



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 20 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*

MISE À JOUR SUR L'ÉTUDE DE LA FAISABILITÉ D'UNE ANALYSE DES BESOINS AÉRONAUTIQUES DES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT (PEID) DU PACIFIQUE

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

À sa 39^e session, l'Assemblée s'est prononcée en faveur d'une proposition pour la réalisation par le Conseil d'une étude de faisabilité en vue de la création d'un Bureau régional auxiliaire dans le Pacifique afin de fournir une assistance plus directe aux États insulaires de la région. À sa 210^e session, le Conseil a approuvé un plan d'action pour la réalisation d'une analyse des besoins dans le domaine aéronautique, notant que les ressources visant à financer ces besoins extrabudgétaires devaient être mobilisées par l'OACI. L'étude a été lancée en mars 2019. La présente note fait le point sur l'analyse des besoins aéronautiques des petits États insulaires en développement (PEID) du Pacifique.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre note des informations figurant dans la présente note ;
- à remercier les États qui ont appuyé la réalisation de cette étude grâce à des fonds volontaires et des contributions en nature ;
- à charger le Conseil d'examiner les recommandations figurant dans le rapport de l'étude et d'élaborer une feuille de route en vue de leur mise en œuvre, après modifications éventuelles opérées par le Conseil.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité ; Capacité et efficacité de la navigation aérienne ; Sûreté et facilitation ; et Développement économique du transport aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note ont été entreprises à l'aide des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2017-2019 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A39-WP/218, Révision n° 1, Bureau régional auxiliaire dans le Pacifique A39-WP/501, Rapport du Comité exécutif sur le point 28 de l'ordre du jour Résolution A39-23 : Initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i> (NCLB) Résolution A39-25 : Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030

1. CONTEXTE

1.1 Durant la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, les Fidji, les Îles Cook, Kiribati, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Singapour, Tonga et Vanuatu ont présenté la note A39-WP/218 dans laquelle il était recommandé que l'OACI, en étroite collaboration avec les États insulaires du Pacifique, d'examiner la faisabilité de l'établissement d'un Bureau régional auxiliaire pour le Pacifique et envisager d'en analyser l'intérêt de manière plus approfondie. L'Assemblée s'est prononcée en faveur de l'examen, par le Conseil, de la réalisation de cette étude de faisabilité. À sa 210^e session, le Conseil a examiné les résolutions et les décisions de la 39^e session de l'Assemblée, et a chargé le Secrétariat d'entreprendre l'étude en question, grâce aux ressources mobilisées auprès d'États et d'organisations internationales sous la forme de contributions volontaires.

1.2 Le Secrétariat a d'abord ébauché le mandat pour l'étude, dans le but d'évaluer les besoins des PEID du Pacifique en ce qui a trait à la sécurité de l'aviation, à la capacité et à l'efficacité de la navigation aérienne, et à la sûreté de l'aviation. Pour veiller à la participation des États concernés, le projet de mandat a fait l'objet de plusieurs consultations avec les PEID du Pacifique, notamment de réunions en marge de la 54^e Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile de la région Asie-Pacifique [7 – 11 août 2017, Oulan-Bator (Mongolie)]; de la première Conférence ministérielle Asie-Pacifique sur l'aviation civile [31 janvier – 1^{er} février 2018, Beijing (Chine)]; et de la 55^e Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile de la région Asie-Pacifique [22 octobre 2018, Nadi (Fidji)].

1.3 À l'occasion de la réunion du Conseil du Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO) [Auckland (Nouvelle-Zélande), 3 – 5 décembre 2018], le Bureau de la région Asie-Pacifique (APAC) a présenté à tous les États intéressés les derniers éléments concernant la composition de l'équipe, le plan des travaux et le mécanisme de financement envisagés pour l'étude portant sur les PEID du Pacifique. Au cours de cette séance, d'autres aspects de l'étude ont été examinés et approuvés, notamment la proposition des Fidji d'accueillir l'étude à Nadi et de fournir des billets d'avion supplémentaires à l'équipe chargée de l'étude pour certaines visites de terrain dans les États. Il a aussi été convenu que certains arrangements seraient pris pour que plusieurs représentants de PEID participent à certaines visites de terrain en qualité d'observateurs et représentent alors tous les PEID du Pacifique. En outre, les PEID ont donné leur accord pour que l'équipe chargée de l'étude ait accès aux rapports d'étude précédents, et ils se sont engagés à faciliter les réunions de l'équipe avec les hauts fonctionnaires compétents (au niveau ministériel) lors de leurs visites de terrain dans les États.

2. PORTÉE, OBJECTIFS, MÉTHODOLOGIE ET PRINCIPES DE L'ÉTUDE PORTANT SUR LES PEID DU PACIFIQUE

2.1 Alors que la résolution A39-23 de l'Assemblée appuyait la réalisation d'une étude de faisabilité pour l'installation d'un Bureau régional auxiliaire de l'OACI dans le Pacifique, les contributions reçues par l'Organisation au cours de la phase de consultation ont révélé plusieurs défis particuliers qui entravent le développement durable des PEID du Pacifique. Il a donc été jugé nécessaire de dresser un inventaire des besoins en tenant dûment compte des vulnérabilités des PEID du Pacifique ainsi que d'évaluer la façon dont l'aviation civile pourrait atténuer certaines difficultés auxquelles les PEID du Pacifique sont confrontés et appuyer le développement durable de ces États. Ce constat a aussi entraîné l'élargissement de la portée de l'étude de manière à y ajouter une analyse coûts-avantages comparative de diverses formes de supervision réglementaire et de mécanismes nationaux d'assistance, ainsi que la possibilité d'établir un Bureau régional auxiliaire de l'OACI. L'étude tient compte du cadre des Nations Unies applicable, à savoir le Programme de développement durable à l'horizon 2030,

les Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement (Orientations de Samoa) et le Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030¹. La version finale du mandat figure dans l'Appendice A de la présente note.

2.2 L'étude portant sur les PEID du Pacifique concerne les États fédérés de Micronésie, les Fidji, les Îles Cook, les Îles Marshall, les Îles Salomon, Kiribati, Nioué², les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Tonga, Tuvalu et Vanuatu.

2.3 L'étude vise principalement à repérer les difficultés et les besoins actuels des PEID du Pacifique dans le domaine de l'aviation civile et à trouver des solutions applicables pour aider à les relever. Dans ce cadre, et compte tenu des difficultés propres aux PEID du Pacifique, l'objectif clé est de renforcer les capacités de ces États de façon solide et résistante pour favoriser leur développement durable ainsi que leur résilience face aux risques climatiques.

2.4 L'étude repose sur le principe d'un dialogue solide avec toutes les parties prenantes, notamment les PEID du Pacifique, le PASO et le Secrétariat du Forum des États insulaires du Pacifique (PIFS), organisation intergouvernementale sous l'égide de laquelle le PASO a été créé. À cet effet, le nombre de visites de terrain dans les États a été optimisé en fonction des échéances et des contraintes budgétaires de l'étude : des visites ont ainsi été organisées dans 11 États, au PASO et au PIFS. En outre, les quelques États qui n'ont pas reçu de visite ont été conviés à rencontrer le chef de l'équipe chargée de l'étude (« conseiller principal en aviation civile ») afin de présenter leurs points de vue et leurs contributions. Une période de temps suffisant a aussi été consacrée à l'analyse et aux travaux de production du rapport par l'équipe chargée de l'étude.

2.5 L'étude compte deux phases : la Phase 1 consiste à analyser la situation et les capacités, et la Phase 2 consiste à analyser les possibilités. Deux réunions de consultation ont été prévues dans le plan des travaux à la fin de la Phase 1 et de la Phase 2, respectivement, afin de présenter les premiers résultats à tous les États et Organisations concernés et de recueillir leurs points de vue et observations pour examen.

2.6 La Phase 1 de l'étude comprend deux tâches. La première est une analyse de la situation du contexte aéronautique actuel dans les PEID du Pacifique. Elle inclut une analyse des situations et des défis propres aux PEID du Pacifique dans le domaine de l'aviation, ainsi que de la façon dont le secteur de l'aviation civile contribue au développement durable et aux missions de secours après des catastrophes naturelles. Cette tâche comprend aussi un examen de l'état de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les PEID du Pacifique, à partir des résultats des activités de supervision de la sécurité et d'audit de la sûreté de l'OACI, ainsi que des informations concernant les taux d'accident.

2.7 La deuxième tâche de la Phase 1 est une analyse des capacités. Elle consiste à analyser les volumes de trafic aérien et les niveaux de connectivité vers les PEID du Pacifique et entre eux, ainsi qu'à examiner la nécessité de développer/d'améliorer les routes et l'infrastructure aéronautique existantes dans les PEID du Pacifique en vue de répondre à la demande prévue, sur la base des perspectives économiques et des prévisions du trafic aérien.

¹ Document téléchargeable à l'adresse : <https://www.unisdr.org/we/inform/publications/43291>.

² État non contractant.

2.8 La Phase 2 comprend une analyse comparative, notamment une analyse coûts-avantages, de plusieurs possibilités de résolution des problématiques repérées et pour appuyer les États dans leurs fonctions réglementaires. L'analyse comparative vise à évaluer plusieurs possibilités et à formuler des recommandations à partir des informations recueillies pendant la Phase 1 de l'étude. Les possibilités proposées sont citées à titre d'exemple et la solution peut prendre la forme de plusieurs possibilités combinées, d'une approche par étape vers l'une des possibilités, ou encore de possibilités autres que celles qui figurent ci-après :

- a) mettre en place un projet coopératif régional visant à renforcer les capacités de supervision de la sécurité, de la navigation aérienne et de la sûreté dans la région ;
- b) renforcer le PASO en améliorant ses capacités et sa gouvernance de façon à ce qu'il joue davantage le rôle d'une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) ;
- c) créer une autorité régionale de supervision de la sécurité et de la sûreté pour les PEID du Pacifique ou un sous-ensemble de ces États ;
- d) établir un Bureau régional auxiliaire de l'OACI pour les PEID du Pacifique.

3. RESSOURCES UTILISÉES POUR LA RÉALISATION DE L'ÉTUDE PORTANT SUR LES PEID DU PACIFIQUE ET CONTRIBUTIONS VOLONTAIRES DES ÉTATS

3.1 Dans un souci d'impartialité, d'encadrement et de rapidité dans la réalisation de l'étude portant sur les PEID du Pacifique, la Secrétaire générale a approuvé la nomination d'un administrateur hors-classe du Secrétariat comme conseiller principal en aviation civile de l'étude. En outre, pour assurer l'accès efficace et efficient aux informations pertinentes se rapportant au domaine de la sûreté, un expert régional en sûreté de la région Asie-Pacifique a été chargé d'appuyer l'équipe pendant quatre semaines.

3.2 Le Secrétariat a contacté les États membres afin qu'ils participent au financement de l'étude et/ou fournissent des contributions en nature, ce qui a conduit au détachement de trois membres d'équipe hautement qualifiés et expérimentés : un expert en sécurité des vols (détaché par Singapour pour quatre semaines), un expert en aéroports (détaché par les États-Unis pour quatre semaines) et un expert en droit aérien (détaché par le Royaume-Uni). De plus, un expert en transport aérien qualifié et expérimenté a été mis à disposition grâce au mécanisme du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) pour une durée de deux semaines. Pour ce qui est des contributions financières et en nature, l'OACI remercie l'Australie, le Chili, la Chine, les États-Unis, les Fidji, le Royaume-Uni et Singapour, qui ont soutenu l'étude.

4. ÉCHÉANCES ET RÉSULTATS ATTENDUS DE L'ÉTUDE SUR LES PEID DU PACIFIQUE

4.1 La Phase 1 de l'étude devrait être terminée d'ici le 11 juillet 2019 et la Phase 2, d'ici à la fin septembre. Avant la fin de l'étude, le projet de rapport sera présenté pour observations aux PEID du Pacifique et aux autres parties prenantes intéressées à l'occasion d'une réunion prévue en septembre 2019. Face à l'impossibilité d'obtenir à temps les résultats de l'étude de faisabilité pour examen par l'Assemblée, le Secrétariat présentera le rapport final à la 218^e session du Conseil. L'OACI et

les parties prenantes intéressées devront travailler en étroite coordination pour le suivi et l'éventuelle mise en œuvre des recommandations figurant dans le rapport. En outre, les recommandations pourront ensuite nécessiter la mobilisation de ressources supplémentaires et l'extension des partenariats aux gouvernements, au secteur privé et aux organismes des Nations Unies pertinents.

5. CONCLUSION

5.1 L'OACI s'est engagée à écouter activement les points de vue des PEID du Pacifique sur les difficultés rencontrées dans le domaine de l'aviation civile, et à y remédier. Le Secrétariat a collaboré avec de nombreux États et organisations et intégré l'étude dans le cadre des Nations Unies applicable. Il s'agit d'un exemple concret de la façon dont l'OACI peut encore contribuer à atteindre ses objectifs, ainsi que les ODD des Nations Unies, sans laisser de côté aucun pays, et dans ce cas particulier, aucune région. Le niveau de mise en œuvre des recommandations de l'étude dépendra de la participation de toutes les parties prenantes intéressées. Même si le présent rapport a été élaboré pendant la première phase de l'analyse, l'étude a tout de même déjà commencé à porter ses fruits. Ainsi, le Secrétariat a acquis une meilleure connaissance et une meilleure compréhension de la situation et des défis auxquels font face les PEID du Pacifique dans le domaine de l'aviation civile. Pour les États et les organismes de la région des PEID du Pacifique, l'étude a contribué à renforcer les contacts avec l'OACI et à donner une plus grande visibilité à l'Organisation au niveau de l'AAC et au niveau ministériel.

APPENDICE A

MANDAT DE L'ANALYSE DES BESOINS AÉRONAUTIQUES DES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT DU PACIFIQUE

1. INTRODUCTION

Le secteur du transport aérien international assure aujourd'hui l'emploi direct et indirect de 62,7 millions de personnes dans le monde entier et participe à hauteur de 2,7 billions de dollars au produit intérieur brut (PIB) mondial. Il transporte chaque année plus de 4,1 milliards de personnes et plus d'un tiers du fret mondial (en valeur) à bord de 37 millions de vols. Le transport aérien est la source d'emploi de 28,8 millions de personnes et contribue pour 626 milliards de dollars au PIB de la région Asie-Pacifique. Selon les estimations, ce secteur a créé 3,3 millions d'emplois directs dans la région en 2014³.

Les petits États insulaires en développement du Pacifique sont un groupe particulier d'îles de la région Asie-Pacifique qui font face aux mêmes défis uniques en matière de développement durable. Les petits États insulaires en développement (PEID) se caractérisent généralement par un ensemble de problématiques uniques, notamment les ressources limitées, l'éloignement, la vulnérabilité aux catastrophes naturelles et aux chocs externes, la dépendance excessive à l'égard du commerce international, et la fragilité de l'environnement. Leur développement socio-économique est entravé par les coûts élevés de communication, des infrastructures, de l'énergie et du transport, par l'irrégularité des volumes du transport international, par la forte dépendance des économies à l'égard du secteur public en raison de leur petite superficie, et par les faibles ressources disponibles qui les empêchent de profiter des avantages des économies d'échelle⁴.

En septembre 2015, des chefs d'État et de gouvernement ont adopté un document intitulé *Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030*, et ses 17 Objectifs de développement durable (ODD) et 169 cibles. Le Programme constitue un engagement à éliminer la pauvreté et à atteindre le développement durable dans le monde à l'horizon 2030, en s'assurant que personne ne soit laissé pour compte. L'adoption de ce programme a été un événement historique au sens où elle apporte une vision mondiale commune du développement durable pour tous. Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 invite à accorder une attention particulière aux PEID, en raison de leur exposition à des vulnérabilités uniques en matière de développement durable.

2. L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET SES INTERCONNEXIONS AVEC LES ODD

La réalisation des ODD du Programme à l'horizon 2030 dépendra des progrès accomplis dans le domaine de la mobilité, notamment du transport aérien, qui devrait être sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement. Si aucun ODD n'a été dédié au transport durable et à l'aviation, il a été largement reconnu qu'ils constituaient des catalyseurs essentiels de la réussite du Programme. En 2017, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a achevé une analyse approfondie de la façon dont son plan d'activités 2017-2019 appuie

³ <https://aviationbenefits.org/around-the-world/asia-pacific/>

⁴ <http://unohrlls.org/about-sids/>

le Programme de développement durable à l'horizon 2030. L'analyse a permis à l'Organisation de mettre en évidence des liens directs avec 15 des 17 ODD.

L'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) axe les efforts de l'OACI sur l'assistance aux États dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation. Le principal objectif de ces travaux est de veiller à l'harmonisation de la mise en œuvre des SARP au niveau mondial, de façon à ce que tous les États tirent parti des importants avantages socioéconomiques d'un transport aérien sûr et fiable.

Dans le cadre de son initiative NCLB, l'OACI porte un certain intérêt à l'appui aux PEID dans la réalisation des ODD par le renforcement de leurs secteurs de l'aviation civile. La solidité de ces secteurs peut promouvoir et maintenir le développement social et économique, notamment grâce au tourisme responsable, qui compte parmi les principaux moteurs économiques des PEID. Le tourisme axé sur la réduction de la pauvreté peut avoir des effets positifs dans ce domaine grâce à l'emploi de la population locale par les entreprises de tourisme, dans l'industrie des biens et services offerts aux touristes ou pour la gestion de petites entreprises communautaires. La forte croissance et la performance touristique⁵ ont permis au Cap Vert (2007), aux Maldives (2011) et au Samoa (2014) de sortir de la catégorie des « pays les moins développés ».

La 39^e session de l'Assemblée s'est prononcée en faveur de la réalisation d'une étude visant à déterminer les difficultés et les besoins actuels des PEID en ce qui concerne la sécurité de l'aviation, la navigation aérienne et la sûreté de l'aviation, et à trouver des solutions possibles pour contribuer au relèvement de ces défis. Parmi les possibilités figure la création d'un Bureau régional auxiliaire dans la région Pacifique. La Secrétaire générale a pris note des besoins en ressources pour réaliser une telle étude et a invité les États à fournir les financements et les contributions en nature requises.

3. ANALYSE DES BESOINS : PORTÉE DES TRAVAUX

Conformément à ce qui précède, l'OACI réalisera une *Analyse des besoins aéronautiques à l'appui de la sécurité de l'aviation, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, et de la sûreté de l'aviation*. En collaboration directe avec les PEID du Pacifique et d'autres États et organismes de la région, cette analyse des besoins :

- a) **mettra en évidence les défis en matière de sécurité de l'aviation, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation** auxquels font face les PEID du Pacifique, à savoir : les États fédérés de Micronésie, les Fidji, les Îles Cook, les Îles Marshall, les Îles Salomon, Kiribati, Nioué⁶, les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Tonga, Tuvalu et Vanuatu ;
- b) **recensera des solutions réalisables** à examiner davantage qui pourraient permettre de surmonter ces obstacles. L'OACI gèrera ces travaux en étroite collaboration avec le Directeur régional de la région Asie-Pacifique (APAC) ; le Directeur de la navigation aérienne (ANB) ; le Directeur du transport aérien (ATB) et le Chef du Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats (SPCP).

⁵ <http://unctad14.org/fr/pages/newsdetail.aspx?newsid=26>

⁶ État non contractant.

L'élaboration de cette analyse des besoins puis de l'évaluation des possibilités, ainsi que l'éventuelle mise en œuvre des recommandations, nécessiteront la mobilisation de ressources et l'extension des partenariats aux gouvernements, au secteur privé et au système des Nations Unies.

L'étude dégagera les circonstances uniques de la région Pacifique, en tenant compte de la nécessité d'assurer la supervision de la sécurité de l'aviation. Elle examinera la façon dont l'aviation contribue au développement durable des PEID, dans le contexte du Programme de développement durable à l'horizon 2030, des Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement (Orientations de Samoa) et du Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 (Cadre de Sendai). En outre, l'initiative se basera sur les travaux déjà entrepris par différents partenaires, notamment le Programme d'investissement dans l'aviation du Pacifique (PAIP), le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO) et le rapport d'assistance technique de la Banque asiatique de développement – renforcement institutionnel pour la réglementation de l'aviation

Les PEID du Pacifique désigneront au moins deux représentants dans le cadre de cette étude.

4. ANALYSE DES BESOINS : MÉTHODE DE TRAVAIL

L'étude comptera deux phases.

La **Phase 1** consistera à *analyser la situation et les capacités*, et la **Phase 2** consistera à **analyser les possibilités**.

Avant le lancement des Phases 1 et 2, une réunion de coordination préliminaire se tiendra au siège de l'OACI. Elle permettra au conseiller principal en aviation civile, ci-après le « conseiller principal », de rencontrer les membres du Secrétariat avant le début de l'étude et d'accéder aux données et à l'expertise du Secrétariat disponibles au siège. Elle pourrait aussi offrir l'occasion de prendre contact avec les représentants des États de la région Asie-Pacifique au Conseil. La réunion se tiendra sur cinq jours ouvrables.

Phase 1 : analyse de la situation et des capacités

Pendant la Phase 1, le conseiller principal sera basé dans la région Pacifique et exploitera les données recueillies pendant la réunion de coordination préliminaire tenue au siège de l'OACI. Pendant une partie de la Phase 1, le conseiller principal sera assisté d'une équipe de projet composée de spécialistes de la supervision de la sécurité, de la sûreté, de l'économie du transport aérien et de la gestion des aéroports. Les membres de l'équipe doivent avoir une connaissance et une certaine expérience de l'OACI, de l'aviation civile et des Autorités de l'aviation civile des États insulaires du Pacifique, des Systèmes nationaux de supervision de la sécurité, du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) et des Organisations régionales d'audit de supervision de la sécurité (RSOO). L'équipe de soutien sera composée d'experts détachés par les États membres. Les PEID du pacifique seront consultés dans la sélection des membres de l'équipe. Des experts du Secrétariat de l'OACI et du Bureau APAC appuieront l'analyse lors de téléconférences régulières organisées avec l'équipe durant tout le projet.

Pendant cette phase, l'équipe effectuera quelques visites de terrain dans des PEID du Pacifique afin de mieux cerner les difficultés auxquelles font face ces États. L'équipe consultera de hauts responsables du secteur de l'aviation dans les PEID du Pacifique et d'autres pays et organismes du Pacifique.

La Phase 1 nécessite la réalisation des deux tâches principales suivantes :

Tâche 1 de la Phase 1 : Analyse de la situation

La première tâche de la Phase 1 consiste à analyser la situation actuelle de l'aéronautique dans les PEID du Pacifique. Elle comprendra les éléments suivants :

- a) une synthèse de l'importance de l'aviation pour les économies et le développement des PEID du Pacifique ;
- b) une synthèse des situations et des problématiques propres aux PEID du Pacifique en matière d'aviation, notamment une analyse de la façon dont le secteur de l'aviation civile contribue au développement durable et aux missions de secours après des catastrophes naturelles. Cette tâche comprendra aussi l'inventaire des vulnérabilités de l'infrastructure aéronautique face aux catastrophes naturelles que connaît régulièrement la région.

L'équipe déterminera l'existence ou le degré de maturité de plans de développement spécifiques du secteur de l'aviation, tels que des plans-cadres pour l'aviation civile, des plans de masse d'aérodrome et des plans nationaux de navigation aérienne. L'analyse comprendra un examen de la cohérence des plans aéronautiques nationaux avec les plans mondiaux et régionaux de l'OACI. L'équipe se penchera aussi sur les liens et les priorités spécifiques des plans aéronautiques nationaux dans le cadre des plans nationaux de développement ;

- c) une synthèse des principales structures de gouvernance (y compris les ressources) et des aspects économiques, réglementaires, techniques et opérationnels dans le domaine de l'aviation dans les PEID du Pacifique, en mettant l'accent sur l'influence qu'ils ont sur la performance des États dans les domaines de l'USOAP et l'USAP, notamment la disponibilité et l'utilisation des services du PASO ;
- d) un examen de l'état de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les PEID du Pacifique, de façon à inclure les résultats des audits de supervision de la sécurité et de sûreté de l'OACI, ainsi que les niveaux de mise en œuvre effective (EI) et les taux d'accidents et d'accidents mortels dans les PEID du Pacifique ;
- e) une synthèse des projets et programmes d'assistance technique en cours dans les États de la région Pacifique pour la sécurité et la sûreté de l'aviation, financés par la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, entre autres.

Tâche 2 de la Phase 1 : Analyse des capacités

La deuxième tâche commencera par une analyse des volumes de trafic aérien et des niveaux de connectivité actuels avec les PEID du Pacifique et entre eux. En se basant sur les prévisions économiques et sur les prévisions du trafic aérien, l'étude se prononcera sur la nécessité de développer/d'améliorer ou non les routes existantes, ainsi que l'infrastructure aéronautique dans les PEID du Pacifique, en vue de répondre à la demande prévue. En outre, une analyse des besoins de formation des PEID du Pacifique qui n'en ont pas encore bénéficié sera réalisée puisqu'elle fait partie intégrante de l'analyse des besoins aéronautiques. Les informations sur les travaux de développement en cours, notamment le projet de réforme du PASO, peuvent être utiles dans le cadre des besoins en ressources et de formation de la main-d'œuvre technique dans la région. L'analyse des capacités comprendra les éléments suivants :

- a) une définition claire des problèmes pour veiller à ce que les défis sous-jacents et les possibilités soient identifiés et étayés par des éléments probants recueillis pendant cette phase ;
- b) une description des points de vue, des besoins spécifiques et des expériences des États consultés pendant les missions.

Phase 2 : Analyse des possibilités

Au cours de cette phase, l'équipe réalisera une analyse comparative, notamment des coûts et des avantages de différentes solutions aux problématiques recensées, ainsi que d'autres formes d'appui aux mécanismes nationaux d'appui et d'assistance à la supervision de la sécurité.

L'analyse comparative envisagerait les pistes ci-après et recommanderait la solution optimale en se basant sur la Phase 1 de l'analyse. Les pistes proposées sont citées à titre d'exemple et la solution peut prendre la forme d'une combinaison de pistes, d'une approche par étape vers la mise en œuvre d'options, ou encore d'une option différente de celles qui sont présentées ci-dessous.

Dans un souci d'objectivité et de transparence, les pistes viables seront examinées en fonction des critères exprimés sous forme de résultats souhaités. Ces critères seront approuvés par tous les États concernés par cette analyse des besoins et par l'OACI.

1. Mise en place d'un projet coopératif régional visant à renforcer les capacités de supervision de la sécurité, de la navigation aérienne et de la sûreté dans la région

Cette approche s'inspirerait des meilleures pratiques issues des projets des Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) tels que le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) en Amérique latine ; les projets COSCAP en Asie du Sud, du Sud-Est et du Nord ; et le Plan AFI pour l'Afrique. Selon cette piste, les États de la région mutualiseraient leurs ressources (expertise technique et financements) pour soutenir un projet régional qui offrirait une aide au renforcement des capacités de supervision de la sécurité, de la navigation aérienne et de la sûreté dans les États de la région. La participation au projet d'États et d'organismes donateurs serait envisagée. Le projet pourrait être mis en œuvre par

le Bureau régional APAC, à travers la Direction de la coopération technique (TCB) ou d'une autre entité, selon qu'il convient.

2. Renforcement du PASO par l'amélioration de ses capacités et de sa gouvernance, de façon à ce qu'il joue davantage le rôle d'une RSOO

Le rôle du PASO pourrait être renforcé et les modalités relatives à sa gouvernance pourraient être améliorées. Cette approche se baserait sur les meilleures pratiques de création d'une organisation régionale de supervision de la sécurité [par exemple le Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les Caraïbes (CASSOS) et l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA)].

L'OACI œuvre à l'élaboration d'une stratégie mondiale et d'un plan d'action visant l'amélioration des RSOO et la mise en place d'un système mondial pour la prestation de services de supervision de la sécurité [Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS)]. La possibilité de créer des synergies entre le concept du GASOS pour des fonctions de supervision de la sécurité et les RSOO existantes sera étudiée.

Il faudrait envisager de poursuivre la mise en œuvre, soit dans tous les PEID du Pacifique, soit avec certains PEID de la région, de façon à prendre en compte les domaines à améliorer mis en évidence par l'analyse d'écart actuellement réalisée dans le cadre du projet de réforme du PASO.

3. Création d'une autorité régionale de supervision de la sécurité et de la sûreté pour les PEID du Pacifique ou un sous-ensemble de ces États

Cette approche s'inspirerait de certaines des meilleures pratiques de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et permettrait à une autorité régionale de remplir les fonctions de supervision de la sécurité, de la navigation aérienne et de la sûreté pour le compte des PEID.

4. Création d'un Bureau régional auxiliaire de l'OACI pour les PEID du Pacifique

- Examiner le rôle et les fonctions d'un éventuel Bureau régional auxiliaire et ses liens possibles avec d'autres forums APAC, tels que le PASO, le Forum des États insulaires du Pacifique, le Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (APANPIRG), le Groupe régional de sécurité de l'aviation – Asie et Pacifique (RASG-APAC), ainsi qu'avec d'autres arrangements et traités régionaux relatifs à l'aviation, tels que le Traité relatif à la sûreté et à la sécurité de l'aviation civile des îles du Pacifique (PICASST).
- Déterminer les options de structure administrative et de taille du Bureau régional auxiliaire proposé, de financement pour la création et de dépenses de fonctionnement du Bureau.
- Étudier les options de financement de l'éventuel Bureau régional auxiliaire, telles que :
 - i) une redevance passagers régionale proposée par le PASO, actuellement examinée ;
 - ii) la contribution d'un ou de plusieurs États insulaires du Pacifique ;
 - iii) le financement par la Banque mondiale ou d'autres donateurs ;
 - iv) les contributions d'États donateurs ;
 - v) le financement par le budget-programme ordinaire de l'OACI, etc.

- Réaliser les analyses coûts-avantages et les analyses d'incidences d'une localisation idoine du Bureau régional auxiliaire.
- Au cas où l'étude appuie la création d'un Bureau régional auxiliaire de l'OACI, élaborer un plan d'action comportant les différentes étapes, telles que l'obtention de l'approbation du Conseil de l'Organisation, l'élaboration de tous les accords pertinents avec les États insulaires du Pacifique, l'appel d'offres pour accueillir le Bureau, la mobilisation des fonds nécessaires à son fonctionnement, le recrutement du personnel, etc.

5. **RÉSULTATS ATTENDUS**

- Réunion de coordination préliminaire au siège de l'OACI et présentation du plan à jour – au cours de la semaine suivant le lancement du projet
- Rapport sur la Phase 1 (tâches 1 et 2) – 12 semaines après le lancement du projet
- Rapport sur la Phase 2 et projet de rapport final – 14 semaines après le lancement du projet
- Rapport final – 2 semaines après la réception des observations sur le projet de rapport final

6. **DURÉE DE L'ÉTUDE** : 6 mois

7. **RÉFÉRENCES**

- Programme de développement durable à l'horizon 2030
- Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement (Orientations de Samoa)
- Programme d'action en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2011-2020 – Programme d'action d'Istanbul (IpoA)
- Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015–2030
- Nouveau Programme pour les villes
- Note conceptuelle (Étude de faisabilité concernant un Bureau régional auxiliaire de l'OACI)
- A39-WP/494, Projet d'éléments de rapport sur le point 28 de l'ordre du jour (Initiative *Aucun pays laissé de côté*)
- Rapports de la Banque asiatique de développement
- Rapports du Groupe de la Banque mondiale
- Tout autre document jugé pertinent par les PEID du Pacifique