



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 11 : Activités et politique de coopération technique au cours de la période 2007 - 2009

#### ACTIVITÉS ET POLITIQUE DE COOPÉRATION TECHNIQUE AU COURS DE LA PÉRIODE 2007 – 2009

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La première partie de ce rapport fait le point sur les politiques et stratégies de coopération technique, y compris l'importance d'établir une approche plus équilibrée pour le Programme de coopération technique, laquelle devrait dans l'idéal prendre en compte à la fois la souveraineté des États pour déterminer leurs priorités en matière de développement et la responsabilité de l'OACI de promouvoir ses objectifs stratégiques. Elle donne des renseignements sur la restructuration de la Direction de la coopération technique effectuée au début de 2010 afin d'accroître son efficacité et son efficacité et d'aider à améliorer la situation financière du Fonds AOSC. La deuxième partie du rapport présente une analyse de la performance au cours du triennat 2007-2009, tant dans une perspective financière que dans une perspective opérationnelle non quantifiable, en offrant une comparaison avec le triennat précédent. Elle montre l'exécution du Programme par région géographique, par composante et par objectif stratégique, et donne des renseignements sur les sources de financement ainsi que sur les tendances en matière de dépenses d'appui. Des résumés des principaux résultats envisagés par composante des projets, ainsi que des principales réalisations par domaine d'assistance, sont également présentés. Dans la troisième partie, le rapport présente les résultats du Fonds AOSC pour la période 2007-2009, complétés par des renseignements sur la répartition des coûts entre le Fonds AOSC et le budget du Programme ordinaire au cours de la période de compte rendu.

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

- a) à rappeler aux États contractants, lorsqu'ils envisagent le développement de leur aviation civile, y compris leurs infrastructures, par l'intermédiaire du Programme de coopération technique, de tenir compte de l'utilité de faire appel au Programme de coopération technique de l'OACI pour identifier, formuler, analyser, mettre en œuvre et évaluer leurs projets d'aviation civile ;
- b) à prier instamment les États contractants, lorsqu'ils mettent en œuvre des projets de développement d'aviation civile par l'intermédiaire de l'OACI, de prendre dûment en compte les constats et les recommandations de l'USOAP et de l'USAP en vue de corriger les carences constatées et de résoudre les problèmes graves de sécurité dans les délais requis ;
- c) à charger le Secrétaire général :
  - 1) de sensibiliser les États, les entités du secteur public et les donateurs aux avantages de recourir à l'OACI pour la mise en œuvre de projets dans le domaine de l'aviation civile ;
  - 2) d'informer tous les États des détails de la restructuration des services de coopération technique fournis par l'OACI et, en particulier, de toutes répercussions pour les États en ce qui a trait aux procédures de coordination avec l'Organisation lorsqu'ils demandent une assistance pour le développement de leurs infrastructures d'aviation civile ;

3) d'élaborer une stratégie d'intervention d'urgence pour toute l'Organisation afin d'aider les États en cas de catastrophe naturelle ou de calamités nationales.	
<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>	Doc 9902, Résolutions en vigueur de l'Assemblée (au 28 septembre 2007) A36-WP/48, A36-WP/49 Doc 9892, A36-EX ( <i>Rapport et procès-verbaux du Comité exécutif</i> )

## 1. APERÇU GÉNÉRAL

1.1 Le Programme de coopération technique de l'OACI est le principal instrument opérationnel pour renforcer les objectifs de la mission de coopération technique de l'Organisation, ce qui inclut le renforcement de la capacité des pays en développement de mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. L'importance qu'il continue d'avoir a été réaffirmée par l'Assemblée dans plusieurs résolutions, notamment l'Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI (Résolution A36-17), qui stipule que le Programme de coopération technique est une activité prioritaire permanente de l'OACI, qui complète le rôle du Programme ordinaire en apportant aux États un appui pour la mise en œuvre effective des SARP et des plans de navigation aérienne ainsi que pour le perfectionnement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile, et qu'il est en outre un des principaux instruments de l'OACI pour aider les États à remédier aux carences en matière de sécurité et de sûreté constatées par les programmes d'audit de l'OACI.

1.2 L'objet du rapport est d'illustrer la performance du Programme de coopération technique pour le triennat 2007-2009 à la fois dans une perspective financière et dans une perspective opérationnelle non-quantifiable, ainsi que de faire le point sur les politiques et les stratégies de coopération technique pour le moyen à long terme. Tandis que le rapport donne un aperçu général des activités menées pendant cette période, de plus amples détails opérationnels, incluant des résumés des principaux projets mis en œuvre, figurent dans les rapports annuels du Conseil pour 2007, 2008 et 2009.

1.3 Le principal défi pour la période de compte rendu 2007-2009 était de maintenir le niveau de mise en œuvre réalisé au triennat précédent et, sachant que la Direction de la coopération technique s'autofinance et doit donc recouvrer tous ses coûts d'administration, de maintenir un équilibre entre revenus et dépenses, tout en veillant à ce que les frais généraux imputés aux projets soient maintenus à un minimum. En particulier, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, l'introduction d'une politique revue pour la reconnaissance des frais généraux d'administration des projets de coopération technique, conformément aux normes comptables du secteur public international, a eu des incidences sur la reconnaissance des recettes du Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC). De plus, la mise en œuvre du système de planification des ressources d'entreprise (ERP) Agresso a représenté un changement majeur pour l'Organisation en général et la Direction de la coopération technique (TCB) en particulier, avec une courbe d'apprentissage fortement ascendante pour s'adapter au nouveau système, ce qui exige du personnel supplémentaire. Il est à noter que, à la suite d'une directive de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée concernant la ventilation des coûts entre le budget du Programme ordinaire et le budget AOSC de la Direction de la coopération technique, cette période a comporté aussi des efforts considérables dans le sens de l'élaboration d'une politique de recouvrement des coûts indirects, en rapport avec les services de soutien fournis à TCB par le Programme ordinaire. Enfin, un audit de performance de la Direction de la coopération technique effectué en mars 2009 par le Commissaire aux comptes a abouti à plusieurs recommandations visant à

améliorer son efficacité et son efficacité au niveau du management, qui ont été approuvées par le Conseil et auxquelles le Secrétaire général donne suite grâce à un plan d'action mis en œuvre sous la supervision du Conseil, ce qui a assuré que des mesures de suivi soient prises en temps voulu.

## 2. POLITIQUE ET STRATÉGIE DE COOPÉRATION TECHNIQUE

2.1 Le Programme de coopération technique s'est vu confier les rôles suivants, distincts mais complémentaires, qui sont conformes à l'article 44, alinéas c) et d), de la Convention relative à l'aviation civile internationale :

- a) le rôle traditionnel de « coopération technique », découlant du mandat conféré par les Nations Unies d'apporter une assistance aux projets d'aviation civile, en particulier lorsque ceux-ci sont nécessaires pour l'établissement de l'infrastructure vitale du transport aérien et/ou le développement économique du pays (A36-17, Appendice B, paragraphe 4 du dispositif). L'OACI est guidée par les Résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies qui soulignent régulièrement que les activités opérationnelles devraient être exercées au profit des pays et en accord avec leurs politiques et priorités propres en matière de développement. Ces principes fondamentaux ont été réaffirmés par le Conseil depuis l'établissement du Programme de coopération technique.
- b) le rôle d' « assistance technique » que lui a confié l'Assemblée de l'OACI pour aider les États à remédier à leurs carences dans le domaine de l'aviation civile (A36-17, Appendice A, paragraphe 4 du dispositif). L'Assemblée (A36-17, Appendice A, paragraphe 1 du dispositif) « Reconnaît l'importance du Programme de coopération technique pour la réalisation des Objectifs de l'Organisation » et mentionne que « l'OACI peut aider les États à développer leur aviation civile tout en travaillant à atteindre ses propres Objectifs stratégiques ».

2.2 Une approche équilibrée pour le Programme de coopération technique doit dans l'idéal prendre en compte à la fois la souveraineté des États pour déterminer leurs priorités en matière de développement et la responsabilité de l'OACI de promouvoir les Objectifs stratégiques de l'Organisation. Considérant, cependant, que le Programme de coopération technique est quasi entièrement financé par les États qui demandent assistance sur la base de leurs priorités nationales et de leurs besoins, alors que des carences peuvent exister dans d'autres domaines, il est nécessaire de réaliser un équilibre entre une demande légitime d'un État souverain pour une assistance de l'OACI, d'une part, et la promotion des priorités de l'Organisation en accord avec ses Objectifs stratégiques, d'autre part. Autrement dit, il est nécessaire de faciliter la coopération technique en réponse aux besoins spécifiques des États tout en encourageant les États à focaliser leurs activités de mise en œuvre sur les priorités de l'OACI et qu'il faut que l'Organisation apporte une assistance technique pour remédier aux carences identifiées lors de ses audits aux États qui ne possèdent pas les ressources financières et techniques nécessaires. De plus, il conviendrait d'envisager d'élaborer une stratégie d'intervention d'urgence pour toute l'Organisation afin de coordonner l'intervention de l'OACI en cas de catastrophe naturelle ou de calamités nationales dans les États, en tenant compte du rôle d'assistance de la Direction de la coopération technique et des bureaux régionaux dans les zones touchées.

2.3 On notera cependant à ce propos que, tandis que les activités opérationnelles des Fonds et des Programmes des Nations Unies bénéficient d'un financement de base (ordinaire) ainsi que de contributions volontaires de donateurs, principalement sous la forme d'engagements annuels qui leur permettent de remplir leur mandat de base, l'OACI n'apporte pas de financement à son Programme de coopération technique, de sorte que les projets de coopération technique doivent être financés exclusivement par des ressources extrabudgétaires. La diminution du financement de base du PNUD pour des projets d'aviation civile, qui représente maintenant moins de 1 % du budget total du Programme de coopération

technique de l'OACI, a obligé l'OACI à se tourner vers la mobilisation de ressources comme source de financement pour ses projets de coopération technique

2.4 Il est reconnu que, depuis le retrait quasi complet du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) des projets de financement de l'aviation civile à la fin des années 1980, la Direction de la coopération technique n'a pas été en mesure d'attirer un financement important d'États donateurs, d'institutions financières ou d'autres partenaires du développement pour ses activités d'assistance, en raison principalement de la prolifération d'options et de mécanismes de financement au sein de l'Organisation elle-même, mais aussi du fait de la vaste assistance bilatérale apportée par des États donateurs et d'autres tierces parties dans le domaine de l'aviation civile. Cependant, TCB a fort bien réussi à accroître la sensibilisation et la volonté politique des pays en développement en ce qui concerne la nécessité d'investir dans leurs propres priorités de développement dans le domaine de l'aviation civile en vue d'assurer la durabilité, tout en promouvant la mise en œuvre des SARP et la correction des carences.

2.5 Il en résulte que TCB a développé au cours des vingt dernières années un important portefeuille de projets financés par des gouvernements ou des fournisseurs de services de pays en développement, qui ont grandement contribué au renforcement de la sécurité de l'aviation et au développement de l'infrastructure d'aviation civile dans le monde entier, en particulier dans la région Amérique latine. Malgré les ressources limitées dont disposent certaines autres régions, les avancées se poursuivent constamment en la matière avec une focalisation renouvelée de TCB sur la coopération régionale dans les régions Asie Pacifique, Afrique, Europe et Moyen-Orient, comme moyen de réaliser des gains d'efficacité et de retirer les avantages de la coopération sud-sud. À ce jour, TCB a apporté une assistance à plus de 100 pays, par la mise en œuvre d'une moyenne de 300 projets par an, et le déploiement sur place de quelque 4 000 experts internationaux et nationaux annuellement.

2.6 Comme indiqué plus haut, des écarts considérables peuvent être observés dans la taille du programme de coopération technique mis en œuvre dans les diverses régions géographiques. Il est donc nécessaire et urgent de réduire ces écarts en accroissant la mise en œuvre du programme dans des régions autres que les Amériques, où les volumes du programme sont actuellement moindres. Il faut en outre renforcer le rôle d'assistance technique du Programme par la mobilisation de ressources destinées à appuyer la mise en œuvre des SARP de l'OACI principalement dans les domaines de la sécurité d'exploitation et de la sûreté de l'aviation, y compris les recommandations des audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP), ainsi qu'en intervenant en cas de catastrophe naturelle ou de calamités nationales. Dans le cadre de la stratégie de l'Organisation pour le prochain triennat, l'OACI accroîtra les efforts pour promouvoir systématiquement des contributions volontaires au Programme de coopération technique sous la forme de dons et de contributions en nature au titre du Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, ainsi que d'autres formes d'arrangements de financement, y compris des prêts de banques de développement et de banques commerciales en coopération avec des entités du secteur privé. À cette fin, une nouvelle Section du financement et de l'élaboration des projets a été établie au sein de TCB pour se focaliser exclusivement sur la mobilisation de ressources pour la mise en œuvre de projets dans des pays en développement qui manquent des ressources financières nécessaires pour mettre en œuvre des mesures correctives. Les priorités seront établies pour le financement de projets conformément aux Objectifs stratégiques de l'Organisation, en accordant la préférence aux activités qui contribueront à la prompt adoption et à la mise en œuvre efficace des normes de l'OACI, en tenant compte des besoins spéciaux des pays les moins développés et des petits États insulaires en développement, et des besoins particuliers de transport aérien de l'Afrique, contribuant ainsi à la réalisation des Objectifs de développement pour le Millénaire des Nations Unies. L'Assemblée est donc invitée à sensibiliser les États, les entités privées et les donateurs aux avantages qu'il y a à recourir à l'OACI pour la mise en œuvre de projets dans le domaine de l'aviation civile.

### 3. RESTRUCTURATION DE LA DIRECTION DE LA COOPÉRATION TECHNIQUE

3.1 En vue d'accroître l'efficacité et l'efficacé de la Direction de la coopération technique, le Secrétaire général a procédé à une restructuration majeure de la Direction, avec le regroupement des quatre sections géographiques d'exécution des projets en une seule Section de l'exécution des projets ; la suppression du Groupe du budget du Programme, précédemment chargé de la préparation et du suivi du budget AOSC et des budgets des projets, ainsi que de la certification des fonds, certaines de ses fonctions étant transférées à la Direction des finances dans le Programme ordinaire ; l'établissement d'une nouvelle Section du financement et du développement des projets pour explorer toutes les sources de financement au profit des États ayant besoin d'assistance ; le regroupement en une seule section des fonctions acquisitions du Programme ordinaire et des services extérieurs, ainsi que le transfert du Groupe des voyages et du Groupe central TRAINAIR au Programme ordinaire.

3.2 Conformément au mandat de renforcer les bureaux régionaux et dans le but d'accroître la visibilité et l'image de l'OACI auprès des États membres, il a été décidé en outre d'intégrer plus étroitement les activités d'exécution des projets de la Direction de la coopération technique au sein des bureaux régionaux, en tenant compte de leurs points forts et faiblesses respectifs. La portée de la collaboration inclut la réaffectation aux bureaux régionaux des tâches de gestion de projets, par le biais du transfert de la gestion de projets régionaux tels que les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP), le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP), l'Arrangement coopératif pour la prévention de la propagation de maladies transmissibles par les projets de transport aérien (CAPSCA), le Projet de développement coopératif de services de météorologie aéronautique (CODEVMET) et d'autres projets similaires, ainsi que d'autres projets, spécifiques à des pays, qui peuvent être gérés efficacement dans la Région. Ces projets seront confiés dans chaque Bureau régional à un Administrateur de la coopération technique relevant du Directeur régional respectif, le financement provenant du Fonds AOSC de TCB.

3.3 Le dispositif de collaboration sera mis en œuvre au cours du prochain triennat dans le cadre d'une approche en plusieurs phases commençant par les bureaux régionaux de Bangkok et de Lima. Des procédures sont en cours d'élaboration pour assurer la réussite du transfert des projets régionaux, à laquelle contribuera l'extension aux bureaux régionaux du système *Agresso*. Même si ces mesures exigeront d'importants changements et adaptations au sein de l'OACI et à l'extérieur, il peut être raisonnablement attendu qu'une exécution encore plus efficace et efficace du Programme en résulte au cours des prochaines années, dans l'intérêt des États contractants de l'OACI. L'Assemblée à des changements à prévoir qui resteraient à confirmer par l'expérience acquise dans la mise en œuvre du nouveau cadre, mais l'Assemblée souhaitera peut-être demander au Secrétaire général d'informer tous les États des détails de la restructuration des services de coopération technique que fournit l'OACI et, en particulier, de toutes répercussions pour les États en ce qui concerne les procédures de coordination avec l'Organisation lorsqu'ils demandent une assistance pour le développement de leurs infrastructures d'aviation civile.

### 4. APERÇU DE L'EXÉCUTION DU PROGRAMME

#### *Exécution du Programme total*

4.1 Le Programme de coopération technique total exécuté (mis en œuvre) au cours du triennat 2007-2009 s'est élevé au total à 460,3 millions USD. La comparaison avec le triennat précédent (394,2 millions USD) que présente le Tableau 1 fait apparaître une augmentation marginale de 66,1 millions USD, soit 17 %.

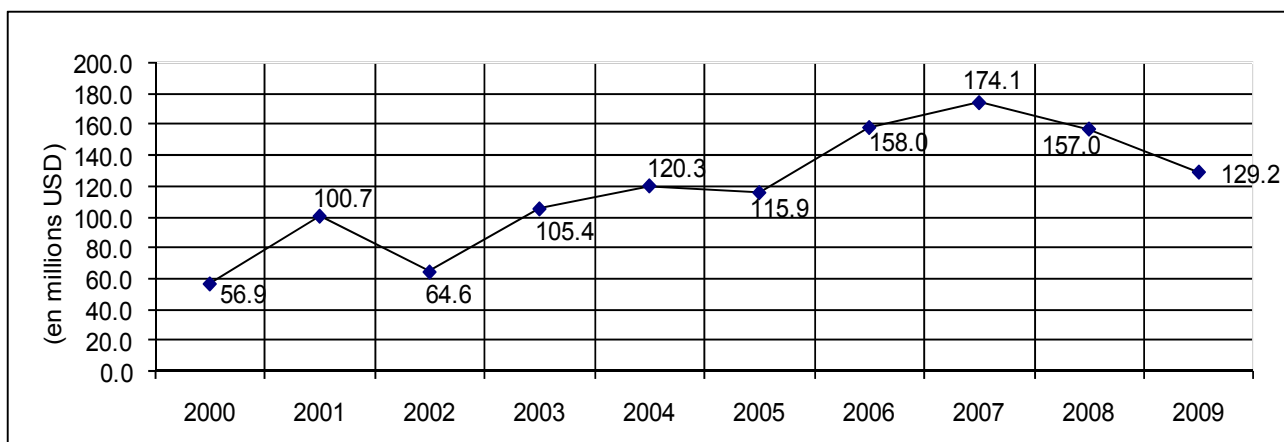
**Tableau 1 – Exécution du Programme total**

	Exécution du Programme total (en USD)	Taux d'exécution
2004	120 297 864	77 %
2005	115 935 736	79 %
2006	157 996 819	93 %
2007	174 116 835	75,8 %
2008	156 974 837	66,2 %
2009	129 274 504	65,6 %

***Tendance d'exécution du Programme annuel***

4.2 Le Graphique 1 montre la tendance d'exécution des trois derniers triennats, démontrant d'une part une augmentation importante de l'exécution annuelle et, d'autre part, la fluctuation générale du Programme, influencée par plusieurs facteurs indépendants de la volonté de l'OACI, les projets étant mis en œuvre à la demande des États, en fonction du dépôt de fonds en temps utile et de l'approbation des activités par les gouvernements. Entre 1997 et 2000, l'exécution du Programme était restée relativement stable avec une moyenne de 57 millions USD, s'accroissant d'une année à l'autre au cours du quinquennat suivant pour s'élever à 115,9 millions USD en 2005. Après trois ans d'augmentation de 2006 à 2008, année où l'exécution du Programme a atteint son plus haut niveau, soit 174 millions USD, une tendance à la baisse a été enregistrée pendant le triennat en cours, qui s'est conclu avec un programme de 129,2 millions USD en 2009.

**Graphique 1 – Tendance d'exécution annuelle du Programme**



***Sources de financement***

4.3 Les sources de financement restent dans leur ensemble semblables à celles du triennat précédent, et le financement fourni par les gouvernements pour leurs propres projets en représente une proportion écrasante (99%). Les contributions de donateurs se sont élevées à 2,7 millions USD (0,5%), contre 4,6 millions USD (1,2%) pour la période 2004-2006, tandis que le financement de base du PNUD est resté stable, représentant moins de 1 % du Programme total. Le Tableau 2 résume les contributions extérieures par donateur dans le cadre du Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI.

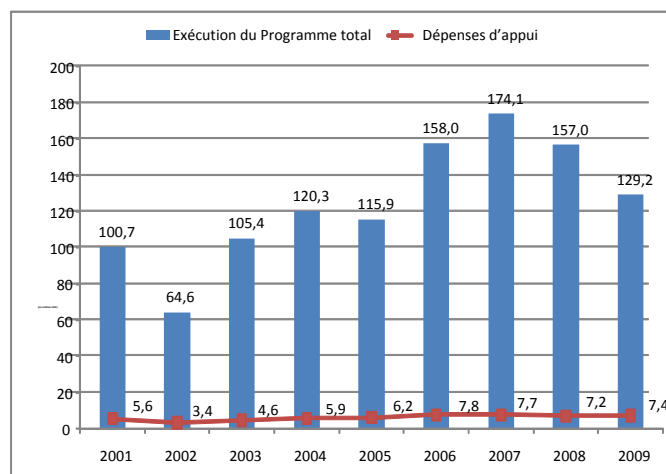
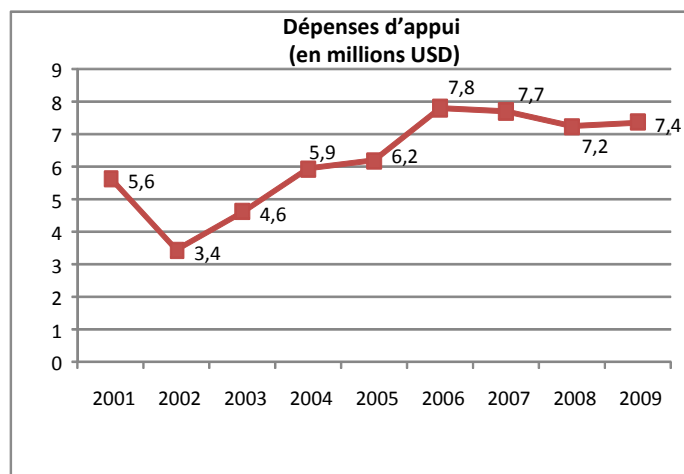
**Tableau 2 - Sources extérieures de financement pour 2004-2009**

Source de financement (en USD)	Total 2004-2006	Total 2007-2009	GRAND TOTAL
Banque asiatique de développement	285 500	0	<b>285 500</b>
Airbus	758 000	507 800	<b>1 265 800</b>
Boeing	645 000	126 000	<b>771 000</b>
Commission européenne	740 000	519 000	<b>1 259 000</b>
France	60 000	0	<b>60 000</b>
IFFAS	484 700	367 200	<b>851 900</b>
Espagne	406 900	416 800	<b>823 700</b>
Fonds en dépôt PNUD – donateurs multiples	0	1 151 720	<b>1 151 720</b>
Transport Canada	292 100	342 500	<b>634 600</b>
Banque mondiale	926 900	380 000	<b>1 306 900</b>
<b>Total</b>	<b>4 599 100</b>	<b>3 811 020</b>	<b>8 410 120</b>

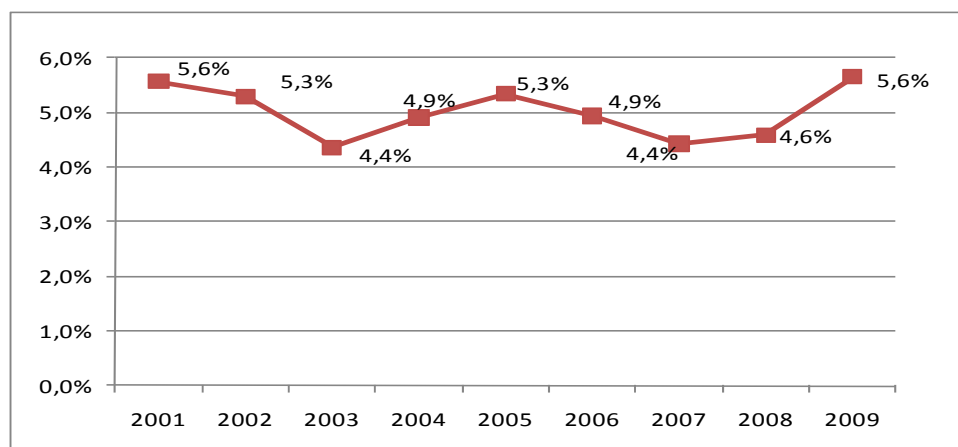
### Dépenses d'appui

4.4 Le montant total des dépenses d'appui recouvrées pour l'administration du Programme de coopération technique, sur un montant total de dépenses du Programme de 460,3 millions USD pour 2007-2009, s'est élevé à 2,2 millions USD, ce qui représente une moyenne de 4,8 % pour cette période, contre 5,0 % et 5,1 % pour les triennats 2004-2006 et 2001-2003, respectivement. Dans un souci de transparence, le Graphique 2 indique les dépenses d'appui recouvrées au cours des trois derniers triennats, ceci confirmant la tendance générale à la baisse dans le ratio moyen de dépenses d'appui du triennat courant, nonobstant la variation dans le volume du Programme. Ceci est en accord avec la demande de l'Assemblée de réduire dans la mesure du possible les frais généraux d'administration (dépenses d'appui) imputés aux projets (Résolution A36-17). Les variations annuelles dans les dépenses d'appui que montre le Graphique 3 sont influencées par la distribution réelle des recettes par composante du Programme, les dépenses d'appui étant plus basses pour les composantes équipement et contrats de sous-traitance que pour les composantes personnel ou formation. Des dépenses d'appui ne dépassant normalement pas 10 % sont appliquées aux projets comme taux fixe dans le cadre d'arrangements de fonds d'affectation spéciale, mais elles peuvent varier selon les composantes des projets dans le cadre d'accords de services de gestion, en fonction de la complexité de l'activité. Les taux des dépenses d'appui pour le Service des achats d'aviation civile sont variables et régressifs avec l'augmentation du montant des achats, de 6% à 3%. Ces taux sont négociés et convenus avec les États et ils apparaissent dans les ententes signées dans chaque cas avec l'OACI.

**Graphique 2 – Dépenses d'appui recouvrées de 2001 à 2009**



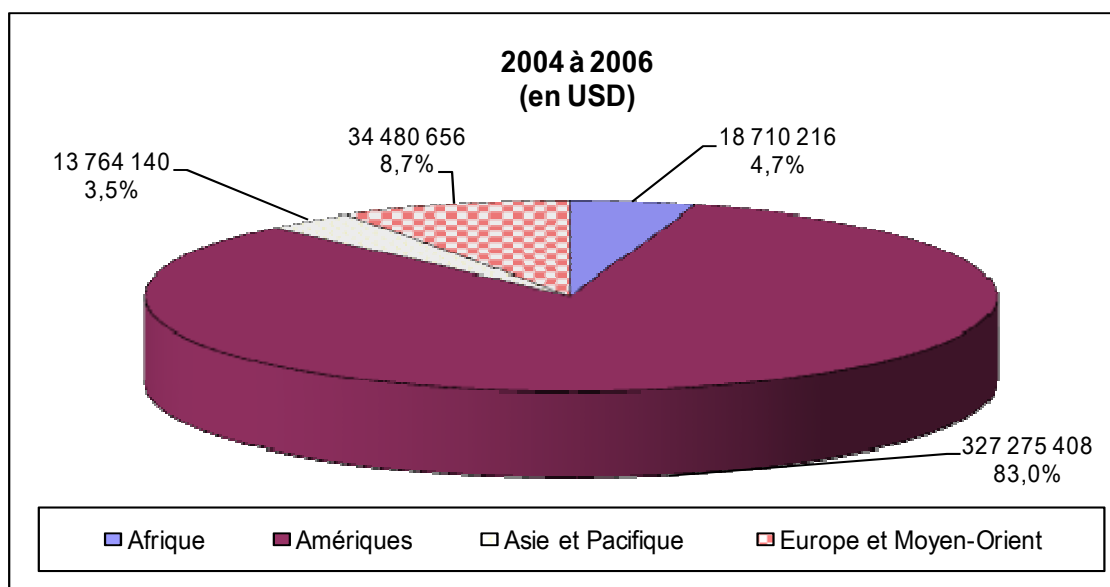
**Graphique 3 – Taux annuel moyen des dépenses d'appui, 2001–2009**



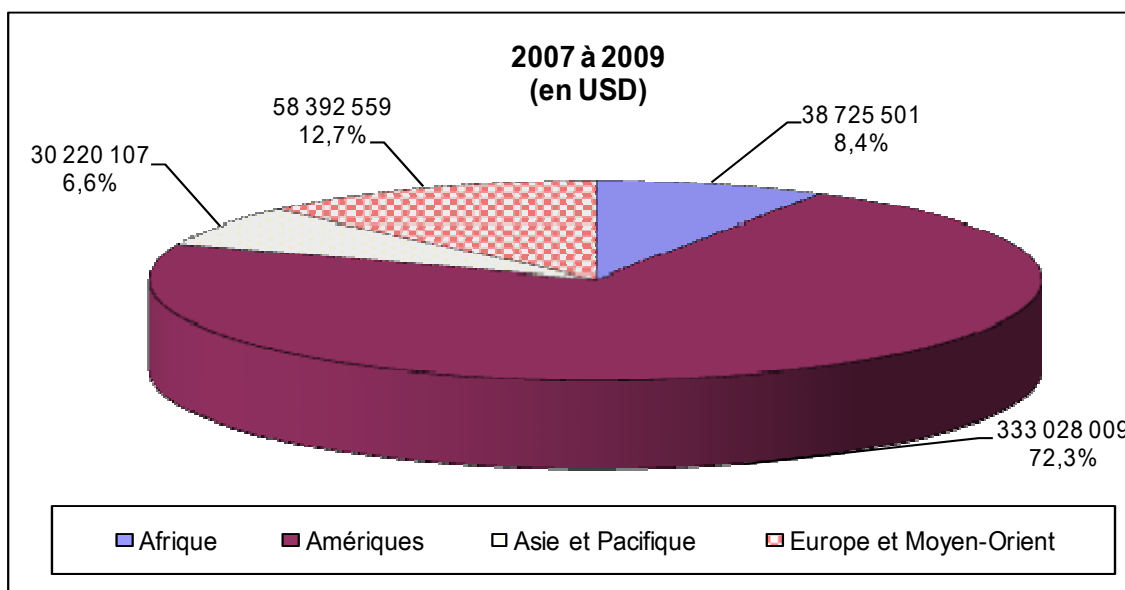
**Exécution du Programme par Région**

4.5 Le Graphique 4 illustre l'exécution de l'ensemble du Programme de coopération technique par région géographique. La Région Afrique est intervenue pour 8,4 % du Programme total mis en œuvre pendant la période 2007-2009, contre 4,7% pour le triennat précédent, avec une croissance du Programme de l'ordre de 106,9%. La Région Asie et Pacifique a représenté 6,6 % de l'exécution du Programme total, en comparaison d'un taux moyen de 3,5 % pour la période 2004-2006, enregistrant un accroissement substantiel du Programme de 119,5%. La Région Amériques, où une légère augmentation de 1,8 % a été enregistrée au cours du dernier triennat, a continué de représenter une proportion majoritaire de l'exécution du Programme avec 72,3 %, contre 83,0 % pour le triennat précédent. Enfin, la Région Europe et Moyen-Orient a représenté 12,7 % de l'ensemble de l'exécution, contre 8,7 % pour la période précédente, accusant une petite augmentation du Programme de 6,9 %. Les variations dans le ratio de distribution géographique ont été influencées principalement par le nombre et le type de demandes, ainsi que par le financement mis à disposition par les États.

**Graphique 4 – Exécution du Programme par Région**



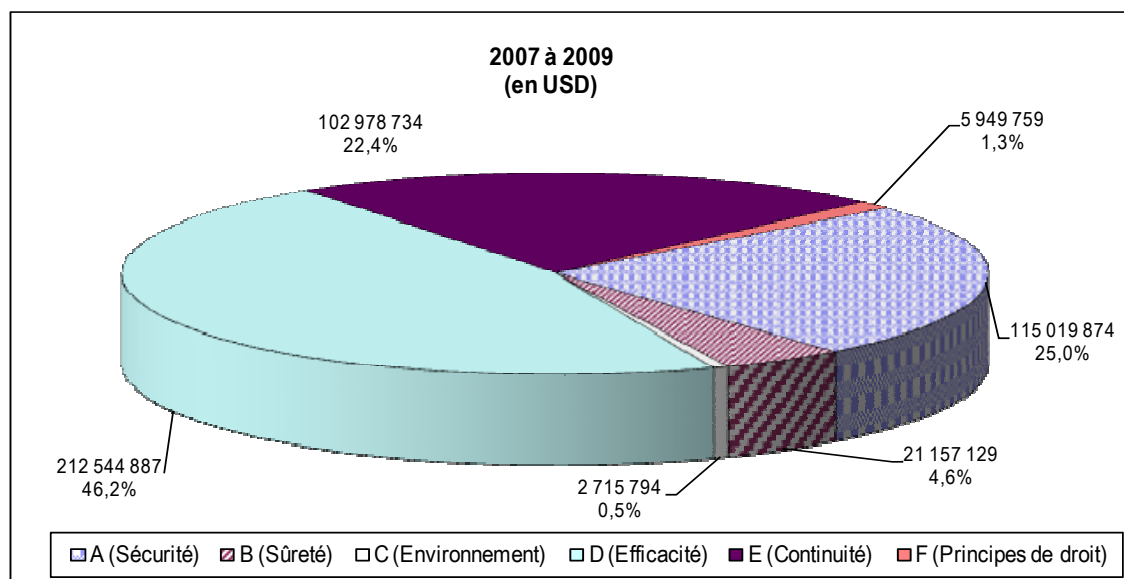




**Exécution du Programme par objectif stratégique**

4.6 Le Graphique 5 montre la répartition du Programme de coopération technique par objectif stratégique, reflétant la contribution générale des projets à la réalisation des objectifs de l’OACI pour le triennat.

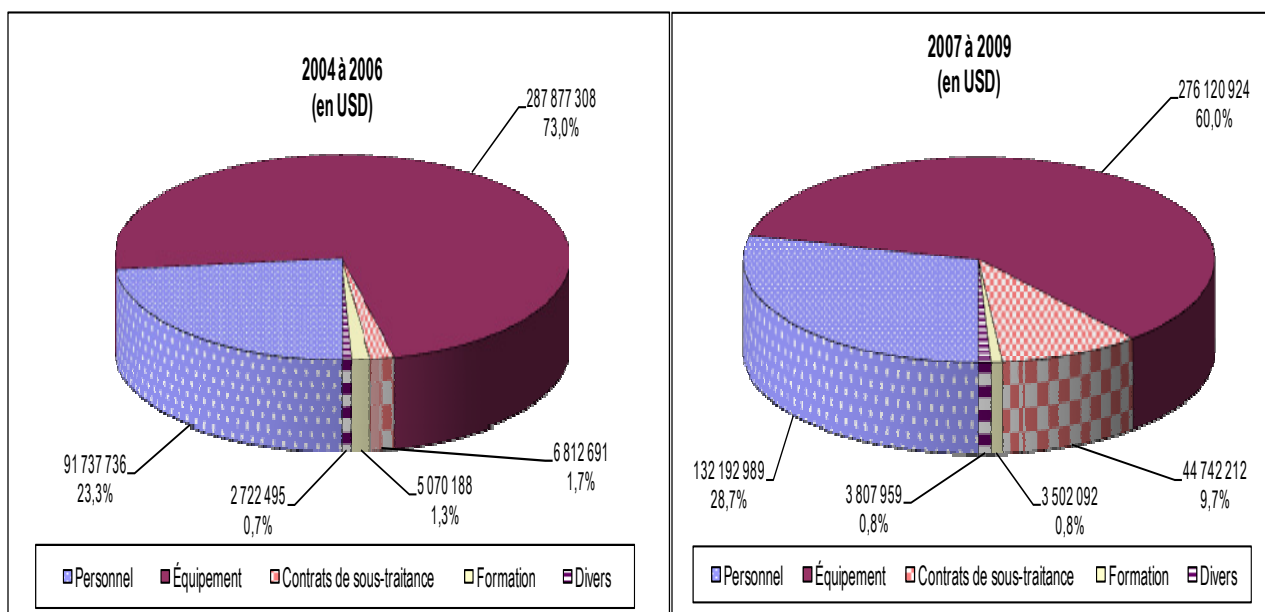
**Graphique 5 – Exécution du Programme par Objectif stratégique**



**Exécution du Programme par composante**

4.7 La répartition du Programme par composante est illustrée par le Graphique 6. On notera que la composante acquisitions, comprenant équipement et contrats de sous-traitance, continue de représenter le plus gros volume d’activité avec 61,3 %, ce qui confirme la tendance observée lors du précédent triennat.

**Graphique 6 – Exécution du Programme par composante**



**Résultats attendus du Programme par composante**

4.8 Les principaux résultats attendus pour la période 2007-2009 comprenaient :

- le déploiement de 1 125 experts internationaux des services extérieurs, qui ont exécuté des missions de conseil ou fourni des services comme instructeurs ou comme cadres, contre 1 074 pour le triennat précédent ;
- le recrutement de 4 263 experts nationaux pour les administrations de l'aviation civile, contre 3 288 de 2004 à 2006 ;
- la formation de 6 385 nationaux dans leur pays, outre la formation dispensée à 1 118 personnes dans le cadre de contrats d'achat ;
- l'octroi de 1 293 bourses au titre du Programme de bourses de l'OACI et du Programme de formation pour les pays en développement, contre 1 608 pour le triennat précédent ;
- des acquisitions d'équipement et de services d'aviation civile pour un montant total de 320,9 millions USD, contre 294,7 millions USD pour la période 2004-2006.

**Tableau 3 – Résultats attendus du Programme, par composante**

	2004-2006		2007-2009	
Experts internationaux des services extérieurs	1074	1833 mois unitaires	1125	1851 mois unitaires
Experts nationaux	3288		4263	
Nationaux formés dans le pays	S/O		6385	
Formation de nationaux par des fournisseurs	S/O		1118	
Octroi de bourses	1608		1293	
Équipement et services sans objet	294,7 millions USD		320,9 millions USD	

4.9 Des détails sur la performance annuelle par composante sont donnés dans les rapports annuels du Conseil, notamment un sommaire des objectifs et des résultats attendus des grands projets de coopération technique mis en œuvre au cours de la période, sur une base individuelle, sous-régionale ou régionale.

### ***Réalisations du Programme par domaine d'assistance***

4.10 Les réalisations majeures pour le Programme de coopération technique par domaine d'assistance aux États au cours de la période 2007-2009 sont les suivantes :

#### a) Sécurité

La correction de problèmes graves de sécurité et de carences décelées par les audits USOAP, au moyen de programmes COSCAP régionaux et de projets nationaux, principalement dans les domaines des licences du personnel, de l'exploitation aérienne et de la navigabilité, et en améliorant la structure opérationnelle ainsi que la dotation en personnel des divisions de supervision de la sécurité des autorités de l'aviation civile ; la participation à des missions de surveillance et d'inspection de la supervision de la sécurité menées par les États, pour compenser un manque de moyens locaux et dispenser une formation dans le pays et en cours d'emploi ; l'élaboration de plans directeurs pour l'aviation civile et de plans directeurs associés au secteur du transport aérien et du tourisme ; le renforcement et la modernisation d'autorités de l'aviation civile, et l'établissement d'autorités autonomes ; le renforcement des systèmes de supervision des marchandises dangereuses ; l'administration de Programmes de formation au titre de bourses pour pays en développement et experts nationaux.

#### b) Sûreté

Correction de carences décelées par les audits USAP et autres constats relatifs à la sûreté de l'aviation par des programmes régionaux CASP et des projets nationaux ; élaboration de programmes nationaux de formation à la sûreté de l'aviation ; tenue de cours pour instructeurs et inspecteurs AVSEC et fourniture d'une formation au contrôle de la qualité ; évaluation des programmes de sûreté des transporteurs aériens et des programmes nationaux de contrôle de la qualité ; examen de la législation et de la réglementation sur la sûreté de l'aviation et élaboration de modèles de réglementation AVSEC ; création d'équipes régionales de sûreté de l'aviation.

#### c) Environnement

Réalisation d'études des incidences sur l'environnement en rapport avec des projets de développement d'aéroports, y compris des évaluations environnementales dans le cadre d'études de faisabilité pour les aéroports de nouvelle implantation et les agrandissements d'aéroport, et l'incidence de la construction d'aéroports sur les zones environnantes ; mise en œuvre de mesures pour respecter les exigences en matière de protection de l'environnement dans d'autres domaines liés à l'aviation civile, telles que les usines de traitement des eaux et les égouts des aéroports ; introduction de procédures opérationnelles optimisées d'atténuation du bruit et de restrictions à l'exploitation ; examen de programmes de gestion de la faune.

d) Efficacité

Acquisition d'équipements et de services pour la modernisation d'aéroports, de systèmes de navigation aérienne et météorologiques sur une base nationale ou régionale ; fourniture de services de navigation aérienne et de services de recherche et sauvetage et gestion de réseaux de communication numériques ; transfert de fonctions du contrôle militaire au contrôle civil pour des aéroports internationaux et des autorités de l'aviation civile ; études de génie aéronautique, de faisabilité et aéronautiques relatives à la conception d'aéroports et à la sécurité des opérations à leurs abords en vue d'assurer la conformité aux SARP de l'OACI ; rétablissement de transporteurs aériens nationaux ; élaboration de plans directeurs d'aéroport, incluant l'expansion ou la modernisation des installations et services d'aéroports internationaux ; modernisation et amélioration de services et d'installations météorologiques au moyen d'un programme sous-régional.

e) Continuité

Assistance aux États qui traversent une transition, après un conflit ou tout autre événement ayant pu causer un bouleversement dans la fourniture des services d'aviation civile, ceci incluant la réhabilitation d'aéroports dans des zones où ont eu lieu des conflits ; élaboration de documents d'orientation technique, tenue de séminaires et formation en cours d'emploi en matière de planification de la préparation à des pandémies, d'évaluations d'aéroports et dans le domaine de la médecine aéronautique, au titre des Arrangements de coopération pour la prévention de la propagation de maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA) ; modernisation des systèmes de formation pour l'aviation civile et introduction de la méthodologie TRAINAIR.

f) Principes de droit

Fourniture de conseils juridiques sur le respect des conventions et autres instruments internationaux liés à l'aviation civile et élaboration et renforcement du cadre réglementaire de l'aviation civile, y compris l'élaboration de lois, politiques, règlements, procédures et éléments indicatifs relatifs à l'aviation civile pour respecter les normes et pratiques recommandées de l'OACI ; création d'autorités de l'aviation civile, y compris la révision des dispositions juridiques corrélatives ; application des règles et règlements de supervision de la sécurité par les administrations de l'aviation civile.

## 5. RECETTES ET DÉPENSES DU FONDS AOSC<sup>1</sup>

5.1 Les frais d'administration perçus pour l'exécution de projets sur la base du principe de recouvrement des coûts sont administrés par l'intermédiaire du Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC), qui est utilisé pour couvrir l'intégralité des coûts d'administration, de fonctionnement et de soutien du Programme de coopération technique. Il couvre les dépenses au sein de TCB, y compris les dépenses de personnel, ainsi que les dépenses du Programme ordinaire pour les services fournis à TCB.

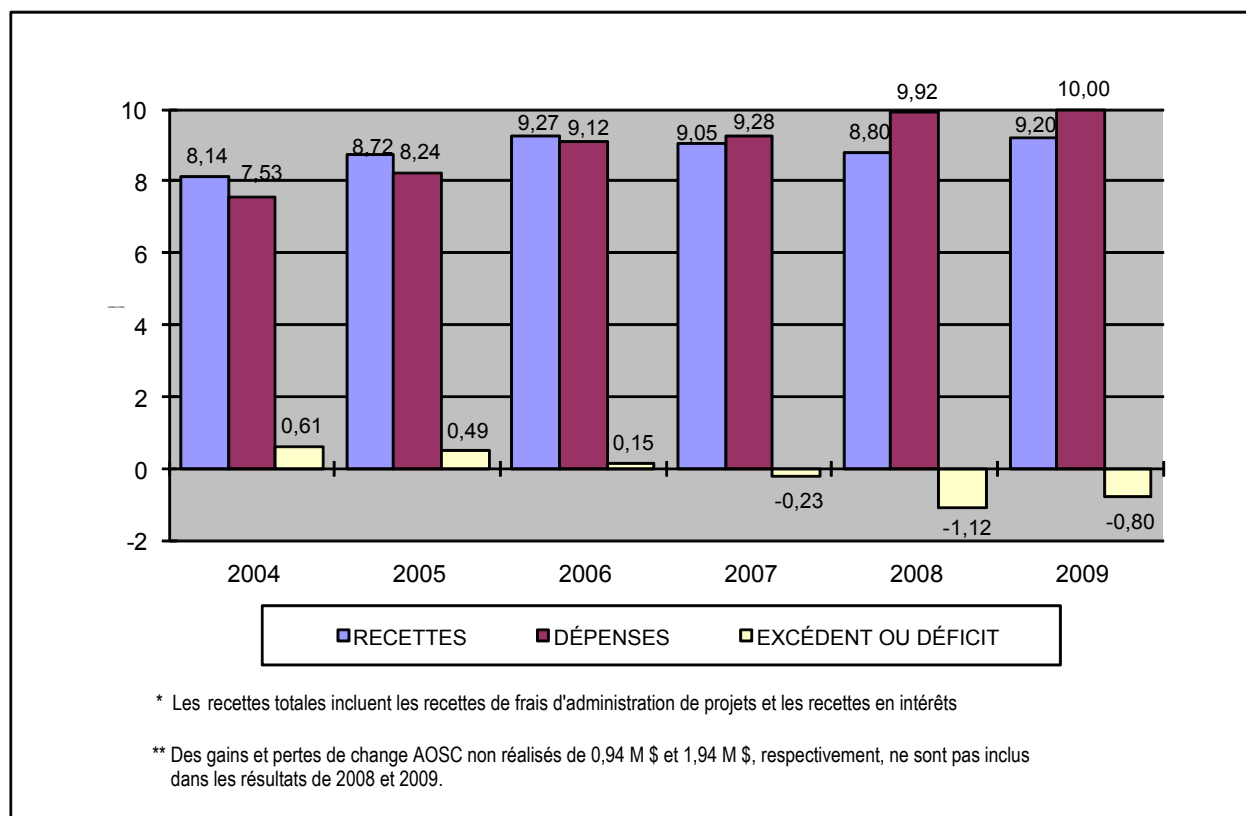
5.2 Les résultats des opérations montrent que le Fonds AOSC n'a pas entièrement recouvré ses coûts pour le triennat, et a enregistré des excédents des dépenses sur les revenus de 0,2 million CAD

---

<sup>1</sup> Les états financiers de l'OACI sont présentés en dollars canadiens à compter de 2008. Afin d'assurer la comparabilité entre les triennats 2007-2009 et 2004-2006, les résultats financiers du Fonds AOSC ont été exprimés en dollars canadiens aux fins du présent rapport, au taux de change moyen des Nations Unies pour ces années.

en 2007, 1,1 million CAD en 2008 et 0,8 million CAD en 2009. Le Fonds AOSC accumulé au 31 décembre 2009 s'élevait à 2.7 millions CAD.<sup>2</sup>

**Graphique 7 – Recettes et dépenses du Fonds AOSC**



5.3 Les dépenses totales incluent le coût de 23, 25 et 25 postes du Programme financés par le Fonds AOSC en 2007, 2008 et 2009, respectivement, d'un montant de 5 658 800 CAD, contre 17,3, 20,3 et 21,3 postes financés par TCB en 2004, 2005 et 2006 respectivement, d'un montant total de 4 381 500 CAD, soit un accroissement de 1 277 300 (29,1%) pour le triennat. De plus, des coûts d'un montant de 1 488 700 CAD ont été imputés au Fonds AOSC de 2007 à 2009 pour d'autres éléments partagés, notamment des frais de vérification extérieure, de dépenses communes des Nations Unies, d'assurance de bâtiments, de prestations médicales après cessation de service, contre 1 024 400 CAD pour le triennat précédent. Les coûts totaux supportés par TCB pour les services fournis par le Programme ordinaire au cours du triennat se sont élevés à 7 147 500 CAD, ce qui représente une augmentation de 32,2% en comparaison du total de 5 405 900 CAD imputés à TCB pour la période 2004-2006.

## 6. VENTILATION DES COÛTS ENTRE BUDGET DU PROGRAMME ORDINAIRE ET FONDS AOSC

6.1 Au cours de la période où le PNUD a apporté la majeure partie du financement pour le Programme de coopération technique, et où les dépenses d'appui du PNUD étaient relativement élevées, TCB a pu appuyer le Programme ordinaire en finançant un nombre important de postes localisés en dehors de la Direction. En 1984, à son sommet, 70 postes étaient financés par TCB dans le cadre du Programme

<sup>2</sup> Des gains et pertes de change non réalisés de 939 000 CAD et 1 939 000 CAD pour 2008 et 2009, respectivement, résultant de la conversion des fonds AOSC de l'USD au CAD au taux de change des Nations Unies au 31 décembre 2009, ont été déduits du solde du Fonds AOSC, pour un impact net de 1,0 million CAD.

ordinaire, sur un total de 258 postes à financement AOSC. Comme résultat du changement de politique qui a conduit à une réduction du financement du PNUD pour les projets d'aviation civile (représentant aujourd'hui moins de 0,5 % du Programme total), TCB a encouru de 1982 à 1995 des déficits annuels d'un montant total de 13,5 millions.

6.2 Avec l'adoption par l'Assemblée en 1995 d'une nouvelle politique en matière de coopération technique, des mesures ont été prises progressivement par l'OACI pour le transfert au Programme ordinaire de certaines fonctions et de certains coûts, imputés ensuite à TCB. De plus, en reconfirmant les mesures prises dans le sens d'une nouvelle politique en matière de coopération technique, les sessions ultérieures de l'Assemblée ont entériné la recommandation du Conseil visant à intégrer TCB dans la structure de l'Organisation et à ce que le budget du Programme ordinaire appuie financièrement le Programme de coopération technique en cas de déficit. Il en résulte que certains coûts de personnel imputés à TCB et certains autres coûts (location et entretien de locaux, inscription et communications), précédemment partagés entre les deux programmes, ont été entièrement absorbés par le budget du Programme ordinaire. En 1995, seulement 15 postes relevant du Programme ordinaire étaient encore financés par le Fonds AOSC. Ces mesures, ensemble avec la réorganisation de TCB, ont conduit en définitive à l'élimination complète du déficit du Programme.

6.3 En 2004, du fait de contraintes financières dans le Programme ordinaire, le transfert des 15 postes qui restaient financés par le Fonds AOSC, comme demandé par les Résolutions A31-14, A32-21, A33-21, a été suspendu par l'Assemblée (35<sup>e</sup> session), qui a recommandé aussi que la question du partage des coûts entre Programme ordinaire et Programme de coopération technique soit renvoyée au Conseil pour examen.

6.4 Au cours du triennat 2007-2009, le Conseil s'est employé à élaborer une nouvelle politique de recouvrement des coûts afin de reconnaître les coûts indirects pris en charge par le Budget Programme ordinaire pour assurer des services de soutien à TCB. Le Conseil est convenu que les coûts devraient être comptabilisés en dollars au lieu d'utiliser des équivalents – postes. C'est pourquoi à compter de 2010, les 22 équivalents – postes précédemment financés au moyen du Fonds AOSC ont été transférés au Budget ordinaire, et un virement en espèces de 1,7 million CAD, équivalent à la valeur estimée de ces postes, a été fait du Fonds AOSC au Budget ordinaire. Un calcul plus précis du coût des services de soutien pour l'an 2011 et au-delà serait déterminé sur la base d'enquêtes visant à ventiler le temps consacré aux activités d'assistance technique et de coopération par tous les fonctionnaires financés par le Programme ordinaire qui assurent aussi des services de soutien à TCB. Ces enquêtes fourniraient aussi des informations en vue d'une décision du Conseil concernant le transfert de cinq postes de haute direction de TCB, y compris le Directeur et le Directeur adjoint, au Budget Programme ordinaire, et le recouvrement du coût de leurs heures de travail.