



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 26 : Développement économique du transport aérien

RÉCENTES CONTESTATIONS DES POLITIQUES DE L'OACI SUR L'IMPOSITION DE TAXES SUR LES REVENUS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN ET SUR L'UTILISATION DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Conseil économique et social des Nations Unies a récemment approuvé des changements importants apportés à l'article 8 de la *Convention modèle des Nations Unies concernant les doubles impositions entre pays développés et pays en développement* (le modèle de convention des Nations Unies), ayant des incidences sur l'imposition des revenus du transport aérien. D'autre part, nous observons une fragmentation croissante et persistante des politiques parmi les États concernant l'imposition de l'utilisation du transport aérien international. Un sujet particulier de préoccupation réside dans les initiatives coordonnées ou multilatérales qui minent la primauté et le leadership de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en matière de politiques applicables à l'aviation internationale et compromettent l'intégrité des efforts mondiaux dans le cadre de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) et des résolutions de l'Assemblée de l'OACI.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre acte de la révision de l'article 8 du modèle de convention des Nations Unies ;
- encourager les États à coordonner leurs autorités fiscales ou financières respectives concernant la conformité à la *résolution A41-27 de l'Assemblée, Appendice B – Imposition*.
- prier instamment les États d'appliquer les résolutions et les politiques de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632) dans leurs territoires et inviter toutes les autorités nationales compétentes à s'y conformer afin d'éviter les impositions doubles ou discriminatoires du transport aérien ; et
- prier instamment les États de se conformer à la résolution A41-22 de l'Assemblée qui précise que le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) est la seule mesure mondiale fondée sur le marché pour les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et demander aux États et autres agences des Nations Unies d'éviter de causer la fragmentation nationale, régionale ou internationale des politiques.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note 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> .
---------------------------------	--

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

<i>Incidences financières :</i>	<i>Négligeables.</i>
<i>Références :</i>	<i>Doc 8632, Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international. Résolutions A41-21, A41-22 et A41-27 de l'Assemblée de l'OACI. Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions entre pays développés et pays en développement. Rapports de la vingt-neuvième session du Comité d'experts de la coopération internationale en matière fiscale des Nations Unies, tenue en octobre 2024, et de sa trentième session en mars 2025.</i>

1. DÉVELOPPEMENTS EN LIEN AVEC L'IMPOSITION DES REVENUS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

1.1 Le 10 juin 2025, le Conseil économique et social des Nations Unies (ECOSOC) a entériné des modifications de l'article 8 du Modèle de convention des Nations Unies concernant les doubles impositions entre pays développés et pays en développement, suivant l'approbation d'un groupe subsidiaire d'experts (agissant à titre personnel) et du Comité d'experts sur la coopération internationale en matière de fiscalité (Comité fiscal de l'ONU) obtenues respectivement en octobre 2024 et en mars 2025.

1.2 Ces développements ignorent, voire contredisent les politiques de l'OACI en matière d'imposition, augmentent le risque de double imposition des revenus des compagnies aériennes et mettent en question les ententes bilatérales de service aérien (ASA).

1.3 Les modifications apportées à l'article 8 introduisent un modèle fiscal préféré basé sur la source (option A), qui s'écarte de l'imposition selon l'État de résidence historiquement appliqué en exclusivité aux revenus du transport aérien international dans la Convention modèle des Nations Unies (option B). L'Appendice à la présente note énonce en détail le nouvel article 8.

1.4 Les politiques de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international (Doc 8632) recommandent de façon exclusive l'imposition selon l'État de résidence (c'est-à-dire que les bénéfices d'une compagnie aérienne sont imposés seulement dans l'État où la compagnie aérienne est effectivement gérée). L'approche de l'OACI est conçue pour éviter la double imposition des revenus des entreprises de transport aérien, selon le principe de réciprocité. De plus, la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, dans sa résolution A41-27, prie instamment les États de suivre les politiques de l'OACI et d'éviter la double imposition dans le domaine du transport aérien. Les modifications apportées à l'article 8 vont générer des situations de multiple imposition, une préoccupation explicitement reconnue par le Comité fiscal de l'ONU.

1.5 Le Comité fiscal de l'ONU reconnaît aussi, sans en tenir compte, l'impact sur la viabilité financière des compagnies aériennes : *« les compagnies aériennes ont historiquement eu des bénéfices modestes et l'exploitation d'une compagnie aérienne entraîne de grandes dépenses, de telle sorte que l'imposition sur une base brute, sans reconnaissance des dépenses, pourrait entraîner une surimposition ».*

1.6 De plus, les accords bilatéraux relatifs aux services aériens (ASA) négociés en supposant une imposition basée sur la résidence pourrait devoir être renégociés, créant des incertitudes qui deviennent des barrières à l'investissement et au développement de routes. Les ASA établissent des conditions spécifiques qui permettent aux transporteurs des partenaires bilatéraux (États) de récolter des avantages

économiques et sociaux. Toute changement affectant ces conditions pourrait aussi menacer les opérations des services aériens forts utiles entre les pays respectifs.

1.7 Une telle perturbation va bien au-delà de l'imposition et affecte la relation bilatérale en matière d'aviation, puisque les dispositions fiscales sont souvent fondamentales dans l'équilibre général des avantages négociés. L'incorporation de dispositions fiscales dans les ASA est délibérée, et conçue pour créer un environnement opérationnel et fiscal prévisible pour les transporteurs aériens. Ces exemptions d'impôt réciproques ne sont pas accessoires, mais fondamentales pour l'équilibre des bénéfices négociés entre les États. Il est essentiel d'aborder les contestations potentielles de ces accords avec prudence, reconnaissant leur statut de traités internationaux et le réseau complexe de droits et d'obligations qu'ils créent.

2. DÉVELOPPEMENT EN LIEN AVEC L'IMPOSITION DE L'UTILISATION DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

2.1 La 41^e Assemblée de l'OACI, encore en référence au Doc 8632, priait instamment les États membres de suivre la politique de l'OACI en matière d'imposition et « de s'abstenir d'imposer des taxes discriminatoire à l'aviation internationale ». ² L'Assemblée a aussi institué le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) comme « seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de MBM nationales et régionales qui feraient double emploi, et pour faire en sorte que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois ». ³

2.2 L'Association du transport aérien international (IATA) constate une fragmentation croissante et persistance des politiques parmi les gouvernements, notamment en Europe et en Afrique. Un nombre croissant de pays imposent ou envisagent des taxes sur l'utilisation du transport aérien, pour répondre à des préoccupations environnementales. Toutefois, de telles taxes ne réduisent pas directement les émissions, et il est souvent douteux que les fonds ainsi recueillis soient utilisés pour financer des mesures de réduction des émissions. Ainsi, ces taxes sont généralement inefficaces et inéquitables par nature, et elles entraînent des conséquences économiques et sociales néfastes. Elles affectent l'abordabilité, la connectivité, l'emploi et les activités commerciales, dont le tourisme, ce qui nuit gravement aux économies en développement. Souvent non assorties d'analyses de rentabilité environnementale approfondies, ces taxes causent des dommages qui peuvent excéder tous les gains, et potentiellement provoquer une diminution des revenus fiscaux totaux, sans réduction vérifiable des émissions de CO₂.

2.3 Ces initiatives politiques fragmentées s'écartent de la réglementation existante et affaiblissent gravement le cadre mondialement harmonisé de l'OACI. Une préoccupation particulière réside dans les initiatives coordonnées ou multilatérales qui ignorent la primauté et le leadership de l'OACI concernant les politiques applicables au secteur de l'aviation internationale, et qui compromettent l'intégrité des efforts mondiaux dans le cadre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et des résolutions de l'Assemblée de l'OACI.

2.4 Bien que la souveraineté des gouvernements en matière d'imposition soit reconnue, une telle fragmentation affecte gravement les efforts de réduction des émissions de l'aviation internationale et menacent le système international de trafic aérien. Les pays qui mettent en place ces taxes sont aussi des États membres de l'OACI et ils ont participé de façon déterminante au développement et à l'établissement du CORSIA. La mise en œuvre unifiée du CORSIA par tous les États membres, sans dérogation régionale ou nationale, est essentielle pour en assurer l'exclusivité relativement aux émissions de CO₂ du transport

² [Résolution A41-27](#) de l'Assemblée de l'OACI

³ [Résolution A41-22](#) de l'Assemblée de l'OACI

aérien international. Pour les exploitants d'aéronefs, la fragmentation des politiques met en péril le réseau mondial, ajoute aux fardeaux administratif et financier, détourne des fonds cruciaux des solutions éprouvées de décarbonation, comme l'achat de carburants d'aviation durable et les crédits de compensation de carbone, et créent un risque de double imposition des mêmes tonnes d'émissions de CO₂.

2.5 En vertu de l'autorité conféré à l'OACI par ses États membres, en tant que seul forum légitime pour le développement et l'harmonisation de politiques relatives à l'aviation civile internationale, il est essentiel que les autres agences de l'ONU, les autorités financières compétentes des États membres et les autres entités souhaitant s'engager dans ce débat respectent les délibérations et les décisions des États sous l'égide de l'OACI.

3. CONCLUSION ET APPEL À L'ACTION ADRESSÉ AUX ÉTATS

3.1 En tout respect, nous sollicitons l'attention de l'Assemblée sur ces récents développements et sur ces enjeux critiques en matière d'imposition des revenus des entreprises de transport aérien international et de l'utilisation des services de transport aérien international.

3.2 Les politiques de l'OACI en matière d'imposition représentent davantage que des lignes directrices techniques – elles constituent l'infrastructure de développement essentielle. Tout comme les ententes postales internationales et les protocoles de télécommunication, ces cadres permettent l'existence de systèmes mondiaux qui créent de la valeur, bien au-delà de la somme des composantes. Les États qui abandonnent ce consensus risquent de fragmenter un système qui s'est avéré remarquablement efficace pour relier les économies aux possibilités mondiales.

3.3 La plus grande valeur de l'aviation ne réside pas dans la génération directe de revenus, mais dans ses effets multiplicateurs sur le développement économique. Chaque nouvelle route crée des possibilités d'affaires, facilite le transfert du savoir et intègre les marchés, augmentant ainsi la productivité de chaque industrie qui fait appel à ses services. La vision de la Convention de Chicago consistant à superviser et développer le transport aérien de façon sensée et économique a permis à l'aviation de devenir un des meilleurs catalyseurs du développement économique mondial et de l'intégration, générant beaucoup plus de valeur en facilitant le commerce, le tourisme et les investissements que les taxes ne pourront jamais en produire.

3.4 La viabilité continue de ce système mondial dépend fondamentalement d'un environnement réglementaire et fiscal uniforme et prévisible. Reconnaisant ces défis interreliés, nous prions instamment les États d'agir de la façon décrite dans le résumé analytique.

APPENDICE

ARTICLE 8 RÉVISÉ DU MODÈLE DE CONVENTION DES NATIONS UNIES CONCERNANT LES DOUBLES IMPOSITIONS ENTRE PAYS DÉVELOPPÉS ET PAYS EN DÉVELOPPEMENT

Article 8

Expédition internationale et transport aérien

Article 8 (option A)

1. Les revenus générés dans un État contractant et provenant de l'exploitation d'un navire ou d'un aéronef en trafic international par un résident de l'autre État contractant peuvent être imposés par cet autre État.

2. Toutefois, les revenus provenant de l'exploitation d'un navire ou d'un aéronef en trafic international et générés dans un État contractant peuvent aussi être imposés dans l'État contractant où ils sont générés et selon les lois de cet État, mais si le bénéficiaire effectif des revenus est un résident de l'autre État contractant, l'impôt perçu dans l'État où le revenu est généré ne doit pas excéder :

- a) si la loi fiscale de cet État impose ce revenu sur une base nette, 50 pour cent de la taxe qui serait imposée par cet État sur ce revenu en l'absence de la présente convention ; ou
- b) ___ pour cent (pourcentage à définir lors de négociations bilatérales) du montant brut des paiements qui sous-tendent ces revenus,

le montant le plus faible étant retenu.

3. Aux fins du présent article, « revenu provenant de l'exploitation en trafic international de navires ou d'aéronefs » signifie le montant brut total reçu en considération du transport de passagers, de courrier, de bétail ou de biens en trafic international.

4. Aux fins du présent article, les revenus provenant de l'exploitation de navires ou d'aéronefs en trafic international seront réputés être générés dans un État contractant, si ces revenus sont perçus pour le transport de passagers, de bétail, de courrier ou de biens, quand ce transport :

- a) commence en un lieu situé dans l'État contractant et se termine dans un lieu à l'extérieur de cet État contractant ; ou
- b) se termine dans un lieu se trouvant dans cet État contractant après avoir commencé hors de cet État.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 s'appliquent aussi aux revenus provenant de la participation à un consortium, à une coentreprise ou à un organisme international d'exploitation de navires ou d'aéronefs.

Article 8 (option B)

1. Les bénéfices d'une entreprise d'un État contractant provenant de l'exploitation de navires ou d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans cet État.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aussi aux bénéfices provenant de la participation à un consortium, à une coentreprise ou à un organisme international d'exploitation.