



# Une contribution de solidarité sur les billets d'avions.

## QUESTIONS-REponses

L'Allemagne, le Brésil, le Chili, l'Espagne et la France (récemment rejoints par l'Algérie) travaillent depuis un an sur des propositions concrètes de mécanismes innovants de financement qui contribueraient à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement.

Dans un premier temps, la France propose d'instaurer un dispositif pilote qui permette à la fois de prouver la faisabilité des mécanismes innovants et de répondre aux besoins de financement les plus urgents (notamment en matière de lutte contre le VIH/SIDA).

Ce dispositif reposerait sur une contribution de solidarité sur les billets d'avion. L'Allemagne, le Brésil et le Chili y ont déjà apporté leur soutien.

## Un mécanisme **simple**, facile à mettre en oeuvre d'un point de vue juridique et pratique

### • Pourquoi un prélèvement sur les billets d'avion ?

Le transport aérien de passagers, un des principaux moteurs de la mondialisation, est une activité en croissance rapide. En dépit des difficultés temporaires rencontrées de manière cyclique par le secteur du transport aérien, le trafic a augmenté en volume de 7,4% depuis avril 2004, et selon les prévisions actuelles il devrait croître de 5% chaque année sur le plan mondial dans la décennie à venir.

Dans les pays développés comme dans les pays en développement, les passagers des compagnies aériennes appartiennent rarement aux catégories les plus pauvres de la population. Une contribution sur les billets d'avion serait par conséquent progressive, caractéristique qui serait accentuée si des taux supérieurs étaient appliqués aux passagers voyageant en classe affaire ou en première.

### • Quand la contribution serait-elle acquittée ?

Juridiquement, au moment de l'embarquement à bord d'un avion décollant d'un aéroport situé sur le territoire d'un pays participant. En pratique, les compagnies aériennes seraient responsables du recouvrement de la contribution qui s'ajouterait aux taxes et redevances actuellement intégrées dans le prix final du billet.

## .. **Y a-t-il des difficultés ou des obstacles juridiques ?**

Le transport aérien international est encadré par la Convention de Chicago et par des accords et traités bilatéraux. Aucun de ces traités n'interdit la création d'une contribution forfaitaire sur les billets d'avion, qu'il s'agisse d'un vol intérieur ou international. Au demeurant, des contributions de ce type existent déjà dans plusieurs pays (notamment au Royaume-Uni, au Danemark et à Malte) afin de financer le budget général de l'État.

Les règles européennes et les accords de l'OMC autorisent également les contributions forfaitaires de ce type, à condition qu'il n'en soit pas fait application de manière discriminatoire.

## .. **Est-ce que la contribution soulève des difficultés pratiques ?**

Non, puisqu'elle pourra facilement être intégrée dans le prix et acquittée lors de l'achat du billet (comme les taxes de sécurité et de sûreté aéroportuaires). Comme le démontrent les pays prélevant d'ores et déjà des contributions similaires, les coûts de recouvrement sont minimes.

# Une contribution pratiquement **neutre** sur le plan économique

## .. **Quel serait l'impact sur le secteur du transport aérien ?**

L'élasticité prix de la demande est généralement considérée comme faible, en particulier pour les passagers à haute contribution (classe affaire et première) et si le taux de la contribution est faible lui aussi. Les prévisions de forte croissance du trafic global permettent de penser que l'impact sur la demande pourrait être facilement absorbé. Dans le pire des cas, il serait plus faible que l'augmentation sur un an du volume du trafic.

## .. **La contribution affecterait-elle la concurrence ?**

Non. Le mécanisme est basé sur la territorialité, et non sur la nationalité. Toutes les compagnies aériennes, indépendamment de leur nationalité, devraient prélever la contribution si elles décollent d'un aéroport situé sur le territoire d'un pays participant.

## .. **Existe-t-il un risque d'évasion ?**

En théorie, les passagers pourraient essayer d'échapper à la contribution en se déplaçant dans un aéroport situé dans un pays ne participant pas au mécanisme. Ceci est toutefois extrêmement improbable, dans la mesure où la contribution serait fixée à un taux faible et où le coût de l'évasion lui serait bien supérieur.

## .. **Et les passagers en transit ?**

Il est proposé qu'ils soient exemptés. Ainsi, la contribution serait neutre du point de vue du choix de l'itinéraire entre le point de départ et la destination finale. L'exemption assurerait la neutralité entre les compagnies, qu'elles opèrent ou non via des routes directes: les *hubs* situés dans des pays participants ne seraient pas pénalisés par rapport aux autres. L'exemption des passagers en transit ne soulève aucune difficulté juridique ou pratique.

## Équité et diversité entre pays participants

### • Est-il possible de réserver un traitement spécifique pour les pays en développement ?

Oui. Le taux pourrait être différencié en fonction du niveau de développement des pays participants.

### • Les grands pays seraient-ils pénalisés ?

Les taux pourraient opérer une distinction entre les vols intérieurs et internationaux (comme au Royaume-Uni), voire être nuls pour les vols intérieurs.

### • Les pays qui tirent des revenus importants du tourisme seraient-ils pénalisés ?

La contribution serait très faible par rapport au coût total d'un séjour touristique (plusieurs centaines d'euros). Malte - une destination touristique importante - prélève une taxe sur le départ des passagers de 23€ par billet (qui devrait être doublée prochainement).

## Obtenir des ressources nouvelles, significatives, stables et prévisibles

### • Combien la contribution pourrait-elle rapporter ?

Tout dépendra bien entendu du nombre de pays participants. A titre purement illustratif, une contribution de 5€ sur l'ensemble des billets d'avion et une majoration de 20€ pour les classes affaire et première rapporterait 10 milliards d'euros, soit environ un sixième du total de l'aide publique au développement (APD) actuelle.

### • Ce dispositif est-il un moyen pour les pays développés de ne pas respecter leur engagement d'augmenter l'APD ?

Au contraire. L'Union européenne vient de s'engager à porter son APD à 0,56% en 2010 et 0,7% en 2015. Pour sa part, la France s'est engagée à porter son effort d'APD à 0,7% dès 2012. Ces engagements sont extrêmement ambitieux et, mis bout à bout, rapporteront en 2010 plus de 30 milliards d'euros supplémentaires de flux d'APD.

## Un mécanisme mis en œuvre au niveau national et coordonné au plan international

### • Une participation universelle est-elle nécessaire ?

Non. Évidemment, une large participation augmenterait les ressources collectées et l'impact global du mécanisme sur le développement. Mais ce n'est pas une condition préalable. Dans la mesure où la contribution est économiquement neutre pour les pays participants et qu'elle n'affecte pas la compétitivité de leurs compagnies aériennes, elle peut être mise en œuvre efficacement par un groupe de pays partageant la même approche.

.. **Est-ce que le dispositif limite la souveraineté des États en matière fiscale ?**

Non. La contribution serait créée par chaque pays participant conformément à ses propres règles constitutionnelles et législatives. Le taux, les modalités de prélèvement et l'allocation des ressources feraient l'objet d'une coordination volontaire de la part des pays participants. Si nécessaire, cette coordination serait formalisée par une forme d'accord international.

.. **Cette contribution de solidarité conduirait-t-elle à la création d'une nouvelle bureaucratie internationale ?**

Non. Le produit de la contribution serait dépensé à travers les procédures et institutions nationales et internationales existantes. Si les pays participants le souhaitaient, ils pourraient convenir de mutualiser une partie des revenus et de les allouer à des programmes communs. Ce serait particulièrement judicieux là où, comme dans la plupart des programmes de développement humain, la stabilité et la prévisibilité des déboursements sont des conditions clef de l'efficacité. La France proposera d'affecter une part des ressources à la lutte contre le VIH/SIDA, et en particulier au financement à long terme de l'achat de traitements ARV (antirétroviraux).