



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 24 : Coopération technique – Politique et activités

#### ACTIVITÉS ET POLITIQUE DE COOPÉRATION TECHNIQUE DURANT LA PÉRIODE 2016-2018

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient un inventaire des activités du Programme de coopération technique entreprises pendant le triennat 2016-2018 et une mise à jour concernant la mise en œuvre des politiques et des stratégies de l'OACI en matière de coopération et d'assistance techniques et le Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) géré par la Direction de la coopération technique (TCB).

L'Appendice A du rapport présente une analyse des résultats des performances du Programme de coopération technique durant la période 2016-2018 du point de vue financier ainsi que selon des perspectives opérationnelles non quantifiables. Dans l'Appendice B, le rapport couvre les résultats du Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour le triennat 2016-2018, complétés par des renseignements sur la ventilation des dépenses entre le Fonds AOSC et le budget du Programme ordinaire durant la période visée. L'Appendice C, quant à lui, présente les réalisations du Programme par objectif stratégique. Enfin, l'Appendice D propose des modifications rédactionnelles nécessaires portant sur la Résolution A39-16 de l'Assemblée — *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI*, en vue de son adoption par l'Assemblée.

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

- a) à rappeler aux États contractants, lorsqu'ils examineront le développement et le renforcement des infrastructures de leur aviation civile, d'envisager les avantages que représente le recours au Programme de coopération technique de l'OACI pour leurs projets d'aviation civile ;
- b) à inviter instamment les États contractants, lorsqu'ils mettront en œuvre des projets de développement de l'aviation civile par l'entremise de l'OACI, à accorder la priorité aux constatations et aux recommandations du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) ainsi que d'autres sources, telles que les conclusions et décisions des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), afin de rectifier les carences détectées, de résoudre les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté et de tirer parti des possibilités d'amélioration dans tous les domaines de l'aviation civile, tout en contribuant directement à la réalisation de l'ensemble des objectifs stratégiques de l'OACI ;
- c) à inviter instamment les États contractants à fournir un appui durable en matière de ressources financières et humaines par l'intermédiaire du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) en vue de renforcer les capacités de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI au sein des États bénéficiaires, ainsi que d'encourager l'autonomie et de favoriser la croissance ;
- d) à demander à la Secrétaire générale de continuer à sensibiliser les États, les acteurs du secteur privé et les donateurs aux avantages offerts par le recours à l'OACI pour la mise en œuvre de projets de renforcement des capacités et de développement des infrastructures dans le domaine de l'aviation civile ;
- e) à adopter la version révisée de l'*Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* figurant en Appendice D, qui remplace la Résolution A39-16 de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Le Programme de coopération technique de l'OACI est financé par des gouvernements, des donateurs, des institutions financières et d'autres entités qui contribuent financièrement ou en nature à des projets de coopération technique. La Direction de la coopération technique (TCB) s'autofinance et fonctionne selon le principe du recouvrement des coûts.
<i>Références :</i>	Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016) Doc 10082, A39-EX ( <i>Rapport et procès-verbaux du Comité exécutif</i> ) A40-WP/4, A40-WP/49, A40-WP/50

## 1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Le Programme de coopération technique de l'OACI est le principal outil opérationnel pour promouvoir les objectifs des missions de coopération technique de l'Organisation, notamment le renforcement des capacités des États en vue de mettre en œuvre les normes et les pratiques recommandées (SARP) et les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) de l'OACI. Son importance durable a été réaffirmée par l'Assemblée dans plusieurs résolutions, notamment dans l'*Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* (Résolution A39-16), 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 aux fins de la mise en œuvre effective des SARP, des PANS et des plans de navigation aérienne (ANP), ainsi que pour l'amélioration de l'infrastructure et le perfectionnement des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile. Il est en outre l'un des principaux instruments avec lesquels l'OACI soutient les États pour qu'ils remédient à leurs carences en matière d'aviation civile détectées notamment dans le cadre des programmes d'audit de l'OACI, des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), et apportent des améliorations.

1.2 Le présent rapport a pour objet d'illustrer les résultats du Programme de coopération technique durant le triennat 2016-2018, du point de vue financier ainsi que selon des perspectives opérationnelles non quantifiables, et de présenter une mise à jour des politiques et des stratégies de soutien technique pour le moyen et le long terme. La note ne brochant qu'un tableau général des activités entreprises durant cette période, des informations opérationnelles plus détaillées, dont des résumés des principales réalisations de projets, figurent dans les rapports annuels du Conseil de 2016, 2017 et 2018 (*Comité exécutif, Point 11*).

1.3 Durant le triennat 2016-2018, la Direction de la coopération technique (TCB) a mis sur pied un ensemble important de projets financés principalement par des gouvernements ou des fournisseurs de services, qui ont grandement contribué au renforcement de la sécurité aérienne, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, de la sûreté de l'aviation et de la facilitation, ainsi qu'au développement économique et à la protection de l'environnement dans le monde. Au cours de cette période, une assistance a été apportée chaque année en moyenne à plus de 138 États et 10 organisations grâce à la mise en œuvre de 107 projets de coopération technique, d'assistance technique et du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV).

1.4 Compte tenu de la structure d'autofinancement de la Direction, qui doit recouvrer ses frais administratifs tout en veillant à maintenir au minimum les coûts de soutien, le principal enjeu de la période considérée (2016-2018) consistait à maintenir la tendance à la hausse de la mise en œuvre et les

résultats du Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) tout en conservant sa capacité à exécuter des projets et à fournir des services de qualité aux États membres à un coût raisonnable. Le bilan des opérations démontre cependant que le volume de mise en œuvre a connu une baisse au cours du dernier triennat, tandis que les excédents du Fonds AOSC n'ont cessé d'augmenter, notamment en raison du taux de change favorable du dollar des États-Unis et d'autres facteurs qui ne sont pas entièrement du ressort de l'OACI. Le prochain triennat verra la TCB mettre au point un nouveau modèle financier au titre duquel la dépendance excessive à l'égard des facteurs non liés à la performance sera considérablement réduite.

1.5 Au cours de la période visée, un Plan opérationnel glissant d'un an a été établi pour le Programme de coopération technique. Ce Plan, en tant que partie intégrante du Plan d'activités de l'OACI, définit des buts et des stratégies à suivre au cours des trois prochaines années, incluant les exigences opérationnelles et financières. En vigueur depuis 2016, il remplace le Plan de gestion présenté au Conseil depuis 2010 et sert de feuille de route annuelle pour l'interaction entre la Direction de la coopération technique et le Conseil, facilitant son rôle de gouvernance. Prenant en compte les recommandations visant à améliorer l'efficacité et l'efficacités au niveau de la direction et découlant entre autres des audits de performance et financiers ou des évaluations de la TCB ou des aspects connexes menés par les vérificateurs internes et le Commissaire aux comptes ces dernières années, ainsi que des décisions du Conseil, le Plan opérationnel a débouché sur un processus de compte rendu stable et prévisible.

1.6 La satisfaction des clients est un indicateur fondamental de la qualité du service. Pour le triennat 2016-2018, il convient de souligner la consolidation du Système de gestion de la qualité (SGQ) qui veille à ce que la Direction soit adaptée aux objectifs qu'elle s'est fixés, en normalisant, en étayant et en améliorant ces processus opérationnels afin de répondre aux attentes des clients ou même de les dépasser et d'améliorer sans cesse son rôle en tant que fournisseur de services à valeur ajoutée. À la suite de l'élaboration, de la mise en œuvre et de la certification ISO 9001:2008 du SGQ à l'automne 2014, la Direction a pu faire passer son SGQ à la norme ISO 9001:2015 et obtenir une recertification en 2018. Dans le cadre de son processus d'amélioration continue, les taux de satisfaction de la TCB sont contrôlés et analysés régulièrement afin d'optimiser les délais et la qualité de la mise en œuvre des projets et la satisfaction des clients dans l'ensemble. Outre la collecte et l'analyse officielles et fréquentes du retour d'information des clients menées par la TCB à l'appui de son SGQ certifié ISO 9001:2015, le Conseil a chargé une tierce partie de réaliser une enquête sur la satisfaction des clients tous les deux ans à partir de 2015 afin d'évaluer les services de la TCB concernant tous les projets en cours ou récemment finalisés. La première enquête a eu lieu en 2015 et la deuxième, en 2017. Les résultats de ces deux enquêtes ont confirmé que l'écrasante majorité des répondants était largement satisfaite des services de la TCB et, dans le cas de l'enquête de 2017, marquée par une augmentation de plus de 10 % du nombre de réponses positives reçues, un nombre considérable de répondants ont indiqué qu'il était très probable qu'ils refassent appel à la TCB pour de futurs projets.

1.7 Parmi les initiatives visant à améliorer les méthodes de travail de la Direction, mentionnons, durant la période 2016-2018, l'élaboration continue d'un système de gestion des processus organisationnels (BPMS) pour l'automatisation et l'optimisation des processus de la TCB en vue de faciliter la surveillance en temps réel et le compte rendu détaillé de tous les projets en cours, d'améliorer l'efficacité en œuvrant à la mise en place d'un environnement sans papier, de fournir des capacités de gestion des documents et des pistes d'audit et de servir d'interface aux applications actuelles, en particulier le système de planification des ressources (ERP) de l'OACI (Agresso). Le système devrait être opérationnel dans toutes les sections de la Direction d'ici à décembre 2020.

## 2. POLITIQUE ET STRATÉGIE DE SOUTIEN TECHNIQUE

2.1 *L'Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* adopté par la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans sa Résolution A39-16 présente l'énoncé général des principes, les politiques à long terme et les valeurs fondamentales qui régissent l'assistance et la coopération techniques fournies par l'Organisation. L'assistance technique financée par le budget ordinaire de l'OACI et le fonds volontaire est certes coordonnée principalement par l'entremise des Bureaux régionaux et des Sections de la planification et du soutien de la mise en œuvre des Directions de la navigation aérienne et du transport aérien, mais le Programme de coopération technique de l'OACI, financé par des gouvernements bénéficiaires ou des donateurs, demeure du ressort de la TCB, qui fournit elle aussi de l'assistance technique si la Secrétaire générale en a décidé ainsi. Cinq projets d'assistance technique financés au titre du Fonds pour la sécurité de l'aviation et du Fonds de sûreté de l'aviation de l'OACI ont été mis en œuvre par la TCB pendant la période examinée. Un rapport distinct sur le Programme d'assistance technique de l'OACI est fourni sous couvert de la note A40-WP/4. L'Appendice D propose une mise à jour rudimentaire de la Résolution A39-16 de l'Assemblée afin de prendre en compte les modifications rédactionnelles nécessaires, en vue de son adoption par l'Assemblée.

2.2 La création de partenariats et la mise en commun des ressources sont nécessaires pour obtenir un financement durable et prévisible du soutien technique et éviter les doubles emplois. Étant donné qu'un pourcentage élevé des États membres de l'OACI ne dispose pas des fonds requis pour développer efficacement et systématiquement leurs infrastructures et leurs ressources humaines d'aviation civile, le Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) (et le fonds volontaire connexe) a été mis sur pied comme stratégie complémentaire à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) pour encourager l'autonomie et favoriser la croissance en fournissant une assistance à court terme et en coordonnant le déploiement de professionnels de l'aviation travaillant, à titre volontaire, dans l'intérêt des gouvernements ayant besoin d'assistance. Pendant le triennat, bien que l'OACI ait continué d'encourager ses partenaires à contribuer aux activités d'assistance technique en fournissant des ressources financières et humaines de manière durable, et de compléter les sommes relativement faibles issues de ces sources extrabudgétaires, le Conseil a décidé que 50 % de l'excédent annuel du Fonds AOSC attribué au Fonds Efficience/Efficacité de la TCB, jusqu'à concurrence de 125 000 CAD par an, sera affecté au Fonds IPAV et/ou à des projets d'assistance technique. Neuf projets ont été mis en œuvre depuis les débuts du Programme. Les politiques applicables de l'OACI relatives à l'IPAV, géré par la TCB depuis 2016, figurent dans la Résolution A39-17 de l'Assemblée. Des rapports spécifiques à ce sujet sont fournis dans les notes A40-WP/49 et A40-WP/50.

2.3 L'année 2018 a été marquée par la réalisation d'un examen complet des arrangements institutionnels et des mécanismes administratifs existants qui régissent la fourniture de services de coopération et d'assistance techniques dans le but d'améliorer la gestion, la coordination et la responsabilisation de toutes les parties prenantes de l'OACI. Ledit examen a débouché sur une redéfinition des rôles et des responsabilités pour chaque phase du cycle d'un projet, de la promotion à l'élaboration, à la mise en œuvre, au suivi et à l'assurance de la qualité. Parmi les effets les plus importants de cette redéfinition, citons les nouvelles fonctions de sensibilisation attribuées aux Bureaux régionaux, relatives à la promotion des services de la TCB dans leur région d'accréditation respective ainsi qu'à l'identification d'éventuels projets liés à l'aviation civile que la TCB mettrait en œuvre. Citons également la consolidation du processus d'assurance de la qualité, qui a renforcé le champ d'application et la participation des Directions et des Bureaux régionaux concernés, compte tenu de leur proximité avec les États et de leurs compétences techniques qui leur permettent de contribuer activement au suivi des projets et de fournir une assistance précieuse lorsqu'il s'agit d'évaluer le résultat final d'un projet. Un projet pilote a été lancé pour évaluer l'efficacité de ces nouvelles modifications, leurs incidences sur les besoins en matière de ressources et la valeur ajoutée pour les États, ainsi que pour dresser l'inventaire des leçons apprises qui pourraient être utiles à l'affinage du processus.

2.4 Autre activité notable entreprise pendant cette période, une analyse préliminaire de la stratégie et du modèle d'exploitation de la TCB a été menée par une équipe interne multidisciplinaire dans

le but de renforcer les services fournis en améliorant la transparence et la responsabilisation et en appliquant les normes de qualité les plus élevées, au bénéfice des États membres. À l'issue de ses délibérations sur la proposition, le Conseil a approuvé l'intégration du Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) dans la structure de la Direction d'ici la fin de l'année. Il a également décidé d'assurer l'harmonisation des activités de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, qui sera mise en œuvre d'ici la fin de 2020.

2.5 La 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée s'est déclarée favorable à l'intention de l'OACI de renforcer en priorité les activités de supervision de l'Organisation par rapport aux acquisitions en améliorant la transparence, la responsabilisation et l'échange d'informations relatives aux pratiques proscrites des fournisseurs. La Politique de l'OACI sur les sanctions applicables aux fournisseurs, approuvée par le Conseil en 2017, établit un cadre au titre duquel l'OACI a la possibilité d'examiner les allégations de pratiques proscrites, c'est-à-dire la fraude, la corruption, la collusion, la coercition, la conduite ou le comportement contraire à l'éthique et l'obstruction, puis de rendre par la suite des décisions portant sur l'admissibilité des fournisseurs à participer aux activités d'acquisition. En appui à cette politique, le bon fonctionnement de la Commission des contrats de l'OACI, avec la participation de la Direction des affaires juridiques, de la Sous-Direction des finances et de la Direction de la navigation aérienne, a continué de protéger l'Organisation de risques financiers potentiels et d'assurer la bonne application des processus d'acquisition, en particulier concernant les normes de conduite des Nations Unies et les dispositions du Code des acquisitions de l'OACI. Depuis l'adoption de cette politique, l'Organisation n'a reçu aux fins d'enquête aucune allégation de pratiques proscrites par des fournisseurs au cours du processus d'acquisition.

2.6 Si la Direction de la coopération technique tient à jour une liste active d'experts internationaux et de cabinets de consultants homologués dans la quasi-totalité des domaines de l'aviation civile, un Plan de sensibilisation des talents a été mis au point en 2018 pour répondre à l'actuelle pénurie de compétences de base dans l'aviation dont la TCB a besoin pour maintenir avec efficacité et sur le long terme son statut de chef de file mondial en matière d'assistance aux États pour combler leurs lacunes en matière de capacités internes. Dans le même temps, le Plan de sensibilisation vise à appuyer l'initiative « Aucun pays laissé de côté » par la mobilisation et le déploiement actif d'experts de l'aviation.

2.7 Afin de promouvoir sa visibilité mondiale et d'appuyer ses activités de sensibilisation au cours du triennat, la TCB a continué, de façon suivie et permanente, d'optimiser toutes les occasions qui se sont présentées de promouvoir sa valeur auprès des États, des fournisseurs de services, des donateurs, des institutions financières et du secteur privé en ce qui concerne la mise en œuvre de projets relatifs à l'aviation civile dans le monde, la portée de l'assistance et les services que peut proposer l'OACI, ainsi que les avantages à tirer du fait d'avoir l'Organisation comme partenaire de choix en cas de demande d'assistance extérieure. La TCB a pris un certain nombre de mesures spécifiques visant à renforcer la communication et la politique de sensibilisation dont, entre autres, l'organisation du deuxième Symposium sur la coopération aéronautique mondiale (GACS II) à Athènes (Grèce) à l'automne 2017 ainsi que la préparation et la diffusion de troupes promotionnelles. De plus, une nouvelle fonction de stratégie de marketing spécifique a récemment été intégrée à la structure de la TCB.

2.8 La stratégie de l'OACI pour le prochain triennat a pour objectif de renforcer la position de la Direction au sein de l'Organisation et de la distinguer d'autres fournisseurs de services équivalents en soulignant la valeur ajoutée que représente la collaboration avec la TCB, ainsi qu'en étendant sa présence à de nouvelles zones géographiques.

-----



## VUE D'ENSEMBLE DE L'EXÉCUTION DU PROGRAMME

### Exécution totale du Programme

1. Le montant total lié à l'exécution du Programme de coopération technique (mis en œuvre) lors du triennat 2016-2018 s'élevait à 356,2 millions USD. La comparaison avec les deux triennats précédents (337,9 millions USD et 389,7 millions USD, respectivement) illustrée dans le Tableau 1 traduit une augmentation de 18,3 millions USD, soit 5,4 %, par rapport à la période d'exécution du Programme la plus basse et une diminution de 33,5 millions USD, soit 8,6 %, par rapport au triennat précédent.

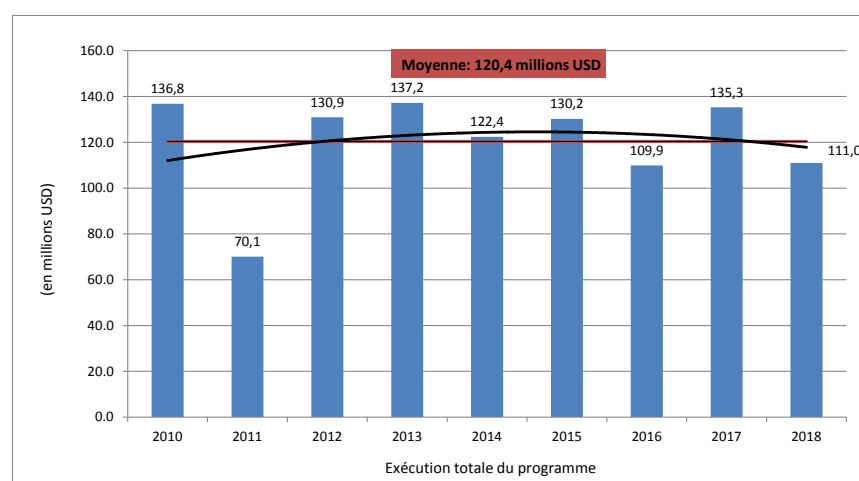
**Table 1 – Montant total de l'exécution du Programme**

Montant total de l'exécution du Programme (en USD)					
2010	136 840 564	2013	137 158 149	2016	109 888 189
2011	70 094 756	2014	122 367 931	2017	135 322 422
2012	130 941 497	2015	130 181 131	2018	110 976 637
	337 876 817		389 707 211		356 187 268

### Tendance annuelle des résultats du Programme

2. Le Graphique 1 illustre la tendance liée à l'exécution au cours des trois derniers triennats, montrant une fluctuation générale du programme due à l'influence de plusieurs facteurs échappant au contrôle de l'OACI, puisque les projets sont mis en œuvre à la demande des États et sont tributaires de la rapidité du financement et de l'approbation des activités par les gouvernements. L'année 2013 a marqué le taux d'exécution le plus élevé des trois derniers triennats, à 137,2 millions USD, s'expliquant en partie par d'importantes acquisitions d'équipements d'aviation et des activités à grande échelle liées au développement aéroportuaire. À l'exception de l'année 2011, où un net recul a été observé, à 70,1 millions USD, en raison de la fin de contrats d'acquisition de gros volume à long terme, l'exécution du programme est demeurée relativement stable au cours des deux triennats précédents. Une diminution de l'exécution a toutefois été constatée depuis trois ans, le triennat s'étant achevé avec un programme mis en œuvre à hauteur de 111,0 millions USD en 2018. En moyenne, l'exécution annuelle du programme doit s'élever à 125 millions USD pour que l'OACI recouvre complètement ses frais d'administration.

**Graphique 1 – Tendance annuelle des résultats du Programme**



**Sources de financement**

3. Les sources générales de financement sont restées similaires à celles du triennat précédent, la plus grande part provenant des gouvernements finançant leurs propres projets (99,5 %). Les contributions des donateurs se sont élevées à 1,8 million USD (0,5 %), comparées à 2,7 millions USD (0,7 %) et 3,9 millions USD (1,1 %) au cours des périodes 2013-2015 et 2010-2012 respectivement. Le tableau 2 indique brièvement les contributions externes des donateurs dans le cadre du Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI.

**Tableau 2 – Sources externes de financement de 2010 à 2018****(En USD)**

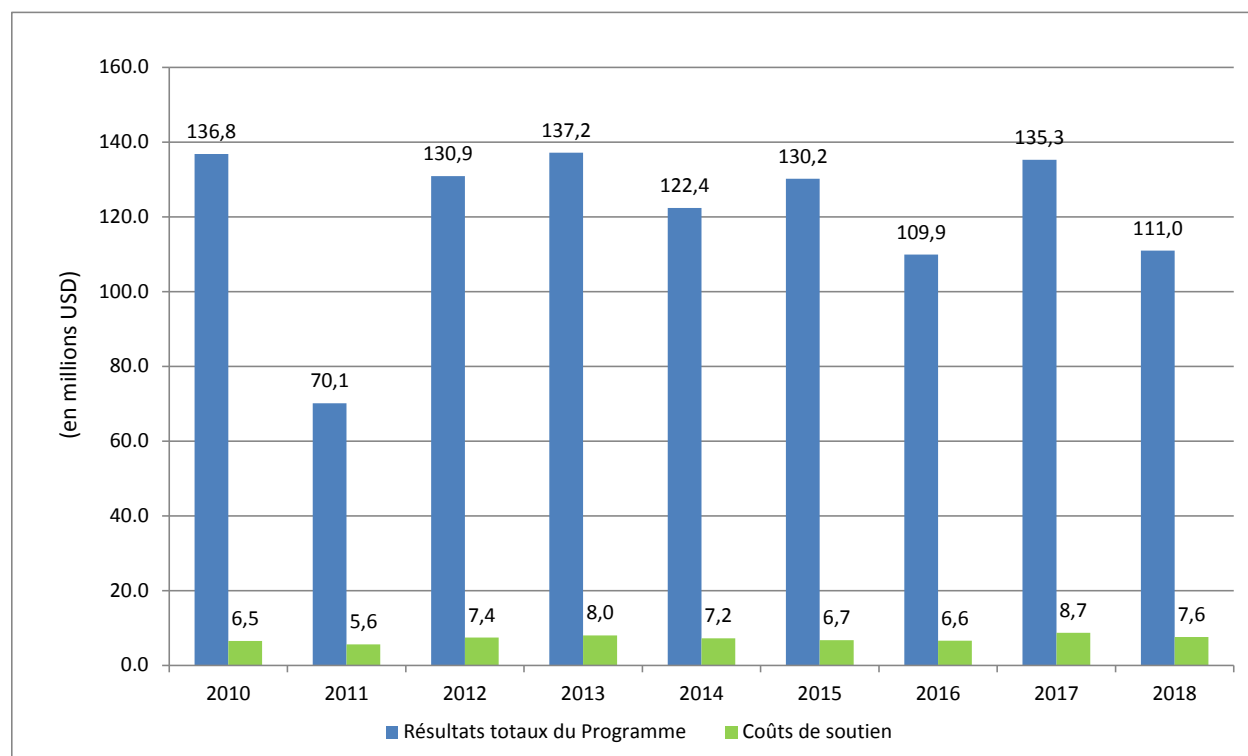
Source de financement	Années			Grand Total
	2010-2012	2013-2015	2016-2018	
Airbus	431 200	208 119	250 000	889 319
Aeronautical Radio of Thailand	0	0	20 000	20 000
Aerothai	19 973	0	0	19 973
AVSEC	0	235 590	98 400	333 990
Boeing	381 500	208 616	272 009	862 125
DGAC du Chili	0	0	13 400	13 400
Commission européenne	146 900	0	0	146 900
FAA	464 200	23 431	280 500	768 131
France	0	431 645	0	431 645
IFFAS	949 600	0	0	949 600
Selex ES Technologies Ltd.	0	0	26 879	26 879
Espagne	502 900	121 875	10 248	635 023
Transports Canada	180 800	183 486	77 694	441 980
PNUD - MDTF	117 200	0	0	117 200
UNDPKO	602 425	279 600	314 175	1 196 200
UNOPS	0	0	11 536	11 536
Fonds pour la sécurité de l'aviation	14 000	1 013 564	276 521	1 304 085
SPCP	0	0	196 000	196 000
Banque mondiale	100 000	0	0	100 000
<b>Total</b>	<b>3 910 698</b>	<b>2 705 926</b>	<b>1 847 362</b>	<b>8 463 986</b>

**Coûts de soutien**

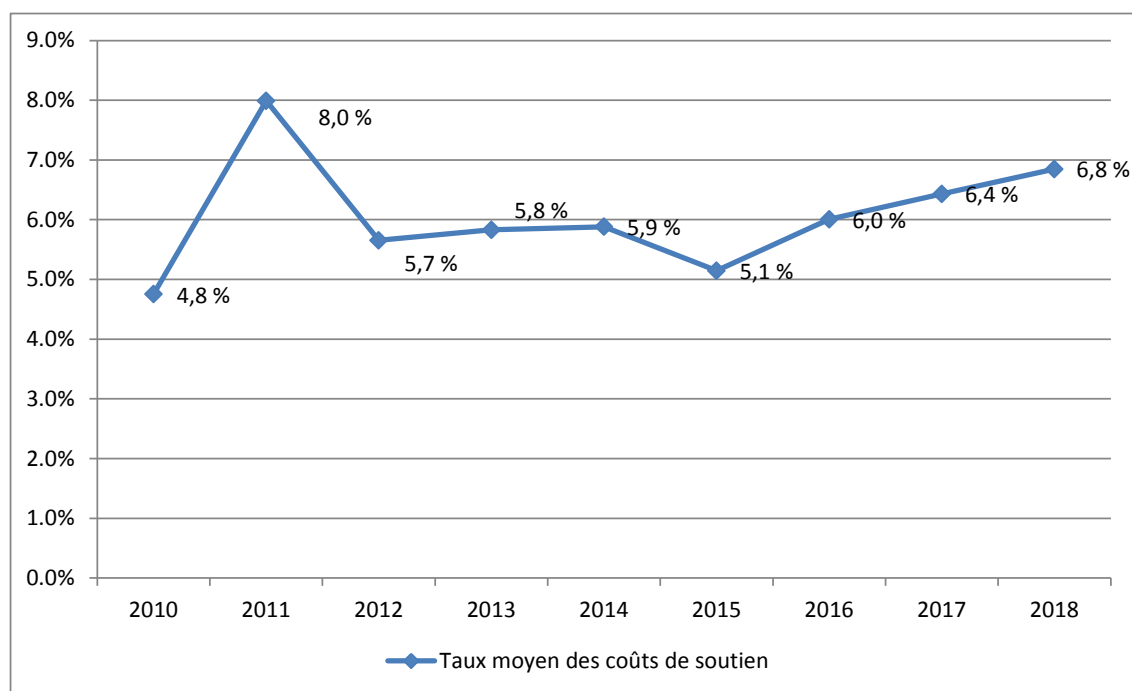
4. Le total des coûts de soutien (revenus en frais administratifs) recouvré de l'administration du Programme de coopération technique, par rapport à la mise en œuvre totale de 356,2 millions USD du Programme pour 2016-2018, s'est élevé à 22,9 millions USD, représentant une moyenne de 6,4 % pour la

période, comparé à 5,6 % pour le triennat 2013-2015 et 6,1 % pour le triennat 2010-2012. Le graphique 2 indique les coûts de soutien recouverts au cours des trois derniers triennats, révélant une légère hausse du ratio moyen des coûts de soutien du triennat en raison de l'augmentation relative des activités du personnel des services extérieurs. Les variations annuelles dans les taux des coûts de soutien indiqués dans le graphique 3 résultent de l'influence de la ventilation effective des recettes par élément du Programme, puisque les éléments « matériel » et « sous-traitance » ont un taux de coûts de soutien plus faible par rapport aux éléments « personnel » ou « formation ». Des coûts de soutien ne dépassant normalement pas 10 % sont appliqués aux projets de Coopération technique, mais ils peuvent varier selon les éléments du projet dans le cadre des Accords de services de gestion (MSA), en fonction de la complexité de l'activité. Les taux des coûts de soutien pour l'élément « matériel » au titre des MSA et du Service d'acquisition d'aviation civile (CAPS) sont des facteurs variables et régressifs avec l'augmentation du volume des commandes, de 8 % à 4,9 %, et sont négociables au-dessus du seuil de 5 millions USD. Ces taux sont négociés et convenus par les États et sont indiqués dans les accords conclus individuellement avec l'OACI.

**Graphique 2 – Coûts de soutien recouverts de 2010 à 2018**



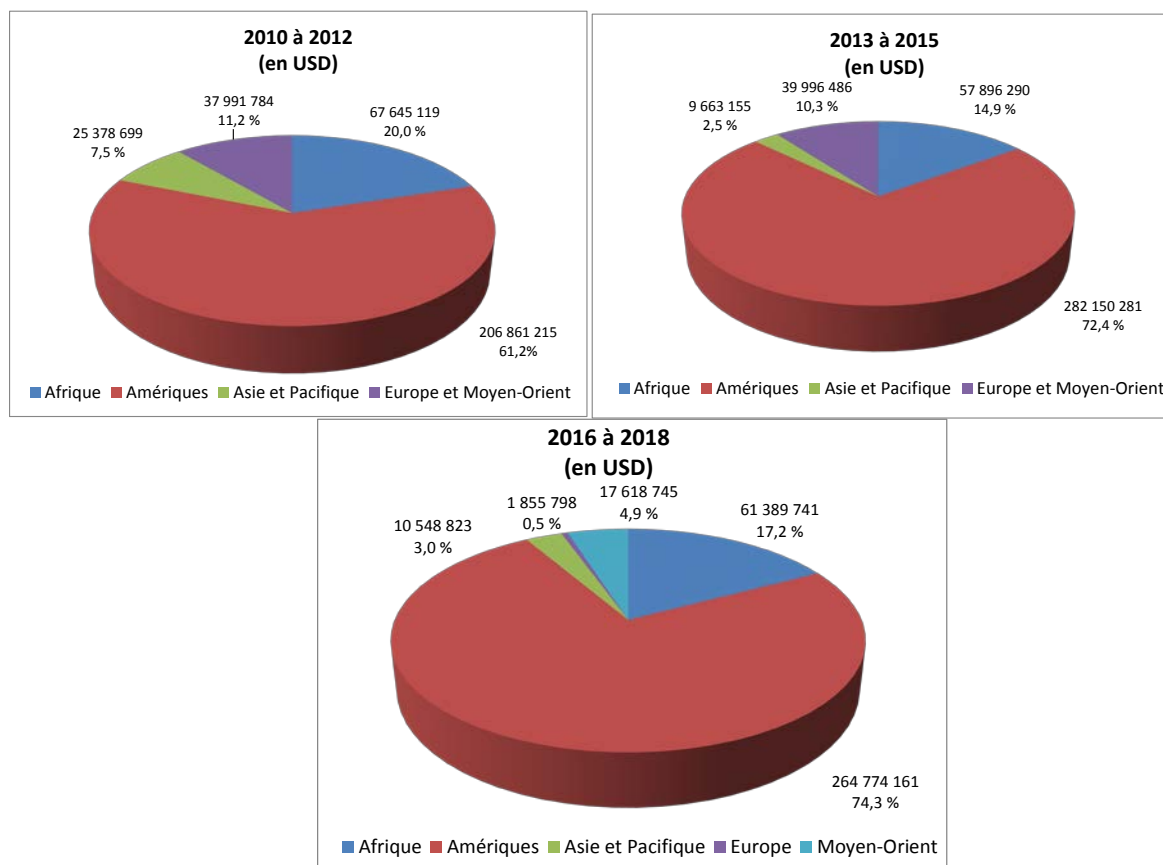
**Graphique 3 – Taux annuel moyen des coûts de soutien de 2010 à 2018**



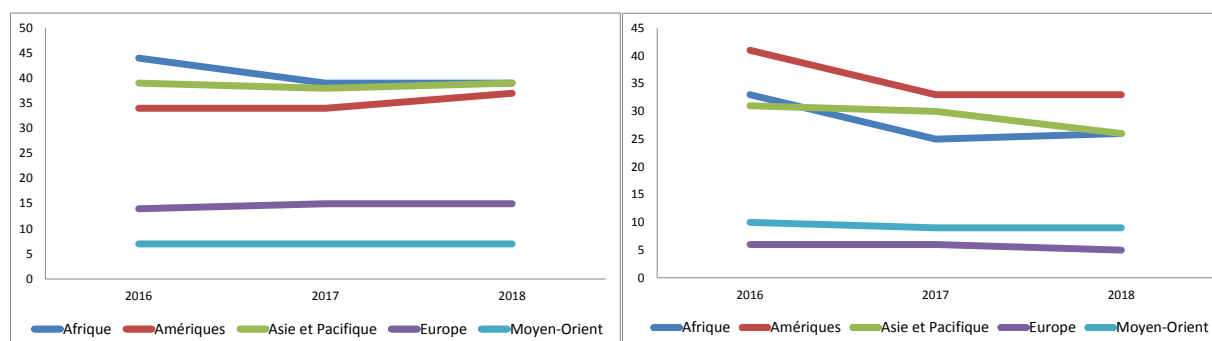
### ***Exécution du Programme par région***

5. Les Graphiques 4 et 5 illustrent l'exécution totale du Programme de coopération technique par région géographique. La Région Afrique correspond à 17,2 % du Programme total mis en œuvre durant la période 2016-2018, comparé à 14,9 % pour le triennat 2013-2015 et 20 % pour le triennat 2010-2012, soit une légère hausse d'environ 6,0 % au cours du triennat actuel. La Région Asie et Pacifique représentait 3,0 % de l'exécution totale du Programme, avec un ratio moyen de 2,5 % pour la période 2013-2015 et de 7,5 % pour la période 2010-2012, soit une augmentation de 9,2 % dans le volume du programme par rapport au dernier triennat. Malgré une diminution du volume du Programme mis en œuvre de l'ordre de 6,2 % au cours du dernier triennat, la Région des Amériques a continué de bénéficier de la plus grande partie de l'exécution du Programme, soit 74,3 % comparé à 72,4 % et 61,2 % au cours des deux triennats précédents. Enfin, à la demande du Conseil les comptes rendus pour la Région Europe et Moyen-Orient sont présentés séparément depuis 2016. Ces deux régions représentaient 0,5 % et 4,9 % respectivement de la mise en œuvre totale du Programme au cours du triennat 2016-2018. Prises ensemble, les Régions Europe et Moyen-Orient représentaient 10,3 % et 11,2 % au cours des périodes précédentes. Les variations du ratio de répartition géographique étaient essentiellement influencées par le nombre et le type des demandes, ainsi que par le financement mis à disposition par les États.

**Graphique 4 – Résultats du Programme par région**



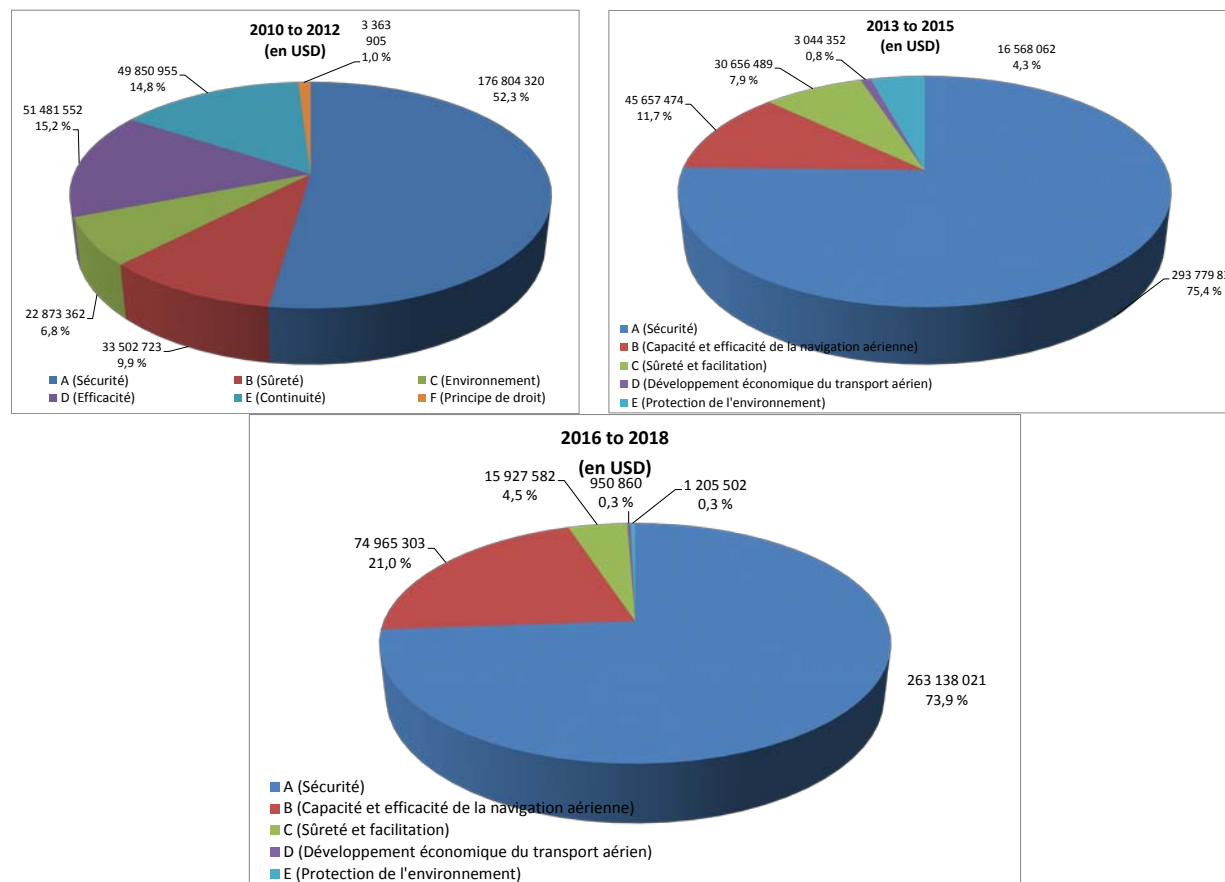
**Graphique 5 – Nombre d'États bénéficiaires et de projets par région**



**Exécution du Programme par Objectif stratégique**

6. Le Graphique 6 montre la ventilation du Programme de coopération technique par Objectif stratégique, illustrant la contribution globale des projets à la réalisation des objectifs de l'OACI pour les triennats 2010-2012, 2013-2015 et 2016-2018, et le fait que les États ont surtout mis l'accent sur les priorités en matière de sécurité et de navigation aérienne.

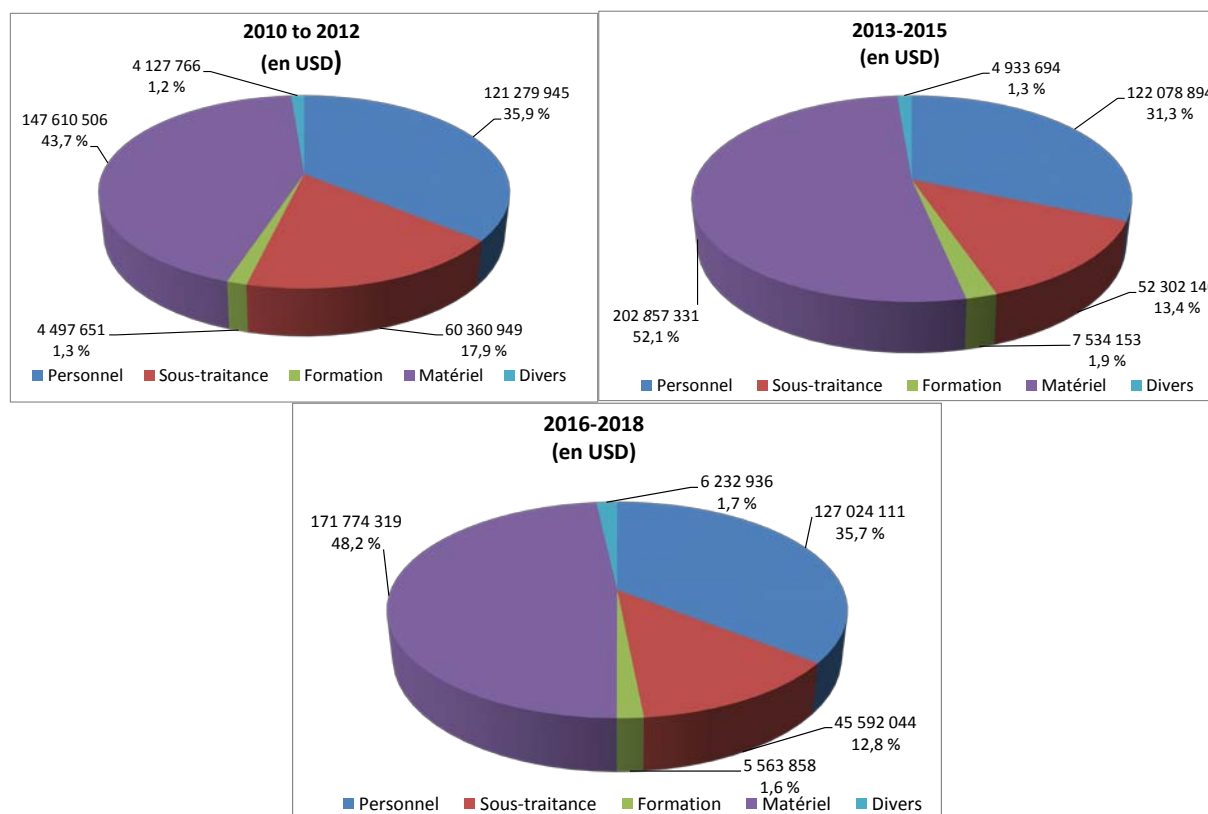
**Graphique 6 – Exécution du Programme par Objectif stratégique**



**Exécution du programme par élément**

7. La ventilation par élément de programme est restée relativement stable, comme l'illustre le Graphique 7. Comme part du Programme total, l'élément « acquisition », couvrant le matériel et la sous-traitance, continue de représenter le plus gros volume d'activités, soit 61,0 %, malgré des variations considérables dans la mise en œuvre au cours du triennat. L'élément « personnel » s'élevant à 35,7 % a connu une légère augmentation (environ 4,5 %) au cours du dernier triennat, tout en maintenant le niveau général de mise en œuvre. La formation a représenté en moyenne 1,6 % du Programme total durant le triennat, avec une diminution de 26,2 % en volume par rapport au dernier triennat.

**Graphique 7 – Exécution du Programme par élément**



**Résultats attendus du Programme par élément**

8. Les principaux résultats attendus durant la période 2016 à 2018, par rapport au triennat 2013-2015, comprenaient :

- a) le déploiement de 1061 experts internationaux sur le terrain, qui ont mené des missions de consultation ou servi d'instructeurs ou de personnel exécutif, par rapport à 777 ;
- b) le recrutement de 2 566 experts nationaux pour des administrations de l'aviation civile, par rapport à 2 212 ;
- c) la formation dans les pays de 17 714 employés de l'aviation civile dans le cadre de cours de formation, d'ateliers et de séminaires nationaux et régionaux, par rapport à 13 567 ;
- d) la formation de 1 881 employés nationaux par les fournisseurs de matériel dans le cadre de contrats d'acquisition, comparé à 1 370 ;
- e) l'octroi de bourses dans le domaine de l'aviation à différents instituts de formation, dont ont bénéficié 2 419 employés nationaux au titre du Programme de bourses et du Programme de formation des pays en développement de l'OACI ainsi que du programme

de formation et de bourse des Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)/Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), par rapport à 2041 ;

- f) l'acquisition de matériel et de services majeurs d'aviation civile, pour une valeur totale de 217,3 USD, comparé à 251,5 millions USD.

**Tableau 3 – Résultats attendus du Programme par élément**

COOPÉRATION TECHNIQUE						
	2016		2017		2018	
Experts internationaux sur le terrain	289	307,7 mois-travail	303	364,07 mois-travail	411	615,5 mois-travail
Experts nationaux	713		981		987	
Nationaux formés dans le pays	5 855		7 055		4 804	
Nationaux formés par le fournisseur	573		593		715	
Bourses octroyées	898		796		725	
Équipements et services	69,5 millions USD		83,2 millions USD		64,6 millions USD	
ASSISTANCE TECHNIQUE						
	2016		2017		2018	
Experts internationaux sur le terrain	9	36,4 mois-travail	5	13,6 mois-travail	0	0
Experts nationaux	0		0		0	
Nationaux formés dans le pays	154		111		0	
Nationaux formés par le fournisseur	3		0		0	
Bourses octroyées	0		0		0	
Équipements et services (TCB)	11 268 USD		0		0	
Équipements et services (RP/RO)*	5 606 USD		1,35 millions USD		2,42 millions USD **	
PROGRAMME OACI DE VOLONTAIRES DE L'AVIATION (IPAV)						
	2016		2017		2018	
Experts internationaux sur le terrain	0	0 mois-travail	5	3,10 mois-travail	2	1,3 mois-travail

\* Équipement et services acquis par TCB pour des projets d'assistance technique mis en oeuvre dans le cadre du Programme ordinaire ou par les Bureaux régionaux.

\*\* 3,13 millions USD au taux de change moyen pour 2018 de 1 USD = 1,294 CAD.

9. Les résultats détaillés des performances opérationnelles annuelles par élément sont présentés dans les rapports annuels du Conseil à l'intention de l'Assemblée, incluant un résumé des objectifs visés et des résultats attendus des principaux projets de coopération technique mis en oeuvre durant cette période sur une base individuelle, sous-régionale et régionale.

10. La liste des réalisations du Programme par Objectif stratégique durant la période 2016-2018 figure en Appendice C.

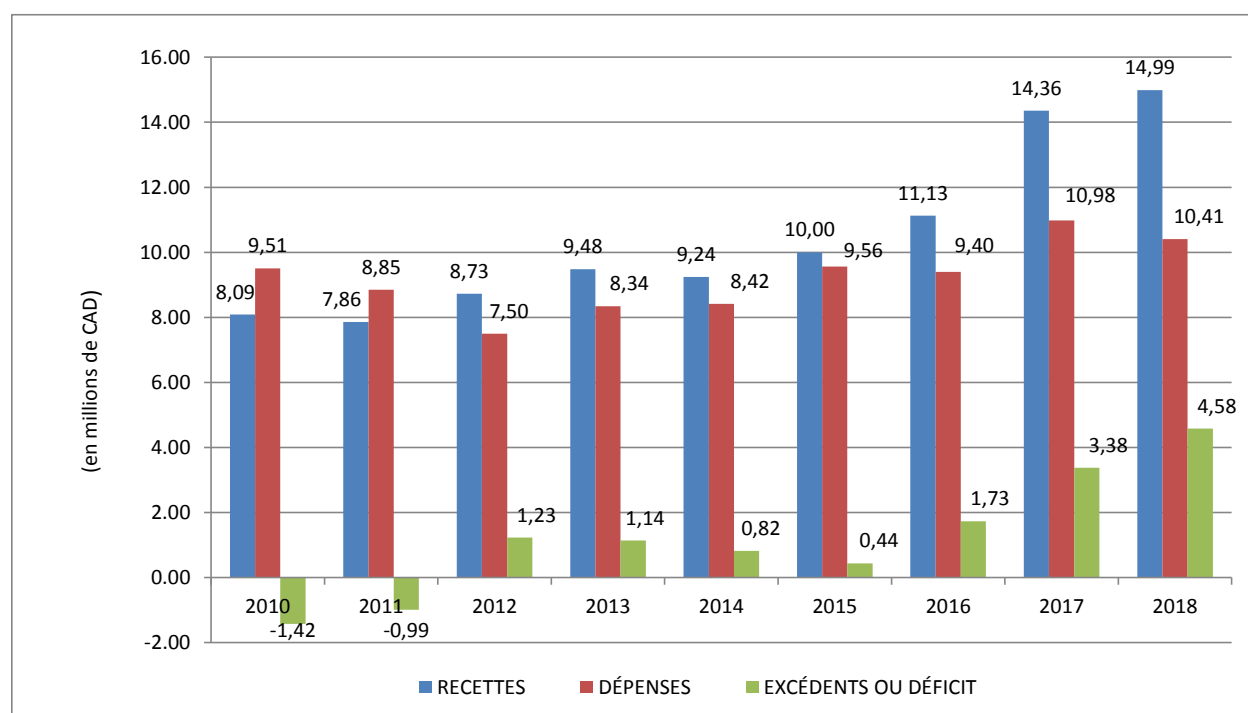
-----

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

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

2. Les résultats des activités montrent que le Fonds AOSC a recouvré la totalité de ses coûts durant le triennat 2016-2018. Les recettes ont dépassé les dépenses de 1,73 million CAD en 2016, de 3,38 millions CAD en 2017 et de 4,58 millions CAD en 2018. Grâce à la stabilité relative des résultats du Programme, qui se sont répercutés sur le volume des coûts de soutien recouverts des projets, à une réduction des dépenses à la suite de l'application d'un certain nombre de mesures d'économie durant le triennat visant à mettre un frein à la tendance déficitaire des cinq années consécutives allant de 2007 à 2011, et à un contrôle serré des coûts, le Fonds AOSC s'est retrouvé en 2012 avec un excédent. Au 31 décembre 2018, le Fonds AOSC accumulé s'élevait à 10,9 millions CAD.<sup>2</sup>

**Graphique 8 – Recettes et dépenses du Fonds AOSC**

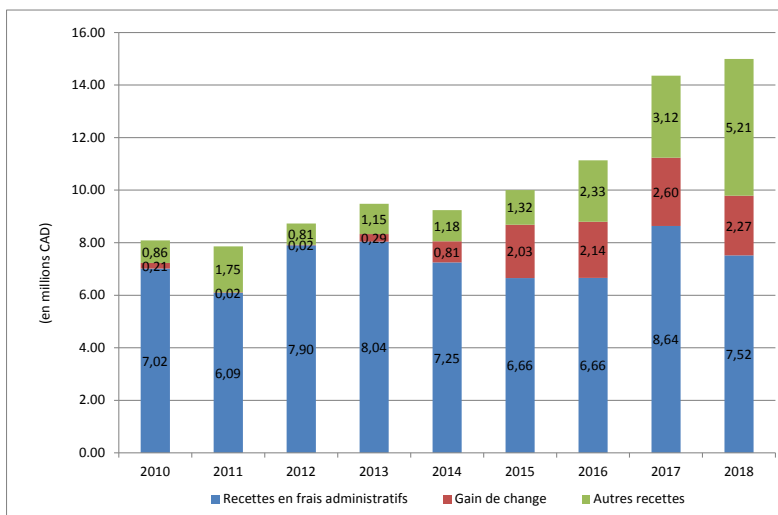


<sup>1</sup> Les états financiers de l'OACI sont présentés en dollars canadiens depuis 2008.

<sup>2</sup> Le Fonds AOSC accumulé se compose de fonds excédentaires de réserve qui sont utilisés pour couvrir les déficits éventuels des activités du Programme, et pour payer, s'il y a lieu, les primes de licenciement du personnel.

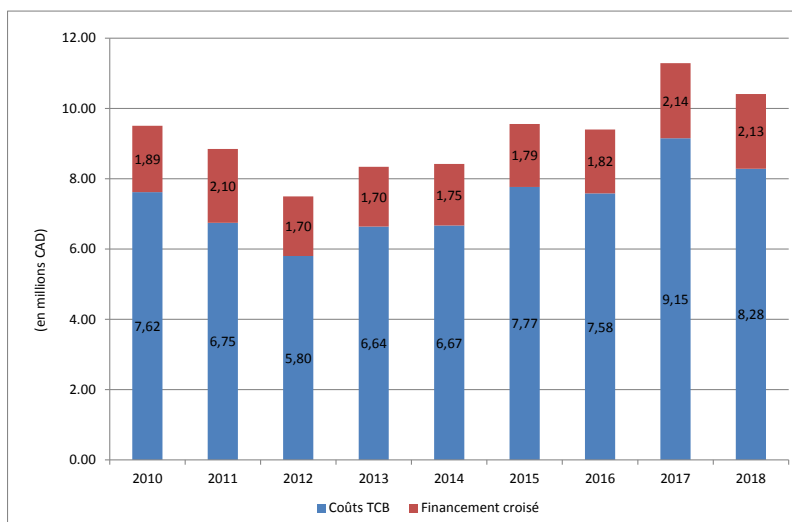
3. Une analyse plus poussée indique que la vigueur relative du dollar des États-Unis, devise dans laquelle sont perçues les recettes AOSC, ainsi que les recettes provenant d'autres sources (par ex., intérêts, rabais des compagnies aériennes, recettes des Programmes de formation destinés aux pays en développement, etc.) sont deux facteurs qui ont largement contribué aux recettes du Fonds AOSC et donc aux résultats positifs de ces dernières années.

**Graphique 9 – Recettes AOSC**



4.4 Les dépenses totales incluent les coûts imputés au Fonds AOSC, qui s'élèvent à 6,1 millions CAD durant le triennat 2016-2018. Ces coûts se composent des services de soutien fournis par le personnel du Programme ordinaire (y compris des Bureaux régionaux) à l'appui du Programme de coopération technique ainsi que des coûts communs des Nations Unies. À l'inverse, les coûts annuels de 496 000 CAD engagés par TCB pour les services d'acquisition et de voyages fournis au Programme ordinaire, soit 1,5 million CAD en tout, ont été recouverts par le Fonds AOSC au cours du triennat.

**Graphique 10 – Dépenses AOSC**



5. En 2010, le Conseil a adopté une nouvelle politique de recouvrement des coûts pour rendre compte des coûts indirects pris en charge par le Programme ordinaire pour fournir des services de soutien à la TCB ainsi que les coûts supportés par la TCB pour fournir des services d'acquisitions et de voyages au Programme ordinaire. Pour exécuter cette décision, une enquête à long terme a été menée pour déterminer le temps requis par le personnel du Programme ordinaire et de la TCB pour fournir ces services réciproques. Il a été établi que la TCB verserait annuellement la somme de 1,2 million CAD au Programme ordinaire et que ce dernier lui verserait annuellement 496 000 CAD. Le Conseil a adopté en novembre 2013 un mécanisme d'ajustement du montant à recouvrer du Fonds AOSC, à utiliser au besoin. Le mécanisme doit demeurer en place pendant la période 2020-2022, comme l'indique le projet de budget triennal de l'Organisation, et au cours des années à venir aussi, jusqu'à ce qu'on observe une fluctuation majeure du volume du Programme de coopération technique.

-----



## **PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE RÉALISATIONS PAR OBJECTIF STRATÉGIQUE**

1. Les principales réalisations du Programme de coopération technique par domaine de soutien technique aux États durant la période 2013-2015 sont les suivantes :

### **1.1 Sécurité**

- a) Assistance pour l'établissement et le fonctionnement d'organisations de supervision de la sécurité et de programmes de coopération ; renforcement des capacités de supervision de la sécurité des États par l'élaboration et la mise en œuvre de Plans d'action correctrice (CAP) et l'atténuation des préoccupations significatives de sécurité, des carences détectées par l'USOAP et d'autres constatations liées à la sécurité ; transition à la CMA de l'USOAP ; soutien dans la préparation des audits de l'USOAP de l'OACI ; assistance aux Missions de validation coordonnées (ICVM) et à la réalisation des inspections liées à la supervision de la sécurité ; élaboration et mise en œuvre de Programmes nationaux de sécurité (PNS) et de Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) ; établissement, révision et harmonisation des législations, réglementations et procédures de base en matière d'aviation civile ; renforcement de la formation en ressources humaines ; poursuite de la mise en œuvre de solutions logicielles pour les procédures de planification des vols, d'octroi des licences et de contrôle météorologique ; renforcement des opérations aériennes, de la navigabilité, des enquêtes sur les accidents et incidents, de la certification et de l'inspection des aéroports ; mise sur pied d'une commission indépendante d'enquête sur les accidents/incidents et poursuite de l'assistance au Programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) dans une sous-région.
- b) Cours de formation dans un vaste éventail de sujets liés à la sécurité, notamment : la réglementation des aérodromes, les audits de certification des aérodromes, les enquêtes sur les accidents et incidents ; l'évaluation du risque, la gestion de la sécurité ; les Systèmes de gestion de la sécurité (SMS) ; les licences du personnel ; la législation aéronautique ; les audits internes ; la gestion aéronautique ; la supervision de la sécurité ; l'inspection des aérodromes ; la mise en place des Plans nationaux de sécurité (PNS) ; la planification en cas de crise à la suite d'une catastrophe aérienne ; la formation en aviation ; les simulateurs de vol ; le transport aérien des marchandises dangereuses ; les facteurs humains ; la formation en anglais aéronautique ; les opérations aériennes ; la facilitation ; la gestion du trafic aérien et la sûreté de l'aviation.
- c) Exécution d'études aéronautiques dans les domaines suivants : risques pour la sécurité aux aérodromes, évaluation du balisage lumineux d'aérodrome, analyse des lacunes dans la mise en œuvre des PNS et élaboration de plans de mise en œuvre, construction et rénovation de pistes, altitude/hauteur minimale de franchissement d'obstacles, sécurité aéroportuaire, météorologie aéronautique ; assistance à la certification et la surveillance d'organismes de maintenance, d'organismes de formation agréés et d'aérodromes, et assistance pour la préparation de rapports d'enquête sur les accidents.
- d) Acquisition de matériel pour les besoins suivants : lutte contre le péril aviaire, lutte contre les incendies, systèmes de gestion de l'information aéronautique, communications satellitaires, maintenance et soutien logistique des aéronefs, applications électromécaniques, sécurité des pistes, systèmes de technologies de l'information pour les aéroports, construction des aéroports et développement des infrastructures, maintenance et conversion des passerelles d'embarquement,

sources d'alimentation de secours, systèmes d'alimentation en carburant, usine de traitement thermique des déchets et équipements médicaux pour les centres de soins de santé.

- e) Acquisition de services, notamment des services de soutien aéroportuaire ; établissement, exploitation et entretien de l'équipement de sécurité ; gestion des services du réseau régional virtuel commun privé (CRV) Asie-Pacifique ; élaboration des spécifications du matériel logistique et sélection d'un fournisseur de services commun.

## **1.2 Sûreté et facilitation**

- a) Assistance régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation, notamment pour corriger les carences détectées par l'USAP et d'autres constatations liées à la sûreté de l'aviation ; organisation de missions d'assistance technique ; révision des Programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile ; élaboration d'un plan d'action pour la sûreté de l'aviation et la facilitation ; évaluation de la structure organisationnelle et des responsabilités de bureaux nationaux d'inspection de la sûreté de l'aviation ; conception et mise en oeuvre d'une formation d'inspecteurs et d'autres formations relatives à la sûreté ; encadrement, soutien et orientations pour se préparer à la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USAP ; mise en place de vérifications des antécédents dans un État.
- b) Renforcement des capacités des ressources humaines des États en matière de sûreté de l'aviation, en organisant des séminaires internationaux, des cours et des ateliers sur la sûreté de l'aviation, le contrôle de la qualité, la gestion du risque, la sûreté du fret aérien et de la poste, la gestion des crises et la sensibilisation ; formation des instructeurs et des inspecteurs et autres formations liées à la sûreté à l'intention du personnel national.
- c) Services de consultation sur la mise en oeuvre de documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) et de systèmes de renseignements préalables sur les voyageurs (RPCV) ; évaluation de la sûreté aux aéroports ; renforcement des règlements nationaux sur la sûreté de l'aviation ; entretien des équipements de sûreté ; préparation des plans d'action correctrice.
- d) Acquisition de systèmes et de matériel de sûreté ; assistance pour l'installation, l'entretien, le soutien et la formation à l'utilisation de logiciels liés aux systèmes intelligents ; assistance logicielle pour les systèmes d'embarquement et d'enregistrement ; entretien du matériel de tomographie et amélioration de l'équipement de sûreté des systèmes à double contrôle d'accès.
- e) Acquisition de systèmes et de matériel de sûreté tels que des systèmes de détection des explosifs (EDS), d'inspection des bagages et de télévision en circuit fermé (CCTV) ; réparation et maintenance d'équipements de sûreté et mise en oeuvre du guichet unique de sûreté pour la gestion et la sûreté des aéroports.

## **1.3 Protection de l'environnement**

- a) Exécution d'une évaluation environnementale stratégique sur les incidences de la construction d'aéroports et solutions de rechange possibles ; assistance dans la préparation et l'élaboration de Plans d'action environnementaux visant la réduction des émissions de dioxyde de carbone ; modification de Plans d'action environnementaux pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation.

- b) Élaboration de la réglementation et de la documentation connexe relatives à la protection de l'environnement.
- c) Mise en œuvre de programmes de renforcement des capacités en matière de protection de l'environnement au moyen d'ateliers portant sur l'environnement ; formation dans le domaine des aéroports respectueux de l'environnement et organisation de manifestations internationales sur des sujets ayant trait à l'environnement.

#### **1.4 Développement économique du transport aérien**

- a) Réalisation d'études d'impact social et économique relatives à la construction des aéroports et à la croissance du secteur aéronautique ; restructuration des AAC en vue d'établir des académies privées agréées de formation ; assistance dans la perception de redevances d'aéroports et de droits de licence.
- b) Élaboration de la documentation relative à la réglementation et aux politiques de transport aérien ; plan d'action corrective pour remédier aux carences suite à un audit financier.
- c) Services de consultation au sujet des accords de concession, de la privatisation et de la restructuration des aéroports.
- d) Cours de formation dans les domaines suivants : gestion de l'aviation civile, politique aéronautique, service à la clientèle aux aéroports, gestion de la qualité et prévisions du trafic aérien.

#### **1.5 Capacité et Efficacité de la navigation aérienne**

- a) Élaboration ou modification de règlements, de procédures et d'éléments indicatifs connexes pour les services de la circulation aérienne (ATS), les services d'information aéronautiques (AIS), les communications, la navigation et la surveillance (CNS), la météorologie aéronautique (MET) et l'information aéronautique (AIM) ; élaboration de feuilles de route nationales de la navigation basée sur les performances (PBN) ; partage de données de surveillance et formation ; mise en œuvre d'un système de gestion de la qualité et formation ; documentation sur les règlements et les orientations techniques, sur la législation aéronautique et sur les plans d'intervention d'urgence.
- b) Études de faisabilité concernant la construction d'aéroports et de pistes ; évaluation de la gestion de la sécurité des services de navigation aérienne ; évaluation de l'infrastructure aéroportuaire ; étude sur la congestion du trafic aérien ; révision des procédures opérationnelles, de la structure organisationnelle et des conditions d'emploi du personnel national des ANS ; planification stratégique des aéroports ; formation aux procédures de vol, et validation et mise en œuvre de ces procédures.
- c) Assistance dans la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) et examen post-mise en œuvre ; rénovation des pistes et des zones côté piste ; plans de formation et documentation pour les services de navigation aérienne (ANS), les services de la circulation aérienne (ATS), les services d'information aéronautique (AIS), le réseau numérique REDDIG II ainsi que les règlements et la documentation relatifs à la météorologie aéronautique.

- d) Cours de formation dans un large éventail de sujets liés à la navigation aérienne, notamment les Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS), la conception des procédures en mettant l'accent sur l'approche avec guidage vertical, l'assurance qualité de la conception des procédures de vol, méthode et meilleures pratiques relatives aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ; contrôle du trafic aérien, évaluation et gestion dans les risques des services de météorologie ; ainsi que des ateliers sur la conception de l'espace érien pour la navigation fondée sur les performances (PBN) et sur l'origine des données aéronautiques pour les vols aux instruments et l'évaluation de sécurité, et formation technique et opérationnelle usine sur des simulateurs d'aérodrome et de route.
- e) Services d'information de vol ; mise à niveau d'installations et de services ; acquisition, installation et maintenance d'équipement de navigation fondée sur les performances, de communications, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM), y compris les systèmes de radar et les aides à la navigation, l'équipement météorologique et les postes de travail de tours de contrôle ; équipements de maintenance des aéronefs, des communications satellite, intégrateur principal de systèmes/système de contrôle des opérations aéroportuaires et de logiciel, système de messagerie ATS (AMHS), système de gestion de l'information, système de surveillance d'approche multilatération (MLAT), système avancé de contrôle et de guidage des mouvements à la surface (A-SMGCS), et établissement de centres de contrôle régional (ACC) et rénovation de tours de contrôle.
-

**A39-16** : Exposé récapitulatif des politiques de coopération  
**A40-xx** technique et d'assistance technique de l'OACI

L'Assemblée,

*Considérant* que de nouvelles politiques ont été approuvées par le Conseil en matière de soutien technique, sous forme d'assistance technique et de coopération technique, et entérinées par la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée,

*Considérant* que la « Coopération technique » consiste en tout projet demandé et financé par des États et/ou des organisations et mis en œuvre par l'entremise de la Direction de la coopération technique sur la base du recouvrement des coûts, où tous les coûts directs et indirects liés au projet sont recouverts,

*Considérant* que l'« Assistance technique » consiste en toute assistance fournie par l'OACI aux États, financée par le Budget du Programme ordinaire et/ou des Fonds de contributions volontaires et mise en œuvre par l'entremise d'une Direction ou un Bureau quelconque selon la nature et la durée du projet,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, telles qu'elles existent à la clôture de la 39<sup>e</sup> 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
2. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution ~~A36-17~~ A39-16.

## APPENDICE A

### Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI

L'Assemblée,

*Considérant* que la croissance et le perfectionnement de l'aviation civile peuvent contribuer grandement au développement économique des États,

*Considérant* que l'aviation civile est importante pour le progrès technique, économique, social et culturel de tous les pays, et particulièrement des pays en développement, ainsi que pour leur coopération à l'échelon sous-régional, régional et mondial,

*Considérant* que l'OACI peut aider les États à développer leur aviation civile, tout en travaillant à atteindre ses propres Objectifs stratégiques,

*Considérant* que la Résolution 222 (IX)A du Conseil économique et social (ECOSOC) des Nations Unies du 15 août 1949, approuvée par l'Assemblée générale dans sa Résolution du 16 novembre 1949 et ratifiée par l'Assemblée de l'OACI dans sa Résolution A4-20, chargeait toutes les organisations du système des Nations Unies de participer pleinement au Programme élargi d'assistance technique pour le développement économique, et que l'OACI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies pour l'aviation civile, a commencé à réaliser des projets de coopération technique et d'assistance technique en 1951 avec des fonds provenant du compte spécial des Nations Unies pour l'assistance technique, créé au titre de la résolution ci-dessus,

*Considérant* qu'en raison des déficits importants enregistrés de 1983 à 1995, il a fallu définir une nouvelle politique de coopération technique et d'assistance technique, ainsi qu'une nouvelle structure organisationnelle pour la Direction de la coopération technique,

*Considérant* que la mise en œuvre de la nouvelle politique de coopération technique et d'assistance technique, ratifiée par l'Assemblée à sa 31<sup>e</sup> session et fondée sur la mise en place progressive du concept de personnel essentiel, sur l'intégration de la Direction de la coopération technique à la structure de l'Organisation et sur la création d'un mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, ainsi que sur la nouvelle structure organisationnelle appliquée à la Direction de la coopération technique dans les années 1990, a réduit les coûts de façon significative et amélioré sensiblement la situation financière des Programmes de coopération technique et d'assistance technique,

*Considérant* que les objectifs de cette nouvelle politique ont mis l'accent sur l'importance des Programmes de coopération technique et d'assistance technique dans la mise en œuvre au niveau mondial des normes et pratiques recommandées (SARP) et des plans de navigation aérienne (ANP) de l'OACI ainsi que sur le développement de l'infrastructure et des ressources humaines de l'aviation civile des États en développement qui ont besoin de la coopération technique ou de l'assistance technique de l'OACI,

*Considérant* que la normalisation et le contrôle de la mise en œuvre des SARP demeurent des fonctions importantes de l'Organisation et que l'accent a été mis sur le rôle de l'OACI en vue de la mise en œuvre et du soutien des États contractants,

*Considérant* que la Résolution A35-21 a encouragé le Conseil et le Secrétaire général à adopter une structure et un mécanisme qui fassent une place à des méthodes à orientation commerciale pour permettre des partenariats productifs avec des partenaires de financement et avec les États bénéficiaires,

*Considérant* que le Conseil est convenu qu'il fallait accroître la souplesse de fonctionnement de la Direction de la coopération technique en maintenant une supervision et un contrôle appropriés des activités de coopération technique et d'assistance technique,

*Considérant* que toutes les activités de coopération technique de l'Organisation restent basées sur le principe du recouvrement des coûts et que des mesures ~~devraient~~ **continuent** d'être prises pour réduire au minimum les coûts administratifs et opérationnels dans la mesure du possible,

*Considérant* que les revenus des Programmes de coopération technique et d'assistance technique, ainsi que du Fonds connexe pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour le triennat et au-delà ne peuvent être estimés avec précision et peuvent varier sensiblement en fonction de divers facteurs qui échappent au contrôle de l'OACI,

*Considérant* que le Conseil a adopté une politique sur le recouvrement des coûts concernant la répartition des frais entre le Budget du Programme ordinaire et le Fonds AOSC pour des services fournis par le Programme ordinaire à la Direction de la coopération technique et pour des services fournis par la Direction de la coopération technique au Programme ordinaire,

*Programmes de coopération technique et d'assistance technique*

1. *Reconnaît* l'importance des Programmes de coopération technique et d'assistance technique pour la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation ;

2. *Réaffirme* que les Programmes de coopération technique et d'assistance technique, mis en œuvre dans le cadre des règles, règlements et procédures de l'OACI, 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 ;
3. *Réaffirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer les Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, au niveau des bureaux régionaux et sur le terrain, pour permettre à la Direction de la coopération technique de mieux jouer son rôle et de le jouer de façon plus efficace, étant entendu qu'il n'en résultera pas une augmentation des coûts des projets ;
4. *Réaffirme* que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier à leurs carences dans le domaine de l'aviation civile au bénéfice de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile internationale ;
5. *Affirme* que le renforcement de la coopération et l'amélioration de la coordination de la coopération technique et de l'assistance technique de l'OACI et des activités de mise en œuvre ~~doit~~ *doivent* passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions, ~~et par un renforcement de la coopération ainsi que par une coordination plus étroite entre les Programmes de coopération technique et d'assistance technique~~ afin d'éviter le double emploi et les chevauchements ;
6. *Réaffirme* que, dans le cas où le fonctionnement du Fonds AOSC pour un exercice financier donné se solderait par un déficit financier, ce déficit soit comblé en premier lieu au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC et, ~~en dernier recours, que~~ *en sollicitant* l'appui du budget du Programme ordinaire ~~ne soit sollicité qu'en dernier recours~~ ;
7. *Demande* au Secrétaire général de mettre en place des mesures de renforcement de l'efficacité conduisant à une réduction progressive des frais de soutien administratif imputés aux projets de coopération technique et d'assistance technique ;
8. *Réaffirme* que les coûts recouverts par l'Organisation pour les services de soutien fournis par la Direction de la coopération technique doivent être directement et exclusivement liés aux activités des projets en vue de maintenir au minimum les frais de soutien administratif ;

*L'OACI, institution spécialisée reconnue pour l'aviation civile*

9. *Recommande* aux États donateurs, aux institutions de financement et aux autres partenaires du développement, y compris l'industrie aéronautique et le secteur privé, chaque fois que cela est approprié, d'accorder la préférence à l'OACI pour la détermination, l'élaboration, l'analyse, la mise en œuvre et l'évaluation des projets d'aviation civile dans le domaine de la coopération technique et de l'assistance technique, et *prie* le Secrétaire général de poursuivre ses démarches auprès de ces entités ainsi qu'auprès des États bénéficiaires potentiels, afin que des fonds soient affectés au développement de l'aviation civile, l'OACI jouant le rôle d'agent d'exécution ;
10. *Recommande* aux États qui reçoivent de l'aide bilatérale ou sous l'égide de gouvernements de considérer l'intérêt que présente le recours aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI pour ~~les soutenir dans l'exécution~~ *appuyer la mise en œuvre* de leurs programmes en matière d'aviation civile ;

*Élargissement des activités de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI*

11. *Réaffirme* qu'en adoptant des pratiques à orientation commerciale pour la Direction de la coopération technique, il est nécessaire de veiller au maintien de la bonne réputation de l'OACI ;

12. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI étende la fourniture de coopération technique et de l'assistance technique aux entités non gouvernementales (publiques ou privées) qui s'occupent directement d'aviation civile, afin de promouvoir les Objectifs stratégiques de l'OACI, et que la coopération et l'assistance fournies par l'OACI devraient englober, entre autres, les activités qui étaient traditionnellement du ressort des administrations nationales de l'aviation civile et qui sont privatisées dans une certaine mesure, l'État restant néanmoins responsable, vu la Convention de Chicago, de la qualité des services fournis et de leur conformité avec les SARP de l'OACI et *demande* au Secrétaire général d'aviser les autorités d'aviation civile compétentes des aspects techniques des projets dès le début des négociations avec les entités non étatiques ;

13. *Réaffirme* que l'OACI devrait, sur demande, élargir la fourniture de services de coopération technique et d'assistance technique aux entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent dans des États contractants des projets d'aviation civile visant à améliorer la sécurité, la sûreté et l'efficacité la sécurité de l'aviation, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, la protection de l'environnement et le développement du transport aérien international et *charge* le Secrétaire général d'examiner au cas par cas les demandes de coopération et d'assistance adressées à l'OACI par ces entités dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique, en tenant particulièrement compte de la conformité des projets avec les SARP de l'OACI et, s'il y a lieu, avec les politiques et les règlements nationaux pertinents promulgués par l'État bénéficiaire ;

*Accords de coopération technique et d'assistance technique*

14. *Réaffirme* que l'OACI, dans le cadre de ses Programmes de coopération technique et d'assistance technique, utilisera les accords de fonds d'affectation spéciale (FAS), les Accords de services de gestion (ASG), le Service des achats d'aviation civile (CAPS) et d'autres accords-cadres et arrangements de financement comme il conviendra pour coopérer avec les parties prenantes qui mettent en œuvre des projets d'aviation civile et les assister autant que possible ;

15. *Constate avec satisfaction* que certains États prennent l'initiative d'utiliser davantage ces arrangements pour obtenir une coopération technique et une assistance technique dans le domaine de l'aviation civile.

**APPENDICE B**

**Financement des Programmes de coopération technique et d'assistance technique**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les fonds disponibles pour la coopération technique et l'assistance technique dans le domaine de l'aviation civile sont insuffisants pour répondre aux besoins de l'aviation civile, surtout dans les pays en développement,

*Considérant* que le Programme de coopération technique est financé, à quelques exceptions près, par les pays en développement qui allouent des fonds à leurs propres projets,

*Considérant* que le Programme d'assistance technique est financé par les fonds volontaires de l'OACI et le budget ordinaire de l'Organisation,

*Considérant* que les administrations de l'aviation civile des pays les moins avancés (PMA) sont, en particulier, celles qui nécessitent le plus de soutien, tout en devant parallèlement faire surtout appel aux institutions financières et aux industriels du secteur pour financer leurs projets de coopération technique,

*Considérant* que le PNUD dirige essentiellement ses fonds vers des secteurs du développement autres que l'aviation civile et que sa contribution financière aux activités de l'aviation civile a considérablement baissé au point de représenter moins de 1 % des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, mais que le PNUD continue de fournir à l'OACI un soutien administratif au niveau des pays,

*Considérant* que l'évolution rapide de la technique dans le domaine de l'aviation civile impose aux États en voie de développement des dépenses importantes au titre des installations et services aéronautiques au sol nécessaires pour suivre cette évolution, et continue d'accroître leurs besoins de formation de personnel aéronautique national au-delà de leurs ressources financières et leurs moyens d'enseignement,

*Considérant* que l'Assemblée a introduit le Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI en vue de mobiliser des ressources supplémentaires pour des projets de coopération technique et d'assistance technique identifiés selon les besoins afin d'appuyer la mise en œuvre des SARP et des installations et services énoncés dans les plans de navigation aérienne, ainsi que la mise en œuvre des recommandations découlant d'audits de l'OACI et les mesures visant à corriger des carences constatées,

*Considérant* que les institutions de financement attendent de ceux qui réalisent les projets qu'elles financent une exécution rapide et efficace et une information détaillée et en temps réel sur les activités et les finances des projets,

1. *Demande* aux institutions de financement, aux États donateurs et aux autres partenaires du développement, notamment l'industrie et le secteur privé d'accorder une plus haute priorité au développement du sous-secteur du transport aérien des pays en développement et *demande* au Président du Conseil, au Secrétaire général et au Secrétariat d'intensifier leurs contacts avec l'Organisation des Nations Unies, notamment avec le PNUD, afin que celle-ci augmente sa contribution aux projets de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI ;

2. *Appelle l'attention* des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement sur le fait que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de l'aviation civile et, en tant que telle, reconnue par les Nations Unies comme l'autorité experte en matière de coopération technique et d'assistance technique pour les pays en développement en ce qui concerne les projets d'aviation civile ;

3. *Prie instamment* les États contractants qui participent aux sources de financement d'appeler l'attention de leurs représentants auprès de ces organisations sur l'intérêt que présente une coopération et une assistance aux projets d'aviation civile, notamment lorsque ces projets sont nécessaires pour l'établissement de l'infrastructure vitale du transport aérien et/ou le développement économique d'un pays ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'accorder un rang de priorité élevé au développement de l'aviation civile et, lorsqu'ils sollicitent une coopération et une assistance extérieure à cette fin, de préciser aux institutions de financement, au niveau gouvernemental approprié, qu'ils désirent que l'OACI soit associée comme agent d'exécution aux projets d'aviation civile qui pourraient être financés ;

5. *Encourage* les dispositions prises par les pays en développement pour se procurer à toutes les sources appropriées les fonds nécessaires au développement de leur aviation civile, afin de compléter les fonds disponibles dans les budgets nationaux, auprès des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement, de manière à faire progresser ce développement le plus rapidement possible ;
6. *Reconnaît* que les contributions extrabudgétaires provenant de donateurs permettront aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique d'étendre ~~les leurs services intéressant la sécurité, la sûreté de la navigation aérienne, la protection de l'environnement et l'efficacité de l'aviation civile, la sécurité de l'aviation, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique et la protection de l'environnement~~, contribuant ainsi davantage à la réalisation des Objectifs stratégiques et, en particulier, à la mise en œuvre des SARP et à la correction des carences constatées lors des audits ;
7. *Autorise* le Secrétaire général à recevoir, pour le compte des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, des contributions financières et en nature pour les projets de coopération technique et d'assistance technique, y compris des contributions volontaires sous forme de bourses d'études, de bourses de perfectionnement, de matériel d'enseignement et de fonds d'enseignement de la part des États, des institutions de financement et d'autres sources publiques et privées, et à agir comme intermédiaire entre les États en ce qui concerne l'octroi de bourses d'études et de bourses de perfectionnement, ainsi que la fourniture de matériel d'enseignement ;
8. *Prie instamment* les États qui peuvent le faire d'accorder aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI des fonds supplémentaires destinés à lui permettre de mettre en œuvre des projets d'aviation civile, par l'intermédiaire des fonds volontaires de l'OACI ;
9. *Encourage* les États et les autres partenaires du développement, y compris l'industrie et le secteur privé, à contribuer au Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, qui leur permet de participer à la réalisation de projets OACI de développement de l'aviation civile ;
10. *Demande* au Conseil de conseiller et d'aider les pays en développement à s'assurer l'appui d'institutions de financement, d'États donateurs et d'autres partenaires du développement dans l'exécution des programmes OACI régionaux et sous-régionaux de sécurité et de sûreté, tels que le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP).

## APPENDICE C

### Mise en œuvre des Programmes de coopération technique et d'assistance technique

L'Assemblée,

*Considérant* que le but de l'OACI est d'assurer la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier,

*Considérant* que la mise en œuvre des projets de coopération technique et d'assistance technique s'ajoute en complément aux initiatives du Programme ordinaire pour la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI,

*Considérant* que les États contractants font de plus en plus appel à l'OACI pour qu'elle leur fournisse conseils, coopération technique et assistance technique pour mettre en œuvre les SARP et développer leur aviation civile par

le renforcement de leur administration, la modernisation de leur infrastructure et le perfectionnement de leurs ressources humaines,

*Considérant* qu'il est urgent de réaliser des activités de suivi effectives et correctives suite aux audits de la méthode de surveillance continue du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) pour appuyer les États dans la rectification des carences détectées, notamment les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté,

*Considérant* que le financement extrabudgétaire apporté aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique permet à l'OACI, par l'intermédiaire de la Direction de la coopération technique, de fournir un appui initial aux États pour éliminer les carences constatées lors des audits de l'USOAP-CMA, des missions de validation coordonnées (ICVM) et de l'USAP,

*Considérant* que l'exécution de projets conformes aux SARP de l'OACI par la Direction de la coopération technique ou toute partie tierce extérieure à l'OACI améliore nettement la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile dans le monde,

*Considérant* que les évaluations a posteriori pourraient constituer de précieux outils pour déterminer les incidences des projets sur l'aviation et pour la planification des projets futurs,

*Considérant* que les entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent pour les États contractants des projets dans le domaine de l'aviation civile demandent de plus en plus à l'OACI, par le biais de la Direction de la coopération technique, des conseils, de la coopération technique et de l'assistance technique dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique, et veillent à ce que leurs projets soient conformes aux SARP de l'OACI,

1. *Appelle l'attention* des États contractants qui demandent une coopération technique et une assistance technique sur les avantages que peuvent offrir des projets bien définis et fondés sur les plans de développement de l'aviation civile ;

2. *Appelle l'attention* des États contractants sur la coopération et l'assistance fournies par l'intermédiaire de projets sous-régionaux et régionaux exécutés par l'OACI, tels que le COSCAP et le CASP et *prie instamment* le Conseil de continuer d'attribuer une priorité élevée à la gestion et à la mise en œuvre de ces projets par l'intermédiaire des Programmes de coopération technique et d'assistance technique en raison des grands avantages que présentent ces projets ;

3. *Prie instamment* les États d'accorder une priorité élevée à la formation de leur personnel national d'aviation civile dans les domaines technique, opérationnel et de gestion par la création d'un programme de formation approfondi, et *rappelle* aux États l'importance de prendre les dispositions adéquates relativement à cette formation et la nécessité de prévoir les encouragements qui conviennent pour inciter les intéressés, une fois leur formation terminée, à rester à leur service dans leurs spécialités respectives ;

4. *Encourage* les États à concentrer leurs efforts sur le développement des centres d'enseignement existant dans leur région et à donner leur appui aux centres régionaux de formation établis dans leur région pour la formation avancée de leur personnel national d'aviation civile lorsque cette formation ne peut pas être donnée sur leur territoire, de manière à favoriser une capacité d'autonomie dans la région ;

5. *Invite instamment* les États qui bénéficient de la coopération technique ou d'une assistance technique par l'intermédiaire de l'OACI à faire en sorte, pour ne pas retarder la mise à exécution des projets, qu'une décision soit

prise dans les meilleurs délais au sujet des experts ainsi que des éléments formation et acquisition, en conformité avec les conditions figurant dans les accords de projet ;

6. *Appelle l'attention* des États contractants sur le Service des achats d'aviation civile (CAPS) que l'OACI met à la disposition des pays en développement pour leurs achats de matériel d'aviation civile d'une valeur élevée et pour les contrats de services techniques qu'ils doivent passer, **et qui offre un processus complet d'acquisitions** ;

7. *Demande* que les États contractants, en particulier les pays en développement, encouragent les experts techniques pleinement qualifiés à se porter candidats pour être inscrits sur la liste des experts des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI ;

8. *Encourage* les États à se prévaloir des services d'assurance de la qualité offerts par la Direction de la coopération technique, sur une base de recouvrement des coûts, pour la supervision de projets exécutés par des tiers, hors des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, incluant la vérification de leur conformité aux SARP de l'OACI ;

9. *Encourage* les États et les donateurs à considérer les évaluations a posteriori de leurs projets d'aviation civile comme faisant partie intégrante des activités de planification et de mise en œuvre du projet et à en prévoir le financement.