



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

EXPÉRIENCE DES PASSAGERS EN TOUTE FLUIDITÉ

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Éthiopie]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le trafic mondial de passagers aériens devrait atteindre 18,7 milliards d'ici 2045, soit près du double du niveau de 2024. Cette croissance risque d'exacerber l'encombrement des aéroports et les contraintes de capacité, entraînant des défis urgents pour les parties prenantes de l'aviation. Les exploitants d'aéroports, en particulier, doivent optimiser les opérations aux aérogares, utiliser efficacement les ressources en main-d'œuvre limitées et améliorer l'expérience des passagers.

Parmi les différentes solutions, la gestion de l'identité numérique et les technologies biométriques automatisées offrent des moyens évolutifs, efficaces et sûrs de vérifier l'identité des passagers, tout en contribuant à la réalisation des objectifs nationaux en matière de sûreté et de facilitation. Toutefois, leur plein potentiel est limité par la fragmentation des processus frontaliers, la diversité des conditions d'entrée et de sortie selon les États et l'adoption limitée de politiques de soutien.

La présente note invite l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et ses États membres à accélérer les efforts mondiaux visant à permettre la fluidité des voyages pour les passagers. Les principales mesures à prendre consistent à soutenir le déploiement et l'acceptation des authentifiants de voyage numériques (Digital Travel Credentials, DTC), à encourager la mise en place de cadres interopérables de gestion de l'identité et à veiller à ce que les outils de facilitation numériques soient intégrés dans la planification des infrastructures aéroportuaires et les stratégies de contrôle aux frontières.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) appeler ses États membres à coordonner leurs politiques et processus internes et à assurer la collaboration entre les autorités nationales et les partenaires du secteur afin de garantir aux passagers une expérience fluide et parfaitement conforme aux cadres de protection des données ;
- b) demander à l'OACI d'accélérer la mise au point des DTC et de fournir une assistance technique et un renforcement des capacités pour aider les États à adopter une infrastructure numérique permettant des voyages fluides ;
- c) demander aux États membres et à l'OACI de collaborer activement avec le Conseil international des aéroports (ACI) et les organismes compétents du secteur en vue de former un groupe de travail spécial multipartite mené par l'industrie chargée de la mise en œuvre de systèmes de gestion de l'identité numérique et de systèmes biométriques destinés à améliorer l'efficacité des processus frontaliers.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par le Conseil international des aéroports (ACI)

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	S.o.
<i>Références :</i>	Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i> Annexe 9 – <i>Facilitation</i> (17 ^e Édition) Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international FALP/12-WP/26, <i>Favoriser l'innovation pour la mise en œuvre de procédures sans contact</i> Objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU Doc 9303, <i>Documents de voyage lisibles à la machine</i> ACI Airport Service Quality (ASQ) 2023 Global Traveller Survey ACI World Airport Traffic Forecasts 2024-2053

1. INTRODUCTION

1.1 À la suite de la pandémie de COVID-19, le secteur s'est largement redressé et un nouvel élan devrait lui permettre de dépasser les niveaux de trafic de 2019. Le trafic mondial de passagers devrait atteindre 18,7 milliards d'ici 2045², soit environ le double du niveau de 2024. Cette augmentation représente des défis de plus en plus importants sur le plan de la capacité aéroportuaire et des opérations aux aéroports. Compte tenu des contraintes en matière de personnel et des infrastructures limitées, les aéroports et les autorités frontalières doivent adopter des solutions évolutives et efficaces afin d'assurer une expérience fluide aux passagers et d'éviter l'encombrement et les files d'attente interminables.

1.2 Le secteur de l'aviation est déjà à la fine pointe de l'innovation, et accélère l'utilisation de l'automatisation, des méthodes d'analyse avancées et des technologies biométriques pour améliorer la circulation des passagers et l'efficacité opérationnelle. L'intelligence artificielle apparaît également comme un outil puissant pour améliorer l'utilisation des capacités et la prise de décision. Les solutions de gestion de l'identité numérique constituent un moyen essentiel de réaliser cette transformation. Les solutions technologiques peuvent être utilisées pour offrir un environnement de voyage plus sûr et un déplacement plus efficace et plus agréable pour les passagers, mais les politiques gouvernementales peuvent entraver l'utilisation de ces solutions.

1.3 Le plan stratégique 2026-2050 de l'OACI comprend l'objectif stratégique « L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous ». Cet objectif est défini comme la nécessité, entre autres, de « *garantir que les règlements, les procédures et les systèmes contribuent [...] à un passage fluide aux aéroports et à travers les frontières pour l'ensemble des vols [...] sous forme d'un accès simplifié, bien coordonné, prévisible et abordable à des services de voyage internationaux de qualité.* » La facilitation d'un passage fluide aux aéroports et aux frontières nécessite la mobilisation d'un nombre élevé de parties prenantes diverses, et il convient d'en faire une priorité.

² [ACI World Airport Traffic Forecasts 2024-2053 Executive Summary](#)

1.4 Lors de la Conférence sur la facilitation 2025 de l'OACI (FALC2025), les participants ont exprimé un large appui à la Déclaration de Doha qui vise notamment à « *participer activement à l'élaboration de cadres juridiques et administratifs internationaux pertinents qui répondent à l'évolution des besoins de l'aviation civile internationale et de la facilitation, en particulier dans les domaines de l'enregistrement des faits d'état civil, de l'identité numérique, de la reconnaissance biométrique, des renseignements préalables concernant les voyageurs, des données relatives aux dossiers passagers et de l'accueil fluide des passagers* », et à appeler à une plus grande coopération mondiale pour « *renforcer le rôle de tutelle de l'OACI dans la mise en œuvre et l'évolution continues de la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP)* », et « *appuyer le Répertoire OACI de clés publiques (RCP) et son utilisation active à l'échelle internationale* ».

2. ADOPTION DE SOLUTIONS DE GESTION DE L'IDENTITÉ NUMÉRIQUE

2.1 La gestion de l'identité numérique et les technologies biométriques automatisées permettent aux autorités frontalières de vérifier l'intégrité des documents numériques, des informations personnelles et des éléments d'identification biométriques de manière sûre et efficace avant l'embarquement, sans avoir à procéder à des vérifications manuelles à l'arrivée ni à augmenter les effectifs en conséquence. Ces solutions améliorent le débit, réduisent les temps d'attente et contribuent à la réalisation des objectifs nationaux en matière de sûreté. Les processus numériques ne sont plus facultatifs, mais essentiels. Ils permettent d'éviter les paralysies dans la facilitation des passagers, en particulier en cas de forte croissance. De plus, leur adoption favorise la réalisation d'objectifs plus larges tels que la réduction de l'empreinte physique des infrastructures aéroportuaires, la limitation des distances à parcourir à pied, la réduction des incidences sur l'environnement, la diminution du nombre de personnes non admissibles et des coûts associés, ainsi que l'optimisation des dépenses d'investissement.

2.2 Cela cadre étroitement avec l'objectif de développement durable n° 9 (ODD 9) de l'ONU, qui préconise de construire des infrastructures résilientes, de promouvoir une industrialisation inclusive et durable et de favoriser l'innovation. Les technologies visant à fluidifier les voyages contribuent directement à la réalisation de l'ODD 9 en offrant des expériences de voyage plus sûres, accessibles et facilitées par la technologie, qui sont essentielles au développement économique durable.

2.3 L'OACI a montré la voie dans ce domaine en élaborant des spécifications techniques telles que celles figurant dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisible à la machine* et en mettant au point les authentifiants de voyage numériques (DTC), qui permettent une vérification fiable de l'identité des voyageurs internationaux. La Stratégie TRIP de l'OACI, et notamment le Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine, renforce davantage la coopération multilatérale sur les normes relatives à la vérification de l'identité aux frontières. Il est primordial que les États se conforment aux spécifications du Doc 9303 afin d'assurer une mise en œuvre uniforme.

2.4 L'enquête mondiale sur la qualité des services aéroportuaires menée par l'ACI auprès des voyageurs confirme également le large soutien des passagers. En 2023, 66 pour cent des voyageurs se sont déclarés favorables à l'utilisation de la reconnaissance faciale pour voyager sans contact, contre 57 pour cent en 2021. En outre, 59 pour cent d'entre eux ont déclaré que le remplacement des passeports imprimés par une identité numérique améliorerait leur expérience de voyage³.

³ Source : ASQ 2023 Global Traveller Survey — <https://store.aci.aero/product/asq-2024-global-traveller-survey-report/>

3. LA FLUIDITÉ DES VOYAGES ENTRAVÉE PAR LA DIVERSITÉ DES RÉGIMES D'ENTRÉE ET DE SORTIE

3.1 Malgré des progrès prometteurs, la fluidité des voyages reste limitée par l'incohérence des politiques, des procédures et des conditions d'entrée et de sortie aux frontières nationales. Les processus d'immigration et de visa varient sensiblement d'un État à l'autre, ce qui entraîne une complexité, une incertitude et un manque d'efficacité dans les voyages des passagers.

3.2 En outre, des systèmes tels que le système électronique d'autorisation de voyage (ESTA) aux États-Unis, l'autorisation de voyage électronique (AVE) au Canada et au Royaume-Uni, et le futur système d'entrée et de sortie (EES) de l'Union européenne mettent en évidence le potentiel des processus numériques, tout en ouvrant la voie à une facilitation de bout en bout des passagers à l'échelle mondiale.

3.3 Toutefois, la prolifération de conditions nationales très différentes et l'absence de cadre juridique concernant l'authentification des documents et l'utilisation des données entraînent des restrictions en matière de confidentialité et des lacunes en matière de données, ce qui empêche les États et le secteur de mettre en place une solution véritablement mondiale, malgré la disponibilité de technologies qui s'y prêtent.

3.4 Si l'harmonisation entre les pays est essentielle, un obstacle majeur à la fluidité des voyages existe également au sein de certains États. Dans bien des cas, plusieurs organismes publics, tels que ceux chargés de l'immigration, des douanes et de la santé, se partagent les responsabilités en matière de sécurité aux frontières. Cependant, ces entités fonctionnent souvent selon des mandats, des calendriers et des systèmes distincts, ce qui conduit à des processus d'entrée et de sortie aux frontières fragmentés et inefficaces. Le manque de coordination au sein d'un même État peut être aussi perturbateur qu'un manque d'harmonisation au niveau international, car il aboutit à une application redondante, incohérente ou contradictoire des politiques, et à une détérioration de l'expérience des passagers.

3.5 Les dispositions de l'Annexe 9 — Facilitation encouragent déjà les États à coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux. En particulier, la norme 8.13 exige l'adoption d'un programme national de facilitation du transport aérien, et la norme 8.15 exige l'institution d'un comité national de facilitation du transport aérien. Cependant, il reste encore beaucoup à faire pour s'assurer que les États mettent en place des structures de gouvernance interne claires qui harmonisent ces organismes autour d'un objectif commun, à savoir assurer une expérience à l'arrivée intégrée, efficace et centrée sur le passager. Un effort coordonné est nécessaire de toute urgence pour uniformiser les cadres juridiques, assurer la compatibilité des technologies et intégrer les capacités en matière de fluidité des voyages dans la planification des infrastructures et de la réglementation.

4. CONCLUSION : COMPOSANTES NÉCESSAIRES POUR TOUTES LES PARTIES PRENANTES

4.1 Coordination interne des États membres

Les États membres doivent harmoniser leurs politiques et processus internes et assurer la collaboration entre toutes les autorités nationales, notamment les organismes chargés de l'immigration, des douanes, de la sûreté et de la santé, tout en coopérant avec les partenaires du secteur, tels que les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports. À cette fin, les États membres devraient prendre des mesures visant à rationaliser leur législation en matière de confidentialité afin de permettre l'utilisation transfrontalière sécurisée de solutions d'identification biométriques basées sur l'informatique en nuage. En outre, les États membres sont invités à modifier leur législation nationale afin d'autoriser l'utilisation de la gestion de

l'identité numérique et des technologies biométriques automatisées dans le cadre du traitement des voyageurs aux frontières. Enfin, les États membres devraient accroître le niveau d'adoption des visas électroniques afin d'éliminer la vérification des documents imprimés et de permettre aux passagers d'effectuer facilement leur enregistrement en ligne. Les États membres sont également encouragés à intégrer des technologies assurant la fluidité des voyages lors de la planification et de la conception de nouvelles infrastructures aéroportuaires, plutôt que de procéder à des mises à niveau après leur construction.

4.2 Accélérer le déploiement et l'acceptation des DTC

Le rôle de chef de file de l'OACI dans la définition de normes internationales relatives aux DTC est déterminant, et il sera essentiel que les États membres développent une vision commune sur la fluidité des voyages, en convenant notamment d'objectifs et de jalons pour la mise en œuvre. En outre, il sera essentiel de prendre conscience de la nécessité de relever le défi que pose l'authentification des identités, en veillant à ce que les DTC soient fiables et acceptés dans tous les pays, y compris ceux délivrés par des tiers agréés, afin de pouvoir aller de l'avant.

4.3 Renforcement du soutien institutionnel et de la coordination

Les États membres et l'OACI devraient former un groupe de travail spécial multipartite mené par l'industrie avec l'ACI et les organismes compétents du secteur afin que les parties prenantes concernées puissent concevoir et mettre à l'essai un système de gestion de l'identité numérique et un système biométrique visant à rendre les processus frontaliers plus efficaces pour tous les passagers internationaux au départ et à l'arrivée dans certains aéroports. L'OACI est également invitée à fournir une assistance technique et un renforcement des capacités afin d'aider les pays en développement à adopter une infrastructure numérique permettant des voyages fluides et à faciliter des preuves de concept basées sur des technologies existantes et abordables afin de faire avancer la mise en œuvre.