

ASSEMBLEE NATIONALE

2 décembre 2005

LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2005 - (n° 2700)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 40

présenté par
M. Lellouche-----
ARTICLE 18

Après les mots : « à compter », rédiger ainsi la fin du III de cet article :

« dès lors que l'ensemble des pays membres de l'Union européenne auront adopté une législation analogue ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le dispositif innovant de financement des objectifs du millénaire pour le développement tel que proposé par le Gouvernement de la République française témoigne d'un souci louable et généreux de contribuer à résoudre l'écart de développement entre les pays les plus pauvres et les pays les plus riches.

Mais il est bien évident que la France seule ne saurait prétendre à résoudre ce problème de dimension planétaire. C'est d'ailleurs l'esprit du texte qui nous est proposé qui instaure un « dispositif pilote » pour en prouver la faisabilité et « montrer l'exemple » et avoir un « effet d'entraînement maximum ».

De même, la recette envisagée de l'ordre de 210 millions d'euros d'après l'exécutif est clairement très en dessous des niveaux de financement nécessaires, le Premier ministre reconnaissant lui-même, lors de son intervention le 14 septembre dernier durant la réunion plénière des Nations Unies sur le financement du développement, que même un objectif de 0,7 % du PIB pour l'aide publique au développement était « *néanmoins insuffisant au regard de l'ampleur des besoins* ». Or, il est à noter que la recette escomptée ne représente que 3,03 % de l'aide publique au développement que la France destine aux pays du Sud, alors même que la part de celle-ci dans le budget de l'Etat n'a cessé de baisser depuis de nombreuses années, et tous Gouvernements confondus, hélas !, passant de 0,62% en 1992 à 0,4% aujourd'hui...

Ce mécanisme n'a donc de sens que s'il est pratiqué par l'ensemble des pays membres de l'Union européenne qui manifesteraient ainsi leur solidarité commune à l'égard des pays en voie de

développement. La nécessité de multilatéraliser un tel effort s'impose, non seulement au regard des exigences de la réciprocité, reconnue par le droit international, mais elle s'impose surtout par le fait que une taxation pratiquée par un seul Etat ne peut pas ne pas avoir de conséquences graves en matière de détournement de trafic notamment sur les vols long-courriers au départ des aéroports de celui-ci, en l'occurrence Paris. La société Air France, qui a réussi sa privatisation après avoir bénéficié d'une aide publique massive votée par cette Assemblée en 1994 (20 milliards de francs) compte aujourd'hui parmi les tous premiers transporteurs du monde et peut être considérée comme une vraie réussite industrielle à mettre à l'actif de notre pays. Opérant pour l'essentiel à partir du sol français, c'est elle qui serait la première touchée par une taxation de ce type. L'importance de la taxe prévue pour les déplacements longs courriers aurait un effet majeur sur une société qui réalise la moitié de son chiffre d'affaires sur ce secteur.

Les risques de détournement de trafic au profit d'autres aéroports européens sont dès lors réels, compromettant le « hub » parisien pour la compagnie et, plus généralement, ayant un impact aussi sur le tourisme de la Capitale. Dans ces conditions, la taxe envisagée, à supposer qu'elle remplisse les critères de constitutionnalité (principe de non affectation des recettes notamment) ne peut être engagée que sur une base multilatérale engageant l'ensemble des pays membres de l'Union Européenne.