



Déclaration de politique générale

Taxe sur les billets d'avion – point de vue des entreprises

rédigé par le Groupe consultatif d'économistes d'entreprise

Introduction

À la suite d'un rapport établi à la demande du président de la République française Jacques Chirac, une poignée de pays ont avancé l'idée de taxer les billets d'avion afin de financer l'aide au développement. Le 1^{er} juillet 2006, la France prendra l'initiative d'appliquer cette proposition en imposant un nouveau prélèvement sur tous les billets d'avion des compagnies aériennes commerciales, d'un montant de 1 à 40 euros selon la distance parcourue et le type de billet, dans l'espoir que d'autres pays suivront son exemple.

ICC est pleinement consciente de l'importance de la lutte contre la pauvreté dans le monde, mais nourrit de graves préoccupations quant à la création d'une taxe d'affectation spéciale visant les billets d'avion. Par principe, ICC est fermement opposée à l'instauration de taxes spéciales imposées à un secteur économique particulier dans le but de financer un objectif public sans rapport avec ce secteur.

Effets dommageables

Une taxe destinée à financer l'aide au développement qui viserait exclusivement l'aviation civile et les passagers des lignes aériennes serait arbitraire, préjudiciable au secteur concerné et créatrice de sérieuses distorsions économiques. ICC a déjà plusieurs fois déploré la prolifération des taxes imposées aux compagnies aériennes et à leurs clients, car elles augmentent le coût des voyages et réduisent la demande. La taxe sur les billets d'avion engendrerait de nouvelles distorsions de la concurrence dans un secteur qui souffre déjà de lourdes pertes du fait de difficultés cycliques et externes, malgré des taux de croissance en reprise.

La taxe serait source d'inefficacité économique, en faussant le choix entre les différents modes de transport et en détournant les passagers de certaines destinations ou correspondances. Dans de nombreux cas, alors que l'avion serait le mode de transport le plus efficace dans le cadre d'une comparaison intermodale, la taxe pourrait conduire les passagers à opter pour l'offre de transport de surface venant en seconde position. La taxe aurait également des effets dommageables pour l'activité économique s'exerçant en dehors des grandes régions urbanisées. Dans les pays couvrant de vastes territoires, l'avion est le seul moyen de parcourir de grandes distances de manière rapide et efficace et d'accéder aux communautés de régions isolées.

Le principe d'une taxe sur les billets d'avion repose probablement sur l'idée que le transport aérien est un produit utilisé par des gens aisés. En pratique, toutefois, une telle taxe grèverait le

plus lourdement les ménages à faibles revenus qui représentent un segment croissant de la clientèle des compagnies aériennes et qui sont déjà très sensibles au prix des billets.

Le système proposé aura probablement pour effet des résultats contraires au but recherché. Dans la mesure où elle affectera les compagnies aériennes établies dans des pays en développement, la taxe sur les billets d'avion risque de compromettre leur capacité à survivre dans un secteur concurrentiel, privant ainsi ces pays de très nécessaires revenus. Du fait du ralentissement du trafic aérien qu'elle engendrera, la taxe aura pour effet pervers de frapper un grand nombre de pays en développement ayant lourdement investi dans la promotion du tourisme et comptant beaucoup sur les revenus de cette activité pour soutenir leur croissance économique. De manière générale, la taxe augmenterait le coût des échanges commerciaux internationaux, ce qui ne semble guère propice à encourager les investissements productifs dans le monde en développement.

Rentabilité hautement incertaine

La plupart des pays développés versent des fonds importants au titre de l'Aide officielle au développement (AOD), que ce soit en termes absolus ou en pourcentage du produit national brut. En général, l'AOD est financée par les recettes fiscales générales et non par des taxes spéciales. C'est notamment le cas des cinq pays qui atteignent ou dépassent l'objectif de 0,7 % du PIB consacré à l'AOD : Norvège, Luxembourg, Danemark, Suède et Pays-Bas.

Il est fort douteux que l'instauration d'une taxe spéciale destinée à financer l'aide étrangère apporte au développement beaucoup de fonds supplémentaires. Les pays qui adopteraient une telle taxe sous la pression internationale pourraient être tentés de compenser son effet en consacrant à l'aide étrangère moins de fonds pris sur les recettes fiscales générales. Les pays qui prélèvent déjà des taxes sur les billets d'avion pour financer leurs dépenses publiques générales pourraient choisir de réduire ces taxes afin d'éviter de peser trop lourdement sur la compétitivité des compagnies aériennes.

Nécessité de nouveaux débouchés économiques, et non d'une nouvelle taxe

ICC est convaincue que la levée des obstacles au commerce, à l'investissement et à l'entreprise dans un marché ouvert devrait rester le moyen privilégié d'assurer un développement à long terme. Il ne fait aucun doute, par exemple, que la protection de l'agriculture, dans de nombreux pays développés, accroît la nécessité de l'aide aux pays en développement et contrecarre directement les effets de l'aide officielle et autre au développement. En particulier, la réduction des soutiens à l'exportation des produits agricoles des pays développés et l'amélioration de l'accès au marché des importations agricoles en provenance du monde en développement réduiront la nécessité d'une aide au développement et libéreront des fonds qui pourraient être utilisés pour l'AOD. La taxe proposée est une mesure cosmétique malvenue qui risque de détourner l'attention du besoin réel et pressant d'agir de manière à aider véritablement les économies en développement.

Les rapports sur le développement mondial publiés par la Banque mondiale ont régulièrement démontré que l'ouverture des marchés et la libéralisation économique constituent la voie la plus rapide et la plus fiable pour accélérer la croissance et le développement. Ces études montrent que les institutions économiques, judiciaires et politiques nationales expliquent plus de 80 % des

