



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

**COMITÉ EXÉCUTIF**

**Point 13 : Programmes de facilitation**

**PROMOUVOIR DAVANTAGE ONE ID AFIN D'AMÉLIORER LE CONFORT DES  
PASSAGERS ET LES VOYAGES SANS CONTACT**

(Note présentée par le Japon)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Une nouvelle procédure d'embarquement, baptisée « Face Express » (One ID), a été mise en service aux aéroports internationaux de Narita et Haneda en juillet 2021. Les passagers qui utilisent le système Face Express dans les aéroports peuvent enregistrer la photo de leur visage et passer par l'enregistrement des bagages, les contrôles de sécurité et les portes d'embarquement avec un « pass facial » sans être obligés de présenter leur carte d'embarquement ou leur passeport pendant les procédures aéroportuaires. Cela rend les procédures d'embarquement conventionnelles plus fluides, sans contact. Cette note de travail présente une proposition sur les questions futures qui ont émergé après environ un an d'utilisation.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) appeler à discuter d'une norme internationale concernant la précision requise en matière de reconnaissance faciale ;
- b) appeler à discuter de l'établissement de règles internationales permettant la lecture des passeports par des puces à circuit intégré (IC).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans ce document de travail seront entreprises sous réserve des ressources disponibles.
<i>Références :</i>	Annexe 9 - <i>Facilitation</i> , 15 <sup>e</sup> édition Doc 9303, <i>Documents de voyage lisibles à la machine</i> HLCC 2021-WP/237 : <i>Rapport du volet facilitation à la conférence sur le point 8 de l'ordre du jour</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'Association du transport aérien international (IATA) travaille à l'introduction de procédures d'embarquement automatisées de type « fast travel » depuis 2014. Avant la pandémie de COVID-19, l'un de ses objectifs était de simplifier et d'accélérer les procédures d'embarquement, y compris les procédures d'immigration dans les aéroports, afin d'éliminer les encombrements dus à la croissance de l'aviation dans le monde. Le concept « One ID », une procédure d'embarquement qui utilise des éléments biométriques comme la reconnaissance faciale, a été proposé dans le cadre des activités de l'IATA.

1.2 En automatisant les procédures d'embarquement, les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroport pourront économiser de la main-d'œuvre et augmenter leur productivité, alors que les passagers pourront accomplir plus facilement des procédures fastidieuses et disposer de plus de temps libre à l'aéroport. Afin de bénéficier de ces différents avantages, Face Express<sup>1</sup>, la version japonaise de One ID, est en service dans les aéroports internationaux de Narita et Haneda depuis juillet 2021.

1.3 Si l'on prend l'exemple de l'aéroport de Narita, le système Face Express se compose d'une infrastructure de reconnaissance faciale et de quatre points de contact mis à disposition des passagers. Les quatre points de contact sont le Common Use Self Service (CUSS), le Common Use Bag Drop (CUBD), le Passenger Reconciliation System (PRS) et l'Auto Boarding Gate (ABG). Si vous enregistrez votre passeport et les informations faciales lors de la première étape de la procédure, puis utilisez ces informations faciales en correspondance à votre propre visage au cours des procédures suivantes, vous pouvez passer l'enregistrement, l'enregistrement des bagages, le contrôle de sécurité et la porte d'embarquement sans stress avec votre pass facial.

1.4 Autre avantage encore plus substantiel : ce service n'implique ni face-à-face ni contact. Pour éviter la propagation de la COVID-19, il est nécessaire de réduire autant que possible les contacts de personne à personne. La technologie de reconnaissance faciale est donc une mesure de prévention des infections très efficace, car elle permet de réaliser les procédures sans contact. C'est un avantage à ne pas négliger, car même si l'épidémie de COVID-19 est maîtrisée, il est toujours possible qu'une autre pandémie survienne à l'avenir.

1.5 L'introduction de la technologie de reconnaissance faciale décrite ci-dessus permettra non seulement d'améliorer le confort des passagers en simplifiant les procédures, d'économiser de la main-d'œuvre et d'augmenter la productivité des compagnies aériennes et des sociétés aéroportuaires, mais aussi de proposer des voyages sans contact comme mesure contre les maladies infectieuses. Sachant que les conséquences de la COVID-19 ont gravement affecté l'exploitation de nombreux aéroports et que la récente reprise a conduit certains d'entre eux à limiter le nombre d'utilisateurs pour cause de pénurie de main-d'œuvre, la technologie de reconnaissance faciale peut également contribuer à l'efficacité de l'exploitation aéroportuaire.

1.6 En raison de la pandémie de COVID-19, le nombre de compagnies aériennes et de passagers aux aéroports de Narita et Haneda n'a guère augmenté. Afin de promouvoir Face Express dans un plus grand nombre d'aéroports, une enquête a été menée de janvier à mars de cette année auprès de 21 aéroports, 5 compagnies aériennes et 4 vendeurs dans le monde entier afin de clarifier les questions actuelles. La présente note de travail soulèvera les questions attendues à la suite de cette enquête.

---

<sup>1</sup>Alors que les procédures d'embarquement basées sur la reconnaissance faciale sont connues sous le nom de One ID dans le secteur de l'aviation, nous avons créé un nouveau nom et un nouveau logo, « Face Express », afin d'apporter aux clients une compréhension plus intuitive du service. Ce service est actuellement utilisé dans les aéroports de Narita et Haneda.

## 2. POINTS SOUMIS À DISCUSSION

2.1 Un débat est en cours sur les valeurs appropriées pour les indices de « taux de faux rejets » et « taux de fausses acceptations » utilisées norme de précision de la reconnaissance faciale. Le Doc 9303, de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), intitulé *Documents de voyage lisibles à la machine*, stipule que chaque pays doit établir un seuil de tolérance pour le système de reconnaissance. Mais comme aucune directive n'est donnée, de nombreuses discussions ont été menées sur ce seuil de tolérance lors de l'introduction de nouvelles technologies biométriques, et on y a consacré beaucoup de temps. Comme il s'agit d'une question de sûreté aérienne, une tolérance est trop faible pose inévitablement problème. Cependant, nous pourrions contribuer à la promotion de la biométrie dans chaque pays en proposant une ligne directrice pour une tolérance minimale.

2.2 Les directives actuelles de l'IATA sur les règles relatives au consentement des passagers et à la gestion des informations à caractère personnel lors de l'utilisation de la biométrie prévoient qu'elles doivent être conformes aux lois et réglementations nationales. Dans certains pays, la lecture de la puce électronique du passeport est interdite. Face Express ne pourrait donc pas être utilisé même si les passagers le souhaitent. Il peut être possible d'autoriser la lecture des données IC du passeport uniquement aux fins du transport aérien, sous réserve du consentement du passager.

2.3 Les compagnies aériennes nationales de l'Union européenne (UE) qui utilisent des données biométriques dans les aéroports japonais doivent conclure un accord de traitement de données fondé sur le RGPD. Pour les vols à destination des États-Unis, les procédures de sécurité aérienne du gouvernement américain sont très complexes et exigent beaucoup d'efforts. Bien que nous reconnaissons qu'il s'agit de procédures manifestement nécessaires, nous nous demandons si elles ne pourraient pas être formatées de manière à simplifier les procédures.

## 3. CONCLUSION

3.1 Le recours à des technologies biométriques sans contact dans les procédures aéroportuaires permettra non seulement de prévenir la propagation des maladies infectieuses, mais peut aussi contribuer de manière significative à l'efficacité de l'exploitation aéroportuaire. Pour faciliter cette évolution, nous recommandons les mesures suivantes.

3.1.1 Aucune norme de précision n'a encore été définie en matière de reconnaissance faciale. En l'absence de normes claires, des discussions devraient être menées dans chaque pays et aéroport où la reconnaissance faciale doit être introduite, et le temps et les efforts nécessaires constitueraient un obstacle à leur introduction. Il serait par conséquent utile d'ouvrir un débat au sein de l'OACI sur l'établissement de normes communes pour chaque pays, afin que la technologie de reconnaissance faciale puisse être introduite dans de nombreux pays et aéroports.

3.1.2 L'utilisation de la reconnaissance faciale exige des passeports IC. Mais même avec un passeport IC, certains passagers peuvent ne pas être en mesure de bénéficier de la reconnaissance faciale si la lisibilité des données dans la puce IC diffère d'un pays à l'autre. Il serait nécessaire d'ouvrir des discussions bilatérales à ce sujet, car cette question relève des lois et règlements du pays de la compagnie aérienne. L'OACI devrait promouvoir des discussions sur la possibilité de lire les données uniquement pour l'usage de l'aéronef, en supposant le consentement du passager lui-même.

3.1.3 Pour atteindre l'objectif ci-dessus, le Groupe d'experts de l'OACI sur la facilitation et les autres groupes d'experts concernés devraient engager des discussions concrètes avec les administrations

afin de réviser les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 - *Facilitation* ou de fournir des éléments indicatifs (y compris des meilleures pratiques) dans le Doc 9303.

— FIN —