Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

ATConf/7-WP/22[1]
23/9/26
(Note d'information)

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal, siège social, 16 au 20 novembre 2026

Point 4 : Technologies émergentes, nouveaux modèles économiques et autres questions connexes
4.3 : Tirer parti des données sur le transport aérien et de l'écosystème numérique pour des opérations fluides, sûres et résilientes

INSTAURER L'IDENTITÉ NUMÉRIQUE MONDIALEMENT INTEROPÉRABLE POUR DES VOYAGES AÉRIENS FLUIDES ET SÛRS

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le nombre de passagers aériens dans le monde devrait s'accroître substantiellement dans l'avenir, mais le développement des infrastructures aéroportuaires ne suit pas la cadence. L'identité numérique (DI) et le traitement biométrique seront essentiels pour répondre à la croissance prévue, en permettant aux passagers de prouver leur statut d'admissibilité avant le départ et de franchir les processus aéroportuaires de façon plus fluide, sûre et efficiente.

Toutefois, l'adoption de la DI augmente de façon fragmentée selon les territoires, les technologies et les intervenants. À défaut d'une plus grande coordination internationale, il y aura un ensemble disparate de systèmes nationaux incompatibles, de portefeuilles exclusifs et de cadres de confiance, ainsi qu'une expérience passager inégale. Par conséquent, les États, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'industrie ont tous intérêt à mettre en place un authentifiant de voyage numérique interopérable. Il faudra pour cela le soutien des États et le leadership de l'OACI, pour en arriver à des normes harmonisées, un cadre de confiance interopérable et la reconnaissance réglementaire des authentifiants de voyage numériques.

1. INTRODUCTION

1.1 La facilitation des passagers, la gestion des frontières et l'expérience client vont dépendre de plus en plus de l'identité numérique (DI) à l'avenir. Les États resserrent déjà les exigences d'entrée, accentuant les obligations relatives aux données et mettant en place des mécanismes DI nationaux ou régionaux. Les compagnies aériennes doivent s'assurer de la conformité des passagers par rapport aux

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

exigences d'entrée des pays de destination et de transit, souvent au moyen de vérifications manuelles ou semi-manuelles des documents, et encourir des pénalités et des conséquences opérationnelles lorsque les passagers sont inadmissibles.

1.2 On prévoit que le trafic mondial de passagers aériens va doubler d'ici 2041. Il sera de plus en plus difficile de construire des aérogares et des infrastructures toujours plus grandes pour s'y adapter. L'automatisation, la numérisation et des processus de traitement des passagers plus efficaces sont donc essentiels pour répondre à la croissance prévue, tout en maintenant la sûreté, en améliorant l'efficience et en assurant la qualité des services.

1.3 L'identité numérique aide à relever ces défis en permettant aux passagers de prouver qui ils sont, de faire la preuve qu'ils satisfont les exigences de voyages applicables, et d'effectuer leur trajet en utilisant des authentifiants numériques de confiance, et le cas échéant, la reconnaissance biométrique.

2. DISCUSSION

2.1 Pour l'aviation, l'identité numérique n'est pas un concept futuriste. Les gouvernements déploient déjà des écosystèmes d'identité numérique, les grandes plateformes technologiques offrent des portefeuilles d'authentifiants numériques, et les compagnies aériennes et les aéroports explorent différentes solutions d'authentifiants numériques pour améliorer le flux de passagers et réduire le traitement manuel. Les attentes des passagers évoluent aussi. Le sondage mondial de l'Association du transport aérien international (IATA) auprès des passagers (GPS)[2] révèle que l'utilisation de données biométriques aux aéroports est passée de 46 pour cent en 2024 à 50 pour cent en 2025, et que la satisfaction parmi les usagers des technologies biométriques atteint 86 pour cent.

2.2 Avantages pour les États, l'industrie et les passagers

2.2.1 Pour les États, l'identité numérique permet une évaluation du risque plus précoce et plus précise. Elle renforce la sécurité des frontières, réduit la fraude documentaire et permet aux autorités frontalières de consacrer leurs ressources à des cas plus risqués tout en facilitant les passagers à faible risque.

2.2.2 Pour les compagnies aériennes, l'adoption de l'identité numérique dans les processus de vérification des documents peut réduire la nécessité de vérification manuelle, accentuer la précision et la qualité des données sur les passagers, réduire le risque d'admettre des passagers inadmissibles, par exemple en raison de documents frauduleux, et minimiser les perturbations opérationnelles.

2.2.3 Pour les aéroports, le traitement des passagers dont les documents ont déjà été vérifiés avant leur arrivée à l'aéroport peut contribuer à réduire la congestion à l'aérogare et améliorer l'utilisation et l'efficience des infrastructures limitées.

2.2.4 Pour les passagers, l'identité numérique offre une expérience globale plus rapide, plus commode et fluide, et leur permet de contrôler leurs données personnelles en donnant leur consentement éclairé avant le partage des authentifiants.

[2] L'IATA effectue annuellement le sondage mondial auprès des passagers (GPS) pour comprendre l'évolution des préférences des passagers et les comportements en voyage, et pour s'assurer de l'alignement. de la vision future de l'industrie et des orientations stratégiques. https://www.iata.org/en/publications/manuals/global-passenger-survey

2.3 Surmonter les obstacles à l'adoption – il faut un soutien urgent des États

2.3.1 Les États devraient mettre en place des cadres juridiques et réglementaires permettant l'utilisation des authentifiants numériques à toutes les étapes du trajet. Cela comprend la reconnaissance des authentifiants numériques dans les processus des compagnies aériennes et des aéroports, la possibilité d'utiliser des portefeuilles émis par les gouvernements et des portefeuilles natifs le cas échéant, et des mesures pour garantir que les cadres d'identité numérique incorporent explicitement les cas d'utilisation en aviation et que les compagnies aériennes et les aéroports sont reconnus comme participants de confiance. Dans un premier temps, les États devraient permettre la lecture des puces de données des passeports électroniques, le stockage sécuritaire de ces données dans un portefeuille numérique sécurisé contrôlé par le voyageur, et son utilisation par les compagnies aériennes et les aéroports pour les processus de voyage appropriés.

2.3.2 Les États sont invités à participer ou à soutenir des projets pilotes et des essais chez les compagnies aériennes et les aéroports. Cela permettra aux autorités d'évaluer les risques, de valider des technologies, d'établir des preuves, de déterminer les révisions réglementaires et de bâtir la confiance avant le déploiement à grande échelle. La participation des gouvernements contribue aussi à faire en sorte que les solutions d'identité numérique répondent aux exigences réglementaires et opérationnelles.

2.3.3 Les États qui délivrent des authentifiants d'identité numérique pour des fins de voyage devraient aligner ces authentifiants sur les normes mondiales, notamment le justificatif de voyage numérique de l'OACI (DTC) et les cadres pertinents de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Il est essentiel d'éviter les approches divergentes pour s'assurer de la facilité d'utilisation transfrontalière et de l'interopérabilité internationale.

2.3.4 Les États devraient diriger leurs efforts vers la reconnaissance mutuelle des cadres d'identité numérique de confiance afin que les authentifiants, les émetteurs, les portefeuilles et les vérificateurs approuvés dans un pays soient approuvés dans un autre pays. En attendant la pleine reconnaissance mutuelle, les États pourraient envisager de reconnaître le cadre One ID de l'IATA comme un seuil de confiance commun pour les compagnies aériennes et les aéroports, afin de réduire la répétition des accréditations et soutenir la mise en œuvre transfrontalière. Les États pourraient envisager l'utilisation du DTC dans leurs processus, par exemple pour la vérification préalable, en se basant sur le cadre de confiance pour les DTC de l'OACI.

2.3.5 Les États devraient moderniser les vérifications préalables au voyage en simplifiant et en numérisant les documents requis, en les rendant lisibles à la machine, et en reliant les statuts de visa ou d'autorisation aux systèmes d'information préalable sur les passagers, le cas échéant. Les États sont invités à adopter les autorisations de voyage numériques là où c'est approprié, permettant une communication plus directe entre les gouvernements et les passagers. Les États pourraient envisager de permettre l'utilisation des DTC dans leurs formulaires de demande d'autorisation de voyage ou leurs processus de déclaration, le cas échéant.

2.4 Le rôle critique de l'OACI

2.4.1 L'OACI pourrait encourager les États à envisager les actions suggérées plus haut et renforcer la coordination entre l'OACI, ISO, les cadres régionaux et nationaux et l'industrie, pour faire en sorte que les normes d'identité numérique soutiennent les cas d'utilisation de l'aviation et demeurent interopérables à l'échelle mondiale.

— FIN —