

OPINIONS > La taxe Chirac sur les billets d'avion mérite mieux que les remises en cause simplistes dont elle fait l'objet. Quasiment parfaite sur le plan économique, elle assure le financement indispensable d'aides au développement.
Par Jean François Rial, président de [Voyageurs](#) du Monde

Jean-François Rial

Pourquoi la taxe Chirac sur les billets d'avion est quasiment parfaite



Le relèvement de la taxe Chirac, a ranimé une pluie de critiques sur le bien-fondé même de la taxe, à la fois par certains professionnels de l'aérien, mais aussi de la part de certains députés et certains économistes ultralibéraux à l'instar de M. Chassin, de l'Institut économique de Montréal dont l'analyse caricaturale a été publiée récemment sur ce site.

Évidemment, parler de taxes en France, au vu de la pluie fiscale que le gouvernement propose actuellement, n'est guère populaire. Critiquer la taxation, au contraire, est un exercice dans l'air du temps !

Pourtant, la revalorisation (12,7 %), de cette taxe de solidarité sur les billets d'avion reste inférieure à l'inflation puisqu'elle doit être ramenée aux sept années pendant lesquelles elle n'a pas augmenté.

Le premier outil de « financement innovant »

À la différence d'autres prélèvements, la taxe de solidarité sur les billets d'avion relève d'un contexte historique bien précis et d'une réflexion humaniste de haut niveau, bien loin des contrevérités avancées par M. Chassin.

En 2000, les Etats représentés à l'Assemblée Générale des Nations Unies, votent à l'unanimité une résolution visant à atteindre « les huit objectifs du Millénaire » en quinze ans. Ces objectifs peuvent se résumer simplement : éradiquer la très grande pauvreté et donner accès à chaque être humain au minimum vital sur le plan sanitaire et éducatif, avec une attention spéciale pour les femmes particulièrement exposées.

>> Lire aussi : "La taxe Chirac doit aussi s'appliquer au TGV"

Chirac et Lula en première ligne

Or, pour atteindre ces objectifs, les budgets d'aide au développement des Etats ne sont à eux seuls pas viables, tant par leur montant que leur stabilité.

Ainsi, certains chefs d'état au premier rang desquels les présidents Chirac et Lula, sous la haute bienveillance de Nelson Mandela en personne, ont proposé à l'époque de mettre en place un impôt mondial citoyen, consistant à taxer des activités bénéficiant de la mondialisation et générant des ressources additionnelles pérennes à l'aide au développement. Ainsi, la taxe Chirac est le premier outil de « financement innovant ».

Une taxe critiquée à tort

Deux chevaux de bataille se dressent régulièrement contre cette taxe de solidarité.

Le premier, pernicieux car apparemment imparable, consiste à assurer qu'elle générerait une distorsion de concurrence au profit des compagnies aériennes étrangères. Cette taxe étranglerait donc nos compagnies nationales.

Réflexion inexacte et mathématiquement fausse. En effet, cette taxe s'applique à tous les vols au départ de France, qu'ils appartiennent aux compagnies nationales ou étrangères. Un passager volant sur Emirates ou Singapore airlines s'acquitte donc de la taxe de la même façon que sur Air France. Or, sauf à considérer que cette taxe modique empêcherait les Français de prendre l'avion au profit d'un autre mode de transport, ou que pour quelques euros de plus ils soient poussés à franchir la frontière pour partir d'un aéroport étranger, il ne peut s'agir de distorsion de concurrence !

Une taxe quasiment parfaite, sur le plan économique