



NOTE DE TRAVAIL

**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)**

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Remodeler les cadres réglementaires et institutionnels

3.4: Taxes sur le transport aérien international

**RENFORCER LA COORDINATION ET LE RESPECT DES
POLITIQUES DE L'OACI EN MATIÈRE D'IMPOSITION AFIN DE
SOUTENIR LA CROISSANCE DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN**

(Note présentée par le Qatar)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note souligne l'importance des politiques en matière d'imposition en tant qu'élément des fondements structurels nécessaires pour soutenir le développement durable du transport aérien international. Les redevances et les mesures fiscales qui ne sont pas conformes à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) et à la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) peuvent nuire à la connectivité, à l'accessibilité, à la compétitivité et, plus largement, au développement socio-économique. Les évolutions récentes des cadres fiscaux internationaux, notamment les révisions de l'article 8 du Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions et les négociations en cours sur la convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale, soulignent encore davantage l'importance de la coordination entre les autorités chargées de l'aviation, des finances et de la fiscalité. La présente note insiste sur la nécessité de renforcer le respect des politiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et d'améliorer la coordination aux niveaux national et international afin d'éviter la double imposition, une complexité administrative inutile et un traitement fiscal fragmenté du transport aérien international.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) réaffirmer l'importance d'une mise en œuvre cohérente de l'article 24 de la Convention de Chicago, le cas échéant, et des dispositions du Doc 8632 ;
- b) encourager les États à éviter toute imposition multiple et discriminatoire du transport aérien international et à évaluer les effets potentiels des mesures fiscales proposées sur la connectivité, l'accessibilité, la compétitivité, la résilience et le développement socio-économique au sens large ;
- c) encourager les États à renforcer la coordination entre leurs autorités de l'aviation civile, des finances et de la fiscalité, ainsi qu'entre leurs représentants au sein des organisations internationales concernées, lorsqu'ils envisagent des initiatives fiscales susceptibles de se répercuter sur le transport aérien international ;
- d) encourager les États à examiner les implications pour le transport aérien international de l'évolution des cadres fiscaux internationaux, y compris les révisions de l'article 8 du Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions et les initiatives récentes liées à la convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale, en vue

d'éviter la double imposition, une complexité administrative inutile et un traitement fiscal fragmenté ; e) demander à l'OACI de continuer à sensibiliser les États et les organisations et instances internationales concernées à ses politiques en matière d'imposition, et de continuer à faire valoir les considérations propres à l'aviation dans les discussions internationales sur la fiscalité.	
<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>	
<i>Références :</i>	Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago, 1944) <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i> (Doc 8632) Résolutions adoptées à la 42 ^e session de l'Assemblée, édition provisoire, octobre 2025 (résolution A42-26 de l'Assemblée de l'OACI), appendice B – Imposition Lettre EC2/10-25/1 (9 janvier 2025)

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien international devrait continuer à connaître une forte croissance au cours des prochaines décennies, le trafic aérien mondial devant, selon les prévisions, plus que doubler d'ici à 2050. Pour soutenir cette croissance, seront nécessaires non seulement des infrastructures adéquates, des investissements et des cadres réglementaires efficaces, mais aussi des conditions fiscales prévisibles et cohérentes permettant un fonctionnement efficace du transport aérien international.

1.2 Les politiques fiscales peuvent influencer la compétitivité, l'accessibilité et la durabilité des services de transport aérien. Les mesures incompatibles avec les principes de l'aviation internationale peuvent nuire à la connectivité aérienne, augmenter les coûts d'exploitation et réduire les retombées économiques plus larges générées par l'aviation, notamment dans les domaines du commerce, du tourisme et de l'investissement.

1.3 L'article 24 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) prévoit des protections importantes concernant les droits de douane applicables aux aéronefs et à certains produits utilisés dans les vols internationaux, tandis que la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) établit des principes généraux concernant l'imposition du transport aérien international, notamment la prévention de la double imposition et de l'imposition discriminatoire. À sa 42^e session, l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a prié instamment les États membres, entre autres, de suivre les politiques de l'OACI en matière d'imposition et d'éviter la double imposition et l'imposition discriminatoire dans l'aviation internationale.

1.4 Les évolutions récentes des cadres fiscaux internationaux ont renforcé la nécessité de veiller à ce que les considérations relatives à l'aviation soient dûment prises en compte dans les débats plus larges sur la politique fiscale. Dans ce contexte, une coordination renforcée entre les autorités de l'aviation, des finances et de la fiscalité devient de plus en plus importante pour soutenir la croissance continue et la résilience du transport aérien international.

2. ANALYSE

2.1 L'OACI reconnaît depuis longtemps que l'imposition multiple et discriminatoire du transport aérien international peut créer des obstacles à la connectivité et augmenter les coûts pour les entreprises de transport aérien, les passagers et les expéditeurs. Les politiques de l'OACI visent à promouvoir une approche mondiale cohérente qui réduit au minimum les distorsions et favorise le développement efficace du transport aérien international.

2.2 Les mesures fiscales peuvent avoir des implications significatives pour la connectivité du transport aérien, en particulier sur des marchés internationaux hautement concurrentiels. Une imposition supplémentaire peut se répercuter sur les tarifs aériens, la viabilité des routes, le développement des réseaux, la compétitivité du fret et la demande de services aériens. Ces répercussions peuvent s'étendre au-delà du secteur de l'aviation et influencer le tourisme, le commerce, l'investissement et le développement économique au sens large.

2.3 Alors que les États poursuivent des objectifs économiques, budgétaires et environnementaux, il importe d'évaluer les mesures fiscales concernant le transport aérien international en tenant compte de leurs répercussions potentielles sur la connectivité, l'accessibilité, la compétitivité et le développement socio-économique. Une évaluation minutieuse peut contribuer à garantir que les mesures fiscales soutiennent des objectifs politiques plus larges sans entraîner de conséquences imprévues pour le transport aérien international.

2.4 En octobre 2024, le Comité d'experts de la coopération internationale en matière fiscale des Nations Unies a approuvé des révisions de l'article 8 du Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions. La version révisée prévoit des variantes pour l'imposition des revenus provenant du transport aérien international, notamment une imposition fondée sur l'État de la source, s'écarter ainsi du principe traditionnel fondé sur la résidence qui a depuis longtemps favorisé la prévention de la double imposition dans le secteur de l'aviation. L'OACI a par la suite informé les États membres de ces évolutions par la lettre EC2/10-25/1, publiée le 9 janvier 2025.

2.5 Parallèlement, des travaux sont en cours au sein de l'ONU sur une convention-cadre sur la coopération internationale en matière fiscale. Bien que les conclusions de ce processus soient encore en cours d'élaboration, elles pourraient influencer les futures approches en matière de fiscalité internationale, y compris les questions relatives aux opérations de transport international. Ces évolutions soulignent l'importance de veiller à ce que les considérations spécifiques à l'aviation soient dûment prises en compte dans les débats plus larges sur la politique fiscale.

2.6 Les mesures fiscales ayant une incidence sur l'aviation sont souvent élaborées en dehors des administrations de l'aviation civile. En conséquence, une coordination efficace entre les autorités de l'aviation civile, les Ministères des finances, les administrations fiscales, les Ministères des affaires étrangères et les représentants des États contractants des organisations internationales concernées est essentielle.

2.7 Une telle coordination peut contribuer à garantir que les considérations relatives à l'aviation internationale soient dûment prises en compte dans les positions nationales et que les mesures fiscales soient conformes aux obligations existantes, aux accords bilatéraux, aux politiques de l'OACI et aux objectifs plus larges en matière de connectivité. Une coopération renforcée peut également réduire le risque d'approches contradictoires et d'effets indésirables sur le transport aérien international.

2.8 La récente modification de l'article 8 du Modèle de convention fiscale des Nations Unies de 2025 a introduit deux variantes en matière d'imposition : la variante A, qui autorise l'imposition à la

source, et la variante B, qui autorise l'imposition au titre de la résidence. L'existence de ces variantes dans le Modèle de convention fiscale des Nations Unies a posé d'importants problèmes pratiques pour les entreprises de transport aérien international, car elle a ouvert la voie à l'adoption, par certains pays, d'une imposition à la source afin de maximiser leurs recettes fiscales. Une convention de double imposition peut conférer au pays de résidence le droit exclusif d'imposer les bénéfices des entreprises de transport aérien selon le principe traditionnel de l'article 8, tandis qu'un autre pays peut chercher à appliquer de nouvelles règles fondées sur la source pour imposer une partie de ces mêmes revenus. Cela peut entraîner des litiges, des créances fiscales en double et des coûts de mise en conformité plus élevés pour une entreprise de transport aérien, qui doit s'enregistrer, déposer des déclarations fiscales, fournir des documents supplémentaires et faire appel à des conseillers fiscaux locaux dans plusieurs pays, même lorsque les recettes concernées proviennent exclusivement de passagers en transit dans ces pays.

2.9 L'incidence économique peut être particulièrement grave sur les routes qui ne génèrent qu'un faible bénéfice. Si une route rapporte entre 2 % et 3 % de bénéfice et qu'une taxe supplémentaire est prélevée par le pays de la source, les entreprises de transport aérien réagiront en augmentant le prix des billets, ce qui réduira la demande des passagers et aura un effet négatif sur la connectivité internationale. Les liaisons vers les pays en développement qui dépendent de manière disproportionnée du tourisme entrant pourraient ne plus être viables sur le plan commercial et finir par être suspendues, voire supprimées. De même, lorsque différents pays cherchent à imposer certains éléments du trafic en correspondance, cela peut rendre la coopération entre entreprises de transport aérien (c'est-à-dire le système intercompagnies, les partages de codes, etc.) et le modèle de réseau en étoile plus complexes et plus coûteux à gérer.

2.10 Par exemple, dans le cas où un passager achèterait un billet Qatar Airways pour un itinéraire Doha-Londres-New York, par l'intermédiaire d'une agence de voyages établie en Allemagne, avec Qatar Airways comme transporteur exploitant sur le segment Doha-Londres et une entreprise de transport aérien partenaire assurant le segment Londres-New York (dans le cadre d'un accord commercial), c'est-à-dire que le transit a lieu au Royaume-Uni et que les États-Unis sont la destination finale, des créances fiscales pourraient émaner de l'Allemagne (pays de vente du billet), du Qatar (pays de résidence de l'entreprise de transport aérien), du Royaume-Uni (pays de départ/d'arrivée de segment) et des États-Unis (pays de destination).

2.11 La question ici n'est pas de savoir si les entreprises de transport aérien paient des impôts. Il s'agit de déterminer quel pays a le droit d'imposer un bénéfice unique tiré d'un trajet international impliquant plusieurs pays, plusieurs entreprises de transport aérien, l'espace aérien international et des coûts partagés à l'échelle mondiale.

3. CONCLUSION

3.1 Les modalités d'imposition constituent un élément important des fondements structurels qui sous-tendent le transport aérien international. Des politiques fiscales prévisibles et cohérentes contribuent à la connectivité, à la stabilité du marché, à la compétitivité et au développement économique durable.

3.2 Le respect de la Convention de Chicago et des dispositions du Doc 8632 reste essentiel pour éviter une imposition multiple et discriminatoire et faire en sorte que les mesures fiscales favorisent la croissance du secteur aéronautique plutôt que de l'entraver.

3.3 Les évolutions récentes des cadres fiscaux internationaux, notamment les révisions de l'article 8 du Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions et les discussions relatives à la convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale,

soulignent l'importance de veiller à ce que les considérations propres à l'aviation continuent d'être dûment prises en compte dans les discussions sur la fiscalité internationale.

3.4 Une coordination renforcée entre les autorités de l'aviation, des finances et de la fiscalité, soutenue par un engagement continu de l'OACI et par des actions de sensibilisation, contribuera à promouvoir des approches harmonisées, à réduire les risques de double imposition et la complexité administrative, et à stimuler la croissance durable et la résilience du transport aérien international à l'horizon 2050.

— FIN —