

Le projet d'ATTAC et la Taxe sur les Billets d'Avion

Traduction : Marie-Claude Lécuyer et Pascal Chastin, Coordinatrad

I-Points de départ de notre analyse :

1.1.- La position d'ATTAC contre la globalisation se caractérise, au sein du Mouvement Altermondialiste, par la dénonciation de la dérégulation économique et sociale que génère le pouvoir financier globalisé, et de la menace que ce pouvoir représente pour les Etats démocratiques. La Taxe Tobin est présentée comme un outil pour réduire et contrôler la spéculation financière, et pour créer du même coup un fonds « d'aide aux citoyens », ceci en liaison avec l'élimination des paradis fiscaux (PF) qui constituent la base opaque du nouveau pouvoir financier global.

1.2.- ATTAC a participé aux différents forums sociaux mondiaux (FSM) et a souscrit aux objectifs du Manifeste de Porto Alegre 2005 qui affirme au point 9 :

« Il faut prendre des mesures urgentes pour mettre fin au saccage de l'environnement et à la menace de changements climatiques majeurs dus à l'effet de serre... »

Dans le même temps, on peut lire à propos des finalités d'ATTAC (brouillon du projet politique d'ATTAC-Espagne) :

« Le mouvement de citoyens ATTAC se fixe comme perspective sociale et politique l'obtention de la Justice Globale et la Préservation de la Planète. »

« La réappropriation de la planète par l'espèce humaine passe nécessairement par l'approfondissement des formes de gestion démocratique des ressources et des écosystèmes planétaires. La participation citoyenne responsable doit être le moteur de son propre développement et cela dans le cadre d'un développement durable, c'est-à-dire en intégrant le projet économique, le développement social et la préservation de l'environnement. »

« La destruction qui dérive de l'appropriation de la nature, de l'utilisation des ressources (en particulier les ressources énergétiques) et de la production de déchets a atteint maintenant un point de non retour où elle est confrontée à ses propres limites, en même temps qu'elle génère, outre de graves conséquences à court terme, une catastrophe globale prévisible ».

« Une politique écologique a bien évidemment pour fonction d'éliminer l'irresponsabilité dont fait preuve le pouvoir de l'argent dans son utilisation des potentialités du projet scientifico-technique ».

Puissent ces citations et les paragraphes de l'avant-projet où sont développées des propositions concrètes mettre en évidence la détermination d'ATTAC et la profonde conviction qu'il faut joindre nos efforts à ceux du Mouvement Ecologiste dans la défense de l'environnement.

2.- Le projet de taxe sur les billets d'avion (TBA) :

Lors de la Conférence intergouvernementale qui s'est tenue à Paris les 28 février et 1^{er} mars 2006, le Président Jacques Chirac a proposé de créer une taxe internationale sur les billets d'avion dont le produit serait affecté à la lutte contre des pandémies telles que le Sida, la tuberculose ou le paludisme. Cette proposition a reçu l'aval des représentants de la France, du Brésil, du Chili, de Chypre, du Congo, de la Côte d'Ivoire, de la Jordanie, du Luxembourg, de

Madagascar, de l'île Maurice, du Nicaragua, de la Norvège et du Royaume Uni qui, pour sa part, a déjà instauré une contribution similaire. Cet impôt serait perçu en principe par les compagnies d'aviation qui le reverseraient ensuite à l'Etat. Son montant varierait en fonction de la distance (il serait plus élevé pour les vols transocéaniques) et de la classe du vol (touriste ou spéciale). Cette taxe devrait entrer en vigueur en France le 1^{er} juillet.

3.- Eléments du débat :

3.1.- Sur la nécessité d'une fiscalité internationale et globale :

Ce point est abordé dès 1997, dans le premier texte de référence d'ATTAC « Désarmer les marchés financiers »; depuis, ATTAC a toujours défendu et fait sienne la proposition d'établir un cadre juridique international (de préférence global) pour une fiscalité sur les transactions de change. Le problème est que cette fiscalité ne pourra être internationale que si un nombre appréciable de pays opte pour cet impôt. Quant à son caractère global, il implique qu'une institution démocratique reconnue comme autorité mondiale (il pourrait s'agir, par exemple, des Nations Unies refondées démocratiquement) donne une forme juridique et des contenus administratifs à la taxe Tobin et autres impôts globaux.

Une organisation aux finalités politiques doit prendre en compte, pour agir conformément à la justice, deux critères fondamentaux: la justice sociale et la justice environnementale dans le monde. La concrétisation de ces deux formes de justice requiert nécessairement l'instauration d'un système fiscal juste sur lequel puisse se fonder l'indispensable redistribution capable de pallier et équilibrer les différences extrêmes dont les effets sont dramatiques pour la vie humaine et qui permette en même temps de léguer un environnement digne aux générations futures.

3.2.- Sur l'opportunité de la TBA comme premier impôt international :

A la suite de la décision prise en 2000 par l'ONU d'atteindre d'ici 2015 les Objectifs du Millénaire, plusieurs chefs de gouvernement avaient convenu d'approfondir les questions de fiscalité internationale dans la perspective de contribuer au développement des pays les plus pauvres. Parmi eux, Chirac, Lula, Zapatero et d'autres, ainsi que Kofi Annan s'étaient déclarés en diverses occasions partisans de la taxe Tobin.

Mais après l'Assemblée des Nations Unies qui s'est tenue à New York en septembre 2004, avec la publication du *Rapport Landau* ce même mois, du *Rapport du groupe sur les sources innovantes de financement* en 2005 (Algérie, Allemagne, Brésil, Chili, Espagne, France), et surtout du document du Comité du Développement du FMI et de la Banque Mondiale (Comité ministériel conjoint des Conseils des Gouverneurs de la Banque et du Fonds sur le Transfert de ressources réelles aux pays en développement), « *Progrès réalisés dans les modalités de financement pour atteindre les Objectifs de Développement du Millénaire* »(ODM), certains dirigeants, jusqu'alors favorables à la Taxe Tobin, ont commencé à changer d'avis et à manifester leur préférence pour d'autres types d'impôts globaux.

Le Président de la République Française, Jacques Chirac, a chargé un groupe d'experts de différentes sensibilités, sous la direction de l'Inspecteur des Finances Jean-Pierre Landau, d'étudier la possibilité d'amplifier l'aide au développement par le biais de nouvelles ressources financières. Leur rapport, appelé Rapport Landau, qui bénéficie d'une grande audience sur le plan international, évoque la nécessité d'un régime fiscal international qui, en l'absence d'un Parlement mondial, doit être fondé sur le consentement des Etats et de leurs citoyens, ce qui implique de parvenir à un consensus sur les bases juridiques, financières et philosophiques de sa

légitimation internationale. Il confirme le déficit du financement affecté aux ODM et propose de rechercher des formules innovantes et solidaires pour le résorber. Son objectif prioritaire est de trouver les ressources financières nécessaires à la réalisation des ODM, ce qui signifie qu'il vise à remédier à la situation des plus défavorisés, et non à modifier la distance qui les sépare des plus favorisés. Il se montre partisan de chercher de nouvelles ressources financières qui soient à la fois souples et prévisibles (c'est-à-dire qui ne déstabilisent pas les acteurs économiques). Toutefois, en dépit des précautions prises pour obtenir l'approbation des diverses forces économiques, le rapport s'oriente vers les nouvelles formules de financement suivantes :

Les impôts environnementaux, notamment ceux sur les transports aériens et maritimes

Les impôts sur les transactions financières, dans une version toutefois très souple qui n'entend pas lutter contre la spéculation mais seulement effectuer des prélèvements, et qui envisage, en outre, d'exonérer certaines activités.

Un impôt sur les firmes multinationales comme contrepartie des bénéfices qu'elles tirent de la globalisation.

Un impôt, de caractère moral, sur la vente d'armes.

Le rapport Landau est le fruit d'un consensus ; aussi Jacques Cossart, d'ATTAC-France, qui a participé à sa rédaction, a-t-il voulu ajouter une contribution personnelle qui reflète plus exactement son point de vue et celui d'ATTAC sur les Impôts Globaux. Ce document intitulé « *Pour une fiscalité internationale au service du financement du développement dans les pays pauvres* » dénonce clairement les effets pervers du régime de concurrence fiscale sur les prélèvements des Etats et sur les délocalisations d'entreprises, avant de conclure que pour réaliser les ODM et parvenir à un développement équilibré de la planète, il est indispensable de mettre en place des mécanismes financiers diversifiés et à forts effets redistributifs au niveau international.

Cossart affirme que certains flux au sein de la globalisation sont préjudiciables à l'ordre mondial, et que, dès lors, la fiscalité qui leur serait appliquée aurait un rôle dissuasif et, partant, bénéfique à l'ordre mondial. Ce serait le cas, par exemple, des taxes sur les transactions de change ou sur les émissions de dioxyde de carbone, mais il serait possible aussi de taxer des opérations financières comme les investissements de portefeuille, les investissements étrangers directs ou les bénéfices des multinationales. D'une façon générale, il distingue deux catégories de taxes (l'une du ressort de la fiscalité financière et l'autre de la fiscalité écologique) dont l'évaluation indicative figure dans l'Annexe ci-dessous.

Lors de la Conférence intergouvernementale de Paris, les dirigeants présents ont écarté tout débat sur la Taxe Tobin ou sur tout autre type d'impôt susceptible de grever les bénéficiaires du capital, tels que les impôts directs sur les investissements ou sur les combustibles de l'aviation. Ils ont préféré inaugurer la fiscalité internationale par un impôt sur la consommation du type TBA. **Mais ce choix d'un impôt sur la consommation ne correspond pas aux premières attentes d'ATTAC.**

ANNEXE : Evaluation indicative de quelques taxes globales en milliards de dollars

Catégorie de taxe	Hypothèses	Rendement annuel Milliards de dollars
Taxe sur les transactions de change	Taux de 0.1 % ; réduction de la base fiscale de 50 % (7)	110

Catégorie de taxe	Hypothèses	Rendement annuel Milliards de dollars
Taxe sur les investissements de portefeuille.	Taux moyen de 25 % entraînant une baisse de 33% du volume	190
Taxe sur les IDE	Taux moyen 15% sur une assiette moyenne de 800 milliards \$	120
Taxe sur les profits des firmes multinationales	Taux de 25 % sur les profits des 1 000 plus grandes entreprises (base année 2000)	200
Taxe sur la fortune	Taux forfaitaire de 1% appliqués à 5 000 milliards \$	50
Taxe sur les émissions de carbone	Prélèvement de 21\$ par tonne de contenu en carbone	125
Taxe sur la production de plutonium et actinides mineurs	Taxe de 240 millions \$ par tonne produite	15
Taxe sur le transport aérien	- Taxe de 1 % sur le prix des billets et du fret - Taxe de 3,65 \$ sur la tonne de kérosène	274
Taxe électronique	1 cent par 1000 kilobytes (base 1996)	70
TOTAL		956

Notes :

- (1) Dont 436 milliards \$ pour les firmes localisées aux Etats-Unis, 55,5 au Japon, 43 en Allemagne et 39 en France. Numéro spécial de Business Week, Mai 2001.
- (2) World Investment Report, UNCTAD, 2002
- (3) World Investment Report, *op. cit.*, p. 91
- (4) Human Development Report (Global Report)2003, p. 39, UNPD
- (5) Les émissions de CO2 étaient estimées à 6,5 milliards de tonnes en 1995 et pourraient s'élever à près de 12 milliards en 2035
- (6) Etude économique prospective de la filière électrique nucléaire française (Prospective economic study of French nuclear power industry). La documentation française, 2000
- (7) N'ont pas été prises en compte les possibles applications différenciées de cet impôt.

3.3.- Sur le type d'impôt :

Personne ne peut nier aujourd'hui, si sa vision politique est cohérente avec la justice sociale, que le système fiscal national ou international doit être redistributif. Mais s'il est facile d'apprécier les effets redistributifs des impôts quand ils sont progressifs et qu'ils s'appliquent aux revenus du travail, de l'activité économique ou du patrimoine, ce l'est moins quand il s'agit d'impôts indirects sur la consommation. Pourtant, ces derniers peuvent en avoir aussi : il suffit pour cela de taxer plus particulièrement les consommations somptuaires ou celles qui représentent un luxe superflu et qui par conséquent sont d'un usage courant et exclusif au sein des classes riches, par exemple, les yachts et les automobiles de luxe, les bijoux, les résidences secondaires et tertiaires, les jets privés, les croisières, etc.

La question que nous devons nous poser est la suivante : **Le voyage aérien est-il un service de luxe ou à caractère somptuaire?** La réponse ne peut pas être simple car elle dépend de l'usage ou de la finalité du voyage ainsi que des revenus du voyageur. La globalisation économique a induit dans le monde des processus de mobilité nécessaires au développement humain : l'immigration économique qui cherche désespérément des formes de vie et de travail dans les

pays développés et l'usage que celle-ci fait du transport aérien en sont un exemple parmi d'autres. Des usages associés à des besoins d'échanges internationaux et/ou humanitaires ou à l'ouverture de perspectives nécessaires au développement vital ne devraient pas, du point de vue de la justice, être taxés davantage. La justice sociale et la justice environnementale doivent aller de pair et poursuivre le même but : que la planète soit plus habitable. En revanche, des usages comme les voyages d'affaires, le tourisme de luxe ou de « beuverie » devraient de toute évidence être taxés. Mais de toute façon une distinction doit être faite entre usages nécessaires, usages pour affaires et usages superflus.

Il est évident que les artisans de la libéralisation et de la privatisation actuelle du transport aérien de passagers ne vont pas permettre que les prix soient fixés en fonction des besoins et qu'ils vont encore moins intervenir sur les usages. Sur le marché aérien, qui peut payer consommation, indépendamment de l'usage qu'il fait de son voyage. Mais à supposer que certaines compagnies aériennes n'aient pas été privatisées, alors des usages nécessaires du transport aérien pourraient être subventionnés au même titre que le sont le logement, la santé ou le transport urbain.

Etant donné qu'à l'heure actuelle ce moyen de transport n'est pas un service public, ATTAC devrait demander aux gouvernements d'intervenir de façon à favoriser les usages nécessaires et décourager les usages superflus. Il est inacceptable que la consommation touristique ou les affaires bénéficient de subventions dissimulées de la part des chambres de commerces ou de différentes administrations, alors que d'authentiques besoins humains ne reçoivent pas les subventions ou les aides indispensables à leur satisfaction et il serait inadmissible de taxer davantage les voyages nécessaires pour les satisfaire.

De toute façon, il serait beaucoup plus sensé, du point de vue de la défense de l'environnement, d'exiger des compagnies de transport aérien que le pollueur soit le payeur, comme c'est le cas pour toute entreprise qui déverse des déchets polluants pour faire des profits, ou bien, si cela est impossible, de taxer les combustibles de l'aviation comme cela se fait pour d'autres. Cela permettrait du même coup de taxer aussi les vols des jets privés et des avions de guerre. **Instaurer une taxe sur la consommation n'est pas, dans ce cas, la mesure la plus juste et elle ne devrait pas être soutenue par ATTAC.**

3.4- Sur sa valeur comme recette fiscale destinée à la lutte contre le SIDA et autres pandémies :

3.4.1.- Il faut savoir qu'à la Conférence de Paris la décision de taxer les billets d'avion n'a été prise que par 12 pays, dont certains gravitent dans l'orbite de la France. Des pays comme les Etats-Unis, l'Allemagne ou l'Espagne s'y sont opposés. Pour plusieurs d'entre eux, les raisons de leur refus ont à voir avec leurs propres intérêts économiques; dans le cas de l'Espagne, par exemple, d'après les déclarations du Ministre des Affaires Etrangères, M. Moratinos, qui assistait à la réunion, c'est fondamentalement par crainte d'une possible baisse du tourisme. On a peine à croire que les dirigeants de certains pays fassent passer leurs intérêts nationaux avant la prétendue taxe humanitaire et d'autres non. Qu'est-ce que cela signifie, que les uns sont plus humanitaires que les autres? Non, pas du tout. Nous pensons que certains arguments en faveur de la TBA obéissent aussi à des calculs intéressés; il ne faut pas oublier que pour l'Etat Français, cette mesure signifie des recettes fiscales très élevées dans la mesure où c'est la France qui a le plus d'intérêts directs et indirects dans le secteur du trafic aérien en Europe. Par ailleurs, la France pourrait aussi se blanchir du fait qu'elle est actuellement l'un des pays qui respecte le moins ses engagements internationaux en ce qui concerne sa contribution économique à la lutte contre le SIDA et elle pourrait ainsi au passage employer les sommes perçues pour solder sa dette dans ce domaine.

3.4.2- Quel est l'intérêt de taxer les billets d'avion si cela ne change rien au fait que les pays riches ne tiennent pas leurs engagements financiers?

En 2001, les gouvernements du monde entier se sont engagés dans un plan mondial pour contrôler l'épidémie (Déclaration d'engagement dans la lutte contre le VIH/SIDA des Nations Unies, 27 juin 2001). Ce plan mondial comprenait entre autres l'engagement de financer les actions prévues, soit 10 milliards de dollars par an avant 2005. La réalité est qu'on est loin d'avoir atteint ce chiffre. Et malheureusement cette taxe n'est pas la solution à la crise actuelle du financement de la lutte contre le sida. En effet, rien qu'en 2005, il manque plus du tiers des fonds promis et, selon l'ONU, si rien ne change en 2006, il en manquera la moitié.

Pour justifier la TBA, Jacques Chirac affirme que la France ne peut pas payer sa part du coût mondial sans instituer de nouveaux impôts (déclaration du 29 novembre 2004). En fait, les dirigeants des pays riches ont pris l'habitude de violer en toute impunité leurs promesses en matière d'aide internationale. Avec son idée d'impôts internationaux, Jacques Chirac prétend faire oublier qu'en ce moment même il viole ses propres engagements en ce qui concerne le financement de la lutte contre le sida.

Lors du G8 de Gleanagles, les dirigeants des pays les plus riches se sont engagés à faciliter l'accès universel à un traitement d'ici à 2010. Cependant, compte tenu des budgets qui sont en train d'être adoptés pour 2006, aucun de ces dirigeants ne pourra fournir la part de financement qu'il lui reste à payer dans le cadre du plan pour contrôler l'épidémie.

3.4.3- Nous pensons, par ailleurs, qu'en ce qui concerne le traitement effectif de ces maladies, il faudrait prendre des mesures plus radicales, notamment contre la dictature que les multinationales pharmaceutiques exercent par le biais des brevets sur leurs produits. Faire des recherches, fabriquer et faire parvenir à toutes les personnes les rétroviraux serait alors plus aisément réalisable. Nous estimons que cette mesure fiscale ne sera pas efficace à long terme parce qu'elle n'agit pas sur les causes qui rendent ces pandémies chroniques, si bien qu'aucune mesure préventive n'est prise pour enrayer le développement futur de la maladie.

3.5.- Sur sa valeur comme mesure dissuasive de l'usage du transport aérien :

Il est indéniable que, par rapport à d'autres, le transport aérien jouit du privilège de n'être soumis à aucune taxe et que, de ce fait, il constitue actuellement un « paradis fiscal ». Ce qui intéresse les dirigeants de la mondialisation, c'est de toute évidence le développement de la mobilité des divers types d'échanges - échanges économiques, échanges de marchandises, notamment-, de sorte que le transport aérien est aujourd'hui un réel moteur de la globalisation. Là est la cause de la libéralisation du transport aérien et de son importance pour la croissance économique des pays développés, la consommation des citoyens et surtout les profits des firmes multinationales. Etant donné son importance pour les affaires et la création de richesses, il ne faut pas escompter que les gouvernements, les compagnies de transport aérien et les groupes d'entreprises favorisés par ce transport consentent de bonne grâce à promouvoir des mesures qui en restreignent l'usage (tout au plus pourraient-ils juger acceptable un impôt souple et sans danger pour leurs intérêts comme la TBA). Autrement dit, c'est à la société civile organisée qu'il revient de se concerter et de faire pression pour cela.

Il est d'ores et déjà possible de faire une estimation prévisionnelle des fonds que les pays qui ont approuvé la proposition de la TBA pourraient employer pour pallier les effets de la maladie, sous réserve que les procédures de prélèvement et de redistribution soient efficaces et dûment contrôlées et que les recettes soient intégralement affectées à la destination prévue. De fait, le

gouvernement français a déjà fait le chiffrage. Ce qui est moins évident, ce sont les possibles effets dissuasifs de la TBA sur l'utilisation du transport aérien. Concrètement on peut penser que :

1°.- Les personnes qui voyagent le plus en avion, c'est-à-dire une minorité dans le monde, ne seront pas freinées par les augmentations des tarifs et ne diminueront pas la fréquence de leurs voyages. Il est peu probable que cette mesure affecte le nombre de vols de ceux qui voyagent pour des raisons commerciales, des cadres supérieurs ou encore des classes moyennes aisées qui se déplacent pour des raisons personnelles.

2°.- Il est peu probable également que cette mesure affecte sensiblement le nombre de passagers relevant du tourisme promotionné et subventionné à des fins intéressées ; il faudra simplement augmenter un peu plus les subventions, mais l'effort en vaudra la peine en regard de la consommation touristique espérée.

3°.- Les relations internationales n'en seront pas affectées, mais les trésors publics, eux, le seront. Les missions humanitaires et les voyages des coopérants internationaux, des membres de syndicats, des ONG's... etc. seront maintenus dans la même proportion, mais le chapitre des dépenses augmentera au détriment de celui des aides. Les voyages transocéaniques de l'émigration et les déplacements indispensables des populations insulaires continueront, mais au détriment du pouvoir d'achat et du niveau de vie de ces populations.

Pour conclure, nous estimons que l'application de cette mesure ne se fera pas toujours selon des critères de justice sociale et nous ne sommes pas persuadés que cet impôt aura sur le transport aérien les effets dissuasifs que l'on serait en droit d'attendre d'une taxe verte visant à faire progresser la justice environnementale.

3.6.- Le rôle d'ATTAC comme mouvement international de citoyens dans le cadre de l'altermondialisme et l'attitude à adopter, en conséquence, face à la TBA et autres futurs impôts internationaux et globaux : quelques éléments de réflexion.

Conformément aux objectifs d'ATTAC, une authentique fiscalité internationale doit avoir un rôle de régulation économique et financière pour limiter les mouvements spéculatifs du capital, mais elle doit aussi contribuer à lutter contre la pauvreté et les inégalités, ainsi qu'à promouvoir le développement et les services publics. Or, de toute évidence, la TBA ne remplit pas ces objectifs et comme elle sert encore moins à combattre efficacement les émissions de gaz à effet de serre, elle est également inefficace en tant que fiscalité écologique.

Par ailleurs, il faut absolument que, sans plus tarder, ATTAC promeuve l'idée que les ressources d'origine fiscale doivent être fondées, en partie, sur des décisions internationales et harmonisées au niveau mondial, ce qui conduit nécessairement à la fiscalité globale, conçue comme émanation de mécanismes de gouvernance à l'échelle mondiale pour transcender les systèmes fiscaux actuels des Etats, et comme besoin impérieux de redistribution et de justice sociale dans le Monde. Il est impossible de créer des mécanismes de fiscalité globale à partir des Etats eux-mêmes et sans l'instauration d'une autorité mondiale.

Le fait qu'ATTAC fasse partie du mouvement altermondialiste et intervienne dans des forums mondiaux, régionaux et locaux nous a permis de partager, développer et approfondir l'idée qu'effectivement un autre monde est possible. Notre adhésion au manifeste de Porto Alegre 2005 comme plateforme du mouvement altermondialiste pour combattre le modèle actuel de globalisation néolibérale nous fait participer, aux côtés d'autres courants altermondialistes (lutte contre la pauvreté, écologistes, mouvements pour l'égalité de genre, antimilitaristes... etc.), à

un débat et une action mutuellement enrichissants. C'est pourquoi ATTAC ne doit pas se désintéresser des causes que défendent ces mouvements, mais sans oublier pour autant les propositions originelles qui constituent notre identité au sein du mouvement antiglobalisation/altermondialiste.

Cependant, ce n'est pas parce que nous participons au débat sur la justice dite environnementale et sur les taxes vertes ou écologiques que nous devons accepter passivement les idées et les projets de nos autres compagnons de la lutte écologiste, même si nous partageons les mêmes objectifs. En ce sens, en nous référant à l'idée que se fait ATTAC de la fiscalité internationale et à l'importance qu'elle lui accorde, nous pourrions juger positive la revendication commune d'un impôt sur les bénéfices des compagnies de transport aérien ou sinon d'un impôt sur les carburants de l'aviation (kérosène). Mais pour que ces mesures soient justes du point de vue social et effectives sur le plan écologique, nous pensons qu'il faut absolument les compléter par des mesures intergouvernementales qui promeuvent des processus de sensibilisation et d'éducation relatifs aux effets néfastes pour l'environnement de l'usage abusif du transport aérien. Il faut aussi contrôler le marché aérien de façon à interdire toute subvention visant à faire baisser les coûts et favoriser le tourisme de grande consommation, tandis que des aides pourraient être apportées aux voyages véritablement nécessaires des personnes démunies. Nous sommes convaincus que cet ensemble de mesures contribuerait à démocratiser l'utilisation du transport aérien en même temps qu'à diminuer son usage. Il semble que nous ayons accepté, comme en tout, que le transport aérien soit régi exclusivement par des critères de marché et cela nous conduit à accepter en dernière instance la TBA. On dirait que les seules solutions possibles sont celles qui sont crédibles pour le marché.

Nous avons l'impression que pour un certain nombre d'organisations et de groupes la recherche « d'un autre monde possible » ne passe plus désormais, dans le meilleur des cas, que par la stratégie du possibilisme propre aux partis politiques. Si la société civile n'assume pas la défense des changements difficiles, qui donc vas'en charger ?

3.- Evaluation de la TBA :

Au terme de cette argumentation, il nous semble que l'instauration de la TBA ne cadre pas avec les objectifs d'ATTAC. Nous estimons qu'elle ne se fera pas toujours en fonction des critères de justice sociale ; que sur le plan écologique elle n'apportera pas d'améliorations pour l'environnement ; qu'elle ne sera pas efficace à long terme pour lutter contre les pandémies parce qu'elle est sans effet sur les causes qui les rendent chroniques, si bien qu'aucune mesure préventive n'est prise pour enrayer le futur développement de la maladie. En revanche, à court terme elle peut faire office d'écran de fumée qui exonère de leurs obligations fiscales les grands bénéficiaires de la globalisation. D'où cette question : cette taxe est-elle un premier pas ou bien le seul que les puissants accepteront sans s'inquiéter ? Il semble plutôt que les instances gouvernementales veuillent pousser la société civile à accepter ce qui est « possible » compte tenu des circonstances et du modèle économique dominant.

ATTAC-Catalunya