ATConf/7-WP/218
18/11/26

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

PROJET DE RAPPORT

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.4 : Taxes sur le transport aérien international

Note : La Conférence examine ce point en deux parties : a) prélèvements (taxes et redevances) ; et b) prélèvements (mise en œuvre du CORSIA).

Partie a) Prélèvements (taxes et redevances)

3.4.1 DOCUMENTATION

3.4.1.1 Dans la note WP/7, le Secrétariat passe en revue les faits nouveaux concernant les redevances et les taxes affectant le transport aérien international ainsi que leurs implications pour la connectivité, l'accessibilité financière, le financement des infrastructures et le développement économique du secteur. Cette note met en évidence les préoccupations concernant la structure inadéquate des redevances, la multiplication des taxes non liées à l'aviation et des prélèvements environnementaux, et examine les enjeux qui voient le jour s'agissant des cadres d'établissement des redevances applicables aux nouvelles opérations de l'aviation et des cadres internationaux de l'ONU sur l'imposition. La note 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 souligne la nécessité d'adopter des approches transparentes, non-discriminatoires et harmonisées. La Conférence est invitée à envisager des recommandations visant à renforcer le respect de la Convention de Chicago et des politiques de l'OACI sur les redevances et les taxes, à éviter la double imposition et l'imposition discriminatoire, et à 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 et le développement continu de l'aviation internationale.

3.4.1.2 La note WP/58, présentée par la Côte d'Ivoire au nom des 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)[1], souligne comment les taxes aériennes excessives ou mal conçues, les droits et redevances peuvent augmenter les coûts de transport, freiner la demande et affaiblir la connectivité, en particulier dans les régions en développement, en s'appuyant sur l'étude de 2025 de la CAFAC et sur les réformes régionales de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). La note préconise une supervision économique plus forte, des consultations, une évaluation des incidences, une harmonisation à l'échelle régionale et des mesures de transition pour concilier l'accessibilité financière du transport aérien, les objectifs budgétaires et un financement durable des infrastructures. Elle souligne aussi la nécessité d'éviter la double imposition et le chevauchement des prélèvements environnementaux. La Conférence est invitée à demander à l'OACI de renforcer les orientations mondiales en matière de taxes, de droits et de redevances appliqués à l'aviation, d'élaborer des indicateurs et des outils communs permettant d'évaluer les incidences des prélèvements sur l'accessibilité financière et la connectivité du transport aérien, d'aider les États à réformer ces prélèvements et de renforcer la coordination dans le système des Nations Unies concernant le cadre d'imposition international afin de promouvoir l'imposition, en fonction du lieu de résidence, des bénéfices des entreprises du transport aérien international.

[1] Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

3.4.1.3 La note WP/19, présentée par le Qatar, souligne l'importance d'une mise en œuvre cohérente de la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) afin d'éviter une imposition multiple et discriminatoire susceptible d'augmenter les coûts supportés par les entreprises de transport aérien, de nuire à la connectivité aérienne et de rendre les services aériens moins abordables. La note met en évidence les préoccupations concernant l'article 8 révisé du Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions, qui introduit l'imposition à la source en remplacement du principe traditionnel fondé sur la résidence, ainsi que les négociations en cours sur la convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale. Ces évolutions pourraient entraîner des chevauchements entre les créances fiscales, alourdir les charges administratives et réduire la viabilité des routes. La Conférence est invitée à réaffirmer les politiques pertinentes de l'OACI, à renforcer la coordination entre les autorités de l'aviation, les autorités financières et les autorités fiscales, à évaluer les incidences des mesures fiscales proposées et à demander à l'OACI de continuer à défendre les spécificités du secteur aérien dans les débats internationaux sur l'imposition.

3.4.1.4 La note WP/68, présentée par les États-Unis, souligne l'importance de préserver le cadre d'imposition établi par l'OACI dans le Doc 8632, dans un contexte de coopération internationale en matière fiscale en pleine évolution, notamment dans le cadre des négociations sur le projet de convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale. La note fait part de préoccupations selon lesquelles l'élargissement des règles d'imposition à la source pourrait entraîner un chevauchement des prérogatives fiscales, des situations de double imposition ou d'imposition multiple, un alourdissement des charges administratives et une incertitude sur le plan juridique, ce qui pourrait augmenter les coûts pour les entreprises de transport aérien et affaiblir la connectivité internationale. Elle souligne aussi la nécessité d'évaluer les répercussions économiques des nouvelles taxes et redevances appliquées au transport aérien international, en particulier sur les économies en développement, éloignées, enclavées ou insulaires. La Conférence est invitée à réaffirmer la pertinence constante des politiques de l'OACI en matière fiscale, à encourager les États à veiller à ce que les nouveaux instruments fiscaux internationaux restent conformes aux principes de l'OACI et aux accords aéronautiques existants, et à demander au Conseil de l'OACI de suivre l'évolution de la situation et de collaborer avec les organes compétents de l'ONU.

3.4.1.5 La note WP/110, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), avec le parrainage de l'Indonésie, préconise une mise en œuvre plus rigoureuse des politiques de l'OACI en matière d'imposition, qui sont énoncées dans le Doc 8632. La note souligne que des taxes appliquées à l'aviation en excès ou de façon discriminatoire peuvent entraîner une hausse des tarifs aériens, réduire la demande et la connectivité, et entraver le développement économique. Elle souligne la nécessité d'établir une distinction claire entre les taxes, qui alimentent les recettes publiques, et les redevances, qui recouvrent les coûts de fourniture d'installations et de services aériens. La Conférence est invitée à engager les États à poursuivre la mise en œuvre du Doc 8632 et à maintenir une distinction claire entre taxes et redevances, conformément à la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et les services de navigation aérienne* (Doc 9082) ; à encourager les États à appliquer des politiques en matière d'imposition équitables, transparentes et non discriminatoires ; à renforcer la coordination de l'OACI avec le système des Nations Unies ; à demander à l'OACI d'envisager de réviser le Doc 8632 afin de recommander que les recettes provenant des prélèvements publics spécifiques à l'aviation soient utilisées pour les besoins de l'aviation civile, et de collecter et de suivre systématiquement les données fournies par les États concernant ces prélèvements afin d'améliorer la transparence et l'élaboration des politiques.

3.4.1.6 La note WP/174, présentée par l'Association des services aériens (ASA World), propose d'étendre aux services d'assistance en escale les quatre principes OACI d'établissement des redevances

énoncés dans le Doc 9082, à savoir le rapport avec les coûts, la non-discrimination, la transparence et la consultation. La note fait valoir que les prestataires de services d'assistance en escale sont confrontés à la force du pouvoir d'achat des entreprises de transport aérien et à la pression de proposer des prix inférieurs aux coûts, ce qui nuit potentiellement au bien-être du personnel, aux investissements en matière de sécurité et à la résilience opérationnelle, tandis que les nouvelles prescriptions en matière de supervision de la sécurité entraînent des coûts supplémentaires. Elle propose un cadre en six volets portant sur l'équilibre contractuel en vertu de l'accord type sur les services d'assistance en escale (SGHA) de l'Association du transport aérien international (IATA), la récupération des coûts de mise en conformité relatifs à la sécurité, les critères d'appel d'offres au-delà du prix le plus bas, la proportionnalité des droits de supervision, ainsi que l'application des quatre principes aux droits imposés aux prestataires de services d'assistance en escale (GHSP). La Conférence est invitée à approuver cette approche et à demander à l'OACI de mettre à jour en conséquence ses politiques d'établissement des redevances dans le Doc 9082 et les orientations correspondantes, de stimuler des pratiques contractuelles équilibrées dans le cadre de l'accord type sur les services d'assistance en escale, de promouvoir des critères d'appel d'offres qui tiennent compte de la sécurité et de la qualité plutôt que du seul prix, et de veiller à ce que les redevances de supervision reflètent le coût des activités de supervision effectuées.

3.4.1.7 La note WP/65, présentée par l'IATA et l'ACI, met en évidence les implications associées à l'évolution de la coopération internationale en matière fiscale, notamment du projet de convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale, pour le cadre d'imposition régissant actuellement le transport aérien international. La note réaffirme le cadre établi en matière d'imposition appliquée à l'aviation, qui s'appuie sur les orientations de l'OACI énoncées dans le Doc 8632, lesquelles préconisent une imposition des bénéfices des entreprises de transport aérien en fonction de leur lieu de résidence afin d'éviter la double imposition. Elle exprime des préoccupations quant au fait que les dispositions relatives à l'imposition à la source figurant dans le Modèle de convention fiscale révisé des Nations Unies et dans le projet de convention-cadre des Nations Unies pourraient créer un chevauchement des droits d'imposition et porter atteinte au cadre établi d'imposition de l'aviation. La Conférence est invitée à réaffirmer les politiques de l'OACI en matière d'imposition, à préconiser l'élaboration de nouveaux cadres d'imposition internationaux visant à éviter la double imposition ou l'imposition extraterritoriale tout en restant conformes aux principes de l'OACI, et à demander à l'OACI de collaborer avec les organes compétents de l'ONU afin d'assurer la cohérence avec le cadre établi d'imposition de l'aviation.

3.4.2 **ANALYSE**

3.4.2.1 La Conférence mesure l'importance de la mise en œuvre des politiques de l'OACI en matière de redevances et d'imposition, qui figurent dans les Doc 9082 et 8632, pour promouvoir le développement durable du transport aérien international. L'accent est mis sur l'importance d'évaluer les effets des prélèvements existants et proposés sur la connectivité, l'accessibilité financière, la concurrence et le financement des infrastructures, en particulier sur les marchés en développement et vulnérables. Il est aussi souligné qu'il est nécessaire de maintenir une distinction claire entre taxes et redevances, conformément aux politiques établies par l'OACI.

3.4.2.2 En matière d'imposition, la Conférence se dit préoccupée par la multiplication des taxes appliquées à l'aviation et leurs répercussions négatives potentielles sur les coûts, la demande relative aux voyages et la connectivité, en particulier dans les régions en développement. De nombreux États se disent favorables à une mise en œuvre cohérente des politiques de l'OACI en matière d'imposition qui figurent dans le Doc 8632 et soulignent l'importance d'éviter toute imposition excessive, double, multiple et

discriminatoire du transport aérien international. Il est aussi souligné qu'il est nécessaire de faire preuve d'une plus grande transparence, de réaliser des évaluations des incidences économiques et d'assurer une coopération régionale dans l'élaboration des politiques en matière d'imposition du transport aérien, en tenant compte de la situation et des priorités de développement nationales.

3.4.2.3 À la lumière des récentes évolutions des cadres internationaux en matière d'imposition, notamment de l'article 8 révisé du Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions et des négociations en cours sur la convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale, les délégués expriment des inquiétudes quant aux implications de l'imposition à la source pour le transport aérien international, notamment les risques de double imposition ou d'imposition multiple, d'alourdissement des charges administratives et d'incertitude sur le plan juridique. À cet égard, un soutien massif est exprimé en vue de préserver l'approche établie, fondée sur la résidence, en matière d'imposition des bénéfices des entreprises de transport aérien international, conformément aux politiques de l'OACI énoncées dans le Doc 8632. L'importance d'une coordination plus étroite entre les autorités nationales chargées de l'aviation, des finances et de la fiscalité est aussi soulignée.

3.4.2.4 La Conférence souligne l'importance de suivre en permanence l'évolution des cadres d'imposition internationaux et de renforcer la coordination entre l'OACI et les organes compétents de l'ONU. Il est souligné qu'il est nécessaire d'assurer la cohérence des politiques et de préserver les principes établis régissant l'imposition du transport aérien international, notamment au regard de l'évolution des règles fiscales internationales et de leurs implications potentielles en matière de double imposition ou d'imposition multiple. La Conférence mesure l'importance de veiller à ce que les considérations spécifiques à l'aviation soient dûment prises en compte dans les débats internationaux sur l'imposition.

3.4.2.5 En ce qui concerne les redevances, la Conférence réaffirme l'importance d'appliquer les principes de l'OACI en matière d'établissement de redevances, à savoir le rapport avec les coûts, la non-discrimination, la transparence et la consultation, tels qu'énoncés dans le Doc 9082. Il est souligné qu'il est nécessaire d'assurer une supervision économique appropriée ainsi qu'une consultation des parties prenantes lors de l'établissement des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, tout en veillant au financement durable des infrastructures de l'aviation. Certains États soulignent les avantages que présentent le renforcement de la coopération régionale, l'harmonisation des pratiques d'établissement des redevances et l'évaluation des incidences économiques des redevances sur l'accessibilité financière et la connectivité, en particulier dans les régions en développement.

3.4.2.6 La Conférence mesure l'importance d'opérations de manutention au sol durables, d'investissements appropriés dans la sécurité, la qualité du service et le développement du personnel. Toutefois, des réserves sont émises quant à l'extension du principe de recouvrement des coûts aux services d'assistance en escale, étant donné que ces services s'inscrivent généralement dans un environnement commercial concurrentiel et que toute réflexion sur les possibilités d'appliquer les principes d'établissement des redevances de l'OACI devrait tenir compte de la nature particulière de ces services, des arrangements de marché existants et de la nécessité de préserver la concurrence ainsi que les incitations commerciales au service de l'efficacité. Il est noté qu'une telle proposition ne nécessiterait pas de modifier les politiques et les orientations existantes.

3.4.2.7 La Conférence souligne qu'il est nécessaire de renforcer le soutien apporté par l'OACI aux États pour la mise en œuvre effective de ses politiques en matière d'imposition et de redevances. À cet égard, les participants se disent favorables à ce que les orientations pertinentes soient révisées et mises à jour, à ce que la collecte et le suivi des données relatives aux taxes, droits et redevances soient améliorés, et à ce que des outils pratiques soient offerts aux États pour les aider à évaluer leurs incidences économiques

sur l'accessibilité financière, la connectivité et le financement des infrastructures. L'accent est aussi mis sur l'importance de renforcer les capacités de façon ciblée et de mettre en commun les meilleures pratiques, en particulier pour les pays en développement.

3.4.2.8 La Conférence prend bonne note de la note d'information WP/198, présentée par l'Inde, et de la note d'information WP/209, présentée par le Mexique.

3.4.3 CONCLUSION

3.4.3.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations tenues dans le cadre du point 3.4, partie A, de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

a) les États devraient fixer des redevances conformes à l'article 15 de la Convention de Chicago et aux politiques de l'OACI en matière de redevances énoncées dans le Doc 9082 et dans les orientations pertinentes, en veillant au respect des principes de non-discrimination, de rapport avec les coûts, de transparence et de consultation auprès des usagers ;

b) les États devraient veiller à ce que les mesures d'imposition soient conformes à l'article 24 de la Convention de Chicago, renforcer la mise en œuvre des politiques de l'OACI en matière d'imposition qui sont énoncées dans le Doc 8632, éviter la double imposition, l'imposition multiple ou discriminatoire du transport aérien international et renforcer la coordination entre les autorités nationales chargées de l'aviation, des finances et de la fiscalité ;

c) les États devraient évaluer les effets des prélèvements existants et proposés sur la connectivité, l'accessibilité financière, la concurrence et le financement des infrastructures, en particulier sur les marchés en développement et vulnérables ;

d) l'OACI devrait suivre l'évolution de la fiscalité internationale, renforcer sa coordination avec les organes compétents de l'ONU afin d'assurer la cohérence des politiques, et préserver les principes établis régissant l'imposition du transport aérien international ;

e) l'OACI devrait actualiser ses orientations, renforcer la collecte de données et fournir des outils pratiques ainsi qu'un renforcement des capacités afin d'aider les États à appliquer des politiques rigoureuses d'imposition et d'établissement des redevances.

3.4.4 RECOMMANDATION

Recommandation 3/7 — Prélèvements sur le transport aérien international : prélèvements (taxes et redevances)

La Conférence recommande :

a) que les États soient instamment priés d'aligner leurs cadres d'établissement de redevances sur les dispositions de l'article 15 de la Convention de Chicago et sur les politiques de l'OACI

relatives aux redevances qui figurent dans le Doc 9082, ainsi que sur les orientations idoines, et d'adopter les principes fondamentaux de l'OACI que sont la non-discrimination, le rapport avec les coûts, la transparence et la consultation auprès des usagers, tout en renforçant la supervision de la réglementation économique ;

b) que les États soient instamment priés de veiller à ce que les mesures d'imposition soient conformes à l'article 24 de la Convention de Chicago, de renforcer la mise en œuvre des politiques de l'OACI en matière d'imposition qui sont énoncées dans le Doc 8632, d'éviter la double imposition, l'imposition multiple ou discriminatoire du transport aérien international ;

c) que les États soient encouragés à renforcer la coordination entre les autorités nationales chargées de l'aviation, des finances et de la fiscalité afin de garantir que les considérations spécifiques à l'aviation soient dûment prises en compte dans les négociations internationales sur l'imposition ;

d) que l'OACI suive l'évolution des cadres d'imposition internationaux, renforce sa coordination avec les organes compétents de l'ONU afin d'assurer la cohérence des politiques, et préserve les principes établis régissant l'imposition du transport aérien international ;

e) que l'OACI réexamine et actualise, le cas échéant, ses orientations en matière d'imposition et de redevances, renforce la collecte et le suivi des données pertinentes, et mette au point des outils pratiques pour aider les États à mettre en œuvre des politiques rigoureuses d'imposition et d'établissement des redevances, notamment par l'évaluation de leurs incidences sur l'accessibilité financière, la connectivité et le financement des infrastructures ;

f) que l'OACI continue de mieux faire connaître et comprendre ses politiques relatives aux redevances et à l'imposition et de favoriser leur mise en œuvre au moyen d'activités d'information et de renforcement des capacités, et de faciliter les échanges entre les États et les acteurs du secteur sur leurs expériences.

— FIN —