



**INFORMATIONS CONCERNANT LE  
RAPPORT SUR LE  
PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE DE L'OACI  
PRÉSENTÉ SOUS COUVERT DE LA NOTE A40-WP/4**



# **PROJETS D'ASSISTANCE TECHNIQUE ET DOTATION EN PERSONNEL PAR OBJECTIF STRATÉGIQUE**

---

## **PROGRAMME DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

### **1. États bénéficiaires des projets financés par le Fonds SAFE**

Projets achevés : Équipe d'action mixte (CAT) de l'APAC (renforcement des capacités en 2017 et 2018), Cambodge (renforcement des capacités en 2015), Comores (renforcement des capacités), Gabon (renforcement des capacités), Kirghizistan (formation en cours d'emploi sur l'exercice des fonctions d'inspecteur AOC), Népal (résolution de SSC et renforcement des capacités), Paraguay (renforcement des capacités), République-Unie de Tanzanie (formation en cours d'emploi sur l'exercice des fonctions d'inspecteur AOC), AFI-CIS de la CAFAC et Programme africain des procédures de vol (AFPP – première phase), plan d'action de l'ONU pour l'aviation concernant le virus Ébola, Madagascar (renforcement des capacités), CASSOA (renforcement des capacités des opérations aériennes), certification des aérodromes pour les États des Caraïbes, certification des aérodromes pour les États du Moyen-Orient

Projets en cours : Tous les États (CAPSCA), tous les États (cours pour la DGAC), Équipe d'action mixte (CAT) de l'APAC (renforcement des capacités en 2019), Cambodge (renforcement des capacités en 2019), Guyana (renforcement des capacités), Sierra Leone (renforcement des capacités), Uruguay (renforcement des capacités), certification des aérodromes pour les États des Caraïbes, Organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) pour les États membres du Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les Caraïbes (CASSOS)

### **2. États bénéficiaires des projets financés par le Fonds du Plan AFI**

Projets en cours : Certification des aérodromes (Angola, Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Côte d'Ivoire, Eswatini, Gambie, Guinée équatoriale, Mali, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, Rwanda, Sénégal, Seychelles et Zambie), mise en place du Programme africain d'évaluation par les pairs des ANSP (tous les États AFI), mise en œuvre de PSN/SGS (Afrique du Sud, Botswana, Burkina Faso, Cabo Verde, Cameroun, Côte d'Ivoire, Éthiopie, Gambie, Ghana, Kenya, Madagascar, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, Sénégal, Soudan, Togo, Tunisie et Zimbabwe), organisations de recherches et sauvetage (SAR) (Afrique du Sud, Botswana, Kenya, Madagascar, Maurice, Mozambique, Namibie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Seychelles, Somalie et 18 États WACAF), mise en œuvre d'éléments fondamentaux de supervision de la sécurité (FSO) (Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Eswatini, Guinée, Guinée-Bissau, Lesotho, Libéria, République centrafricaine, Sao Tomé-et-Principe), mise en place d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans des États AFI (48 États)

### 3. États bénéficiaires des projets financés par l'IPAV

Projets achevés : Cambodge (assistance dans le domaine des aérodromes et des aides au sol, AGA), El Salvador (assistance en matière de mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS) et du système de gestion de la sécurité, (SGS)), Fidji (assistance dans le domaine des AGA), Guatemala (assistance en matière juridique), Îles Salomon (assistance dans le domaine des AGA), Jamaïque (assistance dans le domaine des ANS), Timor-Leste (assistance dans le domaine des AGA).

Projet en cours : Honduras (assistance en matière de conception de plans-cadres d'aviation civile), Mozambique (assistance visant à renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité).

## PROGRAMME DE SÛRETÉ DE L'AVIATION ET DE FACILITATION

### 1. Activités liées aux plans d'amélioration de la sûreté de l'aviation (ASIP) (2017 et 2018)

Les plans d'amélioration de la sûreté en aviation (ASIP) sont conçus spécifiquement pour un État en fonction des résultats d'une évaluation de ses besoins et de ses besoins d'assistance, et peuvent être lancés à la suite d'un audit USAP ou à la demande de l'État.

En 2017 et 2018, onze États ont mené à bien un ASIP :

Bolivie, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Colombie, Comores, Gabon, Honduras, Libéria, Paraguay, République démocratique du Congo.

Afin de mettre en œuvre avec succès un ASIP, un État doit consacrer du temps et des ressources à la réalisation de chacune des phases du plan, qui sont déterminées par l'évaluation des besoins. Chaque phase s'accompagne d'indicateurs de performance, de conditions et de mesures d'assurance de la qualité à respecter avant de passer à la phase suivante. Par conséquent, la capacité d'un État de mettre en œuvre la totalité d'un ASIP est tributaire de nombreux facteurs, notamment la capacité de l'OACI de fournir une assistance à l'État et la capacité de l'État de remplir les conditions de l'ASIP en vue de veiller à la mise en œuvre effective des mesures de sûreté améliorées. L'efficacité d'un ASIP peut être déterminée par la conformité de l'État à toutes les modalités, établies dans l'évaluation des besoins, et au moyen de l'audit USAP ultérieur des programmes de sûreté mis en œuvre par l'État.

Les États suivants se mobilisent activement en vue de la mise en œuvre d'un ASIP :

Bahamas, Bénin, Congo, Djibouti, Équateur, Guatemala, Guyana, Iraq, Laos, Madagascar, Malawi, Mauritanie, Myanmar, Philippines, Tchad.

Un ASIP peut être mis en suspens pour plusieurs raisons, notamment l'incapacité de l'État de mener les activités convenues au titre du plan, et les conflits ou autres préoccupations de sûreté dont fait état le UNDSS et qui peuvent compromettre la fourniture de l'assistance. Pour les États dont l'ASIP est en suspens dans l'attente de la mise en œuvre des améliorations de sûreté conformément à l'évaluation des besoins, il est impératif que l'OACI, par l'intermédiaire du siège et des bureaux régionaux, poursuive avec eux sa collaboration afin de renforcer leurs programmes de sûreté. Les États suivants ont actuellement leur ASIP en suspens :

Guinée, Guinée-Bissau, Niger, République centrafricaine, Sao Tomé-et-Principe.

Les ASIP sont des projets d'assistance continus planifiés en fonction des besoins. L'OACI a reçu des demandes de la part des États suivants en vue de la réalisation d'une évaluation des besoins et du lancement d'un ASIP :

Bolivie, Colombie, Gambie, Indonésie, Panama, Pérou, Soudan du Sud.

**2. Activités d'assistance directe dans le domaine de la sûreté de l'aviation (non-ASIP), y compris bourses de formation, et activités de formation (2017 et 2018)**

Cette section porte sur les États qui ont reçu une assistance au cas par cas, financée à la fois par l'OACI et sur la base du recouvrement des coûts, au moyen de partenariats avec d'autres entités internationales, ainsi que sur des États qui ont participé à des activités de formation approuvées par l'OACI par l'intermédiaire du réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation. En 2017 et en 2018, 37 activités d'assistance en matière de sûreté de l'aviation ont été organisées dans les États. Dans le même temps, 69 cours et ateliers parrainés par l'OACI sur la sûreté de l'aviation se sont tenus dans l'ensemble du réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation, dont ont bénéficié 1 019 spécialistes en sûreté de l'aviation issus de 128 États membres.

Les États suivants, ainsi qu'une instance trinationale et un territoire ont reçu des formations et une assistance de l'OACI :

Afrique du Sud, Albanie, Algérie, Allemagne, Angola, Antigua-et-Barbuda, Arabie saoudite, Argentine, Aruba, Australie, Autorité de l'aviation civile des Caraïbes orientales (Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sainte-Lucie et Grenade), Autriche, Azerbaïdjan, Bahamas, Bahreïn, Bélarus, Belize, Bénin, Bolivie, Botswana, Brésil, Bulgarie, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Chili, Chine, Colombie, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Curaçao, Danemark, Équateur, Égypte, El Salvador, Émirats arabes unis, Espagne, Eswatini, États-Unis, Fédération de Russie, Fidji, France, Gabon, Gambie, Géorgie, Ghana, Grenade, Guatemala, Guinée, Guyana, Haïti, Honduras, Îles Caïmanes, Îles Cook, Îles Salomon, Inde, Indonésie, Iran, Iraq, Irlande, Jamaïque, Japon, Jordanie, Kazakhstan, Kenya, Kiribati, Koweït, Kirghizistan, Laos, Lettonie, Liban, Libye, Lituanie, Luxembourg, Madagascar, Malaisie, Mali, Malte, Maroc, Mauritanie, Maurice, Mexique, Monténégro, Mozambique, Myanmar, Namibie, Népal, Nicaragua, Niger, Nigéria, Nouvelle-Zélande, Oman, Ouganda, Ouzbékistan, Pakistan, Panama, Paraguay, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Qatar, République centrafricaine, République de Corée, République démocratique du Congo, République de Moldova, République dominicaine, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Singapour, Slovaquie, Soudan, Soudan du Sud, Sri Lanka, Suisse, Suriname, Tchad, Tchéquie, Thaïlande, Togo, Tonga, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Ukraine, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Viet Nam, Yémen, Zambie, Zimbabwe.

**3. Postes financés par les contributions volontaires (au 31 décembre 2018)**

Siège de l'OACI : cinq postes (quatre d'administrateur et un des services généraux)  
Bureaux régionaux : trois postes (d'administrateur)

**4. Personnel détaché/fourni à titre gracieux (au 31 décembre 2018)**

Huit postes d'administrateur

**5. Projet financé par l'IPAV (2017 et 2018)**

Co-financement d'un administrateur chargé de la formation et du renforcement des capacités du Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP) pour la région Asie et Pacifique afin de faciliter la prestation de cours, d'ateliers et de séminaires de formation.

## PROGRAMME DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

### 1. Projet conjoint OACI-UE

1.1 Le projet conjoint OACI-UE, une initiative concluante financée par l'Union européenne et mise en œuvre par l'OACI, était destiné à faire progresser la protection environnementale à l'appui de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*. Il a apporté un soutien à 14 États d'Afrique et des Caraïbes sélectionnés en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre de plans d'action des États pour la réduction des émissions et la mise en place de systèmes de suivi des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale. L'OACI a géré les fonds, fourni les services administratifs et recruté des spécialistes de projet dans chaque région, tandis que les États sélectionnés ont nommé des coordonnateurs spéciaux et mis à disposition des bureaux locaux pour l'exécution du projet. Cette démarche a porté ses fruits en ce qu'elle a permis d'assurer la cohérence des résultats attendus du projet avec les SARP et les politiques de l'OACI, et d'associer pleinement les États à la mise en œuvre.

1.2 Le projet a été mené entre 2014 et 2019, et tous les objectifs ont été atteints au-delà des résultats attendus. Les 14 États sélectionnés ont élaboré et soumis des plans d'action entièrement chiffrés pour la réduction des émissions et ont également constitué, avec les acteurs concernés du secteur aéronautique, des équipes nationales chargées de superviser la mise en œuvre de ces plans d'action. Un système environnemental en aviation (AES) a été établi dans chacun des États pour suivre les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale. Afin de contribuer à la mise en œuvre de mesures d'atténuation, l'OACI a choisi quatre projets pilotes à réaliser, dont le financement est lié à leur potentiel de réduction des émissions de carbone et leur reproductibilité.

1.3 Deux projets d'énergie solaire aux portes d'embarquement ont été lancés afin d'alimenter les aéronefs en stationnement en énergie solaire pendant les opérations au sol aux aéroports internationaux de Douala (Cameroun) et Mombasa (Kenya). La puissance installée de ces projets est respectivement de 1,25 MWp et 500 kWp. Elle permettra d'éviter plus de 4 000 tonnes annuelles d'émissions de CO<sub>2</sub> et fournira de l'électricité à 7 500 vols par an. L'OACI a également apporté son appui à la conception et à la mise en œuvre des opérations en montée et en descente continues (CCO et CDO) aux aéroports internationaux de Ouagadougou (Burkina Faso) et Libreville (Gabon). Ces nouvelles procédures ont permis de réduire l'exposition au bruit, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre.

1.4 Le projet OACI-UE a aussi financé cinq études de faisabilité : quatre d'entre elles concernaient l'utilisation de carburants d'aviation durables (Burkina Faso, Kenya, République dominicaine et Trinité-et-Tobago), la cinquième, le recours à l'énergie solaire à l'aéroport international de Piarco (Trinité-et-Tobago). Ces études mettent en évidence les nouvelles possibilités qui s'offrent aux États membres de l'OACI de mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de l'aviation, dans le cadre de leurs plans d'action visant à rendre le secteur du transport aérien plus respectueux de l'environnement.

1.5 De nombreux États se sont dits intéressés à bénéficier d'une assistance en matière de protection environnementale dans le cadre d'un modèle similaire au projet concluant de l'OACI-UE. Les plans d'action devront être actualisés compte tenu de la récente adoption du CORSIA. Des fonds supplémentaires permettront à l'OACI de faire bénéficier d'autres États membres de ces avantages et de reproduire ces projets pilotes à plus grande échelle.

## 2. Projet conjoint OACI-PNUD-FEM

2.1 Ce projet d'assistance technique visait à aider les États à mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions, notamment les États en développement et les petits États insulaires en développement (PEID). Financé par le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), le projet a été mené par l'OACI de 2015 à 2018, en coopération avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD).

2.2 Le projet a appuyé la mise en œuvre de deux projets pilotes d'énergie solaire pour les aéronefs en stationnement dans deux aéroports jamaïcains (l'aéroport international Norman-Manley à Kingston et l'aéroport international Donald-Sangster à Montego Bay). Ces projets témoins sont aujourd'hui des modèles de stratégie d'atténuation des émissions pour d'autres aéroports.

2.3 En outre, par l'intermédiaire de ce projet, l'OACI a élaboré une série de quatre documents d'orientation sur le financement, les énergies renouvelables, les carburants d'aviation durables et les mesures réglementaires et organisationnelles. L'Organisation a également créé des outils analytiques, notamment une courbe MAC permettant de comparer le rapport coût-efficacité des initiatives d'atténuation des émissions, qu'elle a mis à la disposition des coordonnateurs des plans d'action nationaux. Ces orientations et ces outils sont utiles aux autorités de l'aviation civile et aux parties prenantes de l'aviation aux fins de la mise en œuvre des plans d'action des États pour la réduction des émissions.

2.4 L'OACI a de plus élaboré une plateforme technique pour l'environnement, qui prend la forme d'un outil interactif capable de recenser plus de 1 000 stratégies efficaces d'atténuation des émissions adoptées par le secteur aéronautique. Autant d'options que les États en développement et les PEID peuvent envisager pour arrêter et mettre en place leur propre stratégie en la matière. Afin de diffuser les ressources, les orientations et les outils élaborés dans le cadre du projet, l'OACI a organisé à l'intention des PEID des Caraïbes et de la région Asie-Pacifique deux séminaires sur le renforcement des capacités, qui se sont tenus en avril et mai 2018, respectivement en Jamaïque et aux Fidji.

2.5 S'appuyant sur la réussite du projet désormais achevé, l'OACI a élaboré des éléments de sensibilisation afin d'améliorer la visibilité des résultats attendus du projet et d'encourager les États membres à envisager la mise en œuvre de mesures en faveur d'une aviation à faibles émissions. Ces éléments comprennent une série de courtes vidéos mettant en valeur l'utilité des documents d'orientation conçus pour soutenir les stratégies des États en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale. Une brochure a également été publiée, qui rassemble tous les enseignements tirés de la réalisation du projet. Ces éléments de sensibilisation seront mis à disposition sur la page web du projet avant la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

## DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

### 1. Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN)

1.1 L'ICAN annuelle a eu lieu aux Bahamas, au Sri Lanka et au Kenya en 2016, 2017 et 2018, respectivement. En moyenne, chaque année, les négociateurs des services aériens d'environ 70 États et territoires ont assisté à la conférence et tenu plus de 400 réunions bilatérales officielles ou informelles, qui ont abouti à la signature ou au paraphage de plus de 400 accords (comme les accords ciel ouvert) et arrangements (comme des protocoles d'accord ou des procès-verbaux approuvés de réunions). Comme lors d'autres éditions de l'ICAN, l'OACI a été félicitée par les États participants pour ce mécanisme qui améliore singulièrement l'efficacité des négociations sur les services aériens.

### 2. Séances d'encadrement pratiques sur les données relatives à l'aviation et leur analyse

2.1 L'objectif du séminaire régional sur les données relatives à l'aviation et leur analyse est de fournir le soutien nécessaire aux fins de la collecte et de la communication de données au moyen des formulaires du transport aérien de l'OACI, et d'amener toutes les parties prenantes à examiner la situation et les tendances de l'aviation dans la région ainsi qu'à comprendre les défis et les besoins des différents acteurs. Le séminaire fournit également des informations et des orientations sur les dernières applications dans le domaine des données et de l'analytique, qui sont utilisées pour la planification et la prise de décisions à l'OACI, dans les administrations nationales, dans les compagnies aériennes, aux aéroports et chez les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP).

### 3. Personnel détaché/fourni à titre gracieux

Détachements : six et sept postes (administrateurs) en 2016 et 2017.

-----



# **TYPES D'ACTIVITÉS PÉRIODIQUES D'ASSISTANCE TECHNIQUE FINANCIÉES PAR LE PROGRAMME ORDINAIRE**

---

**Note :** Afin d'éviter les doubles emplois, les activités périodiques d'assistance technique des bureaux régionaux présentées au Conseil dans un rapport annuel distinct ne figurent pas dans la présente note.

## **1. Sécurité de l'aviation, et capacité et efficacité de la navigation aérienne**

1.1 En plus de la mise en œuvre des projets d'assistance technique financés par le Fonds SAFE, l'OACI a mené diverses activités d'assistance technique, dans le cadre de son Programme ordinaire, aux États et à des organismes et groupes régionaux pour les aider à remédier à leurs carences en matière de sécurité :

- a) missions d'assistance aux États menées par les bureaux régionaux ;
- b) élaboration de plans d'action de l'OACI pour les États ;
- c) programmes de procédures de vol dans les régions Afrique et Asie-Pacifique ;
- d) assistance dans la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS) et d'un Programme national de sécurité (PNS) ;
- e) assistance continue aux Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) à l'appui des travaux techniques ;
- f) mise en œuvre de programmes régionaux par l'intermédiaire des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) pour réaliser les objectifs et priorités de sécurité régionale ainsi que les objectifs de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne contenu dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) ;
- g) assistance dans la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) ;
- h) assistance dans la mise en œuvre de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- i) assistance dans la mise en œuvre du programme de sécurité des pistes ;
- j) assistance dans la mise en œuvre de la gestion de l'information aéronautique (AIM).

## **1.2 États dotés de plans d'action de l'OACI**

Angola, Azerbaïdjan, Bahamas, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Érythrée, Eswatini, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kazakhstan, Kirghizistan, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Mozambique, Niger, Nigéria, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo et Zambie.

## **2. Sûreté de l'aviation et facilitation**

2.1 Les activités de l'OACI visant à soutenir les États membres dans la mise en œuvre de programmes efficaces de sûreté de l'aviation et de facilitation comprennent :

- a) des plans d'amélioration de la sûreté de l'aviation structurés qui utilisent une méthodologie à plusieurs étapes et des outils d'assistance adaptés aux besoins particuliers des États ;

- b) la formation du personnel de sûreté aéronautique à l'aide des mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (ASTP) de l'OACI et d'ateliers organisés dans les centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFS) de l'OACI ou en vertu de dispositions spéciales avec un État ou une organisation régionale ;
- c) la fourniture régulière d'orientations et de conseils aux États pour appuyer leur mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Ces orientations et ces conseils peuvent être fournis dans le cadre de missions spéciales ou de communications avec les autorités nationales chargées de la sûreté de l'aviation et de la facilitation ;
- d) le soutien à des projets menés au sein de l'OACI, tels que le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) et les Programmes coopératifs de sûreté de l'aviation (CASP) dans les régions Asie-Pacifique et Moyen-Orient (CASP-AP et CASP-MID, respectivement) ;
- e) les partenariats avec les Nations Unies et d'autres organisations, telles que la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) des Nations Unies, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) et l'Organisation mondiale des douanes (OMD), ainsi que des parties prenantes et des entités régionales qui appuient la sûreté de l'aviation civile et la facilitation.

### **3. Protection de l'environnement**

3.1 L'OACI fournit une assistance technique dans le cadre de son Budget-Programme ordinaire, principalement en matière de plans d'action nationaux pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, pour lesquels le Secrétariat fournit un soutien direct aux États. Cette assistance spécifique se décline sous différentes formes : élaboration d'orientations et d'outils, réponses aux questions, organisation de séminaires, et harmonisation des orientations et outils avec l'évolution des besoins des États. Récemment, le Secrétariat, avec l'appui d'un groupe ad hoc du Comité de la protection de l'environnement en aviation, a mis à jour le Doc 9988 de l'OACI, *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>*.

### **4. Développement économique**

4.1 L'assistance prêtée aux États, qui vise à mieux faire connaître les politiques et les orientations de l'OACI et à en faciliter la mise en œuvre, tout en réduisant les dépenses des États liées à l'exécution de leurs fonctions de réglementation économique, passe par a) la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) et les réunions régionales sur les plans d'action pour le développement durable du transport aérien, notamment les services de fret ; b) des séances d'encadrement pratiques sur les données relatives à l'aviation et leur analyse ; c) la fourniture régulière d'orientations et de conseils grâce à la communication avec les autorités de l'État. L'organisation de ces événements repose sur les contributions en nature des États.

-----

# PROGRAMMES DE FORMATION PAR RÉGION DE L'OACI

---

**Tableau 1. Nombre de participants inscrits aux cours de formation assistée par ordinateur, par région de l'OACI  
(2017 à mars 2019)**

Cours de formation assistée par ordinateur	NACC	SAM	EUR/ NAT	ESAF	WACAF	MID	APAC	Nombre total de participants
Formation assistée par ordinateur (FAO) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)	3	6	2	1	5	0	4	21
Cours sur les concepts de médecine aéronautique pour les médecins-examinateurs	33	23	31	24	23	54	71	259
<b>Total des participants :</b>	<b>36</b>	<b>29</b>	<b>33</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>54</b>	<b>75</b>	<b>280</b>

**Table 2. Nombre de courts offerts, par région de l'OACI**

Cours théoriques	NACC	SAM	EUR/ NAT	ESAF	WACAF	MID	APAC	Nombre total de cours
Marchandises dangereuses Partie 1 – Appliquer les instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses	0	0	0	0	0	0	1	1
Directeur général d'autorités de l'aviation civile (DGAC)	1	0	0	0	0	0	1	2
Inspecteurs nationaux de la sécurité – Cours PEL	0	0	0	0	2	0	0	2
Inspecteurs nationaux de la sécurité – Cours AIR	0	0	0	0	2	1	0	3
Inspecteurs nationaux de la sécurité – Cours OPS	0	0	0	1	3	0	0	4
Cours de formation des cadres supérieurs et intermédiaires – Gérer la conformité aux SARP de l'OACI	3	2	4	4	5	2	5	25
Contrôle aux frontières aéroportuaires de l'authenticité et de la validité des documents de voyage	0	1	0	1	2	1	1	6
Conception de procédures PBN	0	0	0	0	4	0	3	7
Cours de conception initiale de procédures PANS-OPS	0	0	0	0	4	0	3	7
Fret et poste AVSEC	0	0	1	0	0	1	4	6
Inspecteurs nationaux AVSEC	1	2	5	1	0	4	4	17
Gestion des crises AVSEC	1	1	2	0	0	0	0	4
Instructeurs AVSEC	1	2	4	0	0	1	0	8
Principes de base AVSEC	0	0	0	0	0	0	0	0
Superviseurs de la sûreté aérienne AVSEC	1	0	1	2	0	1	0	5
<b>Nombre total de cours :</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>22</b>	

-----



**BUDGET DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE PAR ENTITÉ ORGANISATIONNELLE**  
**FONDS DU PROGRAMME ORDINAIRE**

(en milliers de dollars canadiens)

<b>Direction/ Bureau régional</b>	<b>Objectif stratégique</b>	<b>Budget<sup>1</sup> 2018</b>	<b>Dépenses totales<sup>2</sup> 2018</b>
ANB	Sécurité	2 241	1 837
ANB	Capacité et efficacité de la navigation aérienne	1 106	947
ATB	Sûreté et facilitation	1 909	2 337
ATB	Développement économique du transport aérien	358	313
ATB	Protection de l'environnement	251	243
<b>Sous-total (siège) :</b>		<b>5 865</b>	<b>5 676</b>
APAC	Tous les Objectifs stratégiques	1 274	1 470
ESAF	Tous les Objectifs stratégiques	1 210	1 177
EURNAT	Tous les Objectifs stratégiques	1 313	1 417
MID	Tous les Objectifs stratégiques	813	784
NACC	Tous les Objectifs stratégiques	1 186	1 056
SAM	Tous les Objectifs stratégiques	1 105	1 143
WACAF	Tous les Objectifs stratégiques	1 262	1 290
<b>Sous-total (bureaux régionaux) :</b>		<b>8 162</b>	<b>8 338</b>
<b>Total :</b>		<b>14 027</b>	<b>14 014</b>

<sup>1</sup> Le budget comprend les affectations de 2018 et les économies reportées de 2017

<sup>2</sup> Les dépenses totales ne comprennent pas les engagements de 2018

**BUDGET DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE PAR ENTITÉ ORGANISATIONNELLE  
FONDS DU PROGRAMME ORDINAIRE**

(en milliers de dollars canadiens)

<b>Direction/ Bureau régional</b>	<b>Objectif stratégique</b>	<b>Budget<sup>1</sup> 2017</b>	<b>Dépenses totales<sup>2</sup> 2017</b>
ANB	Sécurité	3 071	2 318
ANB	Capacité et efficacité de la navigation aérienne	1 211	900
ATB	Sûreté et facilitation	1 926	1 769
ATB	Développement économique du transport aérien	383	316
ATB	Protection de l'environnement	263	239
<b>Sous-total (siège) :</b>		<b>6 854</b>	<b>5 543</b>
APAC	Tous les Objectifs stratégiques	1 299	1 384
ESAF	Tous les Objectifs stratégiques	1 206	1 262
EURNAT	Tous les Objectifs stratégiques	1 261	1 299
MID	Tous les Objectifs stratégiques	801	700
NACC	Tous les Objectifs stratégiques	1 063	1 050
SAM	Tous les Objectifs stratégiques	1 145	1 234
WACAF	Tous les Objectifs stratégiques	1 327	1 440
<b>Sous-total (bureaux régionaux) :</b>		<b>8 103</b>	<b>8 371</b>
<b>Total :</b>		<b>14 957</b>	<b>13 914</b>

<sup>1</sup> Le budget comprend les affectations de 2017 et les économies reportées de 2016

<sup>2</sup> Les dépenses totales ne comprennent pas les engagements de 2017

**BUDGET DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE PAR ENTITÉ ORGANISATIONNELLE  
FONDS DU PROGRAMME ORDINAIRE**

(en milliers de dollars canadiens)

<b>Direction/ Bureau régional</b>	<b>Objectif stratégique</b>	<b>Budget<sup>1</sup> 2016</b>	<b>Dépenses totales<sup>2</sup> 2016</b>
ANB	Sécurité	4 393	2 799
ANB	Capacité et efficacité de la navigation aérienne	3 214	1 888
ATB	Sûreté et facilitation	1 651	1 384
ATB	Développement économique du transport aérien	184	223
ATB	Protection de l'environnement	228	199
<b>Sous-total (siège) :</b>		<b>9 669</b>	<b>6 493</b>
APAC	Tous les Objectifs stratégiques	1 785	1 950
ESAF	Tous les Objectifs stratégiques	899	919
EURNAT	Tous les Objectifs stratégiques	703	562
MID	Tous les Objectifs stratégiques	785	803
NACC	Tous les Objectifs stratégiques	2 487	2 383
SAM	Tous les Objectifs stratégiques	341	320
WACAF	Tous les Objectifs stratégiques	844	898
<b>Sous-total (bureaux régionaux) :</b>		<b>7 843</b>	<b>7 835</b>
<b>Total :</b>		<b>17 513</b>	<b>14 328</b>

<sup>1</sup> Le budget comprend les affectations de 2016 et les économies reportées de 2015

<sup>2</sup> Les dépenses totales ne comprennent pas les engagements de 2016

— FIN —