



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 15709

Texte de la question

M. Patrick Balkany attire l'attention de M. le ministre des affaires étrangères et européennes sur la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Cette dernière, entrée en vigueur le 1er juillet 2006, a instauré une majoration de la taxe de l'aviation civile dont la somme est allouée au Fond de solidarité pour le développement géré par l'Agence française du développement. Cette majoration, pouvant aller de 1 à 40 euros par billet d'avion, est due par l'ensemble des entreprises de transports aériens publiques, françaises comme étrangères, qui embarquent au départ de notre territoire. Pour autant, le rapport spécial relatif au budget des transports aériens et de la météorologie nationale récemment réalisé par la Commission des finances, de l'économie générale, et du plan de l'Assemblée nationale, met en avant un écart de 45 millions d'euros entre les sommes initialement attendues par la Direction générale de l'Aviation civile et les sommes effectivement perçues ce qui laisse entrevoir des fraudes importantes à ce dispositif. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui faire part de ses intentions afin que les efforts budgétaires consentis par les passagers profitent pleinement aux pays en développement.

Texte de la réponse

La contribution de solidarité sur les billets d'avion est entrée en vigueur (en France le 1er juillet 2006. En 2007, elle a rapporté 164,2 MEUR, versés intégralement par la DGAC sur le compte du Fonds de solidarité pour le développement hébergé par l'Agence française du développement. En 2007, la France apporte 160 MEUR à UNITAID à partir des recettes de cette taxe. Une partie du produit de cette taxe sert en outre à financer la participation de la France à la « facilitation internationale pour l'accès au médicament et à la vaccination ». Le chiffre de 200 MEUR annoncé dans le projet de loi de finances pour 2007 constituait une première estimation, qui été rapidement ajustée en fonction des données enregistrées concernant le taux de correspondance et la répartition des passagers entre classe affaires et classe économique. Comme pour toute nouvelle taxe, des ajustements, à la hausse comme à la baisse, des estimations initiales peuvent être nécessaires : l'écart constaté ne résulte en aucune manière de « fraudes importantes ». Si quelques retards de paiements, erreurs et omissions de la part de certaines compagnies aériennes ont été constatées dans les premiers mois de mise en oeuvre du dispositif, ce qui n'est pas surprenant ni exceptionnel s'agissant d'une fiscalité nouvelle, ce phénomène est resté très marginal et des opérations vigoureuses de contrôle et de redressement ont été effectuées depuis lors. Ces recettes sont affectées et gérées de façon transparente, conformément aux objectifs de la loi. Il se confirme que la taxe, d'un montant très modeste pour chaque voyageur, ne crée pas de distorsion économique et qu'elle a été bien acceptée par le public. L'affectation des fonds est parfaitement transparente et les résultats obtenus par UNITAID en l'espace d'un an sont très significatifs. 27 pays sont membres d'UNITAID, ainsi que la fondation Gates. La majorité des pays financent UNITAID par le biais de contributions de solidarité, d'autres par des contributions budgétaires de long terme. Sur un budget de plus de 300 millions de dollars en 2007, 92,5 % des fonds avaient été engagés et plus de 80 avaient été décaissés fin 2007. Ces fonds sont affectés essentiellement à des programmes bénéficiant à plus de 80 pays à faible revenu. Depuis le lancement de l'initiative, des baisses de prix importantes sur les médicaments contre le sida ont été obtenues (40 % pour les antirétroviraux pédiatriques et 25 à 50 % pour les traitements de seconde ligne), 100 000 enfants et 65

000 adultes ont bénéficié d'un traitement contre le sida ; 100 000 enfants touchés par la tuberculose sont soignés ; 1,5 million de nouveaux traitements plus efficaces contre le paludisme (ACT) ont été livrés, 50 millions vont suivre d'ici à 2010. Les frais de gestion sont particulièrement réduits (moins de 4 %) et le secrétariat d'UNITAID est limité à quinze personnes. La contribution de solidarité sur les billets d'avion a rencontré un réel écho international et constitue une des initiatives les plus visibles prises récemment par la France en matière d'aide au développement. Depuis la Conférence de Paris de mars 2006, 52 États ont adhéré au « Groupe pilote sur les contributions de solidarité en faveur du développement » créé à cette occasion. Parmi ces 52 pays, 27 (Burundi, Chili, France, Cambodge, Corée du Sud, Luxembourg, Guinée Conakry, Jordanie, Mauritanie, Nicaragua, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Libéria, Madagascar, Mali, Maroc, Maurice, Namibie, Niger, République Centrafricaine, Sénégal, Sao Tomé et Príncipe et Togo) ont décidé de mettre en oeuvre une contribution de solidarité sur les billets d'avion et 9 (Burundi, Chili, Côte d'Ivoire, Congo, Corée du Sud, France, Madagascar, Maurice et Niger) l'ont déjà fait, plus la Norvège qui alloue à UNITAID une taxe sur le kérosène. Plusieurs pays, dont l'Inde, la Chine, le Japon, le Portugal et l'Italie étudient officiellement la possibilité de mettre en oeuvre cette contribution ou une contribution similaire. Il s'agit d'un résultat très positif, compte tenu du caractère novateur de cette initiative, même s'il doit évidemment être consolidé. La mise en oeuvre d'une taxe par chacun des pays nécessite une approbation législative et la rédaction de textes réglementaires : il est donc normal qu'il existe un délai entre la décision politique et sa mise en oeuvre. Mais dans certains pays, les réticences tiennent à un contexte économique peu propice pour le secteur aérien (Italie, Brésil) ou à une préférence pour une contribution budgétaire pluriannuelle chez d'autres (Afrique du Sud, Royaume-Uni, Espagne, Chypre). La contribution de solidarité sur les billets d'avion a été conçue comme un projet pilote, destiné à prouver la faisabilité de taxes internationales et d'autres mécanismes permettant de mobiliser des fonds supplémentaires et stables en faveur du développement ou de biens publics mondiaux. Dans un contexte où l'augmentation de l'APD mondiale connaît une pause selon les dernières statistiques du CAD de l'OCDE, l'utilité de ce type de mécanismes est largement reconnue. Il est prévu que le Groupe pilote (dont la France assure le secrétariat permanent) prépare des nouvelles propositions en vue de la conférence de Doha sur le financement du développement.

Données clés

Auteur : [M. Patrick Balkany](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (5^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15709

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Affaires étrangères et européennes

Ministère attributaire : Affaires étrangères et européennes

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 janvier 2008, page 649

Réponse publiée le : 8 avril 2008, page 3019