Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

ATConf/7-WP/110[1]
9/10/26

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

ÉVOLUTION DE LA POLITIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE D'IMPOSITION DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

(Note présentée par le Conseil international des aéroports [ACI], l'Organisation des services de navigation aérienne civile [CANSO] et l'Association des services aériens [ASA World])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le transport aérien international joue un rôle majeur dans le développement et l'expansion du commerce et des voyages internationaux, au service de la connectivité, du tourisme et du développement économique. Toutefois, la confusion entre taxes et redevances, ainsi que les taxes discriminatoires et génératrices de distorsions, accroissent le coût du voyage aérien, réduisent la demande, entravent la connectivité et amoindrissent les avantages socio-économiques plus larges de l'aviation.

Conformément à la résolution A42-26 de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le renforcement de l'application de la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) exige de maintenir la distinction entre taxes et redevances et de veiller à ce que l'imposition demeure juste, équitable, transparente et non discriminatoire. Un renforcement de la coordination de l'OACI au sein du système des Nations Unies est également crucial pour préserver la cohérence du cadre fiscal établi. L'évolution de la politique de l'OACI en matière d'imposition, par l'affectation à des fins de l'aviation civile des recettes tirées des prélèvements gouvernementaux propres à l'aviation imposés au transport aérien international, permettrait de mieux aligner cette politique sur le développement durable du transport aérien international et d'appuyer les objectifs de la résolution A42-26 de l'Assemblée relative au développement de l'infrastructure et de la capacité de l'aviation. En outre, la mise à jour du supplément au Doc 8632 par la collecte systématique et régulière, auprès des États membres, de données sur les prélèvements gouvernementaux imposés au transport aérien international permettrait d'accroître la transparence et de renforcer la base factuelle à l'appui de la politique en matière d'imposition.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) prier instamment les États de continuer à mettre en œuvre le Doc 8632 et de maintenir une distinction claire entre taxes et redevances, conformément à la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) ;

[1] Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe par l'ACI.

b) prier instamment les États de veiller à ce que l'imposition du transport aérien international demeure juste, équitable, transparente et non discriminatoire, et qu'elle ne fausse pas la concurrence ni n'entrave inutilement la connectivité aérienne et le développement économique ;
c) prier instamment l'OACI de renforcer la coordination en matière d'imposition au sein du système des Nations Unies afin de préserver la cohérence du cadre établi régissant l'imposition du transport aérien international ;
d) demander à l'OACI, conformément à la résolution A42-26, de faire évoluer le Doc 8632 en introduisant le principe selon lequel les recettes découlant de redevances publiques concernant l'aviation imposées au transport aérien international devraient être réservées à l'aviation civile ;
e) prier instamment l'OACI de continuer à tenir à jour le supplément du Doc 8632 en recueillant et en surveillant systématiquement les données fournies par les États membres sur les redevances publiques imposées au transport aérien international, en conformité avec la résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI.

Objectif stratégique :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous*.
Incidences financières :	Sans objet.
Références :	Résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, 2025* Doc 8632, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international, 3e édition, 2000* Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, 10e édition, 2024* *ACI Policy Brief: Taxation of International Air Transport and Airports – Economic Benefits and Costs, 2020* (en anglais seulement)

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien international joue un rôle majeur dans le développement et l'expansion du commerce et des voyages internationaux. En facilitant la connectivité, le tourisme et les investissements, il procure d'importants avantages économiques et sociaux aux États.

1.2 Les avantages du transport aérien international peuvent être compromis par une imposition discriminatoire et excessive. Certains États utilisent des taxes sur les billets d'avion qui, tout en générant des recettes, ont le même impact que des droits de douane à l'importation ou à l'exportation. Les passagers fondent leur décision d'achat sur le tarif aérien global ; une imposition discriminatoire et excessive accroît les coûts pour les consommateurs et affaiblit la demande de voyages aériens, freinant ainsi la contribution de l'aviation à une croissance économique inclusive.

1.3 Dans de nombreux États, la confusion persiste entre les taxes, conçues pour percevoir des recettes destinées aux pouvoirs publics nationaux ou locaux, et les redevances, conçues et utilisées pour recouvrer les coûts de la fourniture d'installations et de services à l'aviation civile. En conséquence, les prélèvements gouvernementaux imposés au transport aérien international sont souvent présentés comme des redevances visant le recouvrement des coûts, ou regroupés avec celles-ci, ce qui crée des obstacles majeurs au voyage aérien et à la connectivité tout en compromettant le développement et le financement des infrastructures de transport aérien.

1.4 La résolution A42-26 de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) prie instamment les États membres d'appliquer la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) et d'éviter d'imposer des taxes discriminatoires à l'aviation internationale. La résolution souligne également la contribution de l'aviation civile au tourisme, à la croissance économique et au développement, renforçant ainsi l'importance de politiques en matière d'imposition qui soutiennent le développement durable du transport aérien international.

2. PRINCIPES ET IMPACT ÉCONOMIQUE DE L'IMPOSITION DU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

2.1 Le Doc 8632 met en avant le rôle important que joue le transport aérien international dans le développement et l'expansion du commerce et des voyages internationaux. En conséquence, l'OACI recommande que les politiques en matière d'imposition tiennent compte de la contribution de l'aviation civile au tourisme, à la croissance économique et au développement lorsque l'imposition de taxes au transport aérien international est envisagée.

2.2 Le Doc 8632 recommande que l'imposition du transport aérien international soit juste, équitable, transparente et non discriminatoire. Il recommande en outre que les États prennent en considération la contribution de l'aviation civile au tourisme, à la croissance économique et au développement, et qu'ils effectuent une analyse coûts-avantages lorsqu'ils envisagent l'imposition de taxes au transport aérien international. L'OACI recommande également que les États évitent la double imposition ainsi que les mesures d'imposition discriminatoires à l'encontre de l'aviation internationale.

2.3 En dépit de ces principes de longue date de l'OACI, des taxes discriminatoires et génératrices de distorsions, ainsi qu'une fragmentation croissante des politiques, continuent de compromettre l'application cohérente de la politique de l'OACI en matière d'imposition. Étant donné le caractère mondial et hautement concurrentiel du transport aérien international, les mesures d'imposition qui ne sont pas conformes aux politiques de l'OACI augmentent le coût du transport aérien, faussent la concurrence et affaiblissent la connectivité internationale.

2.4 Une analyse du Conseil international des aéroports (ACI) indique que les coûts économiques de l'imposition de l'aviation peuvent dépasser les recettes générées. Pour chaque USD généré au titre de taxes sur l'aviation perçues auprès des passagers, environ 2 USD de produit intérieur brut (PIB) sont perdus, ce qui montre que les politiques en matière d'imposition doivent favoriser, plutôt qu'entraver, la connectivité, le tourisme et les avantages socio-économiques plus larges du transport aérien international[2].

3. MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE D'IMPOSITION

3.1 La résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI prie instamment les États membres d'appliquer le Doc 8632 et d'éviter l'imposition de taxes discriminatoires à l'encontre de l'aviation internationale. Elle souligne également la contribution de l'aviation civile au tourisme, à la croissance économique et au développement, renforçant ainsi l'importance de politiques cohérentes en matière d'imposition qui favorisent le transport aérien international.

[2] ACI Policy Brief: Taxation of International Air Transport and Airports – Economic Benefits and Costs, 2020

3.2 Le Doc 8632 fournit le cadre convenu à l'échelle internationale pour l'imposition du transport aérien international. Il reconnaît le droit souverain des États d'imposer des taxes, tout en recommandant que les politiques en matière d'imposition demeurent justes, équitables, transparentes et non discriminatoires, et que les décisions en matière d'imposition soient fondées sur une analyse coûts-avantages tenant compte de la contribution économique plus large de l'aviation.

3.3 Les faits récents démontrent l'importance de maintenir un cadre de l'OACI harmonisé à l'échelle mondiale pour l'imposition du transport aérien international. La fragmentation des politiques, la double imposition et les mesures d'imposition qui ne sont pas conformes aux politiques de l'OACI accroissent la complexité, créent de l'incertitude, faussent la concurrence et affaiblissent la connectivité internationale.

3.4 Par conséquent, les États devraient continuer à mettre en œuvre le Doc 8632 et assurer la coordination entre les autorités aéronautiques et fiscales compétentes. La coordination assurée par l'OACI au sein du système des Nations Unies est également essentielle pour maintenir la cohérence du cadre établi régissant l'imposition du transport aérien international. Le maintien de la cohérence avec les politiques de l'OACI contribuera à préserver un cadre d'imposition international prévisible qui favorise la connectivité, le développement économique et la croissance durable du transport aérien international.

4. ÉVOLUTION DE LA POLITIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE D'IMPOSITION

4.1 Le cadre de politique de l'OACI, tel qu'il est défini dans le Doc 8632 et la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), établit une distinction claire entre les taxes et les redevances. *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*. Le maintien de cette distinction est fondamental pour l'application cohérente de la politique de l'OACI en matière d'imposition.

4.2 De nombreux États ne reconnaissent pas le transport aérien et les aéroports comme des actifs stratégiques essentiels qui favorisent le développement économique, mais les perçoivent plutôt comme une source facile de recettes publiques. Les gouvernements imposent au transport aérien des prélèvements qui sont finalement répercutés sur les passagers, en les qualifiant à tort de redevances ou de droits. Ces prélèvements ne sont pas conçus pour recouvrer les coûts de la fourniture d'installations ou de services à l'aviation civile, et les recettes générées sont détournées du secteur du transport aérien. De telles pratiques sont incompatibles avec le Doc 8632 et le Doc 9082, augmentent le coût du voyage aérien, entravent considérablement la connectivité et compromettent le développement et le financement des infrastructures de transport aérien.

4.3 Le Doc 8632 ne traite pas explicitement de l'utilisation des recettes générées par des prélèvements gouvernementaux propres à l'aviation imposés au transport aérien international qui ne sont pas conçus pour recouvrer les coûts de la fourniture d'installations ou de services à l'aviation civile. Il serait donc possible de renforcer davantage la politique de l'OACI en matière d'imposition tout en restant pleinement conforme à ses principes existants et à la résolution A42-26 de l'Assemblée : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien, qui demande au Conseil « *d'attacher une importance particulière au problème du financement du développement de l'infrastructure et de la capacité de l'aviation* ».

4.4 Lorsque les États choisissent d'imposer au transport aérien international des prélèvements gouvernementaux propres à l'aviation, l'affectation des recettes ainsi générées à des fins d'aviation civile permettrait de mieux aligner la politique d'imposition sur le secteur qui procure ces recettes. Cette approche

favoriserait l'investissement à long terme dans l'infrastructure, la sécurité, la sûreté et la durabilité de l'aviation, tout en renforçant la connectivité, le tourisme et le développement économique, et en consolidant le lien entre la politique en matière d'imposition et le développement de l'aviation civile.

4.5 Par conséquent, l'ACI propose que l'OACI envisage de renforcer le Doc 8632 en y intégrant le principe suivant : « *Lorsque les États imposent au transport aérien international des prélèvements gouvernementaux propres à l'aviation, les recettes générées par ces prélèvements devraient être utilisées à des fins d'aviation civile.* » Cet ajout compléterait les principes d'imposition existants de l'OACI, favoriserait une plus grande cohérence des politiques entre les États et renforcerait la contribution du transport aérien international à la connectivité, au tourisme et au développement économique.

4.6 L'OACI tient à jour un supplément au Doc 8632 qui réunit les informations fournies par les États membres sur la mise en œuvre des résolutions récapitulatives de l'OACI sur l'imposition. La résolution A42-26 de l'Assemblée prie instamment les États membres de communiquer des informations à l'OACI afin de mettre à jour ce supplément et demande au Conseil de le mettre à jour s'il y a lieu.

4.7 S'appuyant sur ce cadre existant, la collecte systématique et régulière par l'OACI, auprès des États membres, de données concernant les prélèvements gouvernementaux imposés au transport aérien international contribuerait à tenir à jour le supplément au Doc 8632, à accroître la transparence et à renforcer la base factuelle pour le suivi de l'évolution de l'imposition dans ce secteur.

5. CONCLUSION

5.1 Le transport aérien international est un moteur essentiel de la connectivité, du tourisme et du développement économique. Le renforcement de la politique de l'OACI en matière d'imposition exige de poursuivre la mise en œuvre du Doc 8632, de maintenir la distinction claire entre les taxes et les redevances, et de veiller à ce que l'imposition demeure juste, équitable, transparente et non discriminatoire. Une coordination renforcée de l'OACI au sein du système des Nations Unies est également essentielle pour maintenir la cohérence avec le cadre d'imposition établi. L'affectation à des fins d'aviation civile des recettes générées par les prélèvements gouvernementaux propres à l'aviation imposés au transport aérien international permettrait de faire progresser davantage le cadre d'imposition de l'OACI et de favoriser le développement durable du transport aérien international. La mise à jour régulière du supplément au Doc 8632, grâce à la collecte et au suivi systématiques des données fournies par les États membres sur les prélèvements gouvernementaux imposés au transport aérien international, permettrait d'accroître la transparence et de renforcer la base factuelle à l'appui de la politique en matière d'imposition.

— FIN —