



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Programmes de facilitation

FAVORISER L'INNOVATION DANS LE DOMAINE DE LA FACILITATION PAR UNE POLITIQUE DE RÉGLEMENTATION EFFICACE

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le taux de croissance élevé de l'aviation nécessite des systèmes et des processus capables de faire face aux défis de demain dans le domaine de la facilitation des passagers, des bagages et du fret. L'industrie mène déjà diverses initiatives visant à remédier aux problèmes de capacité, à réduire les files et les foules et à optimiser l'utilisation des ressources. Cela peut être accompli par l'adoption de l'automatisation et de technologies avancées, la définition d'un vocabulaire commun pour faciliter l'échange de données, et l'adoption de solutions numériques telles que la technologie de reconnaissance biométrique. Dans ce contexte, le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA) ont lancé en 2017 une initiative conjointe connue sous le nom de New Experience Travel Technologies (nouvelle expérience en technologies du voyage) ou NEXTT pour explorer l'avenir du voyage.

Divers domaines offrent aux autorités nationales des possibilités importantes d'encourager l'innovation. Elles peuvent notamment faciliter le congé rapide de la majorité des passagers, promouvoir l'adoption du traitement automatisé et électronique dans le cadre des processus de douanes et de contrôle frontalier et simplifier les points d'inspection du début à la fin du voyage des passagers. Cela dit, il est nécessaire que l'OACI assume un rôle de chef de file visionnaire dans le domaine de la facilitation et de l'innovation pour développer et appuyer des partenariats entre les États et l'industrie.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à demander que le Conseil regroupe davantage ses activités relatives à la sécurité aux frontières et à la sûreté de l'aviation en transférant les éléments de l'Annexe 9 (Facilitation) concernant la sécurité aux frontières dans l'Annexe 17 (Sûreté), veillant ainsi à ce que tout l'éventail de menaces à la sûreté pesant sur les aéroports soit pris en considération de manière globale ;
- b) à demander instamment au Conseil de remanier l'Annexe 9 pour mettre l'accent sur les questions relatives à l'accessibilité, aux systèmes simplifiés et automatisés de congé des passagers aux frontières et aux solutions interopérables de gestion de l'identité.

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

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques <i>Sûreté et Facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i>

1. DÉFIS AUXQUELS SONT CONFRONTÉS LES AÉROPORTS

1.1 L'avenir du transport aérien semble radieux. Les prévisions mondiales du trafic aux aéroports (WATF) de l'ACI indiquent que le trafic passagers devrait doubler d'ici 2034, sur la base d'un taux de croissance prévu de 4,3 % par an. À long terme, il devrait augmenter à un taux annualisé de 4,1 % et atteindre 20,9 milliards de passagers d'ici 2040. Des populations non négligeables ainsi qu'une augmentation rapide des revenus dans les marchés émergents constituent les principaux moteurs économiques de la demande de transport aérien.

1.2 Bon nombre d'aéroports font face à un problème d'encombrement sans être en mesure d'augmenter leur capacité. La taille a de l'importance dans le secteur des aéroports. Les aéroports sont des entreprises utilisant des ressources considérables qui nécessitent des investissements minimaux importants pour qu'un seul atterrissage puisse être effectué. La croissance rapide du trafic aérien procure des avantages importants mais pose également plusieurs défis aux aéroports. Les dirigeants d'aéroports font face à la pression de devoir assurer la gestion des performances et de la croissance sans constamment ajouter des infrastructures et augmenter les coûts, tout en œuvrant en faveur de la durabilité environnementale et d'une sûreté renforcée.

1.3 Les aéroports étant devenus des entreprises à part entière, ils mettent de plus en plus l'accent sur les usagers, les voyageurs et la promotion de l'excellence en ce qui concerne l'expérience des voyageurs, qui compte parmi les priorités principales dans leurs plans stratégiques. Les aéroports jouent également un rôle accru dans les processus auxquels sont soumis les passagers et leurs interactions au cours de leur voyage à l'aéroport. Les passagers demandent davantage de services adaptés à leurs besoins particuliers, à leurs attentes et à leurs goûts, et les aéroports adaptent leurs infrastructures, utilisent les technologies et offrent diverses options dans les processus afin de s'aligner au mieux sur les demandes de leurs clients.

1.4 Cela étant, les menaces à la sûreté de l'aviation et à l'intégrité des frontières ont évolué au cours de la dernière décennie. Les aéroports doivent étudier sans relâche des moyens d'assurer l'intégrité opérationnelle dans un contexte de menaces nouvelles et émergentes. S'il est vrai que les autorités de contrôle d'immigration à l'arrivée sont conventionnelles, les contrôles au départ diffèrent grandement d'un État à l'autre. Bon nombre d'aéroports souhaitent tirer parti des preuves d'identité numériques pour les passagers et d'autres solutions pouvant aider à faire face à l'éventail de menaces qui pèsent sur leurs infrastructures.

2. PROGRAMMES D'INNOVATION DE L'INDUSTRIE

2.1 L'industrie assume déjà un rôle de chef de file dans de nombreux domaines pouvant aider à remédier aux problèmes de capacité, à réduire les files et les foules et à optimiser l'utilisation des ressources. On pensera notamment à l'adoption de l'automatisation et de technologies avancées, la définition d'un vocabulaire commun pour faciliter l'échange de données et l'adoption de solutions numériques telles que la technologie de reconnaissance biométrique. L'ACI et l'IATA ont lancé en 2017 une initiative conjointe connue sous le nom de New Experience Travel Technologies (nouvelle expérience en technologies du voyage) ou NEXTT pour explorer l'avenir du voyage, créant ainsi une vision commune qui englobe tous les projets et les concepts.

2.2 L'initiative NEXTT propose une vision plutôt qu'un projet et ne créera pas un seul produit à mettre en place à l'intention des voyageurs. Elle permet toutefois à l'industrie de remettre en question les façons dont elle mène ses activités aujourd'hui et de créer un nouveau cadre pour satisfaire les demandes de demain.

3. MESURES À PRENDRE PAR LES AUTORITÉS NATIONALES POUR ENCOURAGER L'INNOVATION

3.1 Plusieurs éléments de la facilitation, tels que les mesures de contrôle efficaces et les stratégies visant à remédier à l'encombrement des aéroports, sont cruciaux pour la croissance future de l'industrie. De plus, un certain nombre de domaines offrent aux autorités nationales des possibilités importantes d'encourager l'innovation, notamment :

- a) Accélérer le congé de la majorité des passagers plutôt que séparer les différents groupes par l'adoption d'une approche inclusive fondée sur les risques en matière de **contrôle frontalier automatisé**. Trop souvent, seuls les citoyens nationaux sont considérés admissibles pour le traitement automatisé, ce qui nécessite l'utilisation d'espace précieux dans la salle des douanes et réduit les avantages du contrôle frontalier automatisé.
- b) Promouvoir l'adoption de la **répartition automatisée et électronique** de tous les passagers dans le cadre des processus de contrôle frontalier et douanier, au moyen d'approches novatrices en matière de financement, d'un accord sur les responsabilités et de la facilitation des modifications de la réglementation.
- c) **Simplifier les points d'inspection** du début à la fin du voyage des passagers afin de réduire les répétitions inutiles et l'engorgement. L'engorgement actuel est notamment dû à l'inspection manuelle répétée des documents de voyage par plusieurs parties (cartes d'embarquement, passeports, autorisations de voyage électroniques) et, dans certains cas, à l'inspection/filtrage répétée des bagages aux fins des douanes et de la sûreté.
- d) **Utiliser des technologies émergentes et l'innovation** telles que l'identification biométrique à l'entrée et à la sortie, les déclarations de douane électroniques sur application mobile et les cartes d'embarquement sur application mobile. Divers essais et initiatives sont actuellement menés dans le monde entier par les secteurs privé et

public et contribuent à la vision d'une expérience harmonieuse et efficace pour les passagers.

- e) **Appuyer un plus grand partage des données** et une répartition claire des responsabilités entre toutes les parties prenantes de l'écosystème aéroportuaire, notamment entre les organismes publics tels que les services de douanes et d'immigration, les organismes chargés de l'application de la loi et de la sûreté, les aéroports et les compagnies aériennes, afin de supprimer la répétition et d'accroître l'efficacité.

3.2 En outre, permettre aux États d'établir des partenariats entre les organismes publics, les aéroports et les parties prenantes de l'industrie en vue d'approuver des initiatives d'intérêt mutuel et de les lancer conjointement serait avantageux pour toutes les parties prenantes. Le cadre pour de tels partenariats devrait clarifier le financement d'initiatives conjointes. Leur but devrait être de renforcer la sûreté nationale tout en permettant une utilisation plus efficace de l'espace aéroportuaire, des ressources gouvernementales et du temps que passent les passagers aux aéroports.

3.3 De nos jours, pour la majorité des voyageurs internationaux, les passeports et les cartes d'identité constituent les seules pièces d'identité fiables, lesquelles sont délivrées par le gouvernement et inspectées à de multiples points de contrôle au cours d'un voyage. La plupart des produits mis à l'essai et des concepts ne sont mis en place qu'à certaines étapes du voyage, telle que le dépôt et le chargement des bagages, ne s'appliquent qu'au départ et ne constituent pas une solution de bout en bout. Des efforts accrus sont nécessaires pour renforcer la collaboration entre l'industrie et les autorités nationales à cet égard et pour étudier les possibilités d'offrir de véritables solutions de bout en bout. L'élaboration de pratiques novatrices s'appuyant sur les pilotes, l'investissement et l'allègement de la réglementation contribuera à renforcer l'efficacité des processus de contrôle frontalier et d'améliorer l'expérience des passagers tout en maintenant les niveaux les plus élevés de sécurité et de sûreté.

4. **RÔLE DE L'OACI POUR FAVORISER L'INNOVATION**

Regroupement des activités relatives à la sécurité aux frontières et à la sûreté de l'aviation

4.1 Il est nécessaire que l'OACI assume un rôle de chef de file visionnaire dans le domaine de la facilitation et de l'innovation pour développer et appuyer des partenariats avec l'industrie. Davantage de progrès pourraient être réalisés par le décloisonnement de la sûreté de l'aviation (traitée dans l'Annexe 17) et de la sécurité aux frontières (traitée dans l'Annexe 9). En effet, il peut être avantageux que les autorités nationales partagent les informations et les renseignements sur diverses menaces. Il n'y aurait pas de chevauchement des ressources, des efforts et des équipements pour satisfaire des besoins similaires.

4.2 L'OACI devrait envisager de regrouper davantage ses activités relatives à la sécurité aux frontières et à la sûreté de l'aviation. Cela pourrait comprendre le transfert des éléments de l'Annexe 9 concernant la sécurité aux frontières dans l'Annexe 17 pour veiller à ce que tout l'éventail de menaces à la sûreté pesant sur les aéroports soit pris en considération de manière globale. Par exemple, des mesures telles que le partage de renseignements et d'informations concernant les menaces, l'établissement de programmes d'analyse des comportements, la fourniture de formation de sensibilisation et le développement d'une solide culture de sûreté peuvent être avantageuses tant pour la sûreté de l'aviation que pour la sécurité aux frontières. De plus fortes synergies pourraient être créées par l'application de

mesures de sûreté fondées sur les risques au contrôle physique et au contrôle de l'identité des passagers en partance et par l'utilisation efficace des biens immobiliers aéroportuaires qui présentent des difficultés liées aux infrastructures. Un Groupe de travail conjoint de l'OACI sur la sûreté de l'aviation et la sécurité aux frontières formé d'experts issus des Groupes d'experts de la facilitation et de la sûreté de l'aviation pourrait étudier ces concepts émergents de manière plus approfondie.

Remanier l'Annexe 9 (Facilitation) pour mettre l'accent sur les questions essentielles relatives aux processus

4.3 Le transfert des éléments de l'Annexe 9 concernant la sécurité aux frontières dans l'Annexe 17 ne rendrait pas l'Annexe 9 moins pertinente car l'ampleur de la croissance de l'aviation et les changements sociodémographiques mettent en évidence les défis cruciaux qui devraient être approfondis dans l'Annexe 9. Cela comprend la nécessité d'établir des normes et des pratiques recommandées cohérentes et mondiales relatives à l'accessibilité, aux systèmes simplifiés et automatisés de contrôle des passagers et à l'élaboration de solutions de gestion de l'identité interopérables à l'échelle mondiale. L'industrie est prête à travailler avec les États à l'élaboration d'une feuille de route ambitieuse tournée vers l'avenir pour la facilitation de l'aviation et l'innovation dans le cadre de l'OACI.