



**NOTE DE TRAVAIL**

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

**COMITÉ EXÉCUTIF**

**Point 13 : Programmes de facilitation**

**FACILITATION DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES ET  
DES MOUVEMENTS DES PASSAGERS DANS LE CADRE DE LA RELANCE DES  
VOYAGES AÉRIENS**

[Note présentée par Singapour, coparrainée par les États fédérés de Micronésie et l'Association du transport aérien international (IATA)]

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note souligne la nécessité de planifier, de coordonner et de mettre en œuvre des politiques et des mesures visant à faciliter le bon déroulement des opérations aéroportuaires et les mouvements des passagers alors que les voyages aériens dans le monde se remettent de la pandémie de COVID-19. Grâce à une coordination délibérée entre les parties prenantes, les aéroports et les compagnies aériennes peuvent être mieux préparés à garantir des ressources et des capacités adéquates pour répondre à la demande. En outre, les États devraient revoir les mesures visant à faciliter le transport des passagers, telles que les conditions d'admission et les déclarations sanitaires dans les aéroports, et mettre en place un cadre de gestion de crise solide intégrant les enseignements de la pandémie.

Compte tenu de la reprise inégale des voyages aériens dans le monde, il est essentiel que l'OACI collabore avec les États et le secteur pour rétablir la connectivité du transport aérien international de manière sûre, sécurisée et ordonnée.

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

- a) encourager les États à s'appuyer sur le comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA) pour coordonner les plans de mise en œuvre et traiter les questions relatives à la facilitation du transport des passagers et aux opérations aéroportuaires afin de permettre une reprise sans heurts des voyages aériens ;
- b) prier instamment les États de revoir les conditions et procédures d'admission actuelles liées à la COVID-19 afin d'améliorer la facilitation du transport des passagers et l'efficacité opérationnelle des aéroports ;
- c) prier instamment les États d'élaborer un cadre de gestion de crise afin de rester vigilants face à de futurs événements de santé publique ;
- d) encourager l'OACI à jouer un rôle de premier plan dans le rétablissement de la connectivité du transport aérien international et l'amélioration de la résilience de l'aviation face aux urgences de santé publique, par la mise en œuvre effective des recommandations de la HLCC 2021 et des travaux de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sécurité et facilitation
<i>Incidences financières :</i>	Aucune

<i>Références :</i>	Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) — Annexe 9 – <i>Facilitation</i> Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART), <i>Paré au décollage – Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19</i> Doc 10160, <i>Conférence de haut niveau sur la COVID-19</i>
---------------------	--

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'assouplissement des restrictions liées à la COVID-19 par de nombreux États a permis d'accélérer la reprise des voyages aériens dans le monde. Cependant, avec le retour rapide de l'acheminement de passagers, certains aéroports sont actuellement confrontés à un manque de capacité, ce qui entraîne un affaiblissement de l'expérience des passagers. En particulier, la pénurie de personnel d'aéroport, la réduction des compétences et les procédures onéreuses des compagnies aériennes et des aéroports engendrées par la pandémie de COVID-19 ont entraîné plusieurs problèmes opérationnels dans les aéroports, tels que de longues files d'attente à l'enregistrement, au contrôle de sûreté et d'immigration, un temps d'attente plus long pour la récupération des bagages, une augmentation du nombre de bagages mal acheminés, des retards de vols et des correspondances manquées. Ces problèmes ont des répercussions négatives sur la connectivité du transport aérien à l'échelle mondiale.

1.2 En outre, la reprise du transport aérien a été inégale d'un pays à l'autre. Les aéroports commencent généralement à connaître des problèmes de capacité lorsque l'acheminement de passagers retrouve plus de 50 % de son niveau antérieur à la pandémie de COVID-19. Les enseignements à tirer de la pandémie ainsi que de la reprise actuelle du transport aérien sont nombreux. L'OACI et les États doivent collaborer pour permettre une reprise sans heurts et solide du secteur de l'aviation et renforcer la résilience de ce dernier pour faire face aux futures crises de santé publique.

## 2. MESURES VISANT À FACILITER LES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES ET LES MOUVEMENTS DES PASSAGERS DANS LE CADRE DE LA REPRISE DES VOYAGES AÉRIENS

S'appuyer sur le comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA) pour une coordination efficace

2.1 La coordination et la collaboration entre les principales parties prenantes parmi les organismes gouvernementaux, les aéroports et les compagnies aériennes sont tout aussi essentielles au processus de relance des voyages aériens qu'en réponse à la pandémie. Comme le recommandent les orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire de la CART de l'OACI et les recommandations de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 de 2021 (HLCC 2021) de l'OACI, le comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA) constitue une enceinte efficace pour rassembler les principales parties prenantes afin d'examiner les questions relatives à la facilitation du transport des passagers et aux opérations aéroportuaires et de prévoir des installations et des effectifs adéquats avant la relance.

2.2 L'insuffisance des effectifs représente l'un des principaux défis opérationnels auxquels font face les aéroports, car il n'est pas facile de renforcer les effectifs, les compétences et la capacité d'accueil des passagers à court terme. Par exemple, un délai important est nécessaire pour former les effectifs nouvellement recrutés afin qu'ils soient en mesure de répondre aux exigences de sécurité et de travail correspondant à leurs fonctions, avant de pouvoir utiliser leurs services. Ainsi, la planification doit être faite en amont de la demande afin de laisser le temps au personnel de s'intégrer. Il serait particulièrement utile que les parties prenantes puissent aborder les questions collectivement au niveau sectoriel et trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes opérationnels. Par exemple, des ajustements des horaires de vol pour réduire le nombre de vols à certaines heures ou des modifications

des processus opérationnels pourraient atténuer l'encombrement des aéroports, sans qu'il soit nécessaire de recourir à l'annulation de vols.

2.3 Par l'intermédiaire du CNFTA, que les États sont tenus d'établir en vertu de l'Annexe 9 de l'OACI<sup>1</sup>, les organismes de réglementation, les compagnies aériennes, les exploitants d'aéroports et d'autres parties prenantes, y compris les autorités de santé publique, peuvent se réunir pour coordonner les plans de mise en œuvre. Les États peuvent adopter une approche progressive afin d'accélérer la croissance du trafic parallèlement au renforcement des capacités dans l'ensemble de la chaîne de valeur. Une première étape consiste à évaluer la capacité des principaux services et installations aéroportuaires à traiter de bout en bout le trafic des aéronefs, des passagers et du fret. Des considérations telles que les changements de processus dus à la pandémie de COVID-19, la demande aux périodes de pointe et les niveaux de service souhaités pourraient être inclus pour déterminer la capacité attendue. Il serait utile de fixer un objectif réaliste de croissance du trafic, assorti d'un calendrier, et d'évaluer les ressources en capacité nécessaires pour atteindre cet objectif. En ce qui concerne le développement des effectifs, il est important de déterminer les professions essentielles requises et de prévoir une marge raisonnable pour tenir compte de l'absentéisme. Les facteurs d'ajustement des ressources pourraient également être mis en évidence ainsi que les délais et les étapes nécessaires pour procéder à ces ajustements. Il est également souhaitable d'établir des plans d'urgence pour faire face à des hausses imprévues de la demande de trafic ou à d'autres événements imprévus qui auraient une incidence négative sur les ressources disponibles.

#### Rationaliser la facilitation du transport des passagers

2.4 Comme le recommande la HLCC 2021<sup>2</sup>, les États devraient régulièrement évaluer la pertinence des conditions d'admission liées à la santé et lever les restrictions au moment opportun. Cette évaluation devrait être effectuée en tenant compte de la situation en cours de la pandémie de COVID-19 et des circonstances locales des États<sup>3</sup>.

2.5 À mesure que les voyages aériens se rétablissent avec la réouverture progressive des frontières par les États, les restrictions et exigences liées à la pandémie, telles que les contrôles physiques des documents de santé par les compagnies aériennes, continuent de s'appliquer dans plusieurs États. Les contrôles de documents additionnels liés à la COVID-19 ont augmenté le temps nécessaire pour effectuer les procédures d'enregistrement et de pré-embarquement des compagnies aériennes. Pour permettre la ponctualité des départs, il est nécessaire de rationaliser les conditions d'admission et les déclarations sanitaires afin de réduire la procédure d'enregistrement à l'aéroport.

2.6 Pour améliorer l'efficacité opérationnelle, réduire l'interaction physique et diminuer les erreurs humaines, les contrôles de documents doivent être réduits au minimum et ceux-ci devraient être numérisés autant que possible. Il serait par exemple utile de numériser les déclarations relatives à la santé et à l'immigration à l'arrivée<sup>4</sup> car cela permettrait de procéder à une vérification numérique des documents sans qu'il soit nécessaire de visualiser des documents imprimés. Cette mesure serait

---

<sup>1</sup> Norme 8.19 de l'Annexe 9 de l'OACI (désormais norme 8.20 dans l'Amendement 29 de l'Annexe 9) : Chaque État contractant instituera un comité national de facilitation du transport aérien et, selon les besoins, des comités de facilitation d'aéroport, ou des organes de coordination analogues, en vue de coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects de l'aviation civile internationale, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs.

<sup>2</sup> Point 6 de l'ordre du jour de la HLCC 2021 (Mesures opérationnelles de facilitation liées à la pandémie de COVID-19)

<sup>3</sup> Recommandation 5 de la CART de l'OACI : Afin de soutenir un retour à la normale le plus rapide possible des activités du secteur aérien, les États membres devraient examiner régulièrement s'il est nécessaire de continuer d'appliquer les mesures d'atténuation des risques à mesure que le risque de transmission de la COVID-19 diminue. Les mesures qui ne sont plus nécessaires devraient être supprimées.

<sup>4</sup> La carte d'arrivée de Singapour (SGAC) est une plateforme qui permet aux passagers de soumettre les informations requises avant l'admission et aux compagnies aériennes de savoir automatiquement à l'enregistrement si un passager remplit toutes les conditions d'admission, sans avoir à chercher une notification d'autorisation. Le service électronique de la SGAC est disponible à l'adresse <https://eservices.ica.gov.sg/sgarrivalcard>.

conforme aux pratiques recommandées proposées<sup>5</sup>, qui deviendront applicables en novembre 2022 conformément à l'Amendement 29 de l'Annexe 9 de l'OACI.

2.7 La pandémie de COVID-19 avait interrompu un certain nombre de processus automatisés aux aéroports en raison de la nécessité de contrôles supplémentaires de documents. Dans le cadre de la rationalisation des conditions d'admission, les États pourraient rétablir progressivement le recours à des processus automatisés dans les aéroports, tels que les bornes d'enregistrement, le dépôt des bagages ou les portails d'immigration, augmentant ainsi les ressources disponibles et soulageant quelque peu le personnel des aéroports. L'utilisation du traitement biométrique des passagers favorise une interaction sans contact tout en réduisant le nombre de contrôles de documents d'identité imprimés et en renforçant la sûreté des aéroports.

### Établir un cadre de gestion de crise

2.8 En vertu de l'Annexe 9 de l'OACI, les États sont tenus d'établir un plan national pour l'aviation en réponse aux flambées de maladies transmissibles<sup>6</sup>. Bien que les frontières aient été réouvertes pour les voyages aériens internationaux, il est nécessaire de rester vigilant et de maintenir la disponibilité opérationnelle si la situation de la pandémie de COVID-19 venait à s'aggraver. Les parties prenantes de l'aviation doivent collaborer avec les services gouvernementaux concernés, notamment les autorités de santé publique, pour élaborer un plan de réponse coordonné aux nouveaux variants suscitant des préoccupations<sup>7</sup>.

2.9 Un tel plan d'intervention peut adopter une approche fondée sur le risque. Alors que l'évaluation des risques par les autorités de santé publique orienterait le concept des opérations, il serait prudent que les parties prenantes de l'aviation établissent des plans pour garantir la préparation opérationnelle des aéroports afin de faire face aux menaces pour la santé publique dans le cadre de divers scénarios de risques. Cela implique de conserver certaines ressources médicales, certains effectifs et certaines installations en attente d'activation dans un délai pratique et convenu avec les parties prenantes concernées. Ces plans devraient être régulièrement révisés, évalués et exercés pour en vérifier l'efficacité.

### Le rôle de l'OACI dans la coordination des efforts de rétablissement des voyages et dans le renforcement de l'efficacité et de la capacité de réaction aux urgences de santé publique

2.10 L'OACI, les États et le secteur doivent travailler ensemble pour rétablir la connectivité du transport aérien international et atténuer les répercussions d'une relance mondiale inégale. L'OACI peut jouer un rôle de premier plan pour favoriser la mise en œuvre effective des recommandations issues de la HLCC 2021 et des travaux de la CART. Cet effort comprendrait le renforcement du rôle du CAPSCA consistant à améliorer les orientations visant à coordonner la mise en œuvre par les États, ainsi qu'à élaborer une intervention de crise efficace face aux urgences de santé publique. Les États

<sup>5</sup> Les États contractants qui demandent des documents de santé normalisés et/ou des documents relatifs à la santé devraient envisager de mettre en place une plateforme numérique de santé sur laquelle les passagers puissent demander une notification d'autorisation de voyage par les États de destination et de transit.

Lorsque les États contractants établissent une plateforme numérique de santé, les exploitants d'aéronefs devraient, en tant que de besoin, effectuer des contrôles au point d'embarquement pour s'assurer que chaque passager a reçu l'autorisation de voyager des États de transit et de destination.

<sup>6</sup> Norme 8.16 de l'Annexe 9 de l'OACI (désormais norme 8.17 dans l'Amendement 29 de l'Annexe 9) : Chaque État contractant établira un plan national pour l'aviation en préparation d'une flambée de maladie transmissible posant un risque pour la santé publique ou constituant une urgence de santé publique de portée internationale.

<sup>7</sup> Cette norme est conforme aux recommandations suivantes de la HLCC 2021 :

Point 6 de l'ordre du jour (Mesures opérationnelles de facilitation liées à la pandémie de COVID-19) – Il est recommandé que les États assurent et encouragent la communication, la coordination et la collaboration multisectorielles entre toutes les parties prenantes, notamment le secteur, associées à l'élaboration d'un plan d'intervention pour l'aviation en situation de pandémie de COVID-19.

Point 7 de l'ordre du jour (Renforcer la coordination nationale et la coopération internationale) – Il est recommandé que les États s'efforcent de veiller à ce que les mesures prescrites par les autorités sanitaires qui ont un impact sur le secteur aéronautique soient comprises, évaluées et, au besoin, complétées par les parties prenantes de l'aviation, avant leur promulgation, en particulier par l'organisme chargé de la facilitation.

sont également encouragés à partager des renseignements et des expériences concernant leurs plans d'intervention en cas de crise et la relance de l'aviation. À cet égard, Singapour a le plaisir de collaborer avec l'OACI pour élaborer et mettre en œuvre conjointement le programme OACI-DGAC de Singapour pour la résilience de l'aviation, qui vise à nouer le dialogue avec quelque 80 directions générales de diverses régions pour tirer les enseignements de la pandémie et préparer les États à la relance et à la résilience de l'aviation.

2.11 En outre, comme recommandé par la HLCC 2021<sup>8</sup>, l'OACI devrait élaborer un cadre unifié pour améliorer l'efficacité de la gestion mondiale des risques pour la santé publique dans le secteur de l'aviation, en collaboration avec les parties prenantes concernées, ainsi qu'un cadre à scénarios multiples pour la mise en œuvre de couloirs sanitaires lors des urgences de santé publique, en étroite coordination avec les parties prenantes concernées. Ce dispositif contribuerait à une réponse coordonnée et rapide des mesures internationales relatives aux frontières et à la santé pour une intervention efficace en cas de crise et pour la relance du transport aérien.

### 3. SUITE À DONNER

L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager les États à s'appuyer sur le comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA) pour coordonner les plans de mise en œuvre et traiter les questions relatives à la facilitation du transport des passagers et des opérations aéroportuaires afin de permettre une reprise sans heurts des voyages aériens ;
- b) prier instamment les États de revoir les conditions et procédures d'admission actuelles liées à la COVID-19 afin d'améliorer la facilitation du transport des passagers et l'efficacité opérationnelle des aéroports ;
- c) prier instamment les États d'élaborer un cadre de gestion de crise afin de rester vigilants face à de futurs événements de santé publique ;
- d) encourager l'OACI à jouer un rôle de premier plan dans le rétablissement de la connectivité du transport aérien international et l'amélioration de la résilience de l'aviation aux urgences de santé publique, par la mise en œuvre effective des recommandations issues de la HLCC 2021 et des travaux de la CART.

— FIN —

---

<sup>8</sup> Point 7 de l'ordre du jour de la HLCC 2021 (Renforcer la coordination nationale et la coopération internationale)