



## **DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS/2)**

**Montréal, 29 et 30 novembre 2018**

### **Point 2 : Stratégies futures de gestion des risques liés à la sûreté de l'aviation**

#### **VISION POUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE DANS LES AÉROPORTS**

(Note présentée par le Conseil international des aéroports et  
l'Association du transport aérien international)

##### **SOMMAIRE**

Cette note de travail annonce l'intention d'élaborer une vision à long terme de la sûreté aérienne. Il aborde un certain nombre de thèmes identifiés lors de consultations initiales avec de multiples parties prenantes et leurs implications potentielles pour l'Annexe 17. Les États membres sont encouragés à prendre des initiatives similaires pour assurer un référentiel réglementaire durable pour la sûreté aérienne, conforme au GASeP.

Les mesures à suivre par la Conférence de haut niveau sur la sûreté aérienne sont décrites au paragraphe 4.

### **1. CONTEXTE**

1.1 Les exploitants d'aéroports doivent faire face à des défis liés à une circulation et une congestion sans cesse croissantes et doivent également répondre à l'évolution des menaces pour la sécurité. Le monde évolue rapidement grâce à des innovations dans les technologies de l'information, des aéronefs sans-pilote (drones), de la robotique et de l'intelligence artificielle. Dans cet environnement, les aéroports ont besoin de faire preuve de souplesse et d'innovation pour faire face aux changements rapides.

1.2 Dans le cadre de sa nouvelle stratégie en matière de sûreté, le comité permanent sur la sûreté mondiale de l'ACI a demandé à l'ACI de réfléchir sur la façon dont ces perturbations peuvent avoir une incidence sur la sûreté aérienne de l'avenir, et d'élaborer une vision pour la sûreté des aéroports.

1.3 En parallèle, l'initiative du programme commun Smart Security de l'ACI/IATA s'est avérée un succès en termes de pilotage, de suivi et de leçons tirées de diverses solutions mises en œuvre aux points de contrôle de sûreté des passagers. Le but de ce programme est d'offrir une sûreté renforcée,

---

<sup>1</sup> Les versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe sont fournies par l'ACI et l'IATA.

une meilleure efficacité opérationnelle et une meilleure expérience pour les voyageurs. Les solutions impliquées dans la première phase couvrent un spectre allant de la conception des points de contrôle de sûreté à l'automatisation (retrait en parallèle, automatisation des files, traitement de l'image centralisé, systèmes de gestion des points de contrôle de sûreté), afin d'optimiser le contrôle des passagers (scanneurs corporels) et le contrôle des bagages de cabine en utilisant les technologies actuelles. Smart Security est actuellement dans sa deuxième phase et continue à élaborer des lignes directrices détaillées sur les nouvelles technologies et les nouveaux processus.

1.4 À plus long terme, l'ACI et l'IATA ont convenu de la nécessité de réviser la vision à long terme du contrôle des passagers, en mettant davantage l'accent sur une approche différenciée en fonction du risque présenté par les passagers, en plus de la nécessité d'accélérer le déploiement de technologies de détection avancée. Un certain nombre de séances de réflexion sont actuellement organisées avec diverses parties prenantes, y compris des régulateurs, des autorités responsables des contrôles, des aéroports et des compagnies aériennes, afin de recueillir leurs vues préliminaires.

1.5 Selon les discussions qui ont été menées jusqu'à présent, un certain nombre de thèmes émergent qui pourraient déterminer la manière dont la sûreté aérienne va évoluer à l'échelle mondiale au cours des prochaines années, et identifier les défis liés à cette évolution.

## 2. AVENIR DE LA SÛRETÉ AÉRIENNE : LES THÈMES ÉMERGENTS

2.1 Les thèmes identifiés lors des séances de réflexion récentes sont :

- **Traitement à l'extérieur de l'aéroport** des passagers et des bagages, afin de minimiser les procédures requises dans les aéroports pour la majorité des voyageurs. La plupart des bagages seraient pris en charge à un endroit pratique (par ex., à la maison), puis contrôlés soit dans l'aéroport en dehors des heures de pointe soit à des installations à l'extérieur de l'aéroport, puis transportés de manière sûre jusqu'à l'aéroport et déposés à un emplacement pratique à la destination.
- La nécessité de **se concentrer sur les passagers** : sécurité à distance, par portiques de sécurité, sans s'arrêter, de la rue à la porte d'embarquement de l'aéroport. Cela impliquerait l'évaluation avant le voyage des informations, des données biométriques, des identités numériques et un accès libre-service aux zones de sûreté à accès réglementé. Répondre aux besoins des générations futures et de leur évolution démographique nécessitera de créer une expérience personnalisée et sur mesure pour les passagers dans les aéroports. Les passagers seront prêts à accepter des processus invisibles menant à des décisions prises en arrière-plan (par ex., basées sur leurs données personnelles), avec très peu d'incidence sur leur perception de la sécurité.
- La **sûreté aérienne dans son ensemble**, avec un objectif de sécuriser l'ensemble de l'infrastructure des aéroports contre un éventail de menaces, notamment les menaces envers les aéronefs, ainsi que les menaces dans les zones côté ville, tout en assurant la protection des systèmes critiques et des processus de réponse et de rétablissement efficaces.
- Les **facteurs humains** : Les interactions avec le personnel des aéroports seront moins nombreuses, mais plus qualitatives. Les agents seront ainsi affectés à des tâches utiles

et conviviales (aider les passagers, analyser leur comportement), tandis que des machines prendront la plupart des décisions de contrôle (intelligence artificielle).

- L'application d'une **évaluation des risques aux passagers** et à leurs effets personnels ; adaptation des contrôles aux facteurs de risque et assurer la sûreté de manière dynamique dans l'ensemble de l'infrastructure aéroportuaire.
- Développement et déploiement accélérés des **technologies de contrôle avancées** qui permettent une détection efficace et productive d'un plus grand éventail de menaces dans un environnement de menace en constante évolution (explosifs, NRBC, etc.).
- **Contrôles adaptatifs** : plusieurs modes de fonctionnement, de réduction des alarmes, d'architecture des systèmes plus ouverte et de partage des images de bagages entre différentes entités.
- La **reconnaissance mutuelle** entre les cadres réglementaires des États membres.

2.2 De manière générale, ces thèmes sont cohérents avec les thèmes identifiés par l'IATA et l'ACI dans le cadre de leur initiative conjointe NEXTT (Nouvelle expérience en technologies du voyage). NEXTT examine certains des éléments les plus probables qui vont transformer complètement les voyages de bout en bout dans les 20 prochaines années. Un certain nombre de compagnies aériennes, d'aéroports, de prestataires de services et d'entreprises de manutention du fret progressistes ont déjà mis à l'essai ces nouveaux concepts, dont certains seront pleinement opérationnels à partir de 2020, développant des idées en des solutions avancées complètes.

2.3 NEXTT a identifié les concepts émergents suivants, qui sont applicables à l'avenir de la sûreté des aéroports :

- **Activités à l'extérieur de l'aéroport** : souplesse dans ce qui peut se passer avant l'arrivée et en dehors de l'aéroport.
- **Traitement avancé** : l'usage croissant de la gestion des identités numériques, de l'automatisation et de la robotique.
- **Prise de décision interactive** : lier le tout avec des données fiables, en temps réel, tout au long du voyage.

### 3. DÉFIS ET IMPLICATIONS POUR L'OACI ET LES RÉGULATEURS

3.1 L'Annexe 17 définit les contrôles de sûreté comme « *des mesures établies permettant d'empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres objets susceptibles d'être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.* » À l'avenir, on peut s'attendre à ce que les données, l'information sur les risques et les comportements jouent un rôle plus important dans la sûreté aérienne qu'aujourd'hui. Cela peut nécessiter des modifications à l'Annexe 17, y compris peut-être à la définition des contrôles de sûreté. La liste des objets interdits pourrait être considérablement raccourcie pour refléter les grandes menaces et les risques à l'échelle mondiale.

3.2 Dans l'environnement actuel, les contrôles de sûreté sont souvent centralisés aux points de contrôle physique séparant le côté ville des zones de sûreté à accès réglementé. À l'avenir, les

contrôles pourraient impliquer de nombreux processus et mesures prenant place dans diverses parties de l'aéroport, ou même à l'extérieur de l'aéroport. Les bagages enregistrés qui ont été déposés et/ou contrôlés dans un emplacement distant devront être protégés contre toute intervention non autorisée.

3.3 On s'attend à ce qu'à l'avenir les données représentent une partie importante des décisions liées aux contrôles de sûreté, en associant les passagers à une évaluation des risques qu'ils présentent et en réévaluant ces risques tout au long du voyage. En vertu de la norme 9.5 de l'Annexe 9 – *Facilitation*, les États membres sont déjà tenus de recueillir des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV).

3.4 Les règlements mettent encore trop l'accent sur la nécessité d'éviter une répétition des incidents passés et des scénarios de menace dépassés. À long terme, il peut être approprié d'examiner à nouveau les mesures actuelles et de déterminer où les efforts devraient porter.

3.5 Comme avec n'importe quel concept prospectif, le défi sera de s'assurer qu'aucun pays n'est laissé pour compte et que des approches différentes peuvent coexister, des plus simples aux plus sophistiquées. Cela nécessitera une transition d'une interprétation normative de l'Annexe 17 à une situation basée sur les résultats, permettant aux différents États membres d'adopter des techniques différentes pour assurer la sûreté aérienne. Des normes de référence devraient être identifiées, qui répondent aux exigences de base de l'Annexe 17 et que tous les États membres doivent mettre en place.

#### 4. MESURES À SUIVRE PAR LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU

4.1 La Conférence de haut niveau sur la sûreté aérienne est invitée à :

- Reconnaître l'importance des efforts entrepris par l'industrie pour identifier les thèmes, les innovations et les développements qui auront un impact sur la sûreté aérienne à long terme.
- Encourager les États membres à participer à ces efforts et à engager des discussions similaires au niveau national.
- Identifier des options pour moderniser les référentiels réglementaires, y compris le cadre de l'Annexe 17, afin d'appuyer la vision future de la sûreté aérienne.