



NOTE DE TRAVAIL

**SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN
(ATCONF/7)**

Montréal, au Siège, du 16 au 20 novembre 202

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels

3.4 : Taxes sur le transport aérien international

**ACCESSIBILITE FINANCIÈRE DU TRANSPORT AÉRIEN : SIMPLIFIER LES TAXES,
LES FRAIS ET LES REDEVANCES POUR DÉBLOQUER LA CONNECTIVITÉ**

[Note présentée par la Côte d'Ivoire au nom des 54 États membres
de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC²)]

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

L'Afrique soutient l'amélioration de l'accessibilité financière du transport aérien grâce à des pratiques fiscales et tarifaires transparentes, proportionnées et sensibles aux enjeux de développement. Les données issues de l'étude récente de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) sur les taxes, les redevances et les frais dans le secteur du transport aérien et la réforme régionale de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) démontrent que des prélèvements excessifs ou mal conçus, ainsi que des redevances fixées sans conformité aux principes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), entraînent une hausse des tarifs, freinent la demande, affaiblissent la connectivité et limitent les retombées positives du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA) sur le plan du développement.

Une surveillance économique plus forte, des consultations approfondies, une évaluation d'impact, une harmonisation régionale et des mesures de transition sont ainsi nécessaires pour concilier l'accessibilité financière, les objectifs budgétaires légitimes et un financement durable des infrastructures. Il convient également de prêter attention à l'évolution de la fiscalité internationale et environnementale afin d'éviter les charges financières doubles, discriminatoires, redondantes ou superposées. Il est demandé à l'OACI de renforcer le cadre mondial régissant les taxes et redevances aériennes, d'élaborer des orientations pratiques, des indicateurs communs et un soutien à la mise en œuvre à l'intention des États en développement et des organisations régionales, et de soutenir le maintien, au sein du système de l'Organisation des Nations Unies (ONU), de l'imposition selon le principe de résidence des bénéfices tirés du transport aérien international.

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² 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 et Zimbabwe.

Action requise. La Conférence est invitée à :

- a) reconnaître que les taxes aériennes excessives ou mal conçues et les autres prélèvements imposés par les pouvoirs publics, ainsi que les redevances et frais qui ne sont pas fixés conformément aux principes applicables de l'OACI, peuvent nuire à l'accessibilité financière, à la connectivité et au développement économique durable, en particulier dans les régions en développement ;
- b) demander à l'OACI de renforcer et d'élaborer des lignes directrices mondiales et un modèle de cadre politique harmonisé en matière de fiscalité, de redevances et de redevances dans le secteur de l'aviation, tout en promouvant des pratiques de tarification transparentes, non discriminatoires et liées aux coûts, conformément aux politiques de l'OACI ;
- c) demander à l'OACI d'élaborer des indicateurs communs d'accessibilité financière et de connectivité, ainsi que des outils efficaces permettant d'évaluer l'impact des taxes, des redevances et des frais aériens sur l'économie et la connectivité ; et d'aider par ailleurs les États en développement et les organisations régionales, dans le cadre du renforcement des capacités et de mesures transitoires proportionnées en matière de recettes, à réexaminer et à réformer les taxes aériennes excessives ou mal conçues, ainsi que les autres prélèvements et redevances imposés par les pouvoirs publics et qui ne sont pas fixés conformément aux principes applicables de l'OACI.
- d) demander à l'OACI de renforcer la coordination avec les États, les organismes compétents des Nations Unies et les organisations régionales sur l'évolution de la fiscalité internationale et environnementale, de promouvoir le respect des Politiques et directives pertinentes de l'OACI et d'éviter les charges financières doubles, discriminatoires, redondantes ou superposées.
- e) demander à l'OACI d'aider les États et les organismes régionaux à élaborer des mesures de transition qui préservent les sources de recettes essentielles tout en améliorant l'accessibilité financière et en favorisant la croissance du transport aérien.

<i>Objectif stratégique :</i>	La présente note porte sur l'Objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être sociétal pour tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Les actions proposées devront être menées dans le cadre du programme de travail actuel de l'OACI et des ressources disponibles.
<i>Références :</i>	Étude de la CAFAC sur les taxes, redevances et droits de l'aviation, 2025 Doc 8632, <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i> Doc 9082, <i>Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne</i> Doc 9161, <i>Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne</i> Doc 9562, <i>Manuel sur l'économie des aéroports</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> (Chicago, 1944), articles 15 et 24 Acte supplémentaire A/SA.2/12/24 de la CEDEAO relatif à la politique commune en matière de droits, taxes et recettes aériennes dans les états membres de la CEDEAO Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions entre pays développés et pays en développement (article 8, révision de 2025) Convention-cadre des Nations Unies sur la coopération internationale en matière fiscale Étude de l'AFRAA sur les charges fiscales et les droits 2024 Doc 10227, <i>résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 3 octobre 2025)</i>, Résolutions adoptées par l'Assemblée A42-26 (Appendices B et C), A42-21 et A42-22 Lettre aux états EC2/10 – 25/1 OACI, Imposition, 9 janvier 2025

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien est un facilitateur stratégique pour le commerce, le tourisme, l'investissement, la mobilité et l'intégration régionale en Afrique, ainsi qu'un catalyseur de l'Agenda 2063 de l'Union africaine, de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) et du Marché unique africain du transport aérien (MUTAA). Bien que l'Afrique abrite environ 18 pour cent de la population mondiale, elle ne représente que 2 % du trafic aérien mondial de passagers et des passagers-kilomètres payants. Le marché de l'aviation du continent est néanmoins l'un des plus dynamiques au monde, et d'après les projections, devrait passer d'environ 10,62 milliards de dollars US en 2025 à 14,50 milliards de dollars US d'ici à 2029, avec un taux de croissance annuel moyen de 8,11 %. La réalisation de ce potentiel dépend considérablement de l'accessibilité financière du transport aérien.

1.2 L'un des facteurs affectant l'accessibilité financière est le niveau et la structure des taxes, frais et redevances aériennes. Bien que toutes ces éléments peuvent contribuer au coût final du transport aérien, les taxes et les redevances ont des objectifs distincts et relèvent de différents principes de politiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Par conséquent, leurs impacts respectifs doivent être pris en compte. En juin 2026, les ministres africains réunis à la Convention et Expo sur le transport aérien africain à Lomé ont réaffirmé, à travers la Déclaration de Lomé et sa matrice de mise en œuvre, la nécessité de réduire les taxes, les frais et les redevances dans le cadre d'un système de transport aérien plus connecté, abordable et compétitif. En s'inspirant de l'étude de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) sur les taxes, redevances et frais aériens (2025), cette note présente le point de vue de l'Afrique sur l'accessibilité financière du transport aérien et la fiscalité du transport aérien international, en s'appuyant sur des données et des expériences de réforme à l'échelle du continent, et conformément aux documents 9082 et 8632 de l'OACI.

2. ANALYSE

2.1 Impact des taxes, frais et redevances sur l'accessibilité financière

2.1.1 L'étude de la CAFAC montre que le montant total des taxes, prélèvements publics, redevances et frais liés aux billets reste important et varie considérablement d'un État africain à l'autre et d'une sous-région à l'autre.

2.1.2 Les taxes excessives ou mal conçues et les autres prélèvements imposés par les pouvoirs publics, ainsi que les redevances qui ne sont pas fixés conformément aux principes de l'OACI, augmentent les coûts de transport, freinent la demande et affaiblissent la connectivité. Elles limitent également les avantages que le MUTAA et la Décision de Yamoussoukro sont censés apporter au commerce, au tourisme, à la mobilité et à l'intégration régionale.

2.1.3 La réforme devrait trouver un équilibre entre l'accessibilité financière et la connectivité, d'une part, et les objectifs légitimes des États en matière de politique budgétaire et de politique publique, ainsi que le financement durable des aéroports et des services de navigation aérienne, d'autre part. Les États devraient évaluer l'effet cumulatif des impôts, des prélèvements et des redevances avant de les instaurer ou de les réviser, et devraient recourir à des méthodologies transparentes, à des consultations constructives ainsi qu'à des indicateurs mesurables de la capacité financière et de la connectivité.

2.2 Cadre de politique et surveillance économique

2.2.1 L'OACI distingue les redevances, qui recouvrent les coûts de fourniture d'installations et de services aériens, des taxes, qui génèrent principalement des recettes publiques. Les redevances relèvent de l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et

du Doc 9082 de l'OACI, tandis que les taxes relèvent du document 8632 de l'OACI et des dispositions pertinentes de l'article 24 de la Convention de Chicago. Ces instruments doivent être appliqués en fonction de leurs objectifs respectifs.

2.2.2 Les redevances aéroportuaires et de navigation aérienne doivent être non discriminatoires, liées aux coûts, transparentes et faire l'objet d'une consultation constructive avec les consommateurs. Les États devraient mettre en place ou renforcer un contrôle économique efficace afin d'examiner les plans d'investissement, l'efficacité des dépenses, les méthodes de tarification et la qualité des services, ainsi qu'empêcher tout prélèvement excessif et trouver un équilibre entre les besoins de financement, l'accessibilité financière et la connectivité.

2.2.3 Les taxes d'aviation et d'autres prélèvements imposés par les pouvoirs publics doivent être transparents, non discriminatoires et tenir compte des impératifs de développement. Leur conception devrait s'appuyer sur une analyse d'impact et une coordination entre les autorités aéronautiques, financières et fiscales, en veillant à éviter la double imposition ou imposition multiple, ainsi que les dispositions qui imposent des taxes sur les redevances.

2.2.4 Les aéroports devraient être encouragés à diversifier et développer les revenus non aéronautiques, conformément au Doc 9562 de l'OACI, comme moyen important de renforcer la résilience financière et soutenir le développement durable des infrastructures. Lorsque les réformes affectent les recettes publiques essentielles, les États et les organisations régionales devraient élaborer des mesures de transition proportionnées qui protègent la continuité des services tout en améliorant l'accessibilité financière.

2.3 **Expérience de mise en œuvre en Afrique**

2.3.1 La loi complémentaire A/SA.2/12/24 de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) constitue un exemple de référence régional utile. Cette mesure prévoit la suppression de certaines taxes non sectorielles et une réduction de 25 pour cent des redevances de service aux passagers et de sécurité, dont la mise en œuvre est prévue à partir du 1^{er} janvier 2026. Elle met également en place un mécanisme régional de supervision économique du transport aérien afin de suivre la mise en œuvre, soutenir la consultation et rendre compte des progrès.

2.3.2 L'expérience de la CEDEAO démontre la valeur d'une action régionale coordonnée, de responsabilités claires, d'un suivi et d'une surveillance économique. En collaboration avec la Commission de l'Union africaine (CUA), les États membres et les Communautés économiques régionales (CER), la CAFAC est bien placée pour promouvoir une approche continentale cohérente tout en facilitant une mise en œuvre qui reflète les circonstances nationales et régionales.

2.4 **Fiscalité internationale et environnementale**

2.4.1 Le Doc 8632 de l'OACI reflète une approche fondée sur la résidence en matière d'imposition des bénéfices issus du transport aérien international. Compte tenu des modifications apportées à l'article 8 du Modèle de Convention des Nations Unies concernant les doubles impositions entre pays développés et pays en développement et des négociations fiscales au sens large menées au sein des Nations Unies, les acteurs du secteur aérien, les acteurs financiers et les autorités fiscales devraient coordonner leurs efforts afin de protéger le secteur contre la double imposition, la complexité administrative et l'insécurité juridique, tout en respectant les droits d'imposition légitimes des États.

2.4.2 Les prélèvements environnementaux doivent être conformes aux décisions de l'OACI et coordonnés avec le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) en tant que l'unique mesure applicable fondée sur le marché mondial. Les États devraient

évaluer leurs effets cumulatifs et éviter les charges financières superposées ou redondantes qui compromettent l'accessibilité financière, la connectivité ou la capacité de transition des États en développement.

2.5 Appui à la mise en œuvre mondiale et régionale

2.5.1 L'OACI et les organisations régionales ont des responsabilités et des rôles complémentaires. L'OACI devrait consolider les lignes directrices pratiques, les outils d'examen des modèles et les indicateurs communs d'accessibilité financière et de connectivité, tandis que les organisations régionales devraient les adapter aux contextes régionaux, faciliter l'apprentissage par les pairs et suivre la mise en œuvre.

2.5.2 De telles mesures devraient inclure un soutien en matière de données, d'évaluation d'impact, de suivi économique, de consultation des parties prenantes et de planification de la transition des recettes, et devrait renforcer, plutôt que de faire double emploi, les initiatives menées par les pays africains et qui sont peu coûteuses et adaptées aux différents niveaux de capacités institutionnelles et techniques

3. CONCLUSION

3.1.1 Le transport aérien ne peut favoriser l'intégration et le développement s'il reste hors de portée pour les citoyens et les entreprises. Des taxes aériennes excessives ou mal conçues, ainsi que d'autres prélèvements imposés par les pouvoirs publics et des redevances qui ne sont pas fixées conformément aux principes applicables de l'OACI, peuvent augmenter le coût de la connectivité, freiner la demande et réduire les avantages de la libéralisation. Les études indiquent que des prélèvements plus transparents, liés aux coûts et consultatifs augmenteraient le trafic et la connectivité et, au fil du temps, élargiraient l'assiette des recettes elle-même.

3.1.2 Concernant les taxes, les redevances et les frais dans le secteur du transport aérien, l'Afrique recherche une approche transparente, proportionnée, participative et respectueuse des enjeux du développement. Un renforcement de la surveillance nationale, de la mise en œuvre régionale et du soutien pratique de l'OACI améliorerait l'accessibilité financière et la connectivité tout en préservant les recettes publiques légitimes et le développement durable des infrastructures et des services aéronautiques.