



## NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN  
(ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

## Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels

## 3.4 : Taxes sur le transport aérien international

## TAXES SUR LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

(Note présentée par le Secrétariat)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note porte sur l'évolution récente de la question de l'imposition de redevances et de taxes sur le transport aérien international et analyse ses conséquences pour le développement du secteur. Elle examine les nouveaux enjeux relativement à l'application d'un cadre d'établissement des redevances à de nouveaux acteurs et modèles opérationnels. Dans la note, on réaffirme l'importance du respect des dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et des politiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur les redevances et les taxes, et on souligne les efforts déployés par l'OACI pour aider les États à renforcer le respect de ces dispositifs. En dernier lieu, la note comporte des propositions de mesures à l'intention des États et de l'OACI pour favoriser l'harmonisation au niveau international des pratiques en matière de redevances et de taxes qui visent à soutenir le financement des infrastructures, la connectivité mondiale, la croissance économique et le développement continu de l'aviation internationale.

**Suite à donner :** La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 5.1.

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Objectif stratégique :</i>   | La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités décrites dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues par le budget ordinaire pour 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, notamment le Fonds volontaire pour le transport aérien.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <i>Références :</i>             | <i>Résolutions adoptées à la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée, édition provisoire, octobre 2025 (résolutions A42-26, A42-21 et A42-22 de l'Assemblée de l'OACI)<br/>Doc 7300, Convention relative à l'aviation civile internationale<br/>Doc 10221, Rapport de la Commission économique, 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée, Montréal, 23 septembre au 3 octobre 2025<br/>Doc 10180, Rapport de la Commission économique, 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée, Montréal, 27 septembre au 7 octobre 2022<br/>Doc 10225, Rapport du Comité exécutif, 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée, Montréal, 23 septembre au 3 octobre 2025</i> |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i></p> <p>Doc 8632, <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i></p> <p>Lettre aux États EC 2/10 – 25/1</p> |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien joue un rôle essentiel dans la connectivité mondiale, le développement économique et le bien-être de la société. Le caractère abordable et l'accessibilité des services aériens internationaux sont étroitement liés au taux et à la structure des taxes appliquées à ce secteur. Les redevances et les taxes qui ne respectent pas les dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et des politiques pertinentes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) peuvent avoir des effets préjudiciables considérables sur la croissance du transport aérien et, de façon plus générale, sur le développement économique.

1.2 L'OACI fait une distinction claire entre les redevances d'usage et les taxes. Comme il est précisé dans la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* ([Doc 9082](#)), « une redevance est un prélèvement conçu et utilisé dans le but précis de recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile, et [...] une taxe est un prélèvement conçu pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux qui ne sont généralement affectées à l'aviation civile ni en totalité ni en fonction de coûts précis. »

1.3 Des redevances mal structurées, ainsi que la multiplication des taxes non liées à l'aviation, en particulier celles qui ne sont pas réinvesties dans ce secteur, peuvent avoir une incidence sur le financement des infrastructures, augmenter les coûts, réduire la connectivité, affaiblir la viabilité financière du secteur et atténuer les avantages économiques globaux que procure l'aviation. Une meilleure conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago et des politiques de l'OACI, conjuguée à une coordination accrue entre les États, est essentielle pour s'assurer que les pratiques en matière de redevances et de taxes favorisent la croissance et la résilience du transport aérien international.

## 2. ÉVOLUTION DE LA QUESTION DE L'IMPOSITION DE TAXES SUR LE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

### 2.1 Évolution de la question des redevances

2.1.1 *Évolution de la situation concernant les redevances.* L'évolution récente de la question de l'imposition de redevances s'explique par les besoins accrus de financement des infrastructures, les impératifs de modernisation, les objectifs de développement durable et l'émergence de nouveaux acteurs. Il reste essentiel de trouver un juste équilibre entre l'évolution des pratiques en matière de redevances et leurs conséquences pour le développement du secteur de l'aviation pour assurer l'efficacité de l'application des cadres relatifs aux redevances. Les considérations environnementales ont également eu une influence croissante sur les systèmes de redevances, comme en témoignent l'introduction ou l'expansion des écoredevances. La multiplication des redevances suscite des inquiétudes, surtout lorsque leur augmentation se fait sans transparence et en contradiction avec les politiques de l'OACI.

2.1.2 *Respect de l'article 15 de la Convention de Chicago.* La question du respect de l'article 15 de la Convention de Chicago, en particulier de sa dernière phrase, qui dispose qu'« [a]ucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord »,

a été soulevée lors des récentes réunions du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (AEP-ANSEP), et celles du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), ainsi que lors des dernières sessions de l'Assemblée de l'OACI. À sa 41<sup>e</sup> session, l'Assemblée était convenue qu'il fallait élaborer des éléments indicatifs sur l'article 15 et effectuer une analyse juridique pour permettre aux États membres de mieux comprendre et appliquer l'article en question. Par ailleurs, à sa 42<sup>e</sup> session, l'Assemblée a pris acte des projets d'éléments indicatifs et de lettre aux États de l'ATRP et du processus proposé par ce dernier pour l'examen par le Conseil des préoccupations soulevées par les États à l'égard de l'article 15, et les a renvoyés au Comité juridique afin qu'il les soumette en 2026 à un examen juridique accéléré. Un groupe d'étude du Secrétariat sur l'article 15 (SSG-A15) a entamé l'examen juridique du projet d'éléments indicatifs élaboré par l'ATRP et présentera les résultats de ses travaux lors de la 40<sup>e</sup> session du Comité juridique.

**2.1.3 *Redevances applicables aux nouvelles activités aériennes.*** Le développement rapide de nouvelles activités dans le secteur de l'aviation, dans le cadre de la mobilité aérienne avancée (AAM) et de l'arrivée de nouveaux acteurs nécessitent la mise en place de mécanismes appropriés relatifs aux redevances qui garantissent le recouvrement des coûts sans pour autant créer d'obstacles à l'innovation ou à l'entrée sur le marché. Les cadres existants sur les redevances ne tiennent peut-être pas pleinement compte des caractéristiques opérationnelles des nouveaux acteurs, notamment les différences en termes de la taille, de l'utilisation des infrastructures, de l'intégration dans l'espace aérien et des exigences de service. L'OACI joue un rôle essentiel en fournissant des orientations destinées à aider les États à élaborer des stratégies harmonisées visant la prise en compte de ces nouvelles activités par les cadres existants sur les redevances, conformément aux politiques de l'OACI.

## **2.2 Évolution de la question de l'imposition de taxes sur le transport aérien international**

**2.2.1 *Multiplification des taxes.*** Au cours des dernières années, on a observé une tendance croissante à l'instauration ou à l'expansion de taxes visant le transport aérien international : taxes sur le transport aérien de passagers au départ, taxes de solidarité, taxes de tourisme et taxes liées à l'environnement, entre autres. Étant donné que le secteur aérien a besoin d'investissements considérables pour réaliser ses ambitions à long terme, notamment renforcer la sécurité en vue d'atteindre zéro décès, parvenir à la neutralité carbone d'ici 2050 et garantir que le transport aérien soit accessible et abordable pour tous, la multiplication de ces taxes pourrait entraîner une hausse des coûts du transport aérien, réduire son caractère abordable et accroître la pression financière sur le secteur et les consommateurs. En outre, les recettes générées par ces taxes ne serviraient pas nécessairement à favoriser le développement du secteur de l'aviation.

**2.2.2 *Cadres de l'Organisation des Nations Unies sur l'imposition.*** Les éléments nouveaux des cadres de l'Organisation des Nations Unies sur l'imposition ont une incidence sur l'imposition du transport aérien international et pourraient accroître la complexité administrative et conduire à une double imposition, ce qui pourrait aller à l'encontre des politiques de l'OACI. La modification apportée à l'article 8 du *Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions entre pays développés et pays en développement* (le « Modèle de convention fiscale des Nations Unies ») élargit les droits d'imposition des États de la source sur les revenus tirés des activités de transport international, ce qui marque un changement par rapport au principe du droit exclusif d'imposition de l'État de la résidence qui prévalait jusqu'à présent dans le domaine du transport aérien international et qui permettait d'éviter une double imposition. Par ailleurs, il est possible que les travaux en cours relatifs à la *Convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale*, qui pourrait devenir un instrument contraignant, aient une incidence sur l'imposition des services transfrontaliers des entreprises de transport aérien, les revenus tirés du transport international et les mesures fiscales liées à l'environnement.

**2.2.3 *L'écofiscalité*** est un domaine qui prend de l'importance. En effet, des propositions visant l'instauration de taxes liées aux émissions de l'aviation afin de financer l'action climatique dans d'autres

secteurs ont à nouveau été mises en avant. Les États membres de l'OACI, en particulier les pays en développement et les petits États insulaires en développement, ont régulièrement fait part de leur profonde préoccupation face au nombre croissant d'initiatives visant la perception de taxes auprès de l'aviation internationale afin de mobiliser des recettes destinées au financement de l'action climatique et à d'autres fins (voir la résolution A42-21, paragraphe 19). Il était convenu que de telles initiatives conduiraient à une double imposition des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, ce qui nuirait à la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'OACI (voir la résolution A42-22, paragraphe 18), ainsi qu'à la réalisation des objectifs de décarbonation du secteur.

### 3. RESPECT DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO ET DES POLITIQUES DE L'OACI SUR LES REDEVANCES ET LES TAXES

3.1 Le respect des dispositions de la Convention de Chicago et des politiques de l'OACI sur les redevances et les taxes constitue non seulement une obligation institutionnelle, mais aussi un facteur essentiel de connectivité, de croissance économique et de développement durable du secteur de l'aviation.

3.2 Les principes énoncés dans l'article 15 de la Convention de Chicago et dans la Politique de l'OACI sur les redevances présentée dans le Doc 9082 constituent le fondement de cadres sur les redevances applicables à la prestation de services aéroportuaires et de services de navigation aérienne justes et équitables partout dans le monde. À sa 42<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OACI a prié instamment les États membres, entre autres, « *de veiller à ce que l'article 15 de la Convention soit pleinement respecté* » et « *d'intégrer dans leurs lois, réglementations et politiques nationales [...] les principes de non-discrimination, de concordance des coûts, de transparence et de consultation énoncés dans les politiques de l'OACI formulées dans le Doc 9082* » (voir la résolution A42-26, appendice C).

3.3 Les États devraient renforcer le respect de l'article 15 et des politiques de l'OACI sur les redevances en améliorant la supervision de la réglementation économique, en mettant en place des cadres juridiques et de réglementation appropriés et en intégrant les principes fondamentaux de l'OACI en matière de redevances dans leurs systèmes de redevances. Ils devraient aussi favoriser la tenue de consultations transparentes et menées en temps utile entre les fournisseurs de services et les usagers, et évaluer l'incidence potentielle de toute nouvelle modification des redevances avant leur mise en place. Par ailleurs, le renforcement des capacités institutionnelles de supervision, la participation aux forums de l'OACI et l'adoption de meilleures pratiques peuvent contribuer à renforcer encore davantage le respect desdites dispositions.

3.4 Le respect de l'article 24 de la Convention de Chicago et de la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) est essentiel pour prévenir toute imposition multiple et discriminatoire du transport aérien international. À sa 42<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OACI a prié instamment les États membres, entre autres, « *de suivre la Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international figurant dans le Doc 8632 et de s'abstenir d'imposer des taxes discriminatoires à l'aviation internationale* », ainsi que « *d'éviter la double imposition dans le domaine du transport aérien* » (voir la résolution A42-26, appendice B).

3.5 Pour renforcer le respect de l'article 24 et de la politique de l'OACI en matière d'imposition, les États devraient aligner leurs mesures fiscales sur les principes de l'OACI, améliorer la coordination entre les autorités de l'aviation civile, les autorités financières et les autorités fiscales, y compris les représentantes et représentants des États siégeant au sein d'autres organismes compétents des Nations Unies, et éviter toute imposition multiple et discriminatoire sur le transport aérien international. Ils devraient par ailleurs évaluer l'incidence possible de nouvelles taxes sur la connectivité, le caractère abordable, la compétitivité et le développement socio-économique au sens large. En prenant part concrètement aux forums de l'OACI et en jouant un rôle actif dans la coopération internationale, les États

peuvent aider à faire avancer davantage l'harmonisation des stratégies et à réduire les risques de fragmentation et de double imposition.

#### **4. LES EFFORTS DÉPLOYÉS PAR L'OACI POUR FAVORISER LE RESPECT DES DISPOSITIONS ET DES POLITIQUES SUR LES REDEVANCES ET LES TAXES**

4.1 L'OACI a mené toute une série d'activités pour aider les États à mieux se conformer aux dispositions de la Convention de Chicago et à mettre en œuvre les politiques de l'OACI sur les redevances et les taxes. Ces activités visent à assurer une application juste et équitable des redevances et des pratiques fiscales afin de favoriser la connectivité et le développement économique. Les efforts de l'OACI sont axés principalement sur l'élaboration de politiques, la surveillance, la fourniture d'orientations, le renforcement des capacités, la mobilisation des acteurs concernés et la coopération internationale.

4.2 En ce qui concerne les redevances, l'OACI réexamine et actualise en permanence ses politiques et ses orientations en la matière afin de s'assurer qu'elles restent pertinentes et adaptées à l'évolution des conditions opérationnelles, économiques et sectorielles. Elle suit de près les pratiques mondiales en matière de redevances afin de cerner les nouvelles tendances, d'évaluer leur incidence et de veiller à l'harmonisation constante avec ses politiques. Par ailleurs, elle mène régulièrement des enquêtes sur la mise en œuvre par les États de ses politiques sur les redevances, afin de mieux comprendre les difficultés rencontrées par ces derniers, de déterminer les domaines pour lesquels des orientations supplémentaires s'imposent et d'établir les cas où un soutien supplémentaire pourrait s'avérer nécessaire.

4.3 De plus, l'OACI s'emploie à mieux faire connaître et comprendre ses politiques et ses orientations au moyen d'ateliers, de séminaires et de réunions mondiales et régionales, tout en facilitant le dialogue à l'échelle internationale et la mise en commun des meilleures pratiques. Ces initiatives offrent aux organismes de réglementation, aux fournisseurs de services et aux représentants et représentantes de gouvernement des occasions privilégiées de faire part de leurs expériences et d'enrichir leur savoir-faire technique. Elles sont particulièrement utiles pour les pays en développement qui peuvent avoir besoin d'un soutien supplémentaire pour la mise en place de cadres de réglementation, l'exercice d'une supervision économique ou le traitement de questions complexes liées aux redevances.

4.4 En ce qui a trait à l'imposition, l'OACI suit de près l'évolution des questions fiscales mondiales et régionales ayant une incidence sur le transport aérien international, notamment les taxes sur les passagers, les taxes liées à l'environnement et les réformes fiscales internationales plus générales, et évalue leurs effets potentiels sur la connectivité, le caractère abordable et le développement économique. Par ailleurs, elle aide à la mise en œuvre de ses politiques en collaborant avec les États et les organisations internationales, en actualisant le supplément du Doc 8632, en sensibilisant et en informant les autorités de l'aviation, les autorités financières et les autorités fiscales, et en œuvrant en faveur du respect de ces politiques.

4.5 Compte tenu de la modification apportée à l'article 8 du *Modèle de convention fiscale des Nations Unies*, l'OACI a concentré ses efforts sur la sensibilisation aux risques posés par la double imposition, une complexité administrative accrue et un traitement fiscal fragmenté, ainsi que sur la protection du secteur contre ces risques. Elle s'est aussi employée à faire prendre conscience de l'importance de continuer d'appliquer au transport aérien international le principe de longue date du droit exclusif d'imposition de l'État de la résidence. Dans une lettre datée du 9 janvier 2025, les États membres ont été invités à travailler en coordination avec les autorités fiscales et financières compétentes afin d'éviter la double imposition dans le domaine du transport aérien (voir la [lettre EC 2/10 – 25/1](#)).

4.6 De plus, l'OACI participe activement aux débats internationaux sur des questions d'ordre fiscal afin de veiller à ce que les spécificités et les intérêts propres au secteur de l'aviation soient dûment pris en compte. Elle facilite au niveau mondial le dialogue, la coopération et la recherche d'un consensus

entre les États sur les questions fiscales émergentes. Elle œuvre en faveur de l'adoption de stratégies d'action cohérentes et harmonisées qui limitent la fragmentation, réduisent le risque de double imposition et favorisent une croissance efficace et durable du transport aérien international.

## 5. RECOMMANDATIONS

5.1 Les recommandations suivantes sont soumises à l'examen de la Conférence.

- a) Les États sont instamment priés d'aligner leurs cadres en matière de redevances sur les dispositions de l'article 15 de la Convention de Chicago et sur les politiques et orientations idoines de l'OACI, et d'intégrer les principes fondamentaux de l'OACI relatifs aux redevances dans leurs lois, réglementations ou politiques nationales, tout en renforçant la supervision de la réglementation économique et la coordination entre les autorités compétentes.
- b) Les États sont instamment priés de veiller à ce que les mesures fiscales ayant une incidence sur le transport aérien respectent les dispositions de l'article 24 de la Convention de Chicago et des politiques de l'OACI relatives aux taxes, notamment en ce qui concerne la prévention de la double imposition et de l'imposition discriminatoire.
- c) Les États sont encouragés à renforcer la coordination entre leurs autorités de l'aviation, des finances et de la fiscalité sur les questions relatives aux conséquences de l'évolution des cadres d'imposition internationaux, notamment le Modèle de convention fiscale des Nations Unies et la Convention-cadre des Nations Unies, et à poursuivre la mise en œuvre des dispositions du Doc 8632 de l'OACI afin d'éviter la double imposition et de veiller au bon fonctionnement du transport aérien international.
- d) L'OACI examinera et actualisera systématiquement ses politiques et ses orientations sur les redevances et les taxes, dans le respect des principes fondamentaux, afin de s'adapter à l'évolution des conditions opérationnelles, économiques, technologiques et réglementaires, et suivra de près les évolutions mondiales, y compris celles liées aux nouvelles activités.
- e) L'OACI continuera à mieux faire connaître et comprendre ses politiques et à favoriser leur mise en œuvre au moyen d'activités d'information et de renforcement des capacités, et à faciliter les échanges entre les États et les acteurs du secteur sur leurs expériences.
- f) L'OACI continuera à collaborer avec les États, le secteur, ainsi que les institutions compétentes des Nations Unies et les organisations internationales concernées, afin de renforcer le respect des dispositions de la Convention de Chicago, de ses politiques en la matière et des décisions de l'Assemblée, et de favoriser l'adoption de stratégies cohérentes et harmonisées favorables au développement efficace et durable du transport aérien international.