



## ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### **Point 19 : Activités et politique de coopération technique au titre du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et dans le cadre d'arrangements d'affectation spéciale durant la période 2004-2006**

#### **ACTIVITÉS ET POLITIQUE DE COOPÉRATION TECHNIQUE AU TITRE DU PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT (PNUD) ET DANS LE CADRE D'ARRANGEMENTS D'AFFECTION SPÉCIALE DURANT LA PÉRIODE 2004-2006**

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### **RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note rend compte des activités de coopération technique de la période 2004-2006, y compris les activités concernant les experts, les bourses et les acquisitions, et explique comment ces activités contribuent à la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI.

Afin de faire mieux comprendre les faits nouveaux, elle donne aussi l'historique du Programme de coopération technique de l'OACI et un aperçu des activités de coopération technique menées au cours des dix dernières années, avec une indication des recettes et des dépenses du Fonds AOSC et l'ampleur du Programme par type de financement.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à se référer au présent rapport lorsqu'elle examinera la note A36-WP/48 (Actualisation de la nouvelle politique de coopération technique).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	A36-WP/48, EX/13 Doc 9848, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 8 octobre 2004)

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI a commencé à exécuter des projets de coopération technique en 1951 (Résolution A4-20 de l'Assemblée) avec des fonds du Compte spécial des Nations Unies pour l'assistance technique en vue du développement économique [Résolution 222 (A) IX du Conseil économique et social (ECOSOC)]. En sa qualité d'institution spécialisée des Nations Unies pour l'aviation civile internationale, l'OACI a rempli le rôle d'agence d'exécution du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) pour les projets d'aviation civile depuis 1975.

1.2 Pendant cinquante-cinq ans (de 1951 à 2006) la Direction de la coopération technique (TCB) a réalisé des projets d'aviation civile évalués à quelque 2 milliards \$US. Jusqu'en 1971, les fonds de l'ECOSOC destinés à la coopération technique (alors appelée « assistance technique ») dans le secteur de l'aviation civile totalisaient moins de 3 millions \$US. De 1970 à 1982, le Programme OACI de coopération technique a connu une forte croissance grâce à l'apport de fonds du PNUD. Par la suite, le financement de base du PNUD n'a cessé de diminuer, et les fonds ont été réorientés vers des secteurs de développement autres que l'aviation civile. Cette situation a joué un rôle dans les déficits annuels récurrents du Programme de coopération technique pendant plus d'une décennie à partir de 1983.

1.3 À la demande du Conseil, un rapport détaillé sur la structure, le fonctionnement et le rôle de la TCB a été établi en avril 1990 par un ex-administrateur adjoint du PNUD, rapport qui a été suivi en 1991 par un examen approfondi des activités de coopération technique de l'OACI mené par le Corps commun d'inspection (CCI). Les deux rapports contenaient des recommandations pour redresser la situation financière de la TCB, notamment par une restructuration.

1.4 Selon le rapport du CCI, les raisons les plus importantes des déficits annuels récurrents du Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) à partir de 1983 ont été la réduction des paiements pour les dépenses de soutien du PNUD à l'OACI et le financement par le Fonds AOSC de nombreux postes et d'autres dépenses du Programme ordinaire. Le rapport a souligné aussi que l'OACI était alors la seule organisation du système des Nations Unies qui n'utilisait pas le budget de son Programme ordinaire pour appuyer son Programme de coopération technique<sup>1</sup>.

1.5 Des mesures prises par l'OACI dans le cadre d'une restructuration majeure de la TCB sur la base des conclusions des rapports susmentionnés, ainsi que la suite donnée à la Résolution A29-20 de l'Assemblée (remplacée par la Résolution A35-20), ont finalement permis d'éliminer complètement le déficit du programme, qui avait atteint 13,5 millions \$US entre 1983 et 1995 et qui avait dû être financé par l'excédent de 11,4 millions \$US, à la fin de 1983, dans le Fonds AOSC ainsi que par un virement, approuvé par le Conseil, de 2,7 millions \$US du Fonds d'indemnisation pour les licenciements au Fonds AOSC, en 1988.

---

<sup>1</sup> Le rapport de 2002 du CCI sur les dépenses de soutien liées aux activités extrabudgétaires indique que l'OACI fait partie d'un petit nombre d'organisations des Nations Unies qui n'appliquent pas le principe du partenariat (partage des dépenses de soutien) et dont les organes délibérants exigent qu'elles recouvrent la totalité des coûts engagés à l'appui de toutes les activités (de coopération technique). La question du partage des dépenses entre le Programme ordinaire de l'OACI et le Programme de coopération technique et la demande formulée par le Conseil concernant l'élimination du financement croisé entre le budget du Programme ordinaire de l'OACI et le Fonds AOSC sont traitées dans la note A36-WP/48, EX/13.

1.6 Alors que les projets PNUD à coûts partagés sont presque entièrement financés par les gouvernements eux-mêmes, la contribution de base du PNUD est actuellement d'environ 0,1 % seulement de la totalité du Programme de coopération technique de l'OACI. Cette baisse a toutefois été compensée par une augmentation constante des fonds fournis par des pays en développement qui, depuis le début des années 1990, conscients de l'avantage qu'ils tireraient de l'amélioration de leurs installations d'aviation civile avec la participation du Programme de coopération technique de l'OACI, ont commencé à financer leurs propres projets de coopération technique. Ces fonds représentent désormais près de 98 % de l'ensemble du programme. Les contributions extrabudgétaires d'autres donateurs, notamment les banques de développement, les organismes régionaux, les institutions de financement et l'industrie aéronautique, ont atteint en moyenne 2 % de la totalité du programme.

1.7 Le fait que le Programme de coopération technique de l'OACI soit financé presque entièrement par des pays en développement sans aucun soutien direct du Programme ordinaire place l'Organisation dans une situation unique dans le système des Nations Unies, et témoigne de la confiance que les États contractants de l'OACI participant au Programme de coopération technique accordent à l'efficacité et à l'efficacité des services fournis par la TCB.

1.8 C'est ainsi que, depuis 1996, la TCB a toujours enregistré un excédent, sauf pour l'exercice 2002. Plus précisément, de 1994 à 2000, la valeur annuelle moyenne du programme est revenue à 55 millions \$US environ, et elle a nettement augmenté au fil des cinq dernières années, à la suite d'une augmentation marquée dans la mise en œuvre d'équipements.

1.9 Enfin, il est rappelé que, conformément au Règlement financier (article IX) de l'OACI, la TCB doit s'autofinancer. Les contributions des États contractants financent uniquement les activités du Programme ordinaire, tandis que les dépenses d'administration et de fonctionnement de la TCB sont couvertes par les frais généraux imputés aux projets mis en œuvre par la Direction et administrés par le Secrétaire général au titre du Fonds AOSC. Il convient de noter que, dans la mesure du possible, les activités de coopération technique menées par l'Organisation continuent d'être fondées sur le principe du recouvrement des coûts.

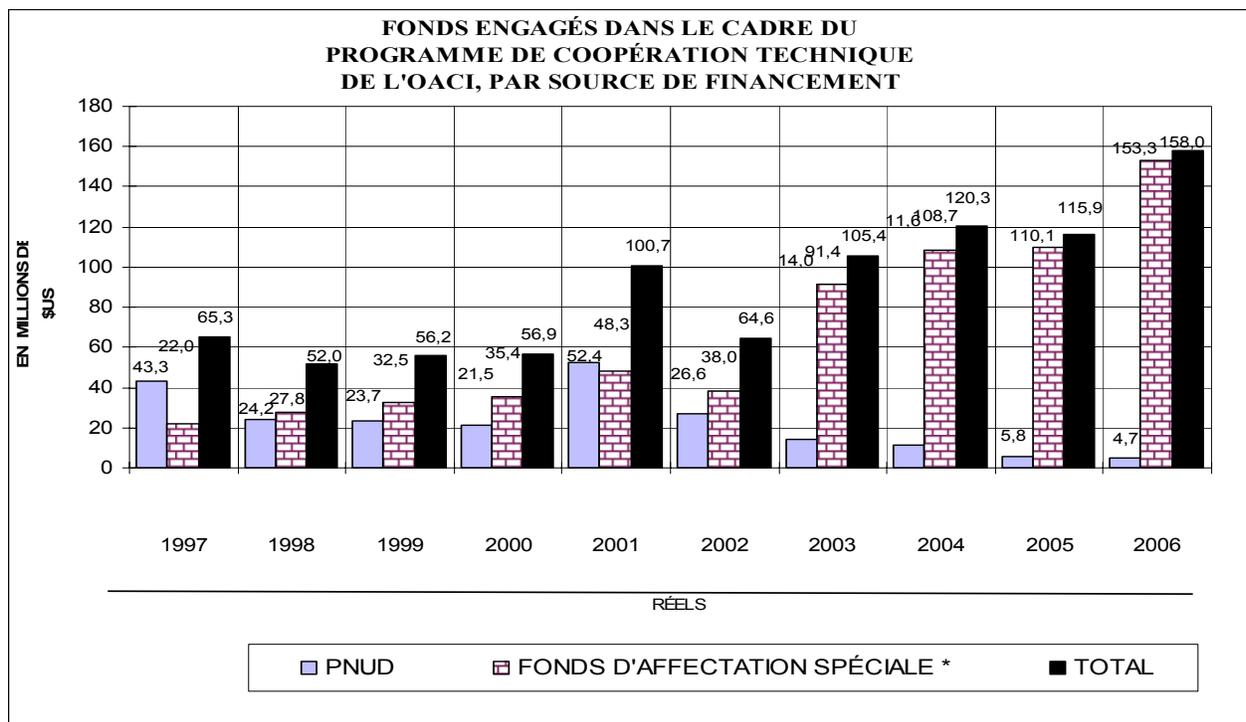
1.10 Des frais d'administration variables ne dépassant pas 10 % sont appliqués aux divers éléments couverts par les accords de services de gestion (MSA), selon la complexité de l'activité ou du service à fournir. Ceux du Service des achats d'aviation civile (CAPS) sont variables et dégressifs, allant de 6 % pour des commandes de 10 000 à 100 000 \$US et diminuant à mesure que la valeur des commandes augmente. Ces frais sont négociés et convenus avec les États et sont indiqués dans les descriptifs de projet et les ententes qui doivent être conclus avec l'OACI. Les frais d'administration pour les projets relevant d'arrangements de fonds d'affectation spéciale sont liés à ceux du PNUD et sont donc fixés à environ 10 %. Depuis l'introduction de projets MSA en 1993, leur mise en œuvre a augmenté progressivement et ils ont atteint 133,8 millions \$US en 2006, soit 84,7 % du total de 158 millions \$US du programme mis en œuvre.

## **2. RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE**

### **2.1 Total du programme mis en œuvre au cours des dix dernières années**

2.1.1 Le Tableau 1 est un sommaire sur 10 ans de la mise en œuvre du Programme de coopération technique, ventilé par type de financement, qui montre une augmentation significative des programmes mis en œuvre dans les deux derniers triennats, passant de 57 millions \$US en 2000 à un total de 158 millions \$US en 2006, soit une croissance d'environ 177 %.

TABLEAU 1



PNUD : englobe les projets à financement de base et les projets à coûts partagés. En 2006, les premiers se sont élevés à 0,2 million \$US, et les seconds, à 4,5 millions \$US.

\*Les fonds d'affectation spéciale regroupent les accords de fonds d'affectation spéciale, les accords de services de gestion et le Service des achats d'aviation civile. L'ensemble du financement provient des gouvernements et d'autres entités.

2.1.2 La mise en œuvre des équipements a augmenté de façon constante, passant d'une moyenne de 39,6 % du total du programme mis en œuvre pour les années 1997 à 2000 à une moyenne de plus de 73 % pour la période 2001 à 2006. L'augmentation dans la mise en œuvre des acquisitions est imputable à de gros contrats d'acquisition d'équipements par l'OACI, qui ont donné des frais généraux moindres, alors que le nombre moyen de commandes a légèrement diminué.

## 2.2 Programme de coopération technique, 2004-2006

2.2.1 Le Tableau 2 présente le total du programme mis en œuvre pour 2004-2006. Il montre que le programme mis en œuvre, notamment les projets visés par des arrangements de fonds d'affectation spéciale, incluant les MSA et CAPS, a augmenté de 109 % environ par rapport au triennat 2001-2003. Les montants provenant du financement de base du PNUD ont de nouveau diminué et représentent moins de 1 % de l'ensemble du Programme de coopération technique pour le triennat en cours, alors que les projets PNUD à coûts partagés pour 2004-2006, qui sont principalement financés par les gouvernements, se sont chiffrés à 19,1 millions \$US ou 4,8 %, contre 89 millions \$US, soit 33 % du programme total de 2001-2003.

**TABLEAU 2**  
**MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE, 2004-2006**  
**(en millions de \$US)**

ANNÉE	PNUD			FONDS D’AFFECTATION SPÉCIALE				TOTAL GLOBAL
	DE BASE	COÛTS PARTAGÉS	TOTAL PNUD	F.A.S	CAPS	MSA	TOTAL	
2004	2,0	9,6	11,6	18,0	15,5	75,2	108,7	120,3
2005	0,8	5,0	5,8	29,3	7,1	73,7	110,1	115,9
2006	0,2	4,5	4,7	14,9	4,6	133,8	153,3	158
<b>Total</b>	<b>3,0</b>	<b>19,1</b>	<b>22,1</b>	<b>62,2</b>	<b>27,2</b>	<b>282,7</b>	<b>372,1</b>	<b>394,2</b>
Trois années précédentes	4,0	89,0	93,0	15,5	77,6	84,6	177,7	270,7

De base : Projets PNUD (montants provenant du PNUD)  
 Coûts partagés : Projets PNUD (montants provenant à 99 % des gouvernements)  
 F.A.S : Fonds d’affectation spéciale (montants provenant des gouvernements et d’autres entités)  
 CAPS : Service des achats d’aviation civile (montants provenant des gouvernements et d’autres entités)  
 MSA : Accord de services de gestion (montants provenant des gouvernements et d’autres entités)

### 2.3 Activités concernant les experts, les bourses et les équipements et services, 2004-2006

2.3.1 Les trois principaux éléments des projets mis en œuvre par l’OACI sont les **experts** qui sont recrutés pour apporter une coopération technique sur le terrain, les **bourses** qui sont octroyées aux fonctionnaires des directions de l’aviation civile sélectionnés par le gouvernement, et les **équipements et services** achetés pour les projets. Le rapport annuel du Conseil pour les années 2004, 2005 et 2006 fournit une description détaillée des activités de coopération technique de l’OACI exécutées durant ces années.

2.3.2 L’augmentation des programmes de formation dans les pays qui ont été dispensés par des instructeurs embauchés par l’intermédiaire de la TCB/OACI, en plus d’une augmentation de 9 % du nombre de bourses octroyées durant la période 2004-2006 (1 654) par rapport à la période 2001-2003 (1 518), témoigne d’une sensibilisation croissante des États à l’importance de la formation en aviation civile. De plus, pour compenser l’absence de financement du PNUD, traditionnellement accordé à la formation de boursiers, les États bénéficiaires ont aussi inclus un élément important de formation de leurs ressortissants dans le volet acquisitions des projets de coopération technique de l’OACI.

2.3.3 Le nombre total d’experts et de consultants des services extérieurs recrutés pendant la période 2004-2006 a été de 1 443, ce qui représente une augmentation de 13,5 % par rapport aux 1 271 recrutés durant les trois années précédentes.

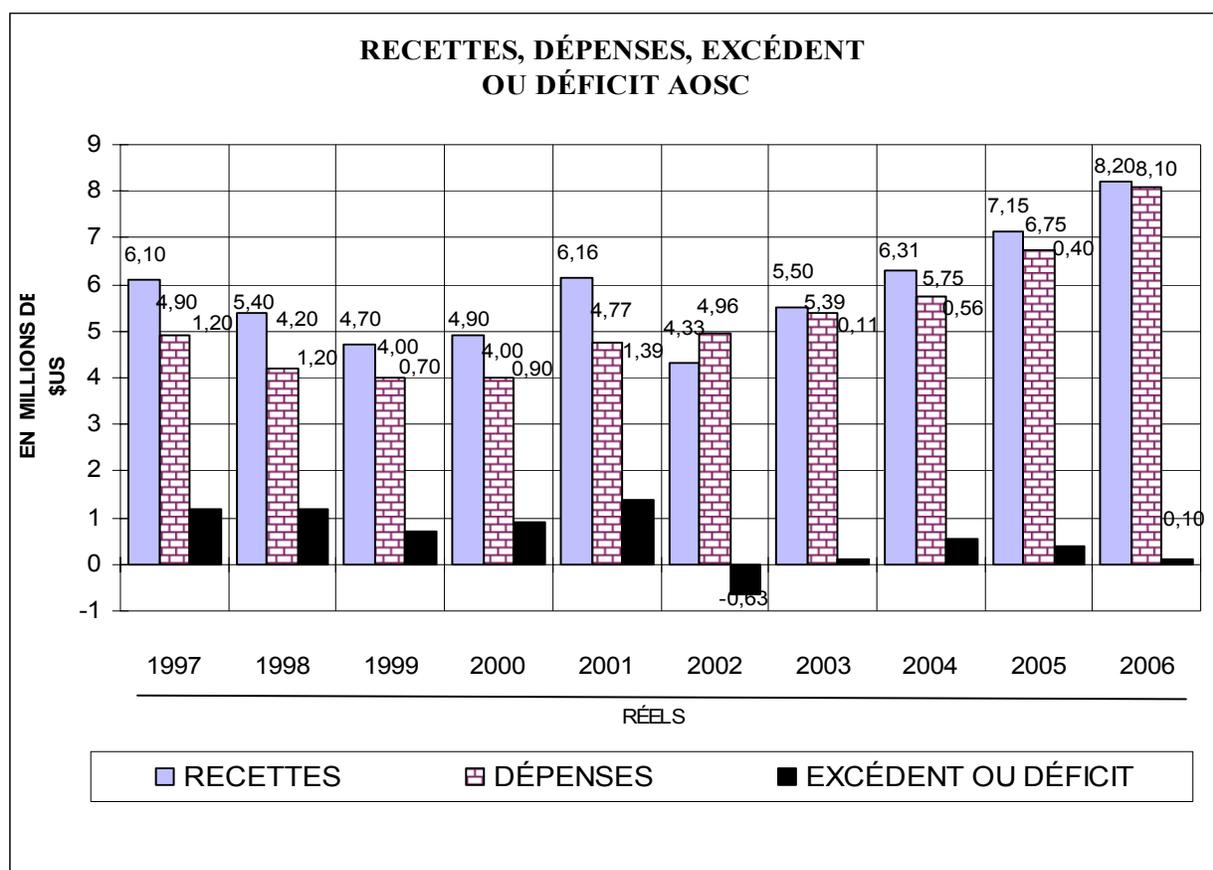
2.3.4 La mise en œuvre des équipements a augmenté de 41 % au cours du présent triennat, totalisant 289,9 millions \$US, par rapport à 205,2 millions \$US pour les années 2001 à 2003.

## 2.4 Recettes et dépenses du Fonds AOSC

2.4.1 Le Tableau 3 indique que, durant 9 des 10 dernières années, la TCB a été en mesure de maintenir l'équilibre entre les recettes et les dépenses, sans accabler les pays en développement, qui contribuent à environ 98 % du financement fourni par le Programme de coopération technique de l'OACI.

2.4.2 En 2004, 2005 et 2006, les recettes ont dépassé les dépenses de 0,5 million \$US, 0,4 million \$US et 0,1 million \$US respectivement.

TABLEAU 3



## 2.5 Pertinence du Programme de coopération technique 2004-2006 par rapport aux Objectifs stratégiques de l'OACI

2.5.1 Conformément aux Objectifs stratégiques de l'OACI, pour la période 2005-2010, le soutien fourni dans le cadre des projets de coopération technique de l'OACI durant le triennat 2004-2006 est étendu et comprend entre autres : a) l'élaboration de plans-cadres pour l'aviation civile ; b) le développement des ressources humaines ; c) l'administration et la législation ; d) les télécommunications et la navigation ; e) la sûreté de l'aviation ; f) la navigabilité et les opérations aériennes ; g) les systèmes de gestion de la sécurité ; h) la planification, la construction et la gestion d'aéroport ; h) les services de la circulation aérienne ; i) les services de recherches et de sauvetage ; k) l'introduction de la méthodologie TRAINAIR.

2.5.2 Des experts internationaux ont été recrutés pour aider les administrations nationales de l'aviation civile dans différents domaines, conformément aux priorités de l'OACI, notamment : l'exploitation aérienne, la navigabilité, la certification des aérodromes, les systèmes de gestion de la sécurité, la sûreté de l'aviation, la gestion du trafic aérien, les systèmes CNS/ATM, le système mondial de navigation par satellite, les radars et les aides de navigation aérienne, les communications, la météorologie aéronautique, les enquêtes et la prévention des accidents d'aéronef, la planification, le développement et l'exploitation d'aéroports et la législation aéronautique.

2.5.3 Des bourses pour la formation du personnel national ont été accordées dans les domaines suivants : administration et législation de l'aviation civile, services de contrôle de la circulation aérienne et services de recherches et de sauvetage, maintenance et navigabilité des aéronefs, opérations aériennes, enquêtes et prévention des accidents d'aéronef, sûreté de l'aviation, communications aéronautiques et maintenance des aides de navigation, services de météorologie aéronautique, ingénierie et maintenance des aéroports, système de gestion de la sécurité, médecine aéronautique et technologie de la formation. De 2004 à 2006, des nationaux ont reçu dans leur pays une formation dans un ou plusieurs des domaines mentionnés ci-dessus. La formation technique a également été assurée dans le cadre du volet acquisitions de projets relatifs aux équipements mentionnés au paragraphe 2.5.4, y compris la formation à la maintenance, la formation en usine et en cours d'emploi ainsi que la formation des inspecteurs.

2.5.4 Les équipements et services acquis durant le triennat ont eu une incidence directe sur l'amélioration de la sécurité et la sûreté des aéroports, des communications et de l'infrastructure de navigation aérienne, ainsi que de l'efficacité des activités aéronautiques des pays concernés, conformément aux Objectifs stratégiques A, B et D. En particulier, les services d'experts de l'OACI ont assuré que les spécifications techniques sont conformes aux SARP et aux plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI. Les achats effectués et les contrats attribués durant la période 2004-2006 portaient sur des équipements de communication, de navigation et de surveillance, du matériel d'étalonnage en vol, un système automatique d'observation météorologique (AWOS), des simulateurs de contrôle de la circulation aérienne et de vol ainsi que des équipements d'aéroport et du matériel connexe.

2.5.5 En ce qui concerne en particulier l'Objectif A, le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) a continué de coopérer avec les États dans les efforts qu'ils font pour remédier aux carences de sécurité mises en évidence par les audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). En coordination avec le Programme de la stratégie unifiée, une coopération technique est fournie aux États à l'échelle sous-régionale, ce qui en réduit considérablement les coûts. Visant l'établissement d'une structure de supervision de la sécurité sous-régionale, le COSCAP a pour objectif d'améliorer les capacités des États participants en matière de supervision de la sécurité, de faciliter une approche coordonnée du partage des compétences techniques et d'assurer la formation d'inspecteurs nationaux. La TCB met actuellement en œuvre 10 projets COSCAP avec la participation de 85 États des Régions Asie et Pacifique, Europe et Moyen-Orient, Afrique et Amériques.

2.5.6 En accord avec l'Objectif stratégique B, le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP) propose une solution économique et efficace pour remédier aux carences courantes de sûreté à l'échelle régionale et pour améliorer la conformité des États participants et de leurs aéroports internationaux avec les spécifications internationales de sûreté et les SARP de l'OACI. Le CASP vise aussi la création d'une structure régionale qui favorise la coopération et la coordination dans les questions de sûreté de l'aviation et encourage l'échange de renseignements entre les autorités de sûreté de l'aviation, ainsi qu'une plus grande harmonisation des mesures de sûreté et de la formation du personnel. Durant le dernier triennat, la mise en œuvre d'un projet CASP dans la Région Asie et Pacifique s'est poursuivie avec la participation de 18 États.

2.5.7 Par ailleurs, il convient de noter que plusieurs projets de pays mis en œuvre durant cette période incluait des activités visant spécifiquement l'amélioration de la sécurité et de la sûreté.

2.5.8 En ce qui concerne l'Objectif stratégique D, il convient de noter que le programme mis en œuvre en 2004-2006 comprenait des projets de pays et 4 projets régionaux visant la modernisation des systèmes de navigation aérienne, notamment la transition aux systèmes CNS/ATM. Ces projets encourageaient la coopération interrégionale, en assurant la conformité avec le Plan mondial, les plans régionaux de navigation aérienne et les normes applicables OACI, par l'acquisition d'équipement, la fourniture d'experts et la formation spécialisée du personnel technique et d'exploitation dans les domaines de la navigation aérienne et de la gestion du trafic aérien. D'autres projets de pays visant l'amélioration de l'efficacité des activités aéronautiques comprenaient l'élaboration de plans de masse d'aéroport, la réhabilitation d'aéroports et de services de navigation aérienne, ainsi que la planification de l'expansion ou de la modernisation d'aéroports et d'installations de navigation aérienne.

2.5.9 Des renseignements détaillés sur des projets de coopération technique spécifiques, y compris les buts des projets, sont donnés dans le Chapitre 5 et les appendices du rapport du Conseil pour les années 2004, 2005 et 2006.

## 2.6 **Programme de coopération technique, 2007**

2.6.1 Au moment de la rédaction de la présente note, le Programme de coopération technique pour 2007 était encore en cours d'élaboration, et était estimé à environ 183,4 millions \$US au 31 mars 2007, avec un taux de mise en œuvre estimé à environ 82 %. Les efforts se poursuivent en vue de réaliser un programme plus vaste et d'atteindre un taux de mise en œuvre plus élevé. Il y a lieu de noter que les fonds apportés par les pays en développement pour financer leurs propres projets représentent 98 % du programme. Les recettes pour 2007 sont estimées à 8,6 millions \$US et les dépenses prévues à 8,5 millions \$US, dont 1,6 million \$US relèvent des coûts de personnel et des services prévus au Programme ordinaire et financés par le Fonds AOSC dans les bureaux régionaux, la Direction des affaires juridiques, la Section de la technologie de l'information et les Sous-Directions des finances et des ressources humaines. Ces chiffres budgétaires ne comprennent pas les coûts supplémentaires qu'il est proposé de virer du budget du Programme ordinaire au Fonds AOSC en 2007. En 2006, ces coûts de soutien supplémentaires étaient de 549 000 \$US (note A36-WP/48, EX/13).

2.6.2 Il convient de noter que les prévisions pour 2007 indiquent un excédent de 167 000 \$US, et que l'excédent accumulé par le Fonds AOSC à la fin de 2007 est estimé à 6,1 millions \$US, une réserve de 2 millions \$US étant faite pour financer une partie de la modernisation des systèmes financiers de l'OACI, qui a été estimée à 8 millions \$US (voir la Résolution A35-32 de l'Assemblée). L'excédent accumulé, composé des recettes au titre des frais généraux administratifs, des intérêts et des recettes découlant des services de voyage assurés par la TCB pour l'Organisation et dans le cadre de projets, sert de réserve pour couvrir les prestations de fin de service du personnel financé par le Fonds AOSC, qui s'élevaient à 4,0 millions \$US à la fin de 2006, et les déficits éventuels des activités du Programme de coopération technique.