

# Introduction

- a) **Le principe des sources innovantes de financement est largement soutenu, et un groupe de pays précurseurs s'est d'ores et déjà engagé à mettre en œuvre une contribution de solidarité sur les billets d'avion.**
- Le principe des sources innovantes de financement reçoit désormais le soutien d'une grande partie de la communauté internationale, puisque 79 pays (cf. liste en annexe) ont appuyé la déclaration du 14 septembre 2005, qui encourage la mise en place d'une contribution internationale de solidarité. Parmi ces signataires, on compte plusieurs Etats européens (Allemagne, Royaume-Uni, Espagne, Estonie, Autriche, Suède, Luxembourg), et de grands pays émergents (Brésil, Inde). Les pays en développement attendent beaucoup de cette initiative : sur quarante-sept pays africains, vingt-sept ont soutenu la déclaration du 14 septembre 2005, et cinq autres lui ont réservé un accueil de principe favorable.
  - Au plan européen, la Commission Européenne a souligné dans son dernier document de travail (1er septembre 2005) tous les avantages de ce mécanisme, et notamment la simplicité de sa mise en oeuvre. Le nouveau gouvernement allemand soutient le principe des sources innovantes de financement du développement et fait partie, ainsi que l'Espagne, du groupe des six qui travaille sur ce sujet (Algérie, Allemagne, Brésil, Chili, Espagne, France). Le Royaume-Uni quant à lui affectera une fraction du produit de la contribution sur les billets d'avion qu'il prélève déjà à des programmes de développement dans le domaine de la santé, notamment à l'achat de médicaments contre le VIH/sida, la tuberculose et le paludisme. D'autres pays européens ont donné des signes encourageants. La Norvège a en particulier annoncé qu'elle envisageait de manière favorable l'instauration d'une contribution de solidarité sur les billets d'avion.
  - Enfin, le Président Lagos a annoncé en septembre 2005 que son pays mettra en œuvre une contribution de solidarité de 2\$ sur tous les vols internationaux dès 2006.
- b) **Etat d'avancement de l'initiative française : des précisions ont été apportées sur les volets recettes (modalités de mise en œuvre du prélèvement) et dépenses (affectation des recettes).**
- Volet recettes : La France prélèvera la contribution sur les billets à partir du 1er juillet 2006. Le projet de loi instaurant ce mécanisme a été adopté par le Parlement le 22 décembre 2005 et prévoit pour l'ensemble des vols au départ du territoire national les taux plafonds suivants : 1€ pour la classe économique et 10€ pour les classes affaires/première pour les vols nationaux et intra-européens (Espace Economique Européen), 4€ ou 40€ pour les autres vols selon les classes de voyage. Les taux effectifs d'imposition seront fixés début 2006, par décret. La recette attendue avec ces taux plafonds s'élève à 200 millions d'euros par an environ.
  - Volet dépenses : La France a proposé qu'une partie des recettes de la contribution sur les billets d'avion soit affectée à la lutte contre les pandémies. L'objectif pourrait être de faciliter l'accès aux traitements contre le VIH/sida en sécurisant sur le long terme la production d'antirétroviraux.

**c) Objectifs de la campagne de mobilisation : élargir la base géographique de la contribution sur les billets d'avion et convaincre les pays participants d'affecter une partie de son produit à la lutte contre les pandémies.**

- Volet recettes : facile à mettre en œuvre, pratiquement neutre d'un point de vue économique, équitable, la contribution de solidarité sur les billets d'avion permet, tout en tenant compte des spécificités de chaque participant, de lever des ressources substantielles sur une base régulière.

Le mécanisme de contribution sur les billets d'avion retenu en France est progressif et minimise l'impact de la contribution sur le transport aérien et le secteur du tourisme puisque des taux très faibles sont retenus sur les segments de marché qui concernent le plus grand nombre de passagers et pour lesquels la sensibilité de la demande au prix est la plus forte (classe économique, vols nationaux et intra-européens).

Par ailleurs, cette contribution de quelques euros, appliquée indépendamment de la nationalité de la compagnie aérienne, est neutre du point de vue de la concurrence. L'exemption des passagers en correspondance évite tout détournement de trafic au détriment des plates-formes aéroportuaires des pays participants.

- Volet dépenses : la mise en œuvre d'une contribution sur les billets d'avion permettra d'apporter, en complément de l'APD traditionnelle, des ressources stables et prévisibles au bénéfice des pays en développement, afin de couvrir les coûts récurrents de leurs programmes de santé.

La communauté internationale a pris des engagements ambitieux en matière de santé et d'accès aux traitements dans les pays en développement. Malgré les efforts réalisés, les résultats sont encore très insuffisants : environ 1 million de personnes seulement ont accès aux traitements antirétroviraux, alors que 6,5 millions en auraient immédiatement besoin.

Les pays pauvres devraient pouvoir bénéficier de traitements en quantités suffisantes et à un prix abordable. Or, pour cela, les laboratoires doivent disposer en contrepartie de débouchés garantis et solvables. La France propose donc qu'une partie du produit de la contribution internationale de solidarité sur les billets d'avion finance l'achat de produits médicaux. L'idée serait de créer une facilité internationale d'achats de médicaments s'appuyant par exemple sur le Fonds mondial contre le sida, la tuberculose et le paludisme, l'OMS ou la Banque Mondiale, et gérée conjointement par les pays contributeurs.

**d) Présentation de la conférence ministérielle du 28 février/1<sup>er</sup> mars 2006**

- Cet évènement vise à approfondir le consensus international autour de la nécessité d'instaurer des sources innovantes de financement du développement pour réaliser les Objectifs du Millénaire pour le Développement. L'accent sera mis sur la contribution de solidarité sur les billets d'avion et sur la lutte contre les pandémies. Cette conférence sera également l'occasion d'évoquer d'autres mécanismes innovants de financement du développement.
- La conférence ministérielle du 28 février/1<sup>er</sup> mars 2006 constitue une nouvelle étape de notre campagne de conviction. A cette occasion, la France souhaite poursuivre la dynamique née le 14 septembre 2005 à New York et élargir le cercle des pays mettant en œuvre la contribution internationale de solidarité sur les billets d'avion. Cette conférence permettra d'esquisser une feuille de route pour les mois et les années à venir concernant le suivi des financements innovants dans les grandes enceintes multilatérales.

**Annexe : liste des 79 pays ayant soutenu la déclaration du 14 septembre 2005  
sur les sources innovantes de financement du développement**

Algérie, Allemagne, Andorre, Argentine, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bahreïn, Bangladesh, Bénin, Bolivie, Bosnie-Herzégovine, Burkina-Faso, Burundi, Brésil, Cambodge, Cameroun, Cap Vert, Chili, Comores, Congo, Costa Rica, Côte-d'Ivoire, Croatie, Djibouti, Emirats Arabes Unis, Equateur, Espagne, Estonie, Ethiopie, France, Gabon, Grenade, Guinée, Guinée Bissau, Guinée Equatoriale, Guyana, Haïti, Honduras, Inde, Jordanie, Koweït, Laos, Liban, Luxembourg, Macédoine, Madagascar, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Moldavie, Mozambique, Monaco, Namibie, Nicaragua, Niger, Pérou, Qatar, RDC, République centrafricaine, Royaume-Uni, Roumanie, Sao-Tomé, Sénégal, Soudan, Suède, Syrie, Tchad, Timor oriental, Togo, Tunisie, Turquie, Thaïlande, Ukraine, Uruguay, Vietnam, Zambie, Zimbabwe.

# Pourquoi instaurer des prélèvements de solidarité internationaux ?

## 1) Les prélèvements de solidarité internationaux permettraient d'apporter davantage de ressources aux pays en développement

L'aide publique au développement (APD) est indispensable aux pays les plus pauvres pour leur donner les moyens de libérer leur potentiel économique et de s'insérer dans la mondialisation. Les ressources supplémentaires nécessaires à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) sont estimées à 50 milliards de dollars annuels. Les prélèvements de solidarité internationaux permettraient d'apporter des moyens supplémentaires, en complément de l'APD traditionnelle.

- La croissance est indispensable à la réduction de la pauvreté. Beaucoup de pays, notamment parmi les plus peuplés, ont réalisé des progrès considérables dans l'élimination de la pauvreté, grâce à une croissance économique très forte au cours des quinze dernières années. A cet égard, les échanges internationaux sont un **puissant moteur du développement**. Toutes les grandes expériences de décollage économique depuis cinquante ans se sont faites sur la base d'une expansion des exportations. Il n'y a pas d'exemple, à l'inverse, de pays qui soit sorti du sous-développement sans pénétrer sur le marché mondial et s'y appuyer, sans attirer les investissements, sans créer un cadre favorable au secteur privé, sans améliorer sa gouvernance.
- Beaucoup d'obstacles, toutefois, empêchent les pays enfermés dans des **trappes à pauvreté** d'exploiter ces opportunités. Ces derniers souffrent de leur enclavement géographique, de la récurrence des calamités naturelles, et de la faiblesse des infrastructures. La pauvreté extrême est en outre, en elle-même, un obstacle à la croissance. On sait désormais que la pauvreté ne se définit pas seulement par un revenu. C'est un état, qui se caractérise par une extrême vulnérabilité, due à l'absence de capital physique, financier et humain. En conséquence, même si des opportunités apparaissent, par exemple sous l'effet d'une libéralisation des marchés, les ménages et producteurs pauvres ne peuvent les exploiter. Il y a donc des seuils critiques d'isolement géographique, d'état sanitaire, d'éducation et de vulnérabilité aux désastres naturels, en deçà desquels tout progrès économique est impossible.
- Le rôle de l'aide est de briser la causalité réciproque entre pauvreté et croissance en permettant aux pays pauvres de **franchir certains seuils critiques**, alors même que leurs ressources domestiques sont insuffisantes pour y parvenir. La qualité des infrastructures et le niveau de développement humain (santé, éducation) sont essentiels. Ils déterminent la capacité du pays à attirer et provoquer des investissements y compris privés sans lesquels toute croissance soutenue est impossible. C'est pourquoi une augmentation de l'aide et en particulier l'instauration de sources innovantes et additionnelles de financement sont indispensables.

## 2) Les prélèvements de solidarité internationaux lèveraient des ressources plus stables et plus prévisibles, répondant aux besoins non-satisfaits des pays en développement

Du point de vue du développement humain, la qualité de l'aide est aussi importante que son montant. L'APD suit aujourd'hui un cycle budgétaire annuel ou, plus rarement, pluriannuel (jamais plus de trois ans), et ne répond donc pas à tous les besoins des pays en développement. Pour financer les OMD, il manque aujourd'hui un instrument stable et prévisible : les prélèvements de solidarité internationaux.

- Pour beaucoup d'observateurs, la réponse aux défis posés par la pauvreté est simple : il suffit que les pays développés tiennent leurs engagements d'augmentation de l'APD. Des efforts ambitieux ont été réalisés en ce sens (l'effort d'APD français, qui devrait s'élever en 2005 à 0,47% du RNB, sera porté à 0,5% en 2007 et 0,7% en 2012, l'Union européenne a pris un engagement collectif similaire d'ici 2015), et doivent être poursuivis et généralisés. Mais **en complément** de l'augmentation de l'aide traditionnelle, il apparaît également nécessaire de répondre au besoin d'une aide prévisible et stable des pays en développement, qui se heurte à l'heure actuelle au principe d'annualité qui gouverne généralement les budgets des pays développés.
- L'APD subit dans le temps d'importantes fluctuations. En moyenne, sa volatilité pour les pays en développement est quatre fois supérieure à celle de leur PNB. Cette volatilité provient notamment des procédures budgétaires des pays donateurs, des changements dans leurs priorités, de délais administratifs de décision ou de mise en œuvre. Le plus souvent, elle ne peut être reliée à des causes objectives et identifiables. Elle est donc impossible à anticiper. L'aide est non seulement **volatile**, elle est aussi, et surtout, **imprévisible**.
- Les conséquences sont très **néfastes** pour les pays pauvres. La volatilité aggrave les déséquilibres financiers internes et externes si des dépenses sont exécutées en anticipation de versements d'aide qui ne se matérialisent pas. L'imprévisibilité de l'aide réduit aussi considérablement son efficacité. Elle pénalise les investissements et les programmes les plus nécessaires au développement : soit qu'elle amène à renoncer à certains d'entre eux ; soit que leur coût augmente, parce que les projets sont fréquemment interrompus. Ces aléas affectent tout particulièrement les programmes qui ont le plus besoin de stabilité et de continuité à long terme, et qui sont ceux qui contribuent le plus fortement et le plus directement à la réduction de la pauvreté et à la réalisation des OMD (santé, éducation).
- Ces constats éclairent le débat sur la capacité d'absorption des pays pauvres et leur aptitude à gérer efficacement un volume croissant d'aide. Pour une part, cette capacité est **endogène** : si l'aide était plus stable, elle pourrait être plus efficacement absorbée et gérée, pour des montants plus importants. L'accroissement de la prévisibilité apparaît donc comme une condition essentielle de l'augmentation globale des volumes d'aide.
- Des prélèvements de solidarité internationaux permettraient de mettre le système de lutte contre la pauvreté à l'abri des aléas de la politique et de la coopération internationale. Ces prélèvements de solidarité financeraient les **coûts récurrents** des programmes de développement humain des pays pauvres, qui doivent être poursuivis sur le long terme (exemple : formation des médecins, salaires des instituteurs, achats de médicaments, etc.).

### 3) Ces prélèvements seraient mis en œuvre au niveau national et coordonnés au plan international

- Aucune autorité internationale ne dispose aujourd'hui du pouvoir de taxer. Dans ces conditions, une fiscalité internationale est nécessairement le produit d'un acte de coopération entre des Etats. On peut la définir comme un ensemble de dispositifs fiscaux nationaux, identiques ou convergents, mis en œuvre conjointement par les Etats, dans un cadre agréé en commun, y compris pour l'utilisation des ressources prélevées par chacun. Cette **coopération** doit être négociée et juridiquement formalisée.
- Dans le cas d'un prélèvement de solidarité internationale, l'affectation d'une recette à une dépense spécifique est nécessaire et utile. Elle introduit un lien direct entre les contribuables et les bénéficiaires de l'aide, rendant la fiscalité **plus légitime** et plus acceptable. L'affectation du produit de ces prélèvements internationaux à un objet spécifique permet en outre d'affecter aux programmes où le besoin de financements réguliers est particulièrement nécessaire des ressources stables et prévisibles. Les prélèvements de solidarité internationaux financeraient les politiques que l'aide publique traditionnelle, insuffisamment régulière, peine à prendre en charge.
- Un prélèvement de solidarité internationale est d'autant plus apte à accroître les ressources globales allouées au développement qu'il peut être rattaché à des besoins spécifiques et non satisfaits, et qu'il est affecté et géré dans des conditions de **transparence et d'intégrité** qui échappent à tout soupçon et toute critique. L'usage du produit des prélèvements de solidarité internationaux ne doit pas conduire à la duplication des institutions existantes. Il apparaît en revanche légitime, en s'appuyant sur l'architecture institutionnelle actuelle, de donner aux pays instaurant le prélèvement international un droit de regard sur l'utilisation de son produit.

### 4) Un instrument de régulation de la mondialisation transcendant les clivages Nord/Sud

- La lutte contre la grande pauvreté est un enjeu éthique, politique, et économique, pour les pays riches comme pour les pays pauvres. Il est donc nécessaire de dépasser les clivages Nord/Sud et d'adopter une **démarche partenariale**. C'est pourquoi les prélèvements de solidarité internationaux ont vocation à être prélevés tant par des pays développés que par des pays émergents et en développement, étant entendu que le taux du prélèvement doit refléter la capacité contributive du pays participant, c'est-à-dire son niveau de richesse.
- Les prélèvements de solidarité internationaux permettraient de rendre la mondialisation **plus solidaire**. Au siècle dernier, des règles ont été édictées par les nations industrialisées pour encadrer le capitalisme naissant. Aujourd'hui, c'est à l'échelle de la mondialisation que ces mécanismes de régulation et de redistribution doivent être imaginés. Les prélèvements de solidarité internationaux en font partie, et permettront de redistribuer les richesses générées par la mondialisation, dont une partie échappe aux circuits économiques et financiers traditionnels.

# La 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 1<sup>er</sup> 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).

## 2) 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.

### 3) 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 génériqueurs 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 traitements 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.**