



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 23 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde et Plan mondial de navigation aérienne

HARMONISER D'AVANTAGE LES PLANS MONDIAUX : VERS L'INTRODUCTION DE L'EFFICACITÉ AXÉE SUR L'UTILISATEUR DANS LES STRATÉGIES EN MATIÈRE D'AVIATION

(Note présentée par le Brésil)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) a évolué de manière à ce que l'examen de l'efficacité opérationnelle « porte à porte » s'inscrive dans un cadre exhaustif de performance. Cependant, les indicateurs permettant d'évaluer ou d'encourager les efforts visant à réduire l'inefficacité de la sûreté, de la facilitation et d'autres processus préalables à l'embarquement font toujours défaut. Cette lacune peut occulter des retards inutiles, qui influent directement ou indirectement sur l'efficacité « porte à porte » et accentuent la pression sur le système de gestion du trafic aérien (ATM). Bien que l'OACI ait réalisé d'importantes initiatives dans le cadre du Programme de facilitation du transport aérien international (FAL) et du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP), l'absence d'indicateurs harmonisés à l'échelle mondiale qui permettraient d'évaluer l'expérience passager et la durée des procédures préalables à l'embarquement reste une lacune. Outre l'amélioration de l'expérience utilisateur et le renforcement de la résilience du système, un meilleur suivi de la performance dans ce domaine devrait également avoir des retombées économiques positives, permettant de réduire l'inefficacité et d'alléger la pression sur le système ATM. La présente note invite l'OACI à lancer une discussion sur l'harmonisation des principes d'efficacité du GANP avec le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP) de l'OACI et d'autres programmes, y compris l'élaboration d'indicateurs de performance clés (KPI) qui feraient ressortir l'incidence des procédures susmentionnées sur le système de l'aviation dans son ensemble. La proposition reflète également les discussions et les recommandations de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14), au cours de laquelle les États ont appuyé une harmonisation accrue du GANP, du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du GASeP.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) recommander que l'OACI réalise une étude approfondie afin d'évaluer les éléments des procédures préalables à l'embarquement qui ont la plus grande incidence sur l'efficacité et de proposer des indicateurs de performance clés (KPI) connexes pour les liens mutuels entre les plans mondiaux ;
- b) recommander à l'OACI de fournir aux États membres du matériel et des outils techniques pour faciliter la collecte, l'analyse et la communication des mesures de l'efficacité des procédures préalables à l'embarquement ;
- c) encourager les États membres à promouvoir la mise en commun volontaire de paramètres de l'efficacité des procédures préalables à l'embarquement.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> et <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2026-2028.
<i>Références :</i>	<i>Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI.</i> <i>Plan mondial de navigation aérienne (GANP).</i> <i>Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASep), deuxième édition, 2024.</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur de l'aviation connaît actuellement une transformation sans précédent, sous l'impulsion de la croissance rapide de la demande, des nouvelles technologies et des scénarios de menace évolutifs. Selon les prévisions de l'OACI, la croissance devrait presque tripler par rapport à 2019. Pour y répondre, les États et les régions sont invités à adopter des stratégies innovantes, axées sur la performance, qui garantiront la résilience et l'efficacité opérationnelles.

1.2 Dans cette optique, le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) propose un cadre harmonisé à l'échelle mondiale pour la performance de la navigation aérienne, comprenant des indicateurs de performance clés (KPI) pour les domaines clés de performance tels que l'efficacité, la prévisibilité et la capacité. Ces indicateurs permettraient de réaliser des analyses comparatives, de recenser les goulets d'étranglement et de prendre des décisions d'investissement éclairées.

1.3 En revanche, le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASep) et d'autres programmes constituent des balises efficaces pour les stratégies mondiales en matière de sûreté et de facilitation du transport aérien, mais restent dépourvus d'indicateurs de performance pouvant être utilisés pour analyser le délai de traitement des passagers, des retards liés à la sûreté de l'aviation (AVSEC) ou de l'uniformité des procédures préalables à l'embarquement. Cette lacune risque de créer un hiatus entre les stratégies d'articulation du côté ville et du côté piste et l'efficacité globale du système, susceptible de se répercuter directement ou indirectement sur les passagers et les transporteurs aériens.

1.4 Il importe de souligner qu'il ne s'agit pas de réduire le temps passé par les passagers dans les zones commerciales ni de s'ingérer dans les sources de recettes des aéroports. La présente proposition est strictement axée sur l'inefficacité qui pourrait être évitée en amont des points de contrôle effectifs de la sûreté et les autres procédures préalables à l'embarquement, telles que les files d'attente excessives, les procédures qui font double emploi et le temps d'attente passif, qui n'ont aucune valeur commerciale et qui peuvent nuire à la performance globale du système.

1.5 La présente proposition reflète également, en principe, les discussions et recommandations de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14), au cours de laquelle les États et l'OACI ont reconnu la nécessité d'établir un cadre de performance commun pour le GANP, le GASP et le GASep¹.

¹ AN-Conf/14-WP/211, point 1.2 de l'ordre du jour, *Alignement des plans mondiaux*, discussions et recommandations.

2. ANALYSE

2.1 Le GANP favorise une approche structurée et fondée sur des données visant à asseoir les améliorations opérationnelles sur des résultats mesurables. Le GAsEP a permis d'accroître l'efficacité opérationnelle grâce à des initiatives axées sur l'utilisation de la technologie et l'innovation ; toutefois, il ne contient toujours pas d'indicateurs de performance permettant d'évaluer objectivement l'impact de ces efforts sur les procédures préalables à l'embarquement.

2.2 Les indicateurs du GANP jettent un éclairage précieux sur les retards et l'inefficacité opérationnels. Par exemple, certains KPI mesurent la durée de la circulation à la surface, les trajectoires de vol non optimales ou les retards observés dans l'espace aérien de région terminale. D'autres évaluent l'inefficacité des profils de vol verticaux, par exemple les mises en palier inutiles pendant la montée ou la descente. Ensemble, ils brossent un tableau cohérent et fondé sur des données de la circulation des aéronefs dans le système de l'espace aérien. Ces indicateurs normalisés permettent de comparer les systèmes de navigation aérienne à différents niveaux de détail².

2.3 Ces indicateurs contribuent à mettre en lumière les lacunes dans la fourniture des services de navigation aérienne et la structure de l'espace aérien, mais mettent l'accent sur l'exploitation des aéronefs après l'embarquement (porte à porte) et font abstraction de l'incidence des procédures de sûreté sur le transport aérien.

2.4 En comblant cette lacune, on promouvrait un système mondial d'aviation véritablement fluide et intégré, qui non seulement garantirait la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des aéronefs, mais reconnaîtrait également l'importance des mesures de la performance centrées sur les passagers. Dans le contexte d'une augmentation constante des volumes de trafic et des besoins en matière de sûreté, les acteurs de l'aviation ne doivent pas considérer comme allant de soi la bonne réputation et l'attractivité de leur secteur³.

2.5 De manière générale, certains goulets d'étranglement, par exemple les longues files d'attente causées par les procédures, le traitement des passagers et des bagages, les problèmes techniques et les retards liés aux processus d'inspection-filtrage et de contrôle aux frontières (immigration, douanes, santé publique, etc.), qui visent à garantir l'efficacité de la circulation transfrontalière des personnes et des marchandises, ne sont pas suivis, signalés ou traités de manière systématique dans le cadre d'un autre plan ou programme mondial de l'OACI.

2.6 Bien évidemment, l'incidence de cette lacune va au-delà des procédures de sûreté. La comparaison entre le GANP et le GAsEP n'est qu'une amélioration parmi d'autres qui pourrait être apportée. Il importe de noter que certains retards, principalement causés par la lenteur excessive des procédures préalables à l'embarquement, qui, à l'heure actuelle, sont souvent imputés aux transporteurs aériens ou aux aéroports, peuvent avoir un impact important sur l'efficacité de l'aviation. Dans certaines régions, l'efficacité globale peut souffrir davantage de ces retards, qu'ils soient directs ou réactifs, que des retards uniquement attribuables à l'ATM. La prévention de ces retards passe par un renforcement de la

² Des rapports comparatifs portant sur les indicateurs du GANP peuvent être consultés aux adresses suivantes : <https://www4.icao.int/ganportal/ASBU/KPI>, <https://ansperformance.eu/global/> et <https://ansperformance.eu/global/brazil/brazil-2024/06-efficiency.html>.

³ Des statistiques locales témoignant de la satisfaction des passagers peuvent être consultées à l'adresse <https://www.caa.co.uk/publication/download/20986>.

coopération entre les transporteurs aériens, les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne et le gestionnaire du réseau⁴.

2.7 En outre, la nécessité de l'efficacité étant plus impérieuse, il convient d'établir des indicateurs pour mesurer la durée totale du trajet. Les procédures préalables à l'embarquement doivent prioritairement faire l'objet d'un suivi, car leur inefficacité peut avoir une incidence sur l'ATM. Cependant, le trajet du passager doit être mesuré à l'aide d'indicateurs qui couvrent toutes les phases, de l'arrivée à l'aéroport jusqu'à la sortie, y compris le débarquement, le passage des douanes et la récupération des bagages.

2.8 Fait important à souligner, certains concepts modernes appliqués avant l'embarquement, tels que l'inspection-filtrage fondée sur le risque, l'imagerie avancée, la gestion intégrée de l'identité et les programmes visant à assurer la fluidité du voyage, démontrent qu'il est possible d'accroître simultanément l'efficacité de la sûreté et celle des procédures. Une normalisation mondiale pourrait favoriser cette évolution. Bien que certains pays et régions aient déjà commencé à adopter ces modèles efficaces et d'autres procédures⁵, les efforts doivent être coordonnés à l'échelle mondiale et assortis de mesures normalisées de la performance afin que des comparaisons valables des résultats puissent être effectuées.

2.9 Il importe de mentionner que l'OACI a déjà réalisé d'importantes initiatives visant à promouvoir l'efficacité opérationnelle dans les domaines de la sûreté et de la facilitation du transport aérien. Citons notamment le Programme de facilitation du transport aérien international (FAL) et le Programme d'identification des voyageurs (TRIP), qui souscrivent à la vision favorisant la fluidité, la sûreté et l'efficacité des formalités de congé aux frontières. Ces programmes mettent l'accent sur les technologies modernes, l'automatisation et l'intégration des procédures afin de réduire le temps d'attente pour les passagers, d'éviter les chevauchements d'activités et d'accroître le débit global, sans que la sûreté de l'aviation n'en souffre.

2.10 Par exemple, le Programme FAL promeut expressément la réalisation du double objectif de sûreté et de facilitation, en vue de « maximiser l'efficacité des formalités de dédouanement aux frontières » tout en maintenant des normes élevées en matière de sûreté et d'application de la loi⁶. De même, la stratégie TRIP préconise une approche globale et coordonnée de l'identification des voyageurs, en mettant l'accent sur des outilsinteropérables tels que les passeports électroniques, les autorisations de voyage numériques et le Répertoire OACI de clés publiques (RCP), tous conçus pour faciliter le traitement rapide, précis et efficace des passagers⁷.

2.11 Ces efforts, si importants et progressifs soient-ils, portent essentiellement sur des programmes et des procédures. Un cadre de mesure des performances harmonisé à l'échelle mondiale, qui tirerait parti de ces avancées pour élaborer des indicateurs permettant d'effectuer un suivi et des

⁴ Voir la page web <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-44-causes-flight-delays>. En 2023, les retards réactifs représentaient 8,2 minutes par vol. La durée moyenne des retards attribués aux compagnies aériennes (liés, par exemple, au traitement des passagers, des bagages et du fret et aux problèmes techniques) était de 4,5 minutes par vol. Les retards en route liés à la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) ont augmenté pour atteindre 1,9 minute en moyenne par vol.

⁵ À l'échelle mondiale, plusieurs programmes ont déjà démontré que l'**efficacité de la sûreté** et l'**efficacité des procédures** peuvent aller de pair. Parmi les exemples dignes de mention, citons les programmes **TSA PreCheck** (vérification préalable) aux États-Unis et **Schengen Fast Track** (délivrance accélérée de visas) en Europe, l'initiative **identité numérique des voyageurs dignes de confiance (KTDI)**, et les projets pilotes de filtrage autonome de l'**Avinor Autonomy Lab** en Norvège. On trouvera des précisions sur le TSA PreCheck à l'adresse <https://www.tsa.gov/precheck>, et sur l'initiative Smart Borders de l'UE à l'adresse https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen/smart-borders_en?prefLang=fr.

⁶ Un aperçu du programme peut être consulté à l'adresse suivante : <https://www.icao.int/Security/FAL>.

⁷ Programme OACI d'identification des voyageurs (<https://www.icao.int/security/fal/trip>).

comparaisons entre les États, à l’instar de ce que le GANP a réalisé pour la navigation aérienne, fait toujours défaut. Par conséquent, la présente proposition ne vise pas à réinventer ce qui a été entrepris à l’OACI ni à anticiper une solution ou une norme, mais plutôt à consolider et à harmoniser une approche mesurable et fondée sur la performance qui renforcerait la planification stratégique, l’allocation des ressources et la réalisation d’analyses comparatives dans le domaine des procédures préalables à l’embarquement.

3. CONCLUSION

3.1 L’efficacité de la navigation aérienne doit évoluer de manière homogène. L’absence d’indicateurs de performance liés à l’efficacité du traitement des passagers constitue une grave lacune du cadre mondial de performance de l’OACI. Avec en toile de fond la complexité accrue des procédures préalables à l’embarquement et l’augmentation du nombre de passagers, cette lacune a des conséquences concrètes qui se répercutent sur l’ensemble du système de l’aviation : retards, insatisfaction des passagers et inefficacité.

3.2 Des procédures préalables à l’embarquement fondées sur la performance se traduisent par une allocation plus judicieuse des ressources, une meilleure gestion des flux de passagers et une exploitation plus résiliente des aéroports. Cette approche reflète également la vision stratégique plus large de l’OACI s’inscrivant dans le cadre du GANP : un système de l’aviation fluide, durable et fondé sur des données.

3.3 Par conséquent, l’Assemblée est invitée à faire une avancée décisive afin de remédier à ce hiatus dans la planification. En encourageant l’élaboration d’indicateurs d’efficacité pour les procédures préalables à l’embarquement et en favorisant la collaboration entre les différents domaines, l’OACI peut contribuer à garantir que les stratégies futures assurent la sûreté tout en répondant aux besoins opérationnels en matière d’efficacité, d’évolutivité et de sensibilité aux besoins des utilisateurs.