



**NOTE DE TRAVAIL**

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

**QUATORZIÈME RÉUNION**

**Montréal, 20 – 24 avril 2026**

**Point 6 : Autres questions de facilitation**

**LUTTE CONTRE L'UTILISATION DU TRANSPORT AÉRIEN À DES FINS DE  
MIGRATION IRRÉGULIÈRE**

(Note présentée par l'Union européenne, avec le coparrainage de l'Italie, du Japon et des Pays-Bas)

**RÉSUMÉ**

La présente note donne une vue d'ensemble des difficultés et des complexités associées à l'utilisation du transport aérien à des fins de migration irrégulière, et montre comment le transport aérien commercial peut être utilisé pour favoriser le trafic illicite de migrants, ainsi que la manière dont les régimes de visa peuvent être détournés à des fins de migration irrégulière par air. La note présente quelques principaux domaines d'intervention ainsi que des recommandations à l'intention du Groupe d'experts de la facilitation concernant les mesures et les mécanismes de coopération susceptibles d'aider à lutter contre l'utilisation du transport aérien à des fins de migration irrégulière.

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

Le Groupe d'experts de la facilitation est invité à examiner les propositions énoncées dans la présente note, notamment la proposition de charger un de ses groupes de travail d'étudier plus avant la migration irrégulière par air, à mettre au point une stratégie globale pour la révision des normes et pratiques recommandées existantes fondée sur l'étude de la situation, et à poursuivre ses discussions techniques sur l'élaboration d'autres mesures adéquates à l'appui de ces travaux.

**1. INTRODUCTION**

1.1 À la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, les États membres ont largement appuyé la note WP/185, présentée au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, des États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), avec le coparrainage de l'Australie, du Japon et du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), qui portait sur l'utilisation du transport aérien commercial dans le contexte de la migration irrégulière. L'Assemblée a mesuré l'importance de la question et a recommandé que les suites à donner proposées dans la note soient portées devant le Conseil en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre dans les meilleurs délais, avec la participation des organes techniques compétents et en consultation avec les organismes des Nations Unies concernés.

1.2 Dans la présente note, la migration irrégulière (que certains États appellent migration illégale) s'entend du mouvement de personnes contrevenant aux lois, aux règlements ou aux accords internationaux qui régissent l'entrée ou la sortie du pays d'origine, de transit ou de destination<sup>1</sup>. La migration irrégulière peut être facilitée par la production, l'acquisition ou la fourniture de documents frauduleux. Les réseaux de trafic illicite de migrants<sup>2</sup> peuvent utiliser les vols commerciaux et contourner les conditions d'entrée en se servant de divers dispositifs, tels que les régimes d'exemption de visa, présenter des perspectives frauduleuses d'études ou de migration de main-d'œuvre, pour attirer des migrants vers un pays de transit ou de destination.

1.3 Selon le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (article 11, alinéa 2), les États sont tenus d'adopter les mesures législatives ou autres mesures adéquates pour prévenir, dans la mesure du possible, l'utilisation des moyens de transport exploités par des transporteurs commerciaux (y compris les exploitants d'aéronefs) pour la commission de l'infraction établie conformément à l'article 6 du Protocole. À l'intérieur du cadre juridique de l'ONU, la plupart des États parties au Protocole ont adopté une législation nationale qui criminalise le trafic illicite de migrants<sup>3</sup>. Diverses initiatives régionales et nationales sont également menées pour combattre le trafic de migrants par air<sup>4</sup>.

1.4 Certains États membres de l'OACI, y compris ceux de l'Union européenne, renforcent leur participation au niveau mondial à la lutte contre le trafic illicite de migrants par air et l'utilisation croissante du transport aérien commercial pour faciliter la migration irrégulière, dans le cadre de l'Alliance mondiale pour lutter contre le trafic de migrants, qui sert de forum pour renforcer la prévention du trafic de migrants, améliorer la réponse mondiale à ce crime et proposer des pistes de solution<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> [Droit international de la migration n° 34 – Glossaire de la migration | Plateforme de publications de l'IOM](#)

<sup>2</sup> Le trafic illicite de migrants implique nécessairement le franchissement de frontières, et aux termes de l'article 3, alinéa a), du [Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée](#), désigne le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État Partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État. Bien que le trafic illicite de migrants soit parfois lié à la traite des personnes, dans la mesure où les migrants clandestins peuvent devenir des victimes de la traite en cas de servitude pour dettes et que les victimes de la traite sont souvent transportées par-delà des frontières, il reste une forme distincte de criminalité. Au niveau international, selon l'article 3, alinéa a), du [Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants](#), la traite des personnes désigne le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes, par le recours à la force, la fraude ou la tromperie, dans le but de les exploiter. Selon la définition, la traite des personnes n'implique pas nécessairement le franchissement d'une frontière et ce crime peut être perpétré sur le territoire d'un État et peut même cibler des personnes autorisées à franchir une frontière en toute légalité. L'identification et la protection des victimes de la traite des personnes sont de la plus haute importance.

<sup>3</sup> Par exemple, la [directive 2002/90/CE](#) et la [décision-cadre 2002/946/JAI](#) du Conseil de l'Union européenne

<sup>4</sup> Par exemple, la Commission européenne a adopté en juin 2023 la Boîte à outils visant à lutter contre l'utilisation de moyens de transport commerciaux pour faciliter la migration irrégulière vers l'Union européenne ([Toolbox addressing the use of commercial means of transport to facilitate irregular migration to the EU](#)), qui comprend des mesures opérationnelles, diplomatiques et juridiques. Elle a pour but d'inciter les opérateurs de transport à prévenir l'utilisation impropre du transport commercial à des fins de trafic illicite, en améliorant les mécanismes de détection et de prévention lorsque des risques se font jour.

<sup>5</sup> [Conférence internationale 2025 de l'Alliance mondiale contre le trafic illicite de migrants – Migration et affaires intérieures](#).

## 2. ANALYSE

2.1 Les réseaux criminels organisés impliqués dans le trafic illicite de migrants participent activement aux mouvements irréguliers d'un grand nombre de migrants dans le monde. Ces réseaux sont dynamiques et adaptatifs, et peuvent modifier rapidement les itinéraires et leurs méthodes. Si les passeurs continuent de s'appuyer principalement sur les transports terrestres et maritimes, l'utilisation du transport aérien commercial, y compris les transporteurs de réseau et les entreprises d'affrètement aérien, représente également un élément crucial des itinéraires transnationaux de migration irrégulière.

2.2 Les faux documents d'identité et de voyage jouent un rôle majeur dans le trafic illicite de migrants et dans la migration irrégulière par air. La fraude documentaire peut consister à modifier ou à utiliser de manière impropre des documents authentiques ou à en créer de faux, notamment des passeports, des cartes d'identité, des visas, des justificatifs pour la délivrance de passeports, des demandes de visa et des autorisations de voyage, pour donner la possibilité aux imposteurs de mentir sur leur identité ou de contrefaire des documents. Elle comprend également l'utilisation impropre de documents perdus ou obtenus de manière illicite. En particulier, l'absence de vérification électronique des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e) aux frontières, où la vérification repose uniquement sur l'inspection manuelle, et l'utilisation limitée de la biométrie, telle que la comparaison faciale algorithmique, peuvent être exploitées par les réseaux de trafic de migrants. Pour lutter efficacement contre la fraude documentaire et le trafic illicite de migrants, il est essentiel que les États veillent à ce que leurs autorités chargées du contrôle aux frontières soient formées et équipées pour effectuer des vérifications électroniques des DVLM-e. Le renforcement des dispositions de l'Annexe 9 sur la délivrance et l'inspection des DVLM-e pourrait permettre de remédier à ce problème.

2.3 Les passeurs de migrants exploitent de plus en plus les réglementations relatives aux visas d'études, de travail ou de transit dans les pivots majeurs. Par exemple, une pratique courante de trafic consiste à envoyer des migrants munis de documents authentiques vers un pays de destination déclaré ou un centre de transit, où ils peuvent se procurer des documents frauduleux et un billet de continuation pour poursuivre leur voyage de manière irrégulière jusqu'à la destination finale. Il s'agit donc au début de voyageurs munis d'un visa de transit qui circulent dans la légalité, mais dont le passage devient irrégulier au moment du transit. L'abus des politiques relatives aux visas de transit permet aux passeurs de contourner les contrôles d'immigration plus stricts, ce qui conduit à des migrations irrégulières. C'est là que les exploitants d'aéroports et d'aéronefs peuvent intervenir en signalant ces cas.

2.4 Les passeurs profitent des différents niveaux de l'infrastructure de contrôle des sorties et des documents. Dans certains contextes, les voyageurs peuvent partir sans avoir été soumis à un contrôle d'identité complet qui pourrait révéler des risques de migration irrégulière. Le transit par des pays où la coordination entre les autorités de l'aviation civile et les autorités chargées du contrôle aux frontières varie rend encore plus difficile la détection et la prévention du trafic de migrants, et l'identification des flux migratoires irréguliers. Par conséquent, il faudrait envisager d'effectuer des contrôles plus systématiques à la sortie pour identifier les itinéraires à haut risque et renforcer les pratiques de contrôle à la sortie ainsi que d'autres mesures visant à réduire les mouvements secondaires irréguliers. Une telle action contribuerait par ailleurs à la facilitation du transport aérien grâce à une meilleure hiérarchisation des ressources et la mise en commun des connaissances.

2.5 Même s'ils disposent des contrôles frontaliers habituels, les pivots de correspondance dont le volume de vols est élevé éprouvent des difficultés à détecter les cas de migration irrégulière étant donné que les passeurs exploitent souvent les disparités ou les incohérences dans la vérification avant le départ et les lacunes liées aux billets multiples. Le déploiement d'officiers de liaison « Immigration », ainsi que d'officiers de liaison des pays d'origine dans les aéroports à haut risque, permettrait une vérification et une

coopération sur place, puisqu'ils participeraient aux contrôles effectués avant le départ, et fourniraient ainsi un niveau de sécurité supplémentaire et des conseils d'experts.

2.6 La nature dynamique des réseaux de trafic illicite de migrants constitue un défi de taille pour les autorités chargées de la gestion des frontières, étant donné que les passeurs modifient rapidement leurs itinéraires et leurs méthodes en réponse aux mesures prises par les autorités chargées de faire appliquer la loi. Pour garder une longueur d'avance, il est essentiel de recourir à des stratégies de détection en temps réel fondées sur des données et de renforcer l'échange d'informations entre les États, ainsi qu'entre les acteurs de l'aviation, entre les autorités délivrant des visas et les autorités consulaires, et entre les services de détection et de répression et ceux chargés du contrôle aux frontières. La mise en place de mécanismes solides d'échange d'informations, notamment entre les pays d'origine, de transit et de destination, permettrait à toutes les parties concernées d'avoir accès aux informations nécessaires pour déceler et interrompre les activités de trafic illicite.

2.7 Sensibiliser davantage et assurer une formation ciblée peuvent contribuer à améliorer la détection du trafic illicite de migrants, au même titre que former des catégories particulières de personnel en vue de les aider à reconnaître les signes de migration irrégulière par air au moyen de procédures de signalement sûres, exemptes de profilage. La formation ciblée devrait être actualisée, en fonction de l'évolution des méthodes, afin de renforcer davantage la détection de première ligne. La formation pourrait être assortie de conseils pratiques sur la manière de vérifier l'authenticité d'un document.

2.8 Il est souhaitable que les États encouragent l'instauration d'un dialogue régulier entre les autorités chargées de l'application de la loi et du contrôle aux frontières et les représentants et le personnel des entreprises de transport aérien et des aéroports sur les nouvelles tendances, afin d'aider les exploitants de compagnie aérienne à rester vigilants et à adapter leurs procédures pour repérer les cas suspects de migration irrégulière et de trafic illicite de migrants. Cela présente également l'avantage d'informer les États sur la façon dont leurs exigences en matière de visa sont exploitées à des fins impropres. Le comité national de facilitation et les comités de facilitation d'aéroport jouent un rôle de coordination important à cet égard. Il est vivement recommandé de mettre en commun les renseignements et de mener des activités de coordination afin de mieux donner suite à l'engagement commun de combattre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants.

2.9 L'utilisation d'informations sur les voyages, l'enregistrement des entrées et des sorties ainsi que les contrôles biométriques peuvent améliorer considérablement la détection du trafic illicite de migrants et de la migration irrégulière. Ces outils permettent une évaluation précoce des risques. L'adoption généralisée et l'utilisation cohérente de ces technologies sont essentielles pour que les autorités compétentes soient en mesure d'identifier efficacement les individus suspectés de trafic illicite qui se trouvent dans un aéroport situé sur leur territoire, en raison d'une escale ou d'un vol à destination ou en partance de cet aéroport, et de les intercepter. Le secteur de l'aviation pourrait être encouragé à prendre d'autres mesures, comme renforcer les pratiques de transparence en matière de billetterie et d'agents, y compris les moyens pour les exploitants d'aéronefs et les États de mieux détecter, signaler et contrôler les réservations de groupe importantes ou de dernière minute, les scénarios inhabituels de modification de réservation, ainsi que le rôle que les intermédiaires comme les vendeurs en ligne et les agents de voyage locaux jouent dans la facilitation des voyages de groupe coordonnés.

2.10 Les passeurs peuvent également avoir recours à mauvais escient à des vols non réguliers de l'aviation commerciale et de l'aviation générale pour transporter des migrants. Ces vols offrent une certaine latitude : les plans de vol sont souvent déposés avec un court préavis et comportent peu d'informations sur les passagers, et la supervision de ces vols est limitée. Les autorités manquent d'informations en pareil cas. Ces vols devraient être plus étroitement surveillés, pour vérifier qu'ils sont

soumis à un niveau de contrôle équivalent à celui des vols commerciaux, notamment en ce qui concerne les informations sur les voyages et les procédures d'évaluation des risques.

2.11 L'Annexe 9 de l'OACI régit, entre autres, la responsabilité des États en matière d'application de contrôles sur l'ensemble du processus de délivrance des documents de voyage (chapitre 3, section C<sup>6</sup>) et la responsabilité des exploitants d'aéronefs en matière d'inspection, ainsi que la responsabilité des États membres en matière d'assistance aux exploitants d'aéronefs pour les aider à s'acquitter de cette responsabilité (chapitre 3, section H<sup>7</sup>). Malgré la mise en place de ces normes et pratiques recommandées (SARP), l'échange d'informations entre les exploitants d'aéronefs et les États n'est pas institutionnalisé. Actuellement, les informations sur les pratiques existantes en matière de lutte contre la migration irrégulière par air sont limitées ou fragmentées, ce qui empêche toute action coordonnée. Un groupe de travail réunissant les autorités chargées du contrôle aux frontières, les autorités de l'aviation civile ainsi que des acteurs du secteur de l'aviation pourrait jouer un rôle important dans la résolution de ces problèmes. L'objectif serait d'échanger des informations sur les risques et l'évolution des difficultés liées à la migration irrégulière et de mettre en commun les connaissances et les meilleures pratiques. Les travaux à cet égard pourraient déboucher sur l'élaboration d'une stratégie globale de lutte contre la migration irrégulière par air et, le cas échéant, sur un examen des normes, des pratiques recommandées et des éléments indicatifs existants, et viendraient appuyer les efforts des autorités chargées de l'application de la loi et de la gestion des frontières, ce qui permettrait en fin de compte au secteur de l'aviation de mieux hiérarchiser ses ressources.

2.12 Dans ce contexte, on pourrait envisager une coopération entre un tel groupe de travail et les groupes de travail existants de l'OACI dont les travaux soutiennent la mise en œuvre de la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP), soit le Groupe de travail sur la mise en œuvre et le renforcement des capacités (ICBWG) et le Groupe de travail des technologies nouvelles (NTWG). Le NTWG élabore des normes sur la délivrance et la vérification des DVLM et s'assure qu'elles sont interopérables, notamment en se renseignant sur les nouvelles technologies. L'ICBWG promeut la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées relatives aux documents de voyage en travaillant directement avec les États, en communiquant son savoir-faire et en élaborant des éléments indicatifs. Ainsi, les activités du NTWG et de l'ICBWG contribuent considérablement à la lutte contre la fraude documentaire ; celle-ci jouant un rôle majeur dans le trafic de migrants par air, le groupe de travail proposé bénéficierait grandement des connaissances et du savoir-faire de ces deux groupes de travail<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> 3.5 Les États contractants établiront des contrôles appropriés sur l'ensemble des processus de demande, d'octroi et de délivrance des documents de voyage pour garantir un niveau élevé d'intégrité et de sûreté.

3.6 Les États contractants établiront des contrôles pour se prémunir contre le vol de leurs documents de voyage vierges, leurs éléments connexes [...]

3.5.1 Pratique recommandée. Il est recommandé que les États contractants utilisent régulièrement tant le Guide de l'OACI pour l'évaluation de la sécurité du traitement et de la délivrance des documents de voyage que le *ICAO TRIP Guide on Evidence of Identity* (Guide de l'OACI sur les preuves d'identité) afin d'assurer l'intégrité de leur processus de délivrance des documents de voyage.

<sup>7</sup> 3.33 Les États contractants aideront les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers afin d'empêcher la fraude et les abus.

3.35 Les exploitants d'aéronefs prendront les précautions nécessaires au point d'embarquement pour s'assurer que les personnes sont en possession des documents prescrits par les États de transit et de destination aux fins du contrôle, décrit au présent chapitre.

<sup>8</sup> Une collaboration avec le Groupe de travail des responsables du contrôle/Association du transport aérien international (IATA/CAWG) pourrait être envisagée, afin d'avoir le point de vue des autorités chargées du contrôle aux frontières et des exploitants d'aéronefs.

### 3. RECOMMANDATIONS

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

- a) prendre note de la teneur de la présente note de travail ;
- b) élargir le mandat de l'un des groupes de travail existants, ou à créer un nouveau groupe de travail, pour qu'il examine les questions liées à la migration irrégulière par air décrites dans la présente note, en vue :
  - i. d'examiner les risques recensés et les difficultés auxquelles sont confrontés les États et le secteur de l'aviation en ce qui concerne la migration irrégulière par air ;
  - ii. d'élaborer une stratégie globale visant à réduire le risque de migration irrégulière par air et sur le fondement de celle-ci :
    - a) selon qu'il convient, envisager de revoir les normes, pratiques recommandées et éléments indicatifs existants pour que cette question soit prise en compte ;
    - b) envisager de proposer des mesures d'atténuation adéquates pour lutter contre la migration irrégulière, y compris, selon qu'il convient, des amendements de l'Annexe 9.

— FIN —