Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 41 (2004)
Heft: 1587

Rubrik: Courrier

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Sur les ailes de l'inconnu

Un nombre croissant de compagnies et d'intermédiaires investissent le marché aérien. Il devient de plus en plus difficile de les identifier et d'en contrôler l'activité.

La perte de l'avion de Flash Airlines au-dessus de la Mer rouge a suscité une émotion qui a débordé les frontières françaises. Il vaut la peine de mentionner ici quelques faits. Les vingt plus grandes compagnies aériennes assurent 60% du trafic mondial et sont touchées par 20% des accidents. L'immense majorité des accidents concerne les petites compagnies. L'année 2003 a été la moins meurtrière de l'histoire de l'aviation depuis 1945 avec 162 accidents, entraînant le décès de 1 204 personnes pour un total de plus de 1,5 milliard de passagers transportés! La probabilité de mourir en avion est infime.

Le transport aérien n'est pas une activité de tradition telle que la marine. La cloche de la Lloyd's ne sonne pas lorsqu'un avion tombe comme c'est le cas lors de l'annonce d'un naufrage. Par contre le trafic aérien s'inspire de plus en plus des obscurités du fret maritime. Les naufrages de ces dernières années dans le golfe de Gascogne ont mis en évidence la difficulté d'identifier le propriétaire réel d'un navire. Il commence à en aller de même dans le monde de l'aviation.

La chute de l'avion de Flash Airlines a permis au grand public d'entendre parler d'entreprises dont il ignorait tout : *les consolidateurs,* ainsi qu'on les nomme au Québec, en fait des affréteurs en langage maritime, qui louent les services d'une compagnie aérienne et répartisse les sièges selon les besoins des organisateurs de voyages. Le vacancier moyen achètera son voyage dans une agence qui lui propose les produits sur catalogue d'un *tour operator* qui fait affréter un avion par une entreprise spécialisée. Naturellement il s'agit là du cas des charters. Dans un vol régulier, l'acheteur du billet connaît le nom de la compagnie même si celui-ci s'effectue en partage de code.

Lorsqu'un navire en mauvais état sombre, il ne transporte en général pas de passagers et l'équipage y travaille en connaissance de cause. Le transport aérien ne doit pas glisser dans les travers de la marine marchande. La traçabilité qui existe aujourd'hui pour les produits alimentaires doit s'imposer pour les charters. L'OFAC qui a redoré son prestige avec l'interdiction en Suisse de Flash Airlines aurait une belle carte à jouer en proposant des mesures à ses partenaires européens. Mais en a-t-elle la volonté et dispose-t-elle du support politique adéquat? C'est une autre chanson.

jg

Courrier

A propos du «moins d'impôts»

Les arguments invoqués pour des baisses d'impôts sont la relance de l'économie par l'investissement et la consommation des particuliers, par la décharge des entreprises et la nécessité de rendre une région attrayante.

Il n'est pas inutile de rappeler que le produit des impôts ne s'évapore pas dans les caisses de l'Etat mais qu'il joue un rôle économique très important. L'Etat et les collectivités publiques sont de grands investisseurs et payeurs de salaires ; dans les cantons, les plus grands probablement. L'argent des contribuables retourne donc dans les circuits économiques et les stimule. Les collectivités publiques construisent et entretiennent les routes, les écoles, les hôpitaux, les transports publics et financent bien des institutions comme les tribunaux, les musées, les bibliothèques, les théâtres, des centres culturels, des installations sportives et rémunèrent les personnels. Sauf exceptions, ces investissements n'intéressent pas le secteur privé puisqu'ils ne sont pas directement rentables mais ils lui donnent du travail. Les responsables des promotions économiques savent très bien ce qui rend une région attrayante. Qui voudrait vivre dans un désert ?

Le secteur privé a besoin des impôts et de l'action de l'Etat sans lesquels il ne pourrait pas se développer. Inversement l'Etat a besoin du secteur privé qui remplit ses caisses par les impôts qu'il lui paie. Le partenariat et sa fécondité sont évidents : l'un n'existe pas sans l'autre. Les emprunts publics sont de bonnes affaires pour les banques ! Les mêmes remarques peuvent être faites à propos des prélèvements sociaux comme l'AVS puisqu'ils créent un pouvoir d'achat. Question : les dépenses privées sont-elles plus efficaces que les dépenses publiques pour relancer l'économie ?

Ce partenariat repose certes sur un équilibre constamment à surveiller. Il ne faut asphyxier ni les contribuables ni les collectivités publiques.

Actuellement on est loin de l'asphyxie des contribuables. Il ne faut pas s'en plaindre puisque 20 à 30% d'entre eux, les plus riches assurent grâce à l'impôt progressif le fonctionnement des collectivités publiques. L'impôt contribue donc à la stimulation de l'économie et, en plus, à la redistribution de la richesse, à la diminution des inégalités, ce qui est un grand bienfait.

Nicolas Bonhôte
Hauterive (NE)