



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 13 : Programmes de facilitation

#### VÉRIFICATION PRÉALABLE AU VOYAGE ET NUMÉRISATION DES PROCESSUS

(Note présentée par l'Association du transport aérien international [IATA] et  
Airports Council International [ACI])

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La pandémie de COVID-19 a fait progresser le concept de vérification préalable au voyage. Les plateformes numériques de santé ont facilité les interactions entre les passagers et les autorités frontalières et sanitaires. Ces plateformes se sont avérées un moyen parmi les plus efficaces pour assurer la conformité de chaque passager aux exigences d'entrée des États, tout en aidant les autorités à mieux contrôler leurs frontières.

Il existe une forte tendance à se détourner du processus principalement manuel de vérification des documents actuellement utilisé pour déterminer l'admissibilité des passagers à voyager et à entrer dans un pays. La présente note de travail a pour intention de présenter quelques réflexions et moyens qui s'offrent au secteur de l'aviation, y compris aux autorités, pour numériser les processus et redéfinir les rôles et responsabilités des parties prenantes de l'aviation. Cette note s'appuie sur les récentes pratiques recommandées par le groupe d'experts de la facilitation de l'OACI et la Conférence de haut niveau de l'OACI sur la COVID-19.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à demander à l'OACI de poursuivre :

- a) le développement d'un cadre mondial interopérable pour l'identité numérique dans l'Annexe 9 – *Facilitation*, en mettant l'accent sur l'harmonisation des avis d'approbation de voyage reliés aux plateformes de santé numériques des gouvernements et sur le développement de pratiques recommandées en lien avec les spécifications de l'OACI sur l'autorisation de voyage numérique (DTA) et l'identifiant numérique de voyage (DTC) ;
- b) le développement plus poussé du concept de vérification préalable au voyage et des outils et systèmes qui s'y rapportent avec l'objectif d'effectuer le processus actuel de vérification manuelle des documents à l'extérieur des aéroports au bénéfice des passagers et de tous les intervenants de l'aviation ; et
- c) les efforts en vue d'une approche collaborative entre les secteurs public et privé, notamment par l'entremise du Comité national de facilitation du transport aérien (Comité FAL national), visant la modernisation des processus passagers.

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ACI et l'IATA.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sûreté et Facilitation</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	Annexe 9 – <i>Facilitation</i> ; FALP/12 ; HLCC ; et Doc 9303 Documents de voyage lisibles à la machine

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le concept de vérification préalable au voyage suppose que les passagers peuvent prouver aux autorités compétentes leur conformité aux exigences d'entrée avant d'effectuer le voyage. Les développements entourant ce concept ont été un succès majeur de la réponse mondiale à la COVID. La pandémie a eu des conséquences dévastatrices sur le secteur de l'aviation. Mais elle a prouvé qu'il fallait accentuer les interactions entre les passagers et les autorités compétentes et qu'il était possible de le faire. Plusieurs solutions préalables au voyage s'offrent aux États, selon leurs capacités et leurs ressources.

1.2 En établissant des plateformes de santé numériques gérées par les gouvernements (en ligne ou par application mobile), les autorités ont pu déterminer l'admissibilité au voyage de chaque voyageur avant le voyage, conformément à leurs propres exigences sanitaires. Dans la plupart des cas, les compagnies aériennes devaient vérifier manuellement que les passagers avaient fourni d'avance leurs renseignements. La numérisation du processus de vérification des documents de santé procurerait davantage de gains d'efficacité opérationnelle tout en améliorant l'état de préparation du secteur de l'aviation en vue de futures crises sanitaires.

1.3 L'importance de telles plateformes de santé et l'utilisation de procédures sans contact pour automatiser l'inspection de la documentation de santé font partie des pratiques recommandées énoncées par l'amendement 29 de l'Annexe 9 – *Facilitation* adopté par le Conseil de l'OACI.

1.4 Ces développements en matière de statut et de preuves sanitaires accélèrent le virage vers une situation où les passagers vont satisfaire, avant le moment du voyage et idéalement hors des aéroports, aux conditions d'admissibilité au voyage en utilisant des plateformes numériques. La vérification préalable au voyage est un processus qui était largement pratiqué avant la pandémie de COVID-19. Par exemple, 60 pays de toutes les régions avaient des plateformes pour que les voyageurs effectuent numériquement leurs demandes de visa ou d'autorisation de voyage électronique.

1.5 L'identité numérique est un facilitateur essentiel des projets de vérification préalable au voyage. À mesure que les modèles de vérification préalable gagnent en maturité, des identités numériques fiables vont permettre les indispensables processus passagers sans contact.

1.6 Une collaboration plus poussée entre les autorités et l'industrie aérienne est un élément clé en vue d'un parcours numérique pour améliorer la facilitation et la sûreté des processus, tout en réduisant les complexités vécues par les passagers. La Conférence de haut niveau de l'OACI sur la COVID-19 (HLCC) a formulé des recommandations en ce sens : « Recommandation 8/1 - Améliorer l'échange de données numériques afin de favoriser un traitement fluide et sans contact des passagers pendant la pandémie de COVID-19 et au-delà ».

## 2. VÉRIFICATION PRÉALABLE AU VOYAGE

2.1 Le renforcement des interactions entre les passagers et les autorités peut être obtenu au moyen d'une plateforme numérique. Plusieurs pays<sup>2</sup> de toutes les régions ont mis au point de telles plateformes de diverses envergures depuis le début de la pandémie de COVID-19, à des fins sanitaires (pour recueillir de l'information comme les certificats de test et de vaccination, le suivi des contacts, l'historique de voyage, la déclaration de santé, les réservations d'hôtel, etc.). Ces plateformes imitent le processus suivi par les passagers pour obtenir un visa ou une autre forme d'autorisation de voyage par l'entremise d'un site Web. Ces solutions de vérification préalable au voyage peuvent être mises en place par la plupart des États.

2.2 Sur remise de l'information requise et des preuves d'identité par les passagers par l'intermédiaire de ces plateformes depuis des endroits extérieurs à l'aéroport, les autorités compétentes peuvent procéder à l'évaluation garantissant que chaque passager satisfait à leurs exigences d'entrée. En délivrant l'avis d'approbation de voyage, les autorités accentuent leur contrôle frontalier et évitent d'imposer aux compagnies aériennes un rôle d'intermédiaire pour la collecte ou la vérification des informations de santé sensibles. La délivrance de l'avis d'approbation de voyage aux passagers est aussi une pratique recommandée par l'amendement 29 à l'Annexe 9 – *Facilitation*.

2.3 Parce qu'il est effectué hors de l'aéroport, le processus de vérification préalable au voyage contribue aussi à soulager la congestion aux divers points de contact. Le passage à un processus de vérification hors de l'aéroport est aussi de plus en plus nécessaire compte tenu des limites actuelles de capacité des aéroports au sortir de la pandémie et des problèmes de main-d'œuvre. Il faut réduire le recours par le secteur des voyages aériens d'agents des compagnies aériennes et les agents frontaliers pour effectuer, comme c'est le cas aujourd'hui, la vérification manuelle des documents.

2.4 La pandémie de COVID-19 a démontré que la vérification manuelle des nombreuses preuves requises pour entrer dans un pays n'était pas soutenable. Malgré la réduction du trafic international durant la pandémie, le temps de traitement à l'aéroport avait plus que doublé dans certains cas<sup>3</sup>. Il serait erroné de penser qu'un employé de compagnie aérienne ou un agent frontalier possède les outils et les compétences nécessaires pour vérifier manuellement une pléthore de documents papier non harmonisés dans un délai raisonnable. L'harmonisation est toutefois requise pour permettre l'automatisation et la numérisation de la vérification des documents. L'OACI et les intervenants de l'aviation doivent envisager la standardisation de l'avis d'approbation de voyage pour simplifier le processus pour toutes les personnes affectées aux vérifications.

2.5 Il faut profiter de la maturation des modèles de vérification préalable au voyage pour étendre les fonctionnalités de ces plateformes numériques. La mise sur pied d'une plateforme de voyage unique sur laquelle les passagers peuvent s'acquitter des formalités relatives à l'immigration, la santé, la sûreté et les douanes va améliorer la conformité des passagers à toutes les exigences d'entrée et réduire les risques que les compagnies aériennes transportent des passagers inadmissibles. Dans un tel environnement, le rôle des compagnies aériennes se concentrerait sur informer leurs clients de l'obligation de fournir leurs renseignements et leurs justificatifs aux gouvernements avant le voyage, et à vérifier que les voyageurs sont en possession d'une approbation de voyage numérique.

---

<sup>2</sup> Les pays et territoires qui ont déployé une plateforme de santé numérique incluent, sans s'y limiter, Aruba, l'Australie, les Bahamas, la Belgique, les Bermudes, Bonaire, le Brésil, les Îles vierges britanniques, le Canada, le Chili, la Chine, la Croatie, Curaçao, Chypre, la Tchéquie, l'Estonie, la France, l'Allemagne, la Grèce, le Guatemala, l'Inde, l'Irlande, l'Italie, la Jamaïque, le Japon, la Corée, la Lituanie, la Malaisie, Malte, la Nouvelle-Zélande, le Pérou, les Philippines, la Pologne, le Portugal, Sainte-Lucie, les Seychelles, Singapour, la Slovaquie, la Slovénie, Saint-Kitts, l'Espagne, la Suisse, la Thaïlande, la Turquie, les Îles Turques et Caïques, le Royaume-Uni.

<sup>3</sup> [La numérisation nécessaire à un redémarrage sans heurt](#), IATA, Mai 2021 et [From Restart to Recovery, a Blueprint for Simplifying Air travel](#), IATA, Novembre 2021

2.6 Avec la maturation des modèles de vérification préalable au voyage, d'autres travaux sont requis pour adapter les systèmes et processus existants ainsi que les dispositions législatives. Par exemple, il faudra des améliorations, lorsqu'un système interactif de renseignements préalables sur les voyageurs est en place, pour élargir les codes des messages de réponse aux compagnies aériennes au-delà des messages actuels sur le statut d'immigration ou de sûreté du passager. De plus, les processus numériques exigent que des mécanismes d'appoint soient en place en cas de défaillance du système, et des cadres réglementaires seront aussi essentiels pour le traitement des identités numériques.

### 3. NUMÉRISATION DES IDENTIFIANTS ET DES PROCESSUS BIOMÉTRIQUES

3.1 Le concept de vérification préalable au voyage repose sur l'identité numérique des passagers et l'information, par exemple l'information sur l'identité, l'information pour obtenir une autorisation de voyage, les preuves de santé, etc. Un avis numérique d'approbation de voyage ainsi qu'une identité numérique du passager fiable peuvent permettre aux autorités et aux intervenants de l'industrie de déployer plus facilement des points de contact utilisant les données biométriques. On peut aisément obtenir de l'OACI des spécifications sur les identifiants numériques fiables comme les documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLMe), [l'identifiant numérique de voyage \(DTC\)](#), le cachet numérique visible pour [environnement non restrictif \(VDS-NC\)](#) et [l'autorisation de voyage numérique \(DTA\)](#). Toutefois, les spécifications techniques pour le DTA et le DTC ne sont pas d'emblée incluses dans le cadre réglementaire énoncé à l'Annexe 9, ce qui réduit la visibilité et l'adoption de ces formes d'identité numérique fiable. L'Annexe 9 doit être modifiée pour refléter ces récentes spécifications techniques.

3.2 Avec les spécifications émergentes dans le domaine numérique et le développement de normes ouvertes, l'interopérabilité de ces formes d'identité numérique doit être prioritaire dès le début du développement de ces normes.

3.3 En plus de permettre un voyage véritablement sans contact et d'accentuer la sécurité des frontières, des identifiants numériques fiables et la reconnaissance biométrique aux points de contact offrent la possibilité de renforcer la confidentialité et la sûreté des renseignements personnels. Alors que le secteur de l'aviation se tourne vers les processus numériques et biométriques, il est de première importance de porter attention au besoin réel de chaque intervenant de recueillir les données et renseignements sur les passagers dans le continuum du voyage. Ce besoin peut varier grandement selon l'intervenant. L'identité numérique devrait faire en sorte qu'un minimum de données soient partagées pour une transaction ou un processus donné.

3.4 Dans le cadre du projet One ID, l'IATA collabore avec ses membres, les exploitants aéroportuaires, d'autres parties prenantes de l'industrie aérienne et des agences gouvernementales en vue de créer une expérience de voyage simplifiée, sans contact et centrée sur le passager, basée sur la capture, la vérification et le traitement des justificatifs numériques des passagers, avec leur consentement informé. Les technologies d'identité numérique peuvent procurer d'importantes améliorations sur les plans de l'efficacité opérationnelle et de la sûreté, notamment l'automatisation et la numérisation des processus de vérification des documents.

### 4. COORDINATION NATIONALE

4.1 La pandémie de COVID-19 a accentué la nécessité d'un organe national de coordination pour aligner efficacement la réponse nationale en cas de pandémie. Le groupe CART de l'OACI a reconnu dès le départ de la pandémie la pertinence d'un tel organe avec sa recommandation 6 : « Les États membres qui ne l'ont pas encore fait devraient établir immédiatement un Comité national de facilitation du transport

aérien (ou l'équivalent), comme l'exige l'Annexe 9, afin d'accroître la coordination intersectorielle à l'échelon national. »

4.2 Un tel mécanisme national de coordination permet une meilleure compréhension mutuelle des prérogatives, capacités et limitations de chaque agence nationale concernée par les voyages internationaux. Cela a favorisé la collaboration entre les intervenants de l'industrie aérienne et ce peut être un catalyseur des projets de modernisation des frontières.

4.3 Un enjeu important pour les compagnies aériennes durant la pandémie résidait dans les demandes émanant des différentes autorités nationales, à divers niveaux de gouvernance, concernant des données sur les passagers et des informations relatives à l'état de santé. D'un point de vue opérationnel, il n'existe pas de processus permettant aux compagnies aériennes de recueillir des données de santé sur les passagers ou d'évaluer cette information au nom des autorités. L'information sur la santé est considérée comme sensible et cela pose d'importantes questions de confidentialité des données lorsqu'on impose aux compagnies aériennes de la recueillir. Une bonne pratique consiste à éviter que les données déjà recueillies par une autorité auprès des passagers par l'intermédiaire d'une plateforme gouvernementale, comme les données de suivi des contacts, aient encore à être recueillies par les compagnies aériennes ou d'autres agences ou des autorités aéroportuaires. Pour optimiser les bienfaits d'une plateforme gouvernementale sur les voyages ou la santé, la collaboration et la coordination entre les agences gouvernementales sont cruciales.

## 5. SUITE À DONNER

5.1 Pour consolider les progrès réalisés en matière de vérification préalable au voyage durant la pandémie de COVID-19 et tenir compte des avancées technologiques qui peuvent améliorer l'efficacité des processus de traitement des passagers et la sûreté des frontières, l'Assemblée est invitée à entériner les actions énoncées dans le résumé analytique.