



**NOTE DE TRAVAIL**

**GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)**

**QUATORZIÈME RÉUNION**

**Montréal, 20 – 24 avril 2026**

**Point 3 : Amendements de l'Annexe 9 – *Facilitation***

**MISE EN ŒUVRE DES AUTORISATIONS DE VOYAGE NUMÉRIQUES (DTA) DE L'OACI  
ET DES MESURES CONNEXES**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RÉSUMÉ**

La mise en œuvre des autorisations de voyage numériques (DTA) de l'OACI permettrait d'instaurer l'utilisation de codes-barres bidimensionnels harmonisés régis par le cadre de confiance de l'OACI employé pour les documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e), ainsi que de normaliser les données codées dans ces codes-barres et le format de ces données. La proposition d'incorporer dans l'Annexe 9 une pratique recommandée visant à promouvoir la mise en œuvre des DTA de l'OACI a été élaborée en collaboration avec le Groupe de travail des responsables du contrôle/Association du transport aérien international (IATA) (CAWG). Cette pratique favoriserait l'interopérabilité mondiale et serait alignée sur les dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation* concernant la vérification préalable au voyage effectuée au moyen d'un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi).

**Suite à donner par le Groupe d'experts FAL :**

Les suites à donner par le FALP sont présentées au paragraphe 3, ci-dessous.

**1. INTRODUCTION**

1.1 L'autorisation de voyage numérique (DTA) de l'OACI définit les spécifications propres à une autorisation de voyage numérique qui est assortie d'un code-barres bidimensionnel (2D) et est offerte en versions papier ou électronique. La DTA comporte un ensemble de données normalisé selon ces spécifications. Elle est conçue pour les demandes faites en ligne et le format numérique, mais elle peut être imprimée sur papier. Le code-barres 2D contient la charge utile réelle des données et une signature numérique vérifiable.

1.2 À sa cinquième réunion, le Groupe consultatif technique sur le Programme d'identification des voyageurs (TAG/TRIP) a approuvé que la proposition d'incorporer dans l'Annexe 9 une pratique recommandée visant la promotion de la mise en œuvre des DTA de l'OACI soit présentée au Groupe

d'experts de la facilitation (FALP) à sa 14<sup>e</sup> réunion. La mise en œuvre des DTA favoriserait l'adoption d'un autre outil essentiel à la sécurité aux frontières et à la facilitation, et permettrait le traitement sans contact. La pratique recommandée à l'appui de la mise en œuvre des DTA serait idéalement étayée par des définitions clarifiant les notions de DTA et d'autorisation de voyage en versions papier ou numérique, c'est-à-dire des autorisations apposées ou non dans un passeport.

1.3 La vérification préalable au voyage des DTA et d'autres autorisations de voyage électroniques peut être prise en charge par des systèmes interactifs de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi), notamment par le processus assuré par les « Systèmes électroniques de voyage (ETS) » dont fait état le chapitre 9, section C, de l'Annexe 9. Afin de clarifier le rôle des ETS, la présente note propose l'apport de légères modifications aux dispositions relatives aux RPCVi et aux ETS, ainsi qu'à la définition d'un ETS.

1.4 En outre, la présente note contient une proposition visant à déplacer les dispositions relatives aux visas et aux autorisations de voyage figurant dans le chapitre 3, section D, « Documents de voyage », de l'Annexe 9 dans la section F du même chapitre. Cette proposition concorde avec celle du Groupe de travail du TAG/TRIP sur la mise en œuvre et le renforcement des capacités (ICBWG) de modifier la définition du terme *document de voyage* en supprimant la référence aux visas.

## 2. ANALYSE

2.1 La DTA a été conçue afin de normaliser les « visas électroniques ». En règle générale, les États émetteurs de visas électroniques exigent que les passagers détiennent une preuve de la délivrance de cette autorisation, cette preuve pouvant être sur papier ou être téléchargée en format numérique sur leur appareil mobile. Les informations contenues dans ces preuves et leur disposition ne sont pas normalisées, ce qui nuit à la prévisibilité dont tout vérificateur a besoin. La mise en œuvre de DTA normalisées ouvrirait la voie à l'automatisation des étapes de vérification des autorisations de voyage au moyen d'outils numériques. Il est important de noter que la DTA est une spécification du Doc 9303 de l'OACI qui assure l'interopérabilité mondiale des codes-barres 2D, celle des données qui y sont codées ainsi que de leur format, et la vérifiabilité des données, favorisant ainsi le traitement sans contact des documents de voyage. La DTA est fondée sur la spécification relative à la structure de données de l'OACI pour les codes-barres (IDB) et peut être utilisée à la discrétion des États contractants en soutien à leurs cadres de référence en matière de visas ou d'autorisations de voyage. Cependant, d'un point de vue technique, elle se présente en version numérique et n'est pas apposée dans les passeports.

2.2 Les amendements apportés à la version actuelle des pratiques recommandées 9.16, 9.17 et 9.18 s'inscrivent dans la droite ligne du concept de vérification préalable des autorisations de voyage à l'aide des RPCVi. La modification de la définition du terme « système électronique de voyage » renforce l'idée qu'un tel système correspond à un *processus* et non à une autorisation ni à une catégorie de visa.

2.3 La version actuelle de la pratique recommandée 3.16 combine les références aux documents de voyage principaux et aux visas. Étant donné que la modification proposée de la définition du terme *document de voyage* exclut les visas, la présente note propose que le champ d'application de la pratique recommandée 3.16 soit limité aux seuls documents de voyage et qu'une pratique recommandée nouvelle, mais très semblable, visant à encourager la délivrance de visas lisibles à la machine soit incorporée dans la section F.

2.4 La version actuelle de la pratique recommandée 3.16.1 concerne la délivrance de visas qui ne sont pas lisibles à la machine. La présente note propose que cette disposition soit déplacée et incorporée dans la section F, sans en changer la formulation.

2.5 Enfin, la présente note propose que le titre de la section F soit modifié afin de tenir compte des notions de visas et d'autorisations de voyage.

### 3. RECOMMANDATIONS

3.1 Le Groupe d'experts de la facilitation est invité à :

- a) approuver le contenu de la présente note de travail, notamment en ce qui concerne l'introduction d'une nouvelle pratique recommandée visant la mise en œuvre des autorisations de voyage numériques (DTA) normalisées, émises conformément aux spécifications énoncées dans le Doc 9303 ;
- b) approuver les définitions nouvelles et modifiées, ainsi que les modifications des pratiques recommandées concernant les systèmes interactifs de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi) et les systèmes électroniques de voyage (ETS) ;
- c) approuver le fait que les dispositions relatives aux visas et aux autorisations de voyage figurant dans le chapitre 3, section D, soient déplacées dans la section F, ainsi que la modification corrélative du titre de la section F.

-----

## APPENDICE

### AMENDEMENTS DE L'ANNEXE 9

#### NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

## CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

### A. Définitions

(...)

*Autorisation de voyage.* Document numérique (non apposé dans un passeport) ou papier (apposé dans un passeport) délivré par l'État récepteur autorisant une personne à voyager.

(...)

*Autorisation de voyage numérique (DTA).* Preuve de la délivrance d'une autorisation de voyage non apposée dans un passeport assortie d'un code-barres dans lequel se trouve une signature électronique codée conformément à la structure de données de l'OACI pour les codes-barres (IDB), comme le prévoit le Doc 9303.

(...)

*Système électronique de voyage (ETS).* Processus électronique automatisé de présentation, d'acceptation et de vérification de l'autorisation de voyage d'un passager non apposée dans un passeport à destination d'un État, au lieu de l'habituel visa papier autocollant.

(...)

## CHAPITRE 3. ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES

(...)

### D. Documents de voyage

(...)

3.16 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsqu'ils émettent des pièces d'identité acceptées ou des visas acceptés pour le voyage, les États contractants les délivrent sous une forme permettant la lecture automatique, comme le prévoit le Doc 9303.*

~~3.16.1 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui délivrent des visas non lisibles à la machine veillent à ce que les données personnelles et les données sur la délivrance qui y figurent soient conformes aux spécifications relatives à la zone d'inspection visuelle du visa lisible à la machine, qui figurent dans le Doc 9303, partie 7.*~~

(...)

#### F. Visas d'entrée/de retour et autorisations de voyage

(...)

~~3.XX **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que, lorsqu'ils émettent des visas acceptés pour le voyage, les États contractants les délivrent sous une forme permettant la lecture automatique, comme le prévoit le Doc 9303.*~~

~~3.XX **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui délivrent des visas non lisibles à la machine veillent à ce que les données personnelles et les données sur la délivrance qui y figurent soient conformes aux spécifications relatives à la zone d'inspection visuelle du visa lisible à la machine, qui figurent dans le Doc 9303, partie 7.*~~

~~3.XX **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui délivrent des autorisations de voyage ne pouvant être apposées dans un passeport et ne pouvant être vérifiées au moyen d'un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi) émettent ces autorisations sous forme d'autorisations de voyage numériques (DTA), conformes aux spécifications contenues dans le Doc 9303.*~~

(...)

## CHAPITRE 9. SYSTÈMES DE DONNÉES SUR LES PASSAGERS

(...)

#### B. Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)

(...)

9.16 **Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants mettant en œuvre un système RPCVi :*

- a) *réduisent autant que possible son incidence sur les systèmes et l'infrastructure technique des exploitants d'aéronefs en consultant ceux-ci avant l'élaboration et la mise en œuvre du système RPCVi ;*
- b) *collaborent avec les exploitants d'aéronefs à l'élaboration de systèmes RPCVi qui pourront être intégrés aux interfaces de contrôle des départs des exploitants-;*
- c) *envisagent d'incorporer les résultats des vérifications relatives au contrôle d'immigration et à la sûreté dans*

*le message de réponse RPCVi envoyé aux exploitants d'aéronefs.*

*Note.— Les messages de réponse relatifs au contrôle d'immigration envoyés aux exploitants d'aéronefs pourraient comprendre les résultats de la vérification des autorisations de voyage numériques non apposées dans un passeport, ainsi que des autorisations de voyage sur papier apposées dans un passeport, effectuée au moyen d'un système RPCVi.*

### C. Systèmes électroniques de voyage (ETS)

**9.17 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui établissent cherchant à établir un système électronique de voyage (ETS) effectuent la intègrent dans le système de vérification préalable au voyage au moyen d'un système RPCVi interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs.*

*Note.— Cette pratique permettra aux États de s'intégrer aux systèmes de contrôle des départs des compagnies aériennes utilisant des normes de transmission de données conformes aux directives internationales afin de fournir auxdites compagnies aériennes une réponse en temps réel visant à vérifier la validité et l'authenticité de l'autorisation d'un voyageur donné au moment de l'enregistrement.*

**9.18 Pratique recommandée.**— *Il est recommandé que les États contractants qui cherchent à mettre en place un ETS :*

- a) veillent à disposer d'une plate-forme de soumission électronique solide où peuvent être déposées les demandes d'autorisation de voyage en ligne. Ils devraient indiquer clairement que cette plate-forme est le moyen à privilégier pour déposer une demande en ligne, afin de limiter le champ d'action de vendeurs tiers non officiels qui pourraient facturer des frais supplémentaires à la soumission d'une demande ;*
- b) incluent des outils intégrés à la demande pour aider les intéressés à éviter les erreurs au moment de remplir le formulaire de demande, notamment des instructions claires sur les nationalités pour lesquelles une autorisation de voyage non apposée dans un passeport ~~un~~ ETS est nécessaire, et ne permettent pas le traitement des demandes présentées par des passagers non éligibles (par exemple en raison de leur nationalité ou du type de document qu'ils détiennent) ;*
- c) mettent en place un processus de vérification automatisé et continu des listes d'alerte pertinentes ;*
- d) fournissent au passager une notification électronique qui remplace la preuve sur papier de l'approbation de sa demande de voyager ;*
- e) veillent à ce que les informations demandées au passager soient faciles à comprendre, conformément à leurs lois et règlements nationaux.*

(...)