



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

**ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION SUR LES VOLS INTERNATIONAUX RELEVANT DU
CORSIA DANS LE CADRE D'UNE MESURE RÉGIONALE BASÉE SUR LE MARCHÉ**

(Note présentée par l'Arabie Saoudite et les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Un vol international assuré entre deux aéroports situés dans la zone économique d'un système régional d'échange de quotas d'émissions est, selon la définition de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), un vol international régi par le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), tout en relevant également du champ d'application de la mesure régionale. Cette question se pose avec une acuité particulière pour un exploitant aérien d'un État tiers qui n'est pas établi dans cette région. Ces deux instruments sont de nature différente : le CORSIA est un régime de compensation, tandis qu'un système régional d'échange de quotas d'émissions est un mécanisme de plafonnement et d'échange dont les coûts des quotas sont fondamentalement fiscaux. Lorsque les deux s'appliquent aux mêmes émissions, l'exploitant supporte une charge supplémentaire, de nature fiscale, sur des émissions déjà prises en compte par la compensation au titre du CORSIA, ainsi que la charge administrative liée au respect de deux systèmes non harmonisés pour un même vol.

Le principe fondamental n'est pas contesté : l'Assemblée a décidé que ces émissions ne devaient être comptabilisées qu'une seule fois (résolution A42-22, paragraphe 18). Ce qui fait défaut, c'est sa mise en œuvre effective par les autorités compétentes de la région concernée. La redevance qui en résulte sur des émissions déjà prises en compte dans le cadre du régime mondial est également incompatible avec les principes directeurs relatifs à la conception et à la mise en œuvre des mesures basées sur le marché (MBM), adoptés par l'Assemblée (résolution A38-18) et réaffirmés dans des résolutions successives de l'Assemblée, selon lesquels ces mesures doivent éviter les doubles emplois, les charges économiques inappropriées et les distorsions du marché.

Conformément à la Convention de Chicago, aux politiques de l'OACI en matière de redevances et d'imposition, ainsi qu'à la décision de l'Assemblée selon laquelle le CORSIA est le seul régime mondial de MBM qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale, afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de mesures nationales ou régionales qui feraient double emploi (résolution A42-22, paragraphe 18), la présente note invite la Conférence à soutenir le principe selon lequel les émissions déjà prises en compte au titre du CORSIA ne devraient pas faire l'objet d'une redevance régionale supplémentaire de nature fiscale.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) constater qu'un vol international régi par le système de surveillance et de déclaration du CORSIA peut également relever d'un système régional d'échange de quotas d'émission et que, les deux instruments étant de nature différente, cette situation peut entraîner l'application, par le système régional, d'une redevance supplémentaire, de nature fiscale, sur les émissions déjà prises en compte au titre du CORSIA ; b) affirmer que, conformément à la Convention de Chicago, aux politiques de l'OACI en matière de redevances et d'imposition, à la décision de l'Assemblée selon laquelle le CORSIA est le seul régime mondial de MBM qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale et selon laquelle ces émissions ne devraient être prises en compte qu'une seule fois (résolution A42-22, paragraphe 18), ainsi qu'aux principes directeurs relatifs aux MBM (résolution A38-18), les émissions déjà prises en compte au titre du régime mondial de MBM ne devraient pas être soumises à une redevance régionale supplémentaire de nature fiscale ; c) demander au Conseil de rester saisi de cette question jusqu'à ce que les États membres qui appliquent de telles mesures les mettent en conformité avec le cadre mondial convenu — notamment en exemptant les vols internationaux relevant du système de surveillance et de déclaration du CORSIA de l'application des obligations de restitution dans le cadre du système régional d'échange de quotas — afin que les émissions déjà prises en compte au titre du CORSIA ne soient pas imposées une seconde fois, et qu'aucun exploitant ne soit soumis à une double imposition sur ces émissions au motif qu'il n'est pas établi dans la région ; d) réaffirmer que, le CORSIA étant le seul régime mondial de MBM convenu pour l'aviation internationale, les mesures régionales devraient être mises en œuvre en cohérence avec celui-ci et avec le principe selon lequel les émissions ne sont prises en compte qu'une seule fois, de sorte que la responsabilité d'éviter les redevances redondantes sur les vols relevant du CORSIA incombe à la région concernée en application de ce cadre convenu.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous</i> et <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence financière directe n'est prévue pour l'Organisation.
<i>Références :</i>	Convention de Chicago <i>Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international</i> (Doc 8632) Principes directeurs des MBM (résolution A38-18 de l'Assemblée, annexe) Résolution A42-22 de l'Assemblée, paragraphe 18 Résolution A42-26 de l'Assemblée, appendices B et C

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention relative à l'aviation civile internationale et la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) définissent le cadre régissant le traitement des redevances et prélèvements imposés aux vols internationaux, en particulier la distinction entre les redevances liées aux coûts et les prélèvements qui constituent une charge fiscale. La résolution A42-26 de l'Assemblée, appendices B et C, consigne les politiques de l'OACI en matière d'imposition et de prélèvements concernant le transport aérien international et s'applique directement au traitement de la redevance examinée dans la présente note.

1.2 L'Assemblée a déterminé que le CORSIA est le seul régime de MBM qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale, afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de MBM nationales ou régionales qui feraient double emploi, garantissant ainsi que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois (résolution A42-22 de l'Assemblée, paragraphe 18). Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de MBM (résolution A38-18 de l'Assemblée, annexe) vont dans le même sens.

1.3 Ces dernières années, diverses formes de prélèvements sur le transport aérien international ont été mises en place, étendues ou proposées pour une extension supplémentaire. La présente note porte sur l'une de ces interactions : l'application d'un système régional d'échange de quotas d'émissions, parallèlement au CORSIA, au même vol international.

2. DEUX INSTRUMENTS DE NATURE DIFFÉRENTE

2.1 Le CORSIA et les systèmes régionaux d'échange de quotas d'émissions fixent tous deux un prix du carbone, mais ils sont de nature différente. Le CORSIA est un régime de compensation : les exploitants achètent et annulent des unités d'émission admissibles CORSIA, finançant ainsi des projets de réduction des émissions dans les pays hôtes. Un système régional d'échange de quotas d'émissions est un mécanisme de plafonnement et d'échange : les exploitants restituent des quotas, dont une part croissante est mise aux enchères, les recettes revenant aux pouvoirs publics de cette région. Concrètement, cette dernière redevance est essentiellement fiscale.

2.2 Étant donné qu'une contribution de compensation et une restitution fiscale ne sont pas de même nature, elles ne peuvent être conciliées en considérant l'une comme équivalente à l'autre. Lorsque les deux s'appliquent aux mêmes émissions, l'exploitant est soumis à deux obligations distinctes, dont une seule correspond à la compensation engagée au titre du régime mondial convenu.

3. LE VIDE RÉGLEMENTAIRE ET LA CHARGE ÉCONOMIQUE

3.1 Un vol international entre deux aéroports situés dans deux États différents au sein de la zone économique couverte par une mesure régionale est régi par le CORSIA en raison de son caractère international, comme défini dans l'Annexe 16, volume IV, et par la mesure régionale en vertu de sa directive. La règle applicable n'est pas absente : l'Assemblée a décidé que ces émissions ne devaient être prises en compte qu'une seule fois (résolution A42-22, paragraphe 18). Ce qui fait défaut, c'est sa mise en œuvre effective par les autorités compétentes de la région concernée. La lacune est donc d'ordre opérationnel, et non de principe ; y remédier ne crée pas une nouvelle règle, mais donne effet à une règle que l'Assemblée a déjà établie.

3.2 Le vol relève du CORSIA en vertu de la décision adoptée par l'Assemblée. Une mesure régionale peut néanmoins inclure ce même vol dans son propre système — mais sa portée est surajoutée à celle du CORSIA, sans pour autant constituer une exigence équivalente ou concurrente. Il appartient donc à la région de procéder à toute harmonisation : ce sont les autorités régionales qui doivent aligner leur mesure sur le CORSIA, et non le CORSIA qui doit s'adapter au système régional. Tant qu'elles ne l'auront pas fait, un exploitant qui remplit déjà ses obligations au titre du CORSIA risque d'être imposé une seconde fois pour les mêmes émissions.

3.3 La charge économique est double. D'une part, l'exploitant peut se voir imposer, par le régime régional, une redevance supplémentaire — de nature essentiellement fiscale — sur des émissions déjà compensées au titre du CORSIA, redevance qui ne finance par ailleurs aucune mesure supplémentaire en faveur de l'environnement. D'autre part, la charge est asymétrique : pour une même route, l'exposition et la certitude peuvent varier selon le lieu d'établissement de l'exploitant, et celui qui est établi en dehors

de la région supporte en outre la charge de concilier le traitement d'un même vol par deux administrations différentes. Cela est difficilement compatible avec les principes de non-discrimination et d'égalité des conditions de concurrence. Une analyse indépendante du secteur (IATA) est parvenue à la même conclusion, en constatant que les exploitants non établis dans la région concernée pourraient être imposés deux fois pour les mêmes émissions sur des routes internationales au sein de son espace économique. En outre, le fait de soumettre les exploitants aériens de pays tiers à des régimes administratifs et de restitution doubles et non harmonisés pour un même vol crée un obstacle administratif injustifié au transport aérien international.

— FIN —