

# **Contribution internationale de solidarité sur les billets d'avion.**

|

## **Contribution internationale de solidarité sur les billets d'avion.**

Un outil simple, équitable et neutre économiquement .

Une mise en œuvre aisée : la contribution de solidarité sur les billets d'avion peut être instaurée facilement, en majorant les taxes et redevances aéroportuaires existantes, avec un coût de recouvrement minime, sans porter atteinte à la souveraineté fiscale des Etats.

Un impact économique minime : la contribution de solidarité sur les billets d'avion aura très peu d'impact sur le transport aérien, structurellement très dynamique. Elle n'affectera ni la concurrence entre les transporteurs aériens, ni celle entre les grands aéroports et présente l'avantage de pouvoir être mise en œuvre sans attendre une participation universelle des Etats.

Un mécanisme souple et équitable : la progressivité de la contribution sur les billets d'avion est cohérente avec la volonté de mieux répartir les fruits de la mondialisation. Au plan international, la différenciation des taux permet de prendre en compte les spécificités de tous les pays mettant en œuvre cette contribution, et notamment leur niveau de développement.

### **1) Un mécanisme facile à mettre en œuvre et pleinement respectueux de la souveraineté fiscale des Etats**

- La mise en œuvre d'une contribution de solidarité sur les billets d'avion, dont serait redevable tout passager décollant d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat participant, ne soulève aucune difficulté juridique. 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 l'instauration de contributions forfaitaires de ce type, à condition qu'il n'en soit pas fait application de manière discriminatoire.
- D'un point de vue pratique, la contribution sur les billets d'avion est très simple à instaurer. Comme pour les taxes et redevances de sécurité et de sûreté aéroportuaire, ce sont les compagnies aériennes qui seront responsables du recouvrement de la contribution. Celle-ci pourra donc facilement être intégrée dans le prix du billet et payée au moment de son achat, quel que soit le lieu d'émission. Comme le démontrent les pays prélevant d'ores et déjà des contributions similaires, les coûts de recouvrement sont minimes (0,1% dans le cas du Royaume-Uni).
- La contribution sur les billets d'avion sera créée par chaque pays participant conformément à ses propres règles constitutionnelles et législatives, et n'implique donc en rien une réduction de sa souveraineté fiscale. Les taux et les modalités de prélèvement sont laissées à l'appréciation de chaque participant. L'allocation des ressources a vocation à faire l'objet d'une coordination volontaire.

En France, la contribution de solidarité prend la forme d'une majoration de la taxe d'aviation civile pour les passagers aériens. Les taux plafonds retenus sont différenciés selon la destination du vol et la classe de voyage (les taux effectifs seront fixés par décret début 2006). Pour les vols nationaux ou à destination d'un aéroport compris dans l'Espace Economique européen (UE + Islande, Liechtenstein et Norvège), le taux plafond sera d'un euro par passager en classe économique et dix euros lorsqu'il peut bénéficier gratuitement de services auxquels l'ensemble des passagers ne pourrait accéder sans supplément de prix (c'est à dire lorsqu'il voyage en classe affaires ou première). Pour les autres vols, les taux seront quatre fois plus élevés par classe de voyage.

Avec ces taux plafonds, le produit de cette contribution, qui sera recouvré par le comptable de l'aviation civile, déjà responsable de la taxe d'aviation civile, devrait s'élever à environ 200 M€ en année pleine.

La loi instaurant la contribution a été approuvée par le Parlement le 22 décembre 2005. La contribution n'entrera en vigueur que le 1er juillet 2006 pour permettre aux compagnies de préparer sa mise en place (les billets sont en effet parfois achetés jusqu'à six mois avant la date du vol).

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

- Le transport aérien est l'un des principaux bénéficiaires de la mondialisation, avec une croissance annuelle moyenne de l'ordre de 5%. Il est donc légitime qu'il contribue à l'effort de solidarité en faveur des laissés pour compte de ce phénomène dont les fruits sont très inégalement répartis.
- Certaines compagnies aériennes ont connu des difficultés temporaires, après le 11 septembre 2001. Toutefois, la hausse récente des profits de plusieurs compagnies aériennes, malgré la hausse du prix du pétrole, témoigne du fait qu'une contribution de quelques euros aura très peu d'impact sur le transport aérien et la rentabilité des compagnies.
- La contribution sur les billets d'avion ne provoque aucune distorsion de concurrence entre compagnies aériennes car elle est basée sur la territorialité et non sur la nationalité. Toutes les compagnies, indépendamment de leur nationalité, devront acquitter cette contribution de solidarité si un de leurs appareils décolle d'un aéroport situé sur le territoire d'un pays participant.
- Même avec un nombre limité de pays participants, la contribution sur les billets d'avion n'entraîne aucun détournement de trafic. L'exemption des passagers en correspondance garantit que les plates-formes aéroportuaires situées dans des pays participants ne seront pas pénalisées. En théorie, dans les zones frontalières, 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 le coût de l'évasion serait bien supérieur au tarif de la contribution de solidarité.
- Enfin, les pays qui tirent des revenus importants du tourisme ne seront pas pénalisés. La contribution sur les billets d'avion est très faible par rapport au coût total moyen d'un séjour touristique (plusieurs centaines d'euros). La meilleure preuve en est que Malte, destination touristique importante, a décidé l'été dernier de doubler sa taxe sur les billets d'avion et de la porter à 46€ par billet.

La loi votée par le Parlement français exonère de contribution tous les passagers en

correspondance, c'est à dire tous ceux dont le délai entre l'heure programmée d'arrivée sur un aéroport français et l'heure programmée de départ (depuis le même système aéroportuaire) vers un aéroport distinct de leur lieu de provenance initiale, est inférieure à 12 heures. Ainsi, un passager qui arrive de Londres à Roissy et repart quelques heures après d'Orly n'acquittera aucune contribution. De même, un passager qui resterait bloqué en France plusieurs heures à cause d'un important retard de son vol n'acquitterait pas la contribution de solidarité.

## **2) Un dispositif souple et équitable**

- Le fait de retenir comme assiette les billets d'avion est cohérent avec la volonté de redistribuer une partie des fruits de la mondialisation. Une contribution sur les billets d'avion est d'autant plus progressive que des taux supérieurs sont appliqués aux passagers voyageant en classe affaire ou en première.
- Au plan international, la contribution sur les billets d'avion a vocation à être mise en œuvre par des pays du Nord comme du Sud. Toutefois, les taux peuvent être différenciés en fonction du niveau de développement des pays participants. Ainsi le Chili prélèvera-t-il une contribution de quatre euros sur les seuls vols internationaux, dont la moitié sera affectée à la promotion du tourisme, et l'autre moitié au développement.
- Les pays dont la superficie est la plus vaste ne seront pas pénalisés, dans la mesure où les taux peuvent être différenciés entre les vols intérieurs et internationaux, voire être nuls pour les vols intérieurs (comme au Chili).

La loi votée par le Parlement français fixe un taux plafond quatre fois plus réduit pour les vols nationaux et intra-européens, qui sont les plus fréquemment empruntés, et pour lesquels la concurrence intermodale avec le chemin de fer est la plus forte. Par ailleurs, les taux plafonds appliqués aux classes affaires et première sont dix fois plus élevés qu'en classe économique de manière à refléter la différence de prix entre les différentes classes de voyage et garantir la progressivité du dispositif.

## **La contribution internationale de solidarité sur les billets d'avion : une des réponses aux défis de la santé publique dans les pays en développement**

Une contribution significative : la contribution de solidarité sur les billets d'avion française permettra à elle-seule d'apporter jusqu'à 200 millions d'euros de ressources supplémentaires pour les pays en développement.

Un projet collectif : l'usage de ces fonds a vocation à être coordonné avec les autres pays mettant en œuvre la contribution de solidarité sur les billets d'avion.

Une priorité de santé publique : la France propose d'affecter une partie des ressources à l'achat de traitements contre le VIH/Sida et la lutte contre les pandémies.

Une vision à long terme : l'objectif est de financer grâce aux ressources stables et prévisibles de la contribution sur les billets d'avion des programmes de développement qui exigent un financement régulier, comme par exemple la mise sous traitement anti-rétroviral (ARV). Ces ressources innovantes ont vocation à compléter l'aide publique au développement traditionnelle.

## **1) Les actions entreprises jusqu'ici pour éradiquer des pandémies dans les pays en développement ne sont pas à la hauteur des besoins.**

- La communauté internationale a pris ces dernières années des engagements ambitieux en matière de santé et d'accès aux traitements dans les pays en développement. Lors de Gleneagles, en juillet 2005, les pays du G8 se sont engagés à " parvenir, dans toute la mesure du possible, à un accès universel au traitement d'ici 2010 pour tous ceux qui en ont besoin ", engagement endossé par la communauté internationale toute entière lors du sommet des Nations unies de septembre 2005.
- Malgré les efforts réalisés, et le travail effectué par les organisations internationales (Fonds Mondial de lutte contre le sida, Banque mondiale, etc.) et par les bailleurs de fonds bilatéraux, les résultats sont encore très insuffisants :
  - Environ 1 million de personnes seulement ont accès aux traitements antirétroviraux (juin 2005), alors que 6,5 millions en auraient immédiatement besoin.
  - Le Sida, la tuberculose et le paludisme tuent chaque année six millions de personnes (dont trois millions pour le Sida), c'est-à-dire 30 tsunamis par an. Là où les taux de prévalence sont les plus élevés, en Afrique particulièrement, des sociétés entières sont disloquées. La pandémie du Sida risque de devenir incontrôlable.
- La lutte contre les maladies transmissibles est un enjeu pour les pays riches comme pour les pays pauvres, même si ceux-ci sont particulièrement vulnérables. Il est donc nécessaire de dépasser les clivages Nord/Sud, ce que permet de faire la contribution internationale de solidarité.

## **2) L'amélioration de l'accès aux traitements dans les pays pauvres passe notamment par la diminution du coût et l'augmentation de la production de médicaments.**

- Le renforcement des systèmes de santé des pays du Sud (augmentation du nombre de médecins, amélioration des infrastructures de santé, etc.) est nécessaire, mais il n'est pas suffisant. Les pays pauvres devraient pouvoir bénéficier de traitements à la fois en quantité suffisante, de bonne qualité, et à un coût accessible. Or les grandes entreprises pharmaceutiques comme les laboratoires génériques ne produiront des traitements remplissant ces conditions, que s'ils disposent en contrepartie de débouchés garantis et solvables.
- Les programmes qui financent directement ou indirectement l'approvisionnement en traitements ARV constituent de puissants leviers pour offrir ces débouchés aux laboratoires. La France propose donc qu'une partie du produit de la contribution sur les billets d'avion soit allouée à ces programmes, dont les ressources sont insuffisantes : alors que 6 milliards sont apportés aujourd'hui à la lutte contre le VIH/Sida, ce sont 14 milliards qui seraient nécessaires en 2006 et plus de 20 milliards par an au-delà de 2008, selon les estimations de l'ONUSIDA.

## **3) La France propose qu'une partie du produit de la contribution internationale de solidarité sur les billets d'avion finance l'achat de médicaments afin notamment d'inciter à une production accrue de traitements antirétroviraux et d'en diminuer le coût.**

- La création d'une facilité internationale d'achats de produits médicaux permettrait d'améliorer l'accès aux traitements des pays en développement. Il ne s'agirait pas de dupliquer les structures existantes, mais de s'appuyer sur elles (par exemple sur le Fonds mondial contre le sida, la tuberculose et le paludisme, l'OMS ou la Banque Mondiale). Cette facilité serait gérée conjointement par les pays ayant mis en œuvre la contribution de solidarité sur les billets d'avion, en lien avec les institutions spécialisées, les pays bénéficiaires et intéressés, et l'ensemble des parties prenantes de la lutte contre le VIH/sida.
- Le financement de cette facilité par la contribution internationale de solidarité sur les billets d'avion renforcera son efficacité :
  - l'industrie pharmaceutique, qui sera assurée de la pérennité des financements, sera incitée à augmenter la production et à baisser les coûts des traitements ;
  - les pays en développement seront enfin en mesure de financer des traitements antirétroviraux à vie comme cela est absolument nécessaire. Actuellement, les programmes du Fonds mondial de lutte contre le Sida, la tuberculose et la paludisme ne durent que cinq ans, si bien que certains pays du Sud sont parfois dissuadés d'entreprendre une politique d'accès aux traitement de peur que ces financements ne cessent brusquement.
- Avec 200 millions d'euros de recettes, 1,3 millions de personnes environ seraient mises sous traitement antirétroviraux.