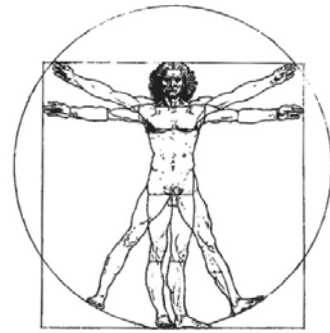


ecbi



note de politique générale

Taxe sur le transport aérien de passagers en faveur de l'adaptation (IAPAL)

PROPOSITION DU
GROUPE DES PAYS LES MOINS AVANCÉS (PMA) dans le
cadre du Plan d'ACTION DE BALI

Soumise à la
CCNUCC AWG-LCA

le 12 décembre 2008

avec

Treize Questions/réponses

Compilées par Benito Müller

Le contenu du présent document relève de la seule responsabilité de l'auteur. Il ne reflète pas nécessairement les opinions de l'Initiative européenne de renforcement des capacités (ecbi), ni de l'un ou l'autre de ses membres.

Tous droits réservés. La présente publication ne peut être reproduite, même partiellement, stockée dans une base de données, ni transmise sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit : électronique, mécanique, par photocopie, enregistrement ou autre, sans la permission préalable de l'ecbi..

Avril 2009

Remerciements:

Le présent travail a été rendu possible grâce au soutien financier apporté à l'ecbi par la **Swedish International Development Cooperation Agency**.



Le compilateur aimerait remercier en particulier *Muyeye Chambwera* de l'IIED, à Londres, pour ses contributions.

A propos de l'auteur:

Benito Müller est directeur de l'énergie et de l'environnement à l'Oxford Institute for Energy studies, centre indépendant reconnu de l'université d'Oxford. Il est également directeur général d'Oxford Climate Policy, où il dirige l'Initiative européenne de renforcement des capacités (ecbi).

benito.mueller@philosophy.ox.ac.uk

Traduction en langue française par ENDA Tiers Monde: *Djamila Robinet-Kaloya*

Coordonnées:

57 Woodstock Road, Oxford, OX2 7FA, Royaume-Uni

Téléphone +44 (0) 1865 889 128, télécopie: +44 (0) 1865 310 527

Courrier électronique: admn.ocp@gmail.com

Les questions

(Q.1) Pourquoi concurrencer la Taxe de Solidarité française en faveur du VIH/SIDA et du paludisme?....	2
(Q.2) Quel serait l'impact sur le tourisme, en particulier dans les pays les plus vulnérables?	2
(Q.3) Pourrait-il y avoir des exemptions pour certains passagers?	3
(Q.4) Pourquoi exclure le fret aérien?.....	3
(Q.5) Pourquoi l'IAPAL cible-t-elle uniquement le transport aérien et non le transport maritime, qui contribue aussi aux changements climatiques?.....	3
(Q.6) Pourquoi l'IAPAL? Pourquoi ne pas avoir plutôt recours à une taxe pour l'adaptation sur les permis d'émissions, comme l'a suggéré la Commission européenne?	3
(Q.7) Les recettes de l'IAPAL collectés dans les pays en développement pourraient-elles être consacrées aux pays collecteurs?	4
(Q.8) Quel serait le montant de la contribution des différents pays et groupes au sein des NU aux recettes de l'IAPAL?.....	4
(Q.9) Est-il juste de taxer les passagers des pays pauvres, alors qu'ils ont peu contribué aux changements climatiques?	4
(Q.10) L'IAPAL est-elle favorablement perçue par les passagers parce qu'elle soutient les populations les plus vulnérables aux changements climatiques?.....	5
(Q.11) Pourquoi ne pas établir cette taxe sur une base volontaire?	5
(Q.12) Pourquoi un tarif par passager?	5
(Q.13) Comment l'IAPAL s'accorde-t-elle avec les propositions connexes du G77 sur le financement? ...	5

La proposition des PMA

Résumé analytique

Suite à l'exemple très réussi de la taxe de solidarité du « Groupe pilote » français afin de lutter contre le VIH/SIDA, le Groupe des PMA propose une taxe de solidarité en faveur de l'adaptation sur les passagers aériens internationaux, pour fournir un financement adapté à des activités d'adaptation dans les pays et les communautés les plus pauvres et les plus vulnérables.

Dans l'esprit de la taxe française, la proposition du Groupe des PMA vise à instaurer une faible taxe sur les passagers des vols internationaux (différenciée en fonction de la classe de sièges) afin de collecter entre 8 et 10 milliards de \$ par an en faveur de l'adaptation au cours des cinq premières années de fonctionnement, et nettement plus à long terme. Il s'agira d'une étape significative permettant un financement adapté des coûts d'adaptation des pays en développement.

La taxe est destinée au Fonds d'adaptation du Protocole de Kyoto, qui est actuellement alimenté par une taxe de solidarité de deux pour cent sur la part des recettes tirées du Mécanisme de développement propre. Elle sera universelle dans le sens où elle couvrira tous les vols internationaux et sera collectée par les compagnies aériennes au point de vente des billets. Dans la mesure où les fonds collectés seront internationaux et dépendront uniquement de l'évolution de la demande du trafic aérien, non d'un réapprovisionnement bilatéral, ils seront véritablement nouveaux et additionnels, de même que nettement plus prévisibles que les mécanismes de financement traditionnels.

Cette taxe permettra également aux particuliers et aux sociétés qui ont les moyens de voyager en avion de prendre leurs responsabilités et d'exprimer leur solidarité vis-à-vis de leurs homologues humains qui sont bien moins capables de faire face aux impacts des émissions des vols des passagers internationaux. La taxe prévoit un mécanisme équitable de compensation des victimes dans un secteur qui, du fait du caractère non-national des émissions, échappe à l'interprétation traditionnelle des responsabilités communes mais différenciées en termes d'émissions nationales (historiques).

La taxe proposée n'aura pas d'effet significatif sur le nombre de passagers (moins d'un dixième du taux de croissance annuel escompté) et, en conséquence, un impact minimal, voire nul, sur les économies dépendantes du tourisme. Par contraste, elle aura des impacts positifs importants sur le développement des pays et des communautés les plus pauvres et les plus vulnérables, en évitant les impacts des changements climatiques par le biais de mesures d'adaptation opportunes et adaptées financées par les recettes tirées de cette taxe (suite page 6)

Les réponses

(Q.1) Pourquoi concurrencer la Taxe de Solidarité française en faveur du VIH/SIDA et du paludisme?

Le 1^{er} juillet 2006, la France a commencé à collecter une « contribution de solidarité internationale » de 1 € sur tous les vols européens en classe économique (10 € en classe affaires) et de 4 € sur les vols internationaux en classe économique (40 € en classe affaires) au départ de son territoire. Il s'agissait de générer des recettes plus stables et plus prévisibles afin de répondre aux besoins des pays en développement pour atteindre les Objectifs du millénaire pour le développement (OMP). Cette taxe devrait rapporter 200 millions d'euros par an, destinés à la lutte contre les pandémies, y compris l'accès aux traitements antirétroviraux pour soigner le VIH/SIDA.¹

Pour ce qui est de satisfaire les besoins en développement des pays en développement, ***l'adaptation aux changements climatiques*** est une condition préalable non seulement pour la croissance, mais également ***pour préserver ce qui a déjà été accompli***. Sans cela, beaucoup des ODM ne pourront être atteints. En outre, certaines des questions de santé ciblées par la taxe française, comme la lutte contre le paludisme, doivent elles-mêmes s'adapter aux impacts des changements climatiques.

En ce qui concerne l'acceptation d'une telle taxe par les passagers, l'un des avantages-clés lorsqu'il s'agit d'en consacrer les recettes à l'adaptation, contrairement à d'autres causes louables (comme la lutte contre le VIH/SIDA), réside dans ***le lien direct entre l'activité taxée*** (les voyages en avion) ***et l'objectif concerné*** (la réparation pour les coûts imposés par les impacts des changements climatiques). Sans ce lien, l'industrie aérienne pourrait tout à fait s'opposer à une telle taxe en l'accusant de faire d'elle, injustement, une « vache à lait » générale pour les bonnes causes. De plus, la taxe française, tout en étant obligatoire au niveau des passagers, est volontaire au niveau des pays, et cela ne devrait pas changer. Couvrir les coûts d'adaptation dans les pays en développement, en revanche, est un engagement que les pays développés ont pris durant la Convention cadre des NU sur les changements climatiques. Il existe donc de bonnes raisons de rendre le mécanisme de l'IAPAL obligatoire aussi au niveau des pays.

Dans le même temps, le choix d'affectation français a créé un précédent qui pourrait être incorporé au portefeuille de dépenses d'un IAPAL général.

(Q.2) Quel serait l'impact sur le tourisme, en particulier dans les pays les plus vulnérables?

Les touristes voyageant vers les pays les plus vulnérables viennent pour la plupart de pays développés, sur des vols longs courriers. La demande de vols longs courriers réagit peu aux changements de prix. Même si une légère baisse se produit, cela ne devrait pas affecter de manière significative la tendance à la hausse des arrivées de touristes dans les pays les plus vulnérables. Entre 1996 et 2006, les arrivées de touristes en Afrique et dans le sud de l'Asie ont augmenté à des taux annuels de 6 et 6,6% respectivement, au cours d'une période où les prix du pétrole connaissaient également une hausse. Les Maldives ont enregistré une augmentation de 96% des arrivées de touristes entre 1995 et 2004 et le taux d'occupation de leurs hôtels et complexes touristiques a atteint 96,4% en 2007. Dans la pratique, donc, une petite taxe ne découragera pas les passagers de voyager.¹

¹ En 2004, le rapport d'experts français Landau recommandait le recours à des contributions internationales à des fins de développement. Le *Groupe pilote* (Groupe pilote sur les contributions de solidarité en faveur du développement) a été lancé par une déclaration contre la faim et la pauvreté, émanant du président français, M. Chirac, et du président brésilien, M. Lula, qui ont souligné la nécessité de trouver des ressources supplémentaires pour financer le développement, au-delà de l'APD. Le Groupe pilote est aujourd'hui un

(Q.3) Pourrait-il y avoir des exemptions pour certains passagers?

Il n'est pas évident de déterminer de quelle manière les émissions des vols internationaux devraient être attribuées aux différents pays, si bien qu'il est difficile de raisonner sur la base du principe des responsabilités communes mais différenciées entre pays. C'est pourquoi cette taxe est principalement perçue comme une *taxe de solidarité*, fondée sur la capacité personnelle des passagers des compagnies aériennes à compenser les populations les plus pauvres et les plus vulnérables pour les impacts causés par les émissions internationales.

En tant que taxe de solidarité, il est clair que toute personne ayant les moyens de voler en classe affaires ou en première classe a suffisamment les moyens pour payer cette compensation. Pour ce qui est des voyages en classe économique, il peut y avoir des circonstances (comme dans le cas des travailleurs migrants relativement pauvres) où une exemption pourrait se justifier. Cependant, le meilleur moyen de régler ces cas serait que **le gouvernement concerné paye la taxe à la place de ces passagers** à partir de sources telles que le financement international des changements climatiques ou le soutien budgétaire de l'APD. Dans le cas du Bangladesh, par exemple, cela s'élèverait aujourd'hui à 40 millions de €/ \$ par an, soit environ 1 pour cent des rapatriements de salaires et 3 pour cent de l'APD.²

(Q.4) Pourquoi exclure le fret aérien?

Le fret aérien a été délibérément exclu du concept de l'IAPAL, parce que cette dernière est censée reposer fondamentalement sur le principe de la *responsabilité individuelle* et de la *capacité* à gérer la charge des impacts des changements climatiques causés par l'activité taxée. Cela est relativement facile dans le cas des passagers, mais nettement moins dans celui du fret. Sachant que les échanges internationaux impliquent généralement un changement de propriétaire, la question serait la suivante : qui devrait être taxé, l'expéditeur ou le destinataire? En outre, imposer une taxe sur les biens est beaucoup plus sensible du point de vue politique que d'en imposer une sur les passagers, ne serait-ce que parce que cette première mesure pourrait entrer en conflit avec les règles de l'OMC.

(Q.5) Pourquoi l'IAPAL cible-t-elle uniquement le transport aérien et non le transport maritime, qui contribue aussi aux changements climatiques?

Le transport maritime international est relativement limité comparé au transport aérien et il consiste majoritairement en voyages sur des bateaux de croisière (aujourd'hui quelque 12 millions de passagers par an). En tant que tel, il pourrait en principe être inclus à la Taxe sur les passagers internationaux en faveur de l'adaptation, à condition que cela n'entraîne pas, pour ce faire, de coûts de transaction excessifs.

(Q.6) Pourquoi l'IAPAL? Pourquoi ne pas avoir plutôt recours à une taxe pour l'adaptation sur les permis d'émissions, comme l'a suggéré la Commission européenne?

La Communication de la Commission européenne du 28 janvier 2009 suggère que le financement «pourrait provenir d'un instrument mondial pour aborder le transport aérien et maritime (par exemple, les recettes tirées de la vente aux enchères de crédits dans le cadre d'un système mondial de plafonnement et d'échanges de droits d'émission de gaz à effet de serre appliqué à ces secteurs)». Bien qu'elle n'affecte pas explicitement un tel financement à l'adaptation, ce serait, à l'évidence, une possibilité.

organe intergouvernemental non institutionnalisé comprenant plus de 50 pays membres et qui fonctionne avec une présidence tournante sur une base semestrielle. Parmi les initiatives appelées à naître de ce processus, on peut citer: la taxe française sur les billets d'avion et UNITAID (mises en oeuvre), la Facilité internationale pour le financement de la vaccination (mise en oeuvre) et d'autres mécanismes de financement innovants pour l'environnement (à l'étude).

Cette proposition présuppose un régime de plafonnement et d'échanges de droits d'émission de gaz à effet de serre pour l'aviation internationale, et il n'est pas du tout évident qu'un tel système soit politiquement acceptable, en particulier pour les pays en développement, qui y verront l'imposition d'un objectif d'atténuation sectoriel obligatoire. Même si cela était politiquement acceptable, il serait peut-être néanmoins souhaitable de ne pas mélanger le mécanisme d'atténuation avec la collecte de fonds en faveur de l'adaptation. Le mécanisme de la CE *lierait les recettes au prix du carbone*, lequel est susceptible de fluctuer nettement plus que le nombre de passagers, principal déterminant des recettes de l'IAPAL. En outre, le fait d'avoir un flux de revenus distinct, comme cela est envisagé avec l'IAPAL, et pas simplement une partie d'un flux plus important (les recettes des enchères), a de plus grandes chances de fournir un « financement des activités de base » prévisible en faveur de l'adaptation.²

(Q.7) Les recettes de l'IAPAL collectées dans les pays en développement pourraient-elles être consacrées aux pays collecteurs?

L'une des caractéristiques fondamentales de l'IAPAL est qu'elle est collectée *internationalement*, et non par les différents pays, principalement pour éviter le « problème des recettes intérieures » ou la répugnance des contribuables à envoyer à l'étranger des taxes collectées au plan national, notamment en période de difficultés économiques. La seule manière possible de justifier l'affectation de certains flux de recettes de l'IAPAL aux pays bénéficiaires serait de définir les flux en termes de fonds collectés *auprès des ressortissants des pays* en question.³ Et quand bien même cela serait possible, bien que peu aisé à mettre en œuvre, cela irait à l'encontre de l'esprit de l'IAPAL (voir la question suivante).

(Q.8) Quel serait le montant de la contribution des différents pays et groupes au sein des NU aux recettes de l'IAPAL?

L'IAPAL n'est *pas prélevée sur les pays, mais sur les individus* et si, en principe, il serait possible de classer les recettes en fonction de la nationalité des passagers internationaux (voir la question 7), ce serait non seulement difficile à mettre en œuvre sur le terrain, mais également contraire à l'esprit de la taxe, qui se veut une expression de solidarité personnelle, *fondée sur la capacité et sur la responsabilité personnelles*.

(Q.9) Est-il juste de taxer les passagers des pays pauvres, alors qu'ils ont peu contribué aux changements climatiques?

L'IAPAL propose de taxer les passagers à cause de l'activité individuelle polluante (c'est-à-dire le vol sur lequel ils voyagent) et non en raison de la responsabilité (historique) de leur pays. En outre, la taxe elle-même est déterminée par la capacité individuelle des passagers, ce qui garantit que ces mêmes passagers en provenance des pays pauvres qui ont les moyens de voyager par avion aident leurs homologues moins fortunés à s'adapter aux changements climatiques.

² En 2005, le Bangladesh avait un « stock d'émigrants » d'environ 5 millions de personnes, selon le *Recueil de statistiques sur les migrations et les envois de fonds* (www.worldbank.org/prospects/migrationandremittances) de la Banque mondiale. En prenant l'hypothèse d'un vol aller/retour par an en moyenne, cela équivaudrait à 10 millions d'allers simples à 4 €/€ par trajet, soit 40 millions de €/€. En 2005, les rapatriements de fonds provenant de travailleurs s'élevaient à 4,3 milliards de €/€, l'APD à 1,3 milliards de \$.

³ Il n'est vraiment pas justifié d'affecter à un pays la taxe payée par un passager international simplement parce que le voyage commence ou finit dans ce pays. La seule manière dont un pays pourrait prétendre aux recettes de l'IAPAL serait par rapport à ses ressortissants, mais même un tel argument manque de substance.

(Q.10) L'IAPAL est-elle favorablement perçue par les passagers parce qu'elle soutient les populations les plus vulnérables aux changements climatiques?

L'IAPAL est une taxe internationale *destinée* à aider les plus vulnérables à faire face à un impact important de l'activité qui est taxée, à savoir le transport aérien international. Il a été démontré que ce type d'affectation est des plus acceptable si l'activité taxée a un rapport direct avec la destination des recettes.⁴ Ceci étant, il va sans dire que l'IAPAL devrait être au moins aussi acceptable que la taxe de solidarité française (voir la question 1), si ce n'est plus.³ Il n'est vraiment pas justifié d'affecter à un pays la taxe payée par un passager international simplement parce que le voyage commence ou finit dans ce pays. La seule manière dont un pays pourrait prétendre aux recettes de l'IAPAL serait par rapport à ses ressortissants, mais même un tel argument manque de substance.⁴

(Q.11) Pourquoi ne pas établir cette taxe sur une base volontaire?

Il y a deux façons d'établir l'IAPAL sur une base volontaire, à savoir par rapport à la participation des Etats, comme dans le cas de la taxe de solidarité française, ou au niveau personnel, en donnant à chaque passager le choix de payer, que ce soit par inclusion ou par retrait. Au plan national, on peut se demander si l'on obtiendrait une couverture plus large que la cinquantaine de pays qui fait partie du Groupe pilote volontaire avec la taxe française sur l'aviation. En ce qui concerne les contributions des passagers, il est plus que probable que les recettes générées à travers un système fondé sur le volontariat diminueraient de manière significative si les passagers avaient le choix de payer ou non la taxe. Ce n'est pas nécessairement parce que les passagers ne souhaitent pas payer une taxe minime, mais parce qu'ils pourraient tout simplement oublier ou ne pas vouloir faire l'effort supplémentaire de réellement déboursier la somme demandée.

(Q.12) Pourquoi un tarif par passager?

Le principal objectif de la taxe est de collecter des fonds en faveur de l'adaptation. En particulier, elle n'est pas destinée à affecter le comportement, notamment pour les vols longs courriers (voir la question 2). C'est pour cela qu'elle est conçue comme une *taxe de solidarité*, devant être prélevée proportionnellement à la capacité individuelle de payer. Cela pourrait, en pratique, être mis en œuvre de deux manières, à savoir soit comme un pourcentage (progressif) du prix du billet, soit en tant que taxe de capitation (différenciée). L'IAPAL repose sur cette dernière, simplement en raison de sa facilité en termes de contrôle et de collecte.

(Q.13) Comment l'IAPAL s'accorde-t-elle avec les propositions connexes du G77 sur le financement?

La proposition du G77 et de la Chine en faveur d'un *Mécanisme financier pour satisfaire aux engagements dans le cadre de la Convention* (soumise par les Philippines, FCCC/AWGLCA/2008/MISC.2/Add.1; pp.35ff) ne mentionne pas elle-même d'instruments spécifiques pour collecter des fonds, mais elle précise néanmoins un certain nombre d'obligations par rapport au financement devant être prises en compte dans les engagements de la CCNUCC Art 4.3: «la principale source de financement se fera par la mise en œuvre d'engagements dans le cadre de l'Article 4.3. Le financement se fera sous forme de ressources financières nouvelles et additionnelles, en plus de l'APD. La principale source de financement serait le secteur public. Il conviendrait de s'assurer du caractère prévisible,

⁴ Pour de plus amples informations à ce sujet, voir *To Earmark or Not to Earmark? A far-reaching debate on the use of auction revenue from (EU) Emissions Trading*, par Benito Müller, Oxford Institute for Energy Studies, EV 43, novembre 2008

stable et opportun du financement. Les ressources devront être octroyées essentiellement sous forme de dons (notamment pour l'adaptation), sans parti pris contre certains prêts à des conditions concessionnelles de forme appropriée, pour répondre aux besoins d'un programme spécifique.»

A son tour, la Soumission de l'Inde à la CCNUCC à ce sujet, stipule que «chaque pays développé ou groupe de pays en développement serait libre de décider des moyens de collecter ces contributions par le biais de la vente aux enchères spécifique à un pays ou à une région de droits d'émission, de taxes carbone, et de taxes spécifiques sur les émissions sectorielles ou de tout autre moyen considéré comme faisable à l'intérieur de ses frontières, [en particulier, toutes] taxes sur les voyages internationaux ou sur le transport maritime qui sont négociées dans le cadre de la Convention».

En résumé, l'IAPAL est non seulement parfaitement compatible avec les soumissions des pays en développement dans ce domaine, mais elle en fait partie.⁵

La proposition des PMA (suite de la page 1)

Contexte. Sachant que l'adaptation aux changements climatiques est déterminante pour le développement, notamment pour les pays et communautés les plus pauvres et particulièrement vulnérables, et étant donné l'inadéquation du financement actuel en la matière, la taxe de solidarité proposée sur les passagers aériens internationaux constituera pour ces pays **un soutien essentiel au développement**. La taxe proposée est donc non seulement conforme à l'idée sous-tendant le Groupe pilote français sur les contributions de solidarité en faveur du développement, mais elle présente en outre l'avantage supplémentaire d'établir un rapport direct entre l'objet de la taxe (le financement de l'adaptation, en particulier dans les pays vulnérables) et les activités taxées, conformément au **principe des pays pollueurs**, caractéristique qui jouera un **rôle-clé pour l'acceptabilité publique** de la taxe proposée.

La taxe proposée est également conforme à l'idée de **responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives**, mais du fait de la nature non-nationale des activités, cette conformité ne concerne pas les responsabilités ni les capacités des pays, mais (i) les responsabilités personnelles des passagers par rapport aux émissions internationales produites et (ii) leur capacité révélée par la possibilité de voyager sur des vols internationaux. De fait, étant donné le caractère international des activités en question et des émissions qui en résultent, **la seule manière équitable** de gérer les responsabilités non-nationales pour ces activités est au niveau personnel, qui, étant donné le niveau des prix des vols internationaux, obéit aussi à l'idée des capacités personnelles respectives.

Détails opérationnels

- Les recettes de la taxe doivent alimenter le Fonds d'adaptation du Protocole de Kyoto pour financer ses activités.
- Le niveau et la différenciation de la taxe en fonction de la classe de sièges doivent suivre la **formule testée et approuvée** de la taxe française, qui est aujourd'hui de 6 \$ (4 €) par trajet en classe économique et de 62 \$ (40 €) par trajet en classe affaires/première classe.
- La taxe doit être collectée par les compagnies aériennes auprès de leurs passagers au point de vente et transférée par celle-ci sur un compte spécial du Fonds d'adaptation.

⁵ Soumission du gouvernement indien sur l'architecture du financement pour satisfaire aux engagements financiers dans le cadre de la CCNUCC, 17 octobre 2008.

- Les compagnies aériennes seront dédommées par le Fonds d'adaptation pour les coûts administratifs raisonnables induits par le processus de collecte.
- Le Conseil du Fonds d'adaptation devra rendre opérationnel le mécanisme de collecte de la taxe, le cas échéant en consultation avec les organes internationaux pertinents concernés par le secteur de l'aviation.

Recettes. Le calcul des estimations des recettes à court terme de 8 à 10 milliards de \$ se fonde sur la différenciation en fonction de la classe de sièges, à savoir 6 \$ (4 €) par billet en classe économique et 62 \$ (40 €) par billet en classe affaires/première classe, conformément à la taxe de solidarité française, ainsi qu'aux chiffres et aux estimations de l'AITA concernant le nombre actuel de passagers internationaux (760 millions) et aux prévisions quant à la demande annuelle (5,1% par an). Les calculs supposent également une couverture de 93% de l'ensemble du trafic aérien régulier, comme le reflètent les effectifs de l'Association internationale du transport aérien (AITA), et un rendement de collecte de 99%.

Ces recettes, du fait de leur nature, seront **nouvelles et additionnelles** par rapport aux flux traditionnels du financement bilatéral en faveur de l'adaptation. En outre, étant donné leur nature, elles ne seront pas sujettes aux problèmes de réapprovisionnement bilatéral et seront **prévisibles**, en raison de la stabilité du secteur aérien.

Impact potentiel sur le développement. Naturellement, beaucoup de pays pauvres et vulnérables qui dépendent fortement des passagers aériens pour leurs aspirations au développement pourraient s'inquiéter de l'impact de la taxe de solidarité proposée sur leur développement économique. En réalité, la sensibilité aux augmentations de prix de la demande de voyages aériens internationaux, en particulier des longs courriers, est très limitée. Étant donné une élasticité moyenne des prix de la demande de passagers de -0,66 et -0,60 pour la demande de voyages courts et longs courriers⁶ respectivement, une hausse de prix moyenne de 0,8% (équivalente à la taxe de 6\$ sur un billet en classe économique à 750 \$) entraînerait une baisse de la demande de **0,52%** et **0,47%** pour les vols courts et longs courriers, respectivement, soit un ordre de grandeur inférieur à la croissance attendue de 5,1% par an des voyages aériens. Ceci étant, ajouté aux avantages considérables en termes d'impacts évités qui reviendront aux bénéficiaires des fonds collectés, la taxe de solidarité proposée aura des effets positifs substantiels sur le développement des pays et des communautés les plus pauvres et les plus vulnérables.

Impact potentiel sur les résultats et sur la concurrence dans le secteur aérien. Étant donné que la taxe est supportée directement par les passagers et que les coûts de collecte sont remboursés aux compagnies aériennes, le seul impact de la taxe proposée se fera à travers ses conséquences sur la demande, qui, comme cela a été souligné précédemment, seront minimales par rapport à la croissance de la demande escomptée. En ce qui concerne les implications potentielles au niveau de la compétitivité, le caractère universel de la taxe permettra d'éviter les distorsions injustes.

⁶ InterVISTAS Consulting Inc (2007) **Estimating air travel demand elasticities**, Rapport préparé pour l'AITA.