes ! Votre rapport, au demeurant excellent, s'appuie essentiellement sur le produit vedette qui est le TGV. Vous évoquez peu le Corail TéoZ qui est un désastre. Quatre ans après sa mise en service, les voitures sont dégoûtantes. Leur aménagement a été complètement raté. Elles ont été surélevées, si bien qu'on a mal au cœur. Le directeur de cabinet du Président de la République, le préfet Frémont, qui prend le même TéoZ que moi, est du même avis : c'est une honte pour la SNCF. Or on ne peut bâtir une politique commerciale qu'à partir d'un produit sain. Il faut que vous ajoutiez un codicille sur cette prestation.

Par ailleurs, éclairez-moi sur l'iDTGV. Vous citez, parmi les offres de cette desserte, « un aller quotidien sur Paris-Toulouse desservant Bordeaux ». Mais un tel trajet doit durer dix heures, alors que depuis Blagnac, il y a quarante-cinq vols par jour pour Paris à des tarifs extrêmement compétitifs !

Enfin, concernant les TER, il faut mettre les choses en perspective. Quand ils rallieront une gare TGV, ils seront toujours pleins mais, quand ils rallieront des gares mal desservies, ils ne seront fréquentés qu'aux heures des scolaires le matin ou des ouvriers – s'il en reste car notre appareil productif secondaire est en train de s'évader ailleurs.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Monsieur Gorges, je pense qu'au fond, nous sommes d'accord puisque j'indique clairement dans le rapport qu'il n'y a pas d'abus. À la question posée par les consommateurs de savoir si, du fait du changement de la politique tarifaire avec NOTES, c'est-à-dire de l'aggravation du *yield*, il y a des hausses cachées et un abus à l'égard du consommateur, je réponds clairement non. Il est important pour le consommateur de savoir que la représentation nationale s'est penchée sur la question et est arrivée à cette conclusion.

Dans le rapport, j'indique également que je partage totalement l'approche de la SNCF. Le *yield* est une politique commerciale intelligente qui permet d'optimiser la recette. Je ne trouve pas anormal que la SNCF l'applique sur les services en question, d'autant que ce sont les seuls sur lesquels elle peut le faire compte tenu des charges qu'elle a par ailleurs.

Mais plus la politique tarifaire de la SNCF est libre – et je conçois qu'elle puisse être très libre – plus il est important d'avoir un point de référence. Je suggère que le système de régulation qui existe aujourd'hui en théorie, et qui est d'ailleurs assez lourd, se concentre sur un seul élément qui permette à tous les clients, aux « dégoûdés » comme aux autres, de comparer le prix du billet à un prix de référence. C'est d'ailleurs une exigence à étendre à beaucoup d'autres secteurs de services car ils n'ont pas, aujourd'hui, de réels affichages des prix, ce qui est pourtant important dans la relation entre l'offre et la demande.

Quant à la création d'une commission de régulation des activités ferroviaires, le texte est en route. Il a d'ailleurs une vision trop restrictive de ce que le cabotage peut vouloir dire en termes de concurrence ferroviaire. Mais dès lors qu'il est prévu que l'autorité examine les questions de tarifs, il me paraît utile qu'elle puisse s'autosaisir, et important que la doctrine qui va émerger ne soit pas son seul enfant. La commission des finances a consacré de nombreuses réunions à la question des autorités indépendantes, en particulier à la commission de régulation de l'énergie – CRE. À l'évidence, il existe plusieurs écoles parmi nous. Je fais partie de ceux qui ont assez confiance dans les autorités indépendantes. Néanmoins il serait bon que nous puissions énoncer quelques principes d'action publique avant que la CRAF ne se forge sa doctrine toute seule.

Je ne conteste pas du tout que la SNCF doive avoir une grande liberté en matière de stratégie tarifaire. Celle-ci a donné de bons résultats sur le plan commercial comme sur celui de l'accessibilité et du développement du trafic. Elle a tout de même un prix pour le consommateur. Certaines catégories de voyageurs n'ont absolument pas « pris le train », si j'ose dire, de la diversification des tarifs contrairement à d'autres, même si, comme je l'ai dit, je n'ai pas réussi à savoir clairement qui sont les gagnants et les perdants du nouveau système.

Oui, monsieur Terrasse, on répond, en effet, aux remarques des associations de consommateurs. Vous avez évoqué la téléphonie mobile. Bien que ce ne soit pas l'objet de mon étude, j'ai tout de même – voulant savoir comme s'appliquait le *yield* dans d'autres activités que la SNCF, – posé des questions à l'autorité de régulation des communications électroniques et des postes – ARCEP – mais je n'ai pas eu de réponse. Sur le haut débit, par exemple, j'ai cru comprendre qu'il y avait des abonnés dont le débit est réduit quand ils prennent des abonnements particuliers. Cela est-il explicite ?

Concernant les TER, la concurrence justifie tout de même qu'on arrive à comprendre un peu ce qui est vendu. Il faut que le consommateur ne soit pas trop désarmé en face du producteur de services et il sera mieux armé s'il est en mesure de comparer les prix.

Comme il est indiqué dans le rapport, plusieurs responsables de la SNCF ont évoqué l'introduction d'une politique de nuancement tarifaire sur les TER ; elle existe déjà un peu. Le patron des TER à la SNCF a dans l'idée d'encourager les personnes âgées à prendre le TER à neuf heures plutôt qu'à huit heures par des éléments tarifaires intelligents évitant de surinvestir. Cela n'a rien de choquant, monsieur Gorges, pour autant que ce soit clair. Mon souci, c'est la clarté.

Quant à la carte vermeille, vous êtes trop jeune, monsieur Terrasse, pour vous être rendu compte qu'elle n'existait plus en tant que telle. Elle ne figure plus dans la catégorie des tarifs sociaux, dont vous trouverez une description précise dans le rapport. Les personnes âgées peuvent acheter, si elles le désirent, une carte Senior, qui est une carte commerciale et non un tarif social.

Téoz, monsieur le président, est dans un environnement de *yield management* comme Lunéa mais j'ai bien entendu vos observations.

La SNCF proclame qu'iDTGV est un produit totalement différent du TGV, non seulement par le contenu du service – les ambiances – mais aussi par les conditions de réservation. C'est la liberté de la SNCF. En même temps, il importe de comprendre les prix pratiqués entre une même origine et une même destination, les deux produits n'étant pas à ce point différents pour le consommateur.

Il ne s'agit pas de contraindre la politique commerciale de la SNCF qui donne des résultats plutôt positifs mais d'aider le consommateur à s'y retrouver. Je n'ai pas inventé le fait qu'il ait du mal à comprendre, qu'il soit un « dégourdi » qui, parfois théorise à l'excès sa stratégie ou un « non dégourdi » qui ne sait pas profiter des offres sur Internet.

M. Jean-Pierre Gorges. Je ne suis pas d'accord pour demander à la SNCF d'afficher un prix de référence. Pour un service public, celui-ci ne peut être que le prix de revient, qui est un équilibre d'exploitation lié au nombre d'usagers, lequel nombre est fonction de la politique commerciale, de sorte qu'on tourne en rond. Cela n'est possible que pour les services de transport de bus où tout le monde paie le ticket au même prix. Quand on veut optimiser l'outil, on ne peut calculer le prix de revient qu'à la fin de l'exploitation. Il est dès lors mathématiquement impossible de fixer à l'avance un prix de référence. On risque de donner une fausse information qui altérerait les comparaisons. De plus, les gens verraient dans ces comparaisons des majorations ou des minorations de tarif et cela n'aurait pas un très bon effet.

Deuxièmement, je mets en garde, comme M. Terrasse, contre les produits que j'appellerais d'opportunité, comme la carte vermeille. Aujourd'hui, les revenus sont plus forts chez les retraités que chez ceux qui travaillent. Un *yield* bien fait prend en compte le fait que les personnes âgées ont du temps et les incite à voyager pendant les périodes creuses, c'est-à-dire aux moments où l'on veut remplir les trains. Récemment, je me suis fait critiquer parce que, dans le service de transport de ma commune, j'ai accordé la gratuité aux moins de dix-huit ans et supprimé cet avantage aux personnes âgées. Le fait d'être en dehors des systèmes leur permet de bénéficier d'un certain nombre d'avantages.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Je ne m'étends pas sur votre second point car il est clair que la disponibilité des personnes est importante dans la mise en œuvre du *yield*.

Concernant le premier point, j'accorde que la définition précise du prix de référence n'est pas un exercice simple. Mais, dans ma vision des choses, celui-ci n'est pas le prix de revient : c'est le prix médian, constaté sur une période de temps – à déterminer – pour un trajet donné. Dès lors qu'on est dans un système où le prix peut être changé à tout moment et sans délai de prévention comme à la SNCF, la seule manière pour que les voyageurs soient informés, c'est l'historique, lequel ne doit pas être trop rigide ni s'étaler sur des périodes trop longues.

M. Alain Rodet, président. Dans votre rapport, vous avez retracé l'historique de la mise en place du *yield management* à la SNCF qui a commencé avec le fameux logiciel Socrate, dont les problèmes de démarrage avaient fait dire à notre regretté collègue Michel Crépeau que Socrate avait bu la ciguë...

Nous vous remercions, monsieur le rapporteur spécial. La commission est-elle favorable à la publication du rapport ?

*Le principe de la publication du rapport d'information sur la politique tarifaire de la SNCF, mis aux voix, est **approuvé** à l'unanimité par la commission.*

*

* *

M. Alain Rodet, président. Nous reprenons l'examen de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2009. Nous allons entendre deux rapporteurs spéciaux sur la mission *Économie*. Je précise que le vote sur cette mission aura lieu demain, au cours de notre réunion de neuf heures.

La parole est à M. Pascal Terrasse, rapporteur spécial pour le *Tourisme*.

M. Pascal Terrasse, rapporteur spécial. Le tourisme, dans le présent projet de loi de finances, devient un programme de la mission *Économie*. Cette promotion dans la maquette budgétaire, du rang d'action à celui de programme, souhaitée par toute notre commission et ardemment défendue par le président Migaud, doit naturellement se lire comme la reconnaissance du poids du tourisme dans l'économie nationale.

L'activité touristique, en France, représente en effet 6,2 % du PIB, et environ 2 millions d'emplois directs et indirects. En 2007, dans un contexte mondial de croissance élevée du secteur du tourisme – plus 6,6 % –, la France est restée la première destination touristique mondiale, avec 81,9 millions d'arrivées de touristes internationaux, soit une croissance de 3,8 %, devant l'Espagne et les États-Unis. Toutefois, si nous restons la première destination en nombre d'entrées, l'Espagne nous a dépassés quant au volume financier. Les recettes touristiques ont pourtant connu une hausse de 7,2 % par rapport à 2006, le solde touristique s'élevant à 12,8 milliards d'euros, devançant ceux de l'agroalimentaire ou de l'automobile.

Malgré la situation économique dégradée, les premières estimations font état d'une saison 2008 globalement bonne. Les hébergeurs tirent leur épingle du jeu avec une première estimation de l'ordre de plus 1,5 %. Des chiffres plus précis seront connus la semaine prochaine. Compte tenu des conditions climatiques de cet été et de la dégradation du pouvoir d'achat, la situation du secteur de la restauration est beaucoup plus contrastée ; pour 2008, ses résultats seront mauvais.

Compte tenu de la crise financière et des incertitudes pesant sur l'économie mondiale, l'année 2009 s'annonce difficile pour le secteur touristique. Le tourisme d'affaires et les stations de montagne risquent de souffrir particulièrement de cette conjoncture dégradée.

Malheureusement, l'importance du tourisme pour l'économie nationale ne se reflète pas vraiment dans le montant des crédits alloués à la politique publique dans ce domaine. Les crédits du programme *Tourisme* représentent en effet moins de 0,02 % du budget de l'État. Le présent projet propose de les porter à 59,3 millions d'euros en AE et à 64,1 millions d'euros en CP.

Le soutien de l'État au tourisme ne se limite certes pas aux seuls crédits du ministère chargé de ce dossier ; d'autres ministères y participent aussi, directement ou indirectement. En 2007, le total de ces crédits représentaient 521 millions d'euros.

Au-delà des crédits de l'État, les représentants institutionnels du tourisme – comités régionaux et départementaux du tourisme, offices de tourisme et syndicats d'initiative – mobilisent également des fonds publics, qui se sont élevés à 844 millions d'euros en 2007. Les principaux acteurs du développement touristique sont bien les collectivités territoriales.

Enfin, l'importance du tourisme pour le développement local, par sa contribution tant à l'emploi qu'à la diversification des activités économiques, est reconnue au niveau européen. Les fonds structurels européens constituent une source importante de financement du secteur : 257 millions d'euros en provenance de ces fonds ont été constatés en 2007. Compte tenu des orientations prises à Göteborg et Lisbonne, je crains malheureusement que les futurs fonds européens ne soient plus au rendez-vous.

Je crains également que les futurs contrats de projets État-Régions – CPER – ne soient marqués par un désengagement de l'État, plusieurs régions n'ayant inscrit aucun crédit à ce titre.

À périmètre constant, par rapport au budget initial pour 2008, nous observons que les crédits du programme *Tourisme* baissent de 10,6 % en AE et de 8,3 % en CP. Cette chute résulte essentiellement de transferts de crédits consécutifs à la mise en œuvre des décisions prises dans le cadre de la révision générale des politiques publiques, la RGPP. Ainsi, la baisse de plus de 80 % des crédits de l'action *Soutien* du programme *Tourisme* résulte du transfert des crédits de fonctionnement de l'administration centrale du tourisme sur un programme de la mission *Gestion des finances publiques et des ressources humaines*.

Dans le cadre de la RGPP, les délégations régionales du tourisme seront probablement remplacées par des services placés directement auprès des préfets. La direction du tourisme, au niveau national, sera elle-même fondue au sein d'une vaste direction du ministère de l'Économie, de l'industrie et de l'emploi. Par ailleurs, le ministre a déjà affirmé son intention de créer une agence nationale du tourisme réunissant le groupement d'intérêt public ODIT-France – Observation, développement et ingénierie touristique – et le groupement d'intérêt économique Maison de la France. Ces mesures figureront dans le projet de loi qui doit nous être présenté en début d'année prochaine.

Les huit dépenses fiscales dont bénéficie le programme, pour un coût estimé à 1 890 millions d'euros en 2009, représentent plus de trente fois ses crédits. Cela démontre la portée primordiale de ces dispositifs dans la politique publique du tourisme. Sans préjuger du devenir de ces niches fiscales, il convient d'en évaluer avec précision l'impact sur l'économie du tourisme. Certaines d'entre elles permettent en effet de renforcer la qualité de l'offre et ainsi d'accroître l'attractivité du territoire et la fréquentation ; elles s'inscrivent donc pleinement dans les trois priorités du programme : renforcer la promotion de l'image de la France à l'étranger ; stimuler la consommation touristique ; améliorer l'accès aux vacances pour tous.

Les crédits alloués à la promotion de la France, prévus à hauteur de 41 millions, progressent de 1,3 %. Ils concernent pour l'essentiel la subvention à Maison de la France, d'un montant de 33,8 millions. Cette légère progression doit permettre à Maison de la France de poursuivre ses actions de promotion, notamment en participant au développement d'une

nouvelle stratégie marketing dans le cadre du plan gouvernemental « Destination France 2020 » ou encore à l'amélioration du site Internet fr.franceguide.com. Ce site fonctionne correctement mais reste déficitaire de 400 000 euros ; fin 2009, il conviendra de s'interroger sur son utilité et éventuellement sur son interconnexion avec celui, très visité, de la SNCF.

Les crédits de l'action *Économie du tourisme et développement de l'activité touristique* s'élèvent à 12,88 millions en AE et 18 millions en CP, soit une baisse respectivement de 17,1 % et de 6,2 %. Ce recul s'explique en partie par une diminution de 2,8 millions des AE consacrées aux études statistiques que sont le suivi de la demande touristique des Français, SDT, dont le marché triennal a été renouvelé en 2008, et l'enquête auprès des visiteurs venant de l'étranger, EVE. ODI-France bénéficie d'une subvention pour charges de service public de 2 millions d'euros en AE et en CP, en baisse de 0,5 million d'euros.

Les crédits de l'action *Politiques favorisant l'accès aux vacances* sont portés à 4,36 millions en AE et 4 millions en CP, soit une hausse respectivement de 51,9 % et 3,3 %. La hausse spectaculaire des AE profite essentiellement aux contrats de projets État-régions 2007-2013, pour la mise en accessibilité des équipements touristiques.

Enfin, l'Agence nationale pour les chèques-vacances, l'ANCV, participe au côté des services du ministère à la réalisation de cette action. L'ANCV ne perçoit aucune subvention d'État mais bénéficie d'une dépense fiscale, l'exonération de la contribution patronale au financement des chèques-vacances, pour un montant évalué à 20 millions d'euros en 2009. Une opération comme « Seniors en vacances » a permis à près de 1 700 retraités modestes de partir en congés en 2007, l'objectif étant de 10 000 personnes en 2008. Je déplore la trop faible diffusion des chèques-vacances dans les PME-PMI. Il faudra chercher comment lever les obstacles à leur distribution dans ces entreprises, et décider si elle doit être assurée par l'ANCV – option qui a ma préférence – ou déléguée par le ministère à des sociétés privées.

Ce projet de budget permettra d'apurer la dette du ministère du Tourisme, laquelle, depuis trois ans, s'est beaucoup creusée. De nombreux engagements ont été pris, notamment envers des opérateurs du tourisme social, pour leur permettre de rénover leurs structures. Les travaux ont été réalisés mais les crédits de paiement ne sont pas venus. Un plan d'apurement sera doté de 4 millions d'euros afin de clore définitivement ces dossiers.

Le Président Sarkozy avait repris à son compte la promesse du Président Chirac de ramener à 5,5 % la TVA sur la restauration. La demande des professionnels est pressante. La problématique générale de la TVA doit être posée dans le cadre de la Présidence française de l'Union européenne : soit la France obtient cette baisse, soit c'en est fini pour quinze ans.

La fin des niches sociales et fiscales aura des répercussions sur une partie de l'activité touristique. D'abord, revenir sur l'exonération dont bénéficient les résidences de tourisme de moyenne montagne aurait des conséquences graves ; j'ai proposé hier au secrétaire d'État chargé du Tourisme que les sommes récupérées soient affectées à la rénovation des résidences de tourisme. Ensuite, le secrétaire d'État lui-même s'est inquiété de la suppression de la niche fiscale dite « Malraux », relative au patrimoine historique, en rapport très étroit avec l'activité touristique. Enfin, les professionnels du tourisme et les élus des DOM-TOM appréhendent la remise en cause de nombreuses exonérations spécifiques à ces territoires.

Des dispositifs ont été adoptés afin de favoriser la normalisation dans l'hôtellerie familiale, en matière de sécurité, notamment de sécurité incendie, et d'accessibilité aux handicapés. Or 50 à 70 % des établissements ne sont toujours pas aux normes. Sans accompagnement financier, l'hôtellerie familiale va mourir. Nous plaidons pour des dispositifs fiscaux favorisant sa réhabilitation de cette hôtellerie familiale, car elle a une valeur ajoutée élevée.

M. Jean-Pierre Gorges. Le budget du tourisme est petit mais les résultats du secteur sont considérables. On peut donc s'interroger sur l'utilité de conserver un ministère du tourisme. D'autant que, avec les outils de communication proposés sur Internet, ce sont les opérateurs eux-mêmes qui assurent la promotion du tourisme en France. À Chartres, ces outils ont permis de doper encore plus l'activité, sous l'impulsion des structures locales.

M. Alain Rodet, président. Vous avez hérité d'un patrimoine exceptionnel. À certains endroits moins bien pourvus, il faut beaucoup d'efforts pour obtenir des résultats.

M. Jean-Pierre Gorges. Il faudrait donc se montrer solidaires pour que les touristes aillent aussi là où il n'y a rien à voir ? C'est sans doute une conception du tourisme...

Dans un contexte où le déficit budgétaire atteint 52 milliards, il serait suicidaire de ramener la TVA à 5,5 % pour un secteur qui représente 6 % du PIB. Chacun sait que le gain ne serait pas consacré intégralement à l'embauche. Je préfère proposer la suppression de ce budget, qui entraînerait une économie de 60 millions d'euros !

Par ailleurs, j'espère que le millefeuille constitué par les organismes municipaux, départementaux et régionaux sera simplifié. Il y a là beaucoup d'argent à économiser.

J'ai bien compris que, à l'instar de M. de Courson, vous êtes d'accord pour supprimer les niches fiscales mais dans une démarche analytique et non synthétique : vous voulez toucher à quelques-unes mais pas à celles qui concernent votre circonscription... Même si les niches peuvent avoir au départ un effet incitatif, elles risquent ensuite de se retourner contre nous, alors que nous recherchons des recettes pour équilibrer le budget.

Je suis très concerné par le dispositif « Malraux » car, avec 300 hectares, la ville dont je suis maire doit avoir la première ou la deuxième superficie de France. Pour certains endroits, c'est un bon outil, mais il ne faut pas empiler du « Malraux » sur du « Malraux » ; des dispositifs différents doivent être imaginés.

M. Michel Bouvard. Notre rapporteur spécial a bien fait de rappeler le poids de la dépense fiscale liée au programme *Tourisme*, qui avait du reste contribué à justifier le maintien de ce programme, malgré la modestie de ses crédits budgétaires. La dépense fiscale pose problème quand elle s'accroît et sape progressivement les recettes de l'État. Mais la dépense fiscale liée au tourisme est plutôt stable.

Le secteur du tourisme a beaucoup tâtonné dans la mise en place d'un outil informatique performant pour les réservations. La cinquième version du site fr.franceguide.com fonctionnera-t-elle à un coût raisonnable et donnera-t-elle les résultats escomptés ?

Au sujet de l'ANCV, deux questions demeurent.

Premièrement, des acteurs du tourisme associatif et des collectivités sont en attente de subventions, qui ont été notifiées mais se trouvent bloquées – alors que les travaux ont été faits – à cause d'un contentieux judiciaire consécutif à des observations du contrôle financier et à un rapport de la Cour des comptes. Les prêts relais bancaires étant actuellement plus difficiles à obtenir, le plus simple serait vraisemblablement que l'État effectue un prélèvement sur les ressources de l'ANCV et verse lui-même les subventions.

Deuxièmement, pour étendre enfin le chèque-vacances aux PME, devons-nous prendre l'initiative d'un amendement au projet de loi de finances ou attendre la « loi tourisme » ?

M. Pierre Morel-A-L'Huissier. La mesure relative aux résidences de tourisme a-t-elle été évaluée ? Dans le département de la Lozère, elle n'a guère été utilisée.

Les professionnels de la restauration ne sont pas tous favorables à la TVA à 5,5 %. Au sein de l'UMIH, l'Union des métiers et des industries de l'hôtellerie, cette mesure ne fait du reste pas l'unanimité. Avant de la proposer définitivement, il conviendrait de l'évaluer.

M. Alain Rodet, président. Les résidences secondaires détenues par des étrangers, notamment des ressortissants communautaires, entrent-elles dans le calcul conduisant au taux de 6 % du PIB ?

Si les chiffres d'affaires de l'Italie et de l'Espagne sont légèrement supérieurs à celui de la France, il faut dire que l'héliotropisme joue pour elles.

M. Pascal Terrasse, rapporteur spécial. Lorsque M. Gorges suggère de supprimer le ministère du tourisme, je suppose qu'il fait de l'humour, même si la question a souvent été posée. Nombre de pays considèrent le tourisme comme un facteur essentiel de croissance et d'emploi. J'aurais plutôt tendance à placer le tourisme parmi les priorités et à demander le renforcement de ce ministère, d'autant que la France dispose d'atouts considérables, avec des sites magnifiques, qui ne sont pas délocalisables, alors que les touristes, eux, le sont.

Le portail d'entrée fr.franceguide.com, sur lequel d'autres grands réseaux peuvent se connecter, permet de réserver des séjours sur le territoire national. Les Gîtes de France ont créé cette année leur propre portail mais je ne suis pas certain que ce soit une réussite car ce réseau est trop peu connu à l'étranger. Le portail fr.franceguide.com présente un intérêt indéniable mais sera encore déficitaire, je l'ai dit, de 400 000 euros en 2008. M. Thierry Baudier, directeur général de Maison de la France, en fera le bilan fin 2009. Il pourra alors être mis en vente ou ouvert au partenariat de sociétés compétentes dans ce domaine. Le site voyages-sncf.com est en revanche un vrai succès.

M. Michel Bouvard, président. Outre le déficit d'exploitation du portail, son coût de développement a été supporté par Maison de la France et le ministère du tourisme. De surcroît, il fait suite à d'autres tentatives, effectuées depuis dix ans – j'étais alors rapporteur spécial de ce budget –, qui ont déjà échoué et coûté cher. Arrivera un moment où il faudra arrêter les frais.

M. Pascal Terrasse, rapporteur spécial. Une décision sera prise l'an prochain. Le site marche bien mais sa promotion à l'international coûte très cher. En outre, j'estime insuffisante la participation des partenaires privés bénéficiant du service. Enfin, trop de

grandes fédérations fonctionnent isolément ; il vaudrait mieux disposer d'un portail d'entrée unique renvoyant vers les sites de réservation.

L'an dernier, nous avons déposé avec Michel Bouvard un amendement visant à récupérer 2 millions d'euros pour la centaine de dossiers de subventions en souffrance de l'ANCV, qui concernent des communes et des associations. Je suis surpris que de nouveaux dossiers soient retenus alors que la situation n'est pas débloquée. Il faudra faire en sorte que les sommes dues, dont certaines datent de plus de quatre ans, soient payées cette année.

Par le passé, notre commission a adopté à plusieurs reprises des amendements tendant à étendre le bénéfice des chèques-vacances aux PME-PMI. Le ministre m'a confirmé que cette mesure figurera dans un texte de loi présenté en début d'année prochaine. Mais ces chèques-vacances seront-ils gérés par l'ANCV ou par des sociétés tierces ?

Les résultats des résidences de tourisme sont évidemment très contrastés. Beaucoup de stations de moyenne montagne ont bénéficié de ce dispositif. Je pense que l'avantage lié aux pôles tourisme des zones de revitalisation rurale sera remis en cause l'année prochaine. Dans le prochain projet de loi sur le tourisme, il faudra trouver les moyens de mobiliser des crédits en faveur de la réhabilitation des bâtiments obsolètes. De même, de grands ensembles immobiliers construits sur le littoral dans les années soixante sont dans un état déplorable : il faudra bien se décider à les réhabiliter, ou à les raser.

Les résidences secondaires sont évidemment décomptées dans le calcul des indicateurs. Il n'en demeure pas moins que nos indicateurs relatifs au tourisme sont très précaires. Par exemple, nous ne disposons d'aucun indicateur fiscal. De plus, parmi les résidences secondaires, en Corse comme dans d'autres régions, les locations non déclarées sont courantes. Les échanges de résidences se développent également. Il ne serait pas inintéressant que les directions départementales de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes se penchent sur le problème.

M. Michel Bouvard, président. Le vote sur l'ensemble de la mission *Économie* aura lieu demain matin. Émettez-vous un avis favorable à l'adoption des crédits du programme *Tourisme* ?

M. Pascal Terrasse, rapporteur spécial. Je m'en remets à la sagesse de la commission.

M. Michel Bouvard, président. La parole est maintenant à M. Pierre Morel-A-L'Huissier, rapporteur spécial pour les programmes *Statistiques et études économiques*, *Stratégie économique et fiscale*, ainsi que pour le compte spécial *Accords monétaires internationaux*.

M. Pierre Morel-A-L'Huissier, rapporteur spécial. J'interviens sous réserve de ce que dira le directeur général de l'Institut national de la statistique et des études économiques, l'INSEE, que votre Rapporteur spécial auditionnera dans quelques instants.

Cette année encore, la maquette budgétaire a été modifiée. Si le programme 220, *Statistiques et études économiques*, ne subit pas de changement de forme, le programme 305, anciennement dénommé *Politique économique et de l'emploi*, s'appelle désormais *Stratégie économique et fiscale*. La mission *Pilotage de l'économie française*, qui regroupait l'an dernier ces deux programmes, disparaît au profit d'une mission *Économie*, plus vaste, qui

rassemblera également les programmes *Développement des entreprises et de l'emploi* et *Tourisme*. Votre rapporteur spécial estime le moment venu de stabiliser durablement la maquette, afin de pouvoir retracer l'action de la puissance publique dans le temps, conformément à l'un des objectifs de la LOLF.

Le programme *Statistiques et études économiques* continue à regrouper les activités de l'INSEE et du Service des études et des statistiques industrielles, le SESSI. Son budget connaîtra en 2009 une légère diminution par rapport à la loi de finances initiale pour 2008, hors variation de périmètre. Les AE s'élèveront à 422,8 millions d'euros et les CP à 419,5 millions d'euros, soit des baisses respectivement de 0,1 % et de 1,5 %. Le plafond d'emplois du programme s'élève pour 2009 à 5 690 emplois, en baisse de 312 postes par rapport à 2008, à périmètre constant.

Ce programme relatif à l'INSEE enregistre une évolution de périmètre non négligeable : le groupe des écoles nationales d'économie et de statistiques, qui constituait jusqu'en 2008 l'action 4 du programme, *Formation*, est désormais rattaché au programme 192, *Recherche et enseignement supérieur en matière économique et industrielle*, appartenant à la mission *Recherche et enseignement supérieur*. Ce transfert se traduit sur la mission *Économie* par la perte de 309 emplois.

Les mois à venir verront l'INSEE publier les résultats du recensement général de la population, effectué en partenariat avec les communes. La méthode mise en œuvre depuis 2004 a conduit à une révision profonde du processus de collecte, de calcul et de mise à disposition des résultats. De la sorte, l'INSEE publiera pour la première fois fin 2008, puis chaque année, la population légale des 36 800 communes de France. La publication revêtira cette année une importance particulière pour l'Assemblée nationale puisque la prochaine carte des circonscriptions électorales sera élaborée à partir de ces résultats. Le respect des délais de collecte et de traitement de l'information sera à partir de 2009 un enjeu important pour renouveler annuellement cette publication.

L'examen du budget de l'INSEE a été l'occasion pour votre rapporteur spécial d'interroger l'Institut sur la mise en œuvre des mesures préconisées en avril par la mission d'information commune sur la mesure des grandes données économiques et sociales, dont M. Hervé Mariton était le rapporteur.

J'ai eu la satisfaction de constater que la plupart de ces mesures avaient été prises ou le seraient bientôt, qu'il s'agisse du souhait d'un plus grand nombre de publications et de statistiques ou de l'évolution des indicateurs. Je vous invite à vous reporter à mon rapport spécial : pages 16 et 17 pour ce qui concerne l'inflation mesurée et perçue ; page 19 pour ce qui est de la mesure du chômage.

Mais surtout, comme vous le savez, la principale mesure préconisée, l'inscription dans la loi de l'indépendance de l'INSEE, a été réalisée il y a peu : la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008 dispose que « la conception, la production et la diffusion des statistiques publiques sont effectuées par le service statistique public en toute indépendance professionnelle. » Notre pays respecte désormais pleinement les recommandations européennes en matière de statistiques.

Par ailleurs, comme l'année dernière, l'INSEE poursuit sa recherche de moyens destinés à améliorer l'emploi et le sous-emploi, mais aussi à comprendre le décalage ressenti par la population entre inflation mesurée et inflation perçue.

Au-delà de ces travaux, l'INSEE fournit le secrétariat et participe à la réflexion de la commission internationale d'experts de haut niveau sur la mesure de la performance économique et du progrès social, créée au début de l'année 2008 par le Président de la République et placée sous l'autorité du prix Nobel d'économie Joseph Stiglitz. L'objet de cette commission est d'identifier les limites du PIB comme indicateur de performance économique et de progrès social, d'examiner quel supplément d'information est nécessaire pour produire une mesure plus pertinente, d'en déterminer la présentation la plus appropriée et de vérifier la faisabilité des instruments de mesure proposés. Le rapport final est attendu pour la fin avril 2009.

Le nouveau programme *Stratégie économique et fiscale* reprend l'objectif principal du programme *Politique économique et de l'emploi* : assister l'exécutif dans la conception et la mise en œuvre des politiques en matière économique et financière. En 2009, les crédits du programme enregistreront, à périmètre égal, une diminution de 3,6 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2008 : 357,3 millions d'euros au lieu de 370,7 millions d'euros. Le plafond d'emplois du programme enregistrera une baisse de 285 emplois.

Ce programme disparate ne regroupe plus désormais que l'action de deux directions du ministère de l'Économie : la direction générale du Trésor et de la politique économique, la DGTPE, et la direction de la Législation fiscale, la DLF. Deux modifications majeures concernent le périmètre de ce programme : les crédits liés à la délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle, la DGEFP, ainsi que ceux liés aux missions économiques, sont transférés vers le programme *Développement des entreprises et de l'emploi*, en cohérence avec la révision générale des politiques publiques.

M. Pascal Terrasse. Les salariés de l'INSEE sont de plus en plus inquiets. On a récemment annoncé sa délocalisation à Metz, ce qui posera de vrais problèmes. Ces statisticiens sont diplômés de grandes écoles nationales et la situation de leurs conjoints est à prendre en compte. La statistique publique doit en outre se trouver au plus près des lieux de décision. En terme d'économies d'échelle, je ne suis pas certain qu'une telle délocalisation – qui pourrait se justifier pour d'autres services – soit judicieuse.

M. Pierre Morel-A-L'Huissier, rapporteur spécial. La question sera abordée avec le directeur général de l'INSEE dans quelques minutes. Je ne pourrai donc apporter de réponse qu'en séance publique.

M. Michel Bouvard, président. Je souhaiterais connaître la nature des études réalisées par l'APE, l'Agence des participations de l'État. Portent-elles sur les opportunités d'investissement de l'État ? Quel est le volume de crédits de ces études ? C'est important par les temps qui courent, où la puissance publique doit redevenir investisseur.

Émettez-vous un avis favorable sur les crédits de la mission et sur ceux du compte spécial ?

M. Pierre Morel-A-L'Huissier, rapporteur spécial. Oui, M. le Président.

La Commission adopte les crédits du compte spécial Accords monétaires internationaux.

