

Article d'Ange NORBERT

Le voyage équitable

A première vue, l'idée semblait alléchante. Venir en aide au Tiers-Monde en mettant à contribution ceux qui s'y rendent occasionnellement ou plus régulièrement, en considérant que le voyageur d'affaires ou le touriste doit participer au développement économique des états qu'il aime visiter. Le principe est imparable si bien que sur le papier, la séduction opère immédiatement.

Dans les faits, cette idée s'est traduite par l'adoption d'une taxe de solidarité sur les billets d'avion, qui est entrée en vigueur le 2 juillet 2006. A l'initiative du président Chirac, ce dispositif a pour vocation le financement d'Unitaid, un mécanisme d'achat de médicaments à faible coût pour permettre aux pays les plus défavorisés économiquement, notamment en Afrique, de lutter plus efficacement contre le paludisme, la tuberculose et surtout le SIDA, qui fait des ravages dans les pays de Sud (cf. le rapport annuel de l'ONUSIDA établissant un état des lieux de la maladie, et encourageant le principe de cette taxe).

Concrètement, la taxe est perçue sur le billet d'avion de chaque passager au départ d'un aéroport français. Elle s'organise autour d'un système à deux étages. Ainsi, le montant de la taxe est symboliquement fixé à un euro pour les voyageurs en classe économique et à quarante euros pour les classes affaires, ce qui est vécu parfois comme une forme de sanction par les firmes transnationales hexagonales. A noter que les passagers en correspondance sont exonérés, ce qui écarte la crainte pour Air France et Aéroports de Paris de voir des touristes contourner la capitale et préférer s'envoler depuis Londres ou Bruxelles. Chaque passager n'acquittera donc la taxe qu'une fois, que sa correspondance se fasse à Orly ou Heathrow.

Pour la seule France, le dispositif devrait rapporter bon an mal an l'équivalent de deux cents millions d'euros en année pleine, qu'il va falloir s'efforcer de collecter avec le plus de rigueur possible. Techniquement, cette " surcharge solidaire " sera prélevée par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) qui percevra le nouvel impôt en majorant la taxe d'aviation civile. La totalité des sommes ainsi engrangées sera ensuite reversée au fonds de solidarité de l'Agence française de développement qui transférera les montants perçus à Unitaid suivant un processus aux contours encore flous.

Par essence généreux et solidaire, ce geste en faveur des plus pauvres et de leurs capacités sanitaires a pourtant tout de la fausse bonne idée. Tout d'abord parce que ce type de dispositif ne vaut que s'il est partagé par le plus grand nombre de contributeurs. Le président français, qui avait échoué à instaurer une taxe aux objectifs semblables sur les mouvements financiers et boursiers (appelée taxe Tobin) a pesé de tout son poids pour assurer l'entrée en vigueur de cette taxe sur les voyages aériens comme un axe fort de son quinquennat. Ce signal puissant à destination des pays les plus pauvres, gage d'amitié entre la France et les états du Tiers-Monde n'a été que faiblement relayé par les autres pays industrialisés, alors même que le succès potentiel de cet acte de solidarité exigeait leur participation sans faille.

Or, pour l'heure, c'est plutôt le sentiment d'isolement qui prédomine.

Les nations les plus puissantes, dont les Etats Unis, n'ont même pas souhaité participer aux discussions, fermant la porte d'emblée à tout embryon de fiscalité internationale. Pourtant la réelle innovation de cette mesure résidait dans la capacité unique et originale de contribuer communément au même effort par le biais d'un seul mécanisme universel de financement. Seul le Gabon applique aujourd'hui la taxe aux côtés de la France ; certains pays se sont également associés à l'idée, sans pour autant se prononcer sur une éventuelle date d'entrée en vigueur du dispositif (cas de la Norvège, du Brésil, du Chili, du Congo Brazzaville, de Chypre notamment).

Même l'Allemagne, partenaire traditionnel de la France au sein de l'Union européenne et l'Espagne ont refusé d'instaurer la taxe, nos voisins d'outre-Rhin finançant malgré tout Unitaid par d'autres biais. La France n'a pas réussi à entraîner dans son sillage les Etats susceptibles de donner du poids à cette mesure.

Dans un second temps, ce nouveau dispositif est lourdement critiqué par les compagnies aériennes et les sociétés gérant les infrastructures du transport aérien dans la mesure où il intervient au mauvais moment. En effet, la hausse du prix du pétrole engendre des surcoûts déjà conséquents pour les

professionnels du secteur qui estiment que cette mesure, surtout si elle n'est pas généralisée au niveau mondial, risque de les pénaliser durement et de mécontenter les voyageurs à l'occasion des départs en vacances estivales.

En outre, aussi spectaculaire soit l'annonce faite de la mise en œuvre de cette nouvelle taxe, elle ne représente qu'une infime partie de l'aide au développement déjà existante, qu'elle soit bilatérale ou le fait d'organisations multilatérales (l'aide publique au développement de la France correspond globalement chaque année à 0,70 % de son PIB soit 2 milliards d'euros). Et surtout, elle est sans commune mesure avec les besoins sanitaires des pays destinataires, dont le délabrement exigerait un effort global dépassant le simple cadre de l'achat, même indispensable, de médicaments. En outre, sur ce point, la taxe de solidarité ne règle pas la question cruciale de l'accès pour les pays en développement aux médicaments génériques, malgré le procès gagné à Pretoria en 2000 contre les principaux laboratoires et en raison d'une absence totale de concertation avec ces mêmes fabricants.

Enfin, la bureaucratie voire l'opacité du système de collecte et de redistribution des fonds laisse augurer bien des imprécisions, alors qu'il aurait sans doute été plus efficace et pertinent de confier la gestion d'un tel mécanisme à une organisation non gouvernementale consciente des réalités de terrain et dégagée de tout impératif partisan.

Le geste est donc noble mais la réussite non garantie. Certes l'idée était belle, ne coûtait rien (sauf au voyageur), et développait des objectifs moraux et philosophiques pleins de générosité et de bons sentiments. Mais la précipitation dans laquelle s'est faite l'inauguration du procédé et l'enchaînement d'approximations peuvent inquiéter. Pourtant, les pays les plus pauvres et les plus démunis quant à l'accès au soin mériteraient plus de respect et d'implication dans la mise en œuvre de programmes globaux de santé. Il semble compromis de voir les puissants de la planète se mobiliser pour cette cause, sauf si leurs opinions publiques lancent un mouvement de pression suffisamment consistant. C'est sans doute ce qu'espèrent secrètement les concepteurs d'UNITAID. Ils viennent, dans cette optique, de lancer une campagne de sensibilisation destinée au grand public et relayée par les grands médias. De fait, les voyageurs favorables à la nouvelle taxe pourront coller sur leurs bagages un autocollant " citoyen UNITAID ", à l'initiative du ministère français des Transports. Par ailleurs, de nombreux artistes (dont Johnny...) ont été mis à contribution pour assurer la diffusion la plus large possible d'un numéro de soutien à l'organisation (le 3 33 33).

Il n'est pas certain que cela suffise à enrayer le paludisme et le SIDA en Afrique mais peut-être cela aboutira-t-il à la création d'un grand mouvement populaire susceptible de peser progressivement sur les élites.