



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 25 : Coopération technique – Politique et activités

PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE DE L'OACI – POLITIQUE ET ACTIVITÉS

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail donne un aperçu général des activités du Programme de coopération technique de l'OACI entreprises au cours du triennat 2019-2021, notamment pour ce qui concerne les projets de coopération technique et d'assistance technique, le Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) et les trousseaux de mise en œuvre (iPack) administrés par la Direction de la coopération technique (TCB) dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté, ainsi qu'une mise à jour sur la mise en œuvre de la politique et de la stratégie de l'OACI en matière de coopération et d'assistance techniques et son évolution vers la nouvelle « Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI » approuvée par le Conseil en 2022.

L'appendice A du rapport présente une analyse des résultats et de la performance du Programme de coopération technique durant la période 2019-2021 d'un point de vue financier et opérationnel non quantifiable. Dans l'appendice B, le rapport présente les résultats du Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour le triennat 2019-2021, complétés par des informations sur la ventilation des dépenses entre le Fonds AOSC et le budget ordinaire durant la période visée. Enfin, l'appendice C propose des mises à jour et des modifications rédactionnelles à apporter à la résolution A40-24 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 à adopter la version révisée de l'*Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* figurant à l'appendice C, qui remplace la résolution A40-24 de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail porte sur 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>	A41-WP/24, A41-WP/47 Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019) Doc 40, A10136-EX (Rapport et procès-verbaux du Comité exécutif)

1. APERÇU GÉNÉRAL

1.1 Le Programme de coopération technique de l'OACI est le principal outil opérationnel de promotion des objectifs de coopération technique de l'Organisation, y compris par le renforcement de la capacité des États à mettre en œuvre les normes et les pratiques recommandées (SARP) et les Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) de l'OACI. L'Assemblée a réaffirmé son importance durable dans plusieurs résolutions, notamment dans l'*Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* (résolution A40-24), 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 à la mise en œuvre effective des SARP, des PANS et des plans de navigation aérienne mondiaux, nationaux et régionaux, ainsi qu'au développement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile. C'est en outre l'un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier à leurs carences et à apporter des améliorations en matière d'aviation civile, notamment à la suite des programmes d'audit de l'OACI et des travaux des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG).

1.2 Le présent rapport a pour objet d'illustrer les résultats du Programme de coopération technique durant le triennat 2019-2021, du point de vue financier ainsi que selon des perspectives opérationnelles non quantifiables, et de faire le point sur les politiques et les stratégies de soutien à la mise en œuvre pour le moyen et le long terme. La note ne brosse qu'un tableau général des activités entreprises durant cette période, des informations opérationnelles plus détaillées, dont des récapitulatifs de l'objectif de chaque projet et des réalisations par type, région et objectif stratégique, figurent dans le Rapport annuel 2019, 2020 et 2021 du Conseil à l'Assemblée (*Comité exécutif, Point 11 de l'ordre du jour*). Un rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI est présenté dans la note A41-WP/24.

1.3 Durant le triennat, la Direction de la coopération technique (TCB) a mis sur pied un ensemble de projets financés principalement par des gouvernements ou des prestataires de services qui ont contribué au renforcement de la sécurité aérienne, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, de la sûreté et de la facilitation, ainsi qu'au développement économique et à la protection de l'environnement dans le monde entier. Sur cette période, une assistance a été fournie à plus de 138 États et 10 organisations par la mise en œuvre de 98 projets de coopération technique, d'assistance technique et du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) en moyenne par an, en plus du déploiement de 32 trousseaux de mise en œuvre de l'OACI (iPack).

1.4 La coopération technique est un domaine dynamique et complexe dans un environnement technologique en évolution rapide qui a un impact sur les besoins des États et les intérêts des partenaires au développement. Il est par conséquent indispensable d'innover pour relever efficacement les défis inhérents, améliorer la qualité des résultats attendus, accroître la capacité et l'efficacité, garantir une plus grande fiabilité dans la conformité aux SARP et renforcer la compétitivité sur le marché mondial de l'aviation dans le cadre d'une approche d'Unité d'action de l'OACI renforcée pour la réalisation de plus grandes synergies. La période couverte par le présent rapport a donc été marquée par l'élaboration et l'approbation par le Conseil d'une nouvelle stratégie et d'un nouveau modèle économique pour la Direction de la coopération technique visant à améliorer les services fournis en partenariat avec les autres directions de l'OACI et les bureaux régionaux et à offrir une plus grande valeur ajoutée aux États membres de l'OACI. En vue de structurer de manière cohérente la mise en œuvre du nouveau modèle économique, le Conseil a approuvé une approche en plusieurs phases qui prévoyait des initiatives clés à mettre en œuvre à court, moyen et long terme.

1.5 La phase à court terme portait sur l'intégration du programme de formation mondiale en aviation (GAT) de l'OACI au sein de la TCB. Conclu en 2019, le transfert du bureau de la GAT au sein de la TCB a permis de créer des synergies dans l'identification et le développement de nouvelles opportunités commerciales

grâce à un portefeuille amélioré de produits et de services intégrant le catalogue de la GAT, de renforcer les mécanismes de collaboration et de communication avec les bureaux régionaux, et de soutenir des activités promotionnelles conjointes pour améliorer le rayonnement et la visibilité de la TCB.

1.6 En vue de développer une approche harmonisée et cohérente pour toutes les activités de soutien à la mise en œuvre entreprises par l'OACI, la phase à moyen terme s'est concentrée sur l'alignement de la gestion des programmes, projets et activités de coopération technique et d'assistance technique par l'Organisation. La section 2 ci-dessous détaille les considérations politiques et stratégiques connexes.

1.7 Dans le cadre de la phase à long terme du modèle économique et conformément aux recommandations de l'audit externe, la fonction administrative d'acquisitions de la Direction a été transférée à la Direction de l'administration et des services (ADB) en décembre 2021. Cela, à la fois dans un souci d'harmonisation avec le système des Nations unies et afin de permettre une séparation adéquate des tâches pour éviter les conflits d'intérêts potentiels, garantir des contrôles internes solides, réduire les risques déontologiques et s'aligner sur les meilleures pratiques de gouvernance. En outre, afin de renforcer les activités d'acquisitions au sein de l'Organisation, un nouveau Code des acquisitions de l'OACI a été approuvé au cours de la période considérée. Refonte complète des processus d'acquisitions, le nouveau Code introduit un système à deux enveloppes et un mécanisme de contestation des offres. En outre, il offre des orientations détaillées au personnel chargé des acquisitions et aux demandeurs sur les questions de procédure, les règles et les règlements, comme la préparation des plans d'acquisition, la gestion des contrats à long terme, les mécanismes d'évaluation et les évaluations des performances des fournisseurs, ainsi que les interfaces connexes avec les États.

1.8 La phase à long terme prévoyait également l'intégration de la Section de la gestion des recettes et des produits (RPM) dans la structure de la TCB, effective depuis le 15 juin 2022. L'intégration de toutes les activités génératrices de produits dans une seule entité devrait permettre de renforcer les compétences commerciales, d'accroître les synergies et l'innovation, d'exploiter la propriété intellectuelle de l'OACI et d'améliorer la diversification des produits.

1.9 L'incorporation au plan opérationnel glissant de la TCB de principes ancrés dans la méthodologie du tableau de bord prospectif, qui permettent le développement d'indicateurs de performance clés (KPI) et d'initiatives stratégiques de meilleure qualité, a posé les bases qui aideront à la Direction à atteindre ses objectifs de manière plus efficace et efficiente tout au long du triennat et au-delà. Cette approche a renforcé et simplifié la gestion des performances, tout en continuant à servir de feuille de route pour les interactions entre la TCB et le Conseil, facilitant ainsi le rôle de gouvernance de ce dernier.

1.10 Compte tenu de sa structure d'autofinancement qui exige que la TCB recouvre ses coûts administratifs tout en veillant à minimiser les dépenses de soutien, le principal défi pour la période 2019-2021 a été de faire face à la baisse du volume de mise en œuvre du Programme de coopération technique qui, exacerbée par l'impact négatif de la pandémie sur les investissements dans le développement de l'aviation civile et la lenteur de la reprise du secteur, a entraîné une diminution de 4,4 millions CAD de la réserve accumulée dans le Fonds AOSC, passée de 12,5 millions CAD à 8,1 millions CAD à la fin du triennat en 2021. Pour rétablir une situation financière saine du Fonds AOSC, des mesures stratégiques et d'économie globales ont été mises en place afin, d'une part, de réduire les coûts opérationnels et, d'autre part, d'augmenter le volume du programme en diversifiant son portefeuille de produits et de services et ses sources de revenus grâce à une meilleure sensibilisation dans toutes les régions et en réduisant au minimum sa dépendance à l'égard des sources de revenus non opérationnels, comme les intérêts, les taux de change et d'autres facteurs qui ne sont pas entièrement sous le contrôle de l'OACI, tout en maintenant la capacité de la Direction à réaliser des projets à un coût raisonnable et à fournir des services de qualité aux États membres.

1.11 Parmi ses priorités stratégiques pour le triennat, la TCB a déterminé qu'il était nécessaire qu'elle concentre ses efforts sur la transition d'un modèle dépendant d'une seule source de revenus vers un modèle multisource qui atténue le ralentissement de ses services traditionnels. Cette stratégie de diversification des

revenus a nécessité le développement et la fourniture de nouveaux produits sur la base des SARP de l'Organisation. En complément, l'impact sans précédent de la pandémie sur l'industrie du transport aérien a encore accru la nécessité pour l'OACI de fournir un soutien opportun, complet et unifié à ses États membres dans leurs efforts de relance, de reprise et de résilience par le lancement en 2020 de l'initiative des trousseaux de mise en œuvre (iPack), qui couvre divers domaines de l'aviation civile.

1.12 S'appuyant sur le renforcement accompli au cours du triennat de la coordination, de la coopération et de la collaboration entre la TCB, la Direction de la navigation aérienne (ANB), la Direction du transport aérien (ATB) et les bureaux régionaux, autre exemple des avantages de l'approche d'Unité d'action de l'OACI, un exercice conjoint de planification de projet a été réalisé. Il a permis d'identifier, grâce aux fonctions de sensibilisation des bureaux régionaux et à leur connaissance approfondie des besoins régionaux, un certain nombre d'États ayant besoin du soutien de l'OACI dans toutes les régions et les besoins spécifiques qui peuvent être satisfaits par la mise en œuvre de projets liés à l'aviation civile. L'OACI intensifiera ses efforts de mobilisation des ressources pour soutenir les États bénéficiaires qui auront probablement besoin d'autres sources de financement pour pouvoir mettre en œuvre ces projets.

1.13 Au cours du triennat, la Direction de la coopération technique a également subi une série de changements structurels internes dans le cadre de son nouveau modèle économique. Ces changements ont eu des effets sur ses processus et leur documentation, ainsi que sur les rôles et responsabilités du personnel. Ils incluent notamment l'introduction d'une méthodologie normalisée de gestion de bout en bout des projets fondée sur une approche « à processus unique » (OSP) entièrement collaborative, alignée sur les normes reconnues de gestion de projets et intégrant les meilleures pratiques pertinentes. Cette méthodologie a amélioré la coordination interne, renforcé les mécanismes de gouvernance, amélioré le suivi, le compte rendu et l'évaluation des projets, et permis une meilleure gestion des performances au niveau de la Direction, le tout conduisant à une exécution plus efficace et efficiente des projets. Après la recertification initiale de la Direction selon la norme ISO 9001:2015 en 2018, un auditeur externe a réévalué dans son intégralité et jugé satisfaisante la conformité du système de management de la qualité (QMS), comme en témoigne sa recertification en 2021.

1.14 Dans le cadre du processus d'amélioration continue de la Direction, le taux de satisfaction des clients de la TCB est suivi et analysé régulièrement afin d'améliorer la rapidité et la qualité de la mise en œuvre des projets. En complément de la collecte et de l'analyse fréquentes des commentaires des clients, ce triennat a été marqué par l'élargissement des enquêtes sur la satisfaction des clients aux bureaux régionaux pour les projets pour lesquels la TCB apporte un soutien administratif, et aux États clients qui ont mis en œuvre les iPack dernièrement introduits. Il convient de noter que le Conseil a approuvé en 2020 une méthodologie améliorée de mesure de la satisfaction des clients pour les enquêtes menées par des tierces parties indépendantes tous les deux ans depuis 2015 sur tous les projets en cours et récemment achevés. La nouvelle méthodologie renforce l'anonymat des répondants, segmente les répondants selon leurs rôles stratégiques ou opérationnels, évalue les aspects stratégiques clés et élargit la population interrogée à des clients potentiels qui ne sont pas actuellement desservis par la Direction. Les résultats de l'enquête la plus récente, qui a pleinement pris en compte les nouvelles exigences, indiquent que la satisfaction des clients actuels et passés de la TCB reste élevée, avec un nombre significatif de répondants affichant une forte probabilité de refaire appel à la TCB pour de futurs projets.

1.15 Alors que la gestion des risques a toujours fait partie intégrante de la Direction de la coopération technique aux niveaux de l'institution, des programmes et des projets, l'introduction officielle d'un registre des risques de la direction dans le cadre de son système de gestion de la qualité, puis son perfectionnement, son automatisation, sa documentation et son alignement complet sur le cadre de la gestion du risque institutionnel (ERM) de l'OACI approuvée par le Conseil en février 2021 ont permis à la Direction d'analyser et de traiter régulièrement les risques récurrents et ad hoc qui surviennent ou sont censés survenir dans le cadre de ses activités à l'aide d'une approche structurée, systématique et intégrée.

1.16 Parmi les initiatives visant à améliorer les méthodes de travail de la Direction, la période 2019-2021 a marqué le début de la transformation numérique de la TCB avec la mise en place d'un système intégré de gestion des performances et de compte rendu qui facilite la collecte systématique d'informations à des fins de suivi, de compte rendu, d'apprentissage et de planification stratégique, y compris un éventail complet de rapports et de tableaux de bord d'importance stratégique conçus afin de fournir une vision globale des performances de la Direction.

1.17 Pendant la période considérée, la Direction a enfin poursuivi ses efforts d'amélioration et de modernisation de son fichier actif d'experts internationaux et de sociétés de conseil enregistrées dans une « base de données mondiale de talents pour les experts en aviation », analysée et validée techniquement par des experts en la matière en étroite collaboration avec les Directions techniques de l'OACI. L'accent a été placé sur l'apprentissage et le développement continu dans les spécialisations aéronautiques, alignés sur les mises à niveau constantes des SARP de l'OACI afin de garantir une offre durable d'experts possédant des connaissances actuelles et pertinentes et des compétences et pratiques techniques et opérationnelles en rapport avec les objectifs stratégiques de l'OACI dans pratiquement tous les domaines de l'aviation civile.

2. NOUVELLE POLITIQUE DE SOUTIEN À LA MISE EN ŒUVRE

2.1 Rappelons qu'en 2007, il a été décidé que l'OACI dans son ensemble mettrait l'accent sur la mise en œuvre afin de mieux concentrer ses ressources sur l'aide aux États dans la mise en œuvre des SARP. Cette décision constitue un changement de paradigme pour l'Organisation : le soutien à la mise en œuvre, jusqu'alors du ressort exclusif de sa Direction de la coopération technique, principal instrument de l'OACI quand il s'agit d'aider les États à remédier à leurs carences dans le domaine de l'aviation civile, a été étendu à d'autres secteurs de l'Organisation qui se concentraient uniquement sur l'élaboration des SARP et les activités d'audit. Cette évolution a conduit à une redistribution des responsabilités dans les projets et activités de soutien à la mise en œuvre en fonction de leur source de financement : l'assistance technique peut être financée par le budget ordinaire et les fonds volontaires de l'OACI. Elle est principalement coordonnée par les bureaux régionaux et les sections de soutien à la mise en œuvre des Directions de la navigation aérienne et du transport aérien, tandis que la coopération technique est financée par les gouvernements et les entités bénéficiaires et mise en œuvre par la Direction de la coopération technique, qui fournit également une assistance technique si le Secrétaire général le décide. L'expérience acquise dans le cadre de cette approche a permis à l'Organisation de prendre conscience de ses lacunes, de l'importance de la coordination et de la collaboration dans ces activités ainsi que des possibilités d'élaborer des stratégies de soutien à la mise en œuvre afin de tirer parti de la pleine capacité et des forces combinées de l'OACI pour progresser dans la réalisation de sa mission et mieux répondre aux besoins des États, tout en facilitant la mobilisation des ressources et les partenariats avec l'industrie et les autres parties prenantes.

2.2 Conscient de l'importance fondamentale d'une coopération et d'une coordination améliorées pour éviter doubles emplois et redondances et garantir une affectation plus efficace de ressources limitées de l'Organisation, le Conseil a donc approuvé une proposition d'alignement de la gestion des programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI dans le cadre de l'approche d'Unité d'action de l'OACI en vue de favoriser une approche collaborative et cohérente dans toutes les activités de soutien à la mise en œuvre. En conséquence, le Conseil a approuvé une nouvelle « [Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI](#) » en mars 2022. Cette politique a pour but de renforcer et d'harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de soutien à la mise en œuvre, d'intégrer ces efforts dans le plan d'activités de l'OACI et de faire en sorte que le soutien fourni aux États dans tous les domaines de l'aviation civile soit pertinent, efficace et cohérent en termes de contenu et de prestation, quels que soient la source d'assistance ou le mécanisme de financement associé.

2.3 Partenariats et mise en commun des ressources sont indispensables pour obtenir un financement durable et prévisible du soutien technique et éviter les doubles emplois. Étant donné qu'un pourcentage élevé d'États membres de l'OACI ne disposent pas des fonds nécessaires à un développement efficace et cohérent de leur infrastructure d'aviation civile et de leurs ressources humaines, on s'attend à ce que la nouvelle politique renforce la collaboration de l'OACI avec les parties prenantes internes et externes, réduise au minimum les doubles emplois, facilite la mobilisation des ressources et optimise leur affectation. En outre, dans le but de renforcer une approche fondée sur les besoins dans le cadre de l'initiative « Aucun pays laissé de côté », la politique réaffirme l'importance de répondre aux besoins des États en matière de développement. Alors que le renforcement des capacités des États à mettre en œuvre les politiques, les plans, les SARP, les PANS et les éléments indicatifs de l'OACI et à assurer une surveillance et des contrôles efficaces et efficients restera prioritaire, il est envisagé que la politique apporte un meilleur soutien à la mise en œuvre des SARP existantes et nouvelles.

2.4 L'*Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* adopté par la 40^e Session de l'Assemblée dans sa résolution A40-24 énonce les principes généraux, les politiques à long terme et les valeurs fondamentales qui régissent l'assistance et la coopération techniques fournies par l'Organisation. L'appendice C propose une mise à jour de la résolution A40-24 afin de prendre en compte les changements requis et les révisions de forme, pour adoption par l'Assemblée.

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 2019-2021 s'élevait à 168,7 millions USD. La comparaison avec les deux triennats précédents (389,7 millions USD et 356,2 millions USD, respectivement) illustrée dans le Tableau 1 traduit une diminution continue de 8,6 % et 52,6 % dans chaque triennat.

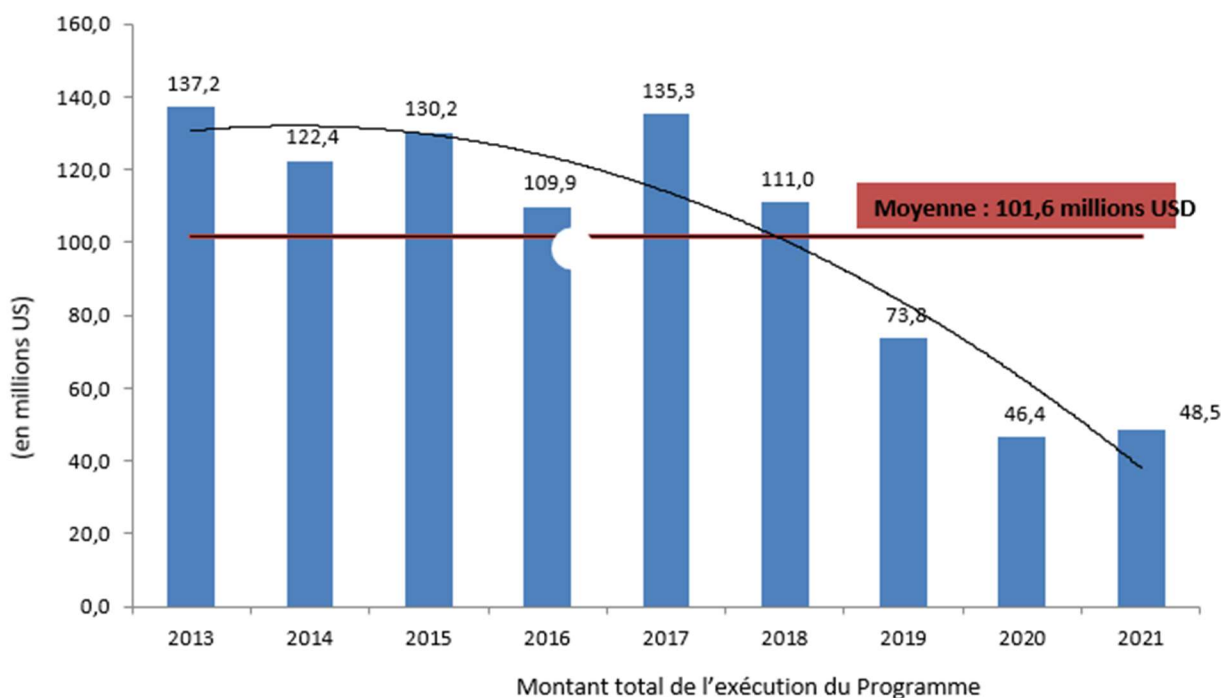
Tableau 1 – Montant total de l'exécution du Programme

Total Programme Delivery (in US Dollars)					
2013	137,158,149	2016	109,888,189	2019	73,845,065
2014	122,367,931	2017	135,322,442	2020	46,413,057
2015	130,181,131	2018	110,976,637	2021	48,491,490
389,707,211		356,187,268		168,749,612	

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, suivie de l'année 2017, à 135,3 millions USD, s'expliquant en partie par d'importantes acquisitions d'équipements d'aviation et des activités à grande échelle liées aux services de navigation aérienne et au développement aéroportuaire. Alors que l'exécution annuelle du Programme a progressivement diminué au cours du triennat 2016-2018 qui s'est clôturé à 111 millions USD, une forte baisse à 46,4 millions USD a été observée en 2020, principalement en raison de l'incidence directe de la pandémie de COVID-19 sur les investissements dans le développement de l'aviation civile, le triennat actuel se clôturant par un Programme à 48,5 millions USD en 2021, toujours mis à mal par la lenteur de la reprise du secteur de l'aviation. Par rapport à la période de référence précédente, la moyenne mobile des trois derniers triennats a diminué, passant de 120,4 millions USD entre 2010 et 2018 à 101,6 millions USD entre 2013 et 2021. En moyenne, l'exécution annuelle du programme doit s'élever à environ 120 millions USD pour que l'OACI recouvre complètement ses frais d'administration.

Graphique 1 – Tendence annuelle des résultats du Programme



Sources de financement

3 Les sources générales de financement sont restées relativement similaires à celles du triennat précédent, la plus grande part provenant des gouvernements finançant leurs propres priorités et projets (98,6 %). Les contributions des donateurs se sont élevées à 2,5 millions USD (1,4 %), comparées à 1,8 million USD (0,5 %) et 2,7 millions USD (0,7 %) au cours des périodes 2016-2018 et 2013-2015 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 et des fonds volontaires de l'OACI.

Tableau 2 – Sources externes de financement de 2013 à 2021

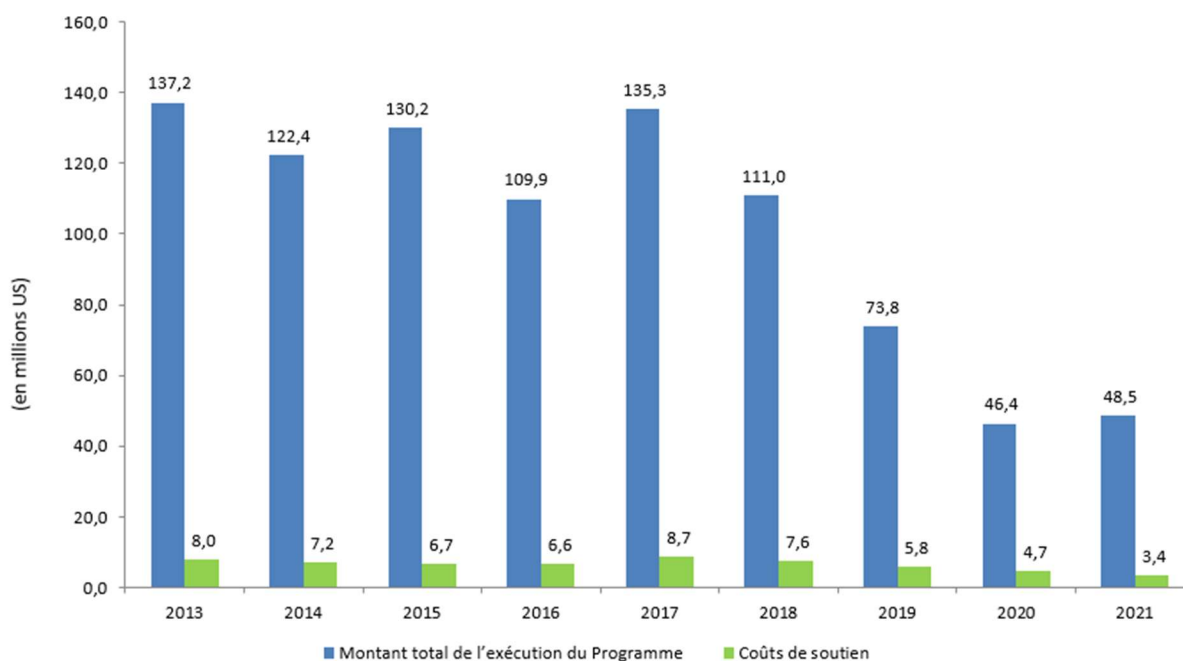
Source de financement	Années			Grand total
	2013-2015	2016-2018	2019-2021	
Airbus	208 119	250 000	750 000	1 208 119
Aeronautical Radio of Thailand	0	20 000	0	20 000
Aerovias de Integracion Regional S.A. (LAR)	0	0	52 680	52 680
AFCAC	0	0	115 015	115 015
ASECNA	0	0	592 179	592 179
AVSEC	235 590	98 400	0	333 990
BCDA Aeronautical Solutions LLC (Venez)	0	0	171 165	171 165
Boeing	208 616	272 009	450 000	930 625
C.M.R. S.A.S. Colombia	0	0	16 100	16 100
COCESNA	0	0	49 925	49 925
Corporacion de la Industria Aeronautica C	0	0	15 390	15 390
DGAC du Chili	0	13 400	0	13 400
Endeavour Aviation Abidjan SARL	0	0	55 635	55 635
FAA	23 431	280 500	0	303 931
France	431 645	0	0	431 645
INAC	0	0	21 778	21 778
Banque interaméricaine de développeme	0	0	48 000	48 000
LAN. Peru S.A.	0	0	20 300	20 300
Selex ES Technologies Ltd.	0	26 879	0	26 879
Espagne	121 875	10 248	0	132 123
Transport Canada	183 486	77 694	68 854	330 034
DDMP	279 600	314 175	0	593 775
UNOPS	0	11 536	0	11 536
Fonds pour la sécurité de l'aviation	1 013 564	276 521	37 120	1 327 205
SPCP	0	196 000	0	196 000
Total	2 705 926	1 847 362	2 464 141	7 017 429

Coûts de soutien

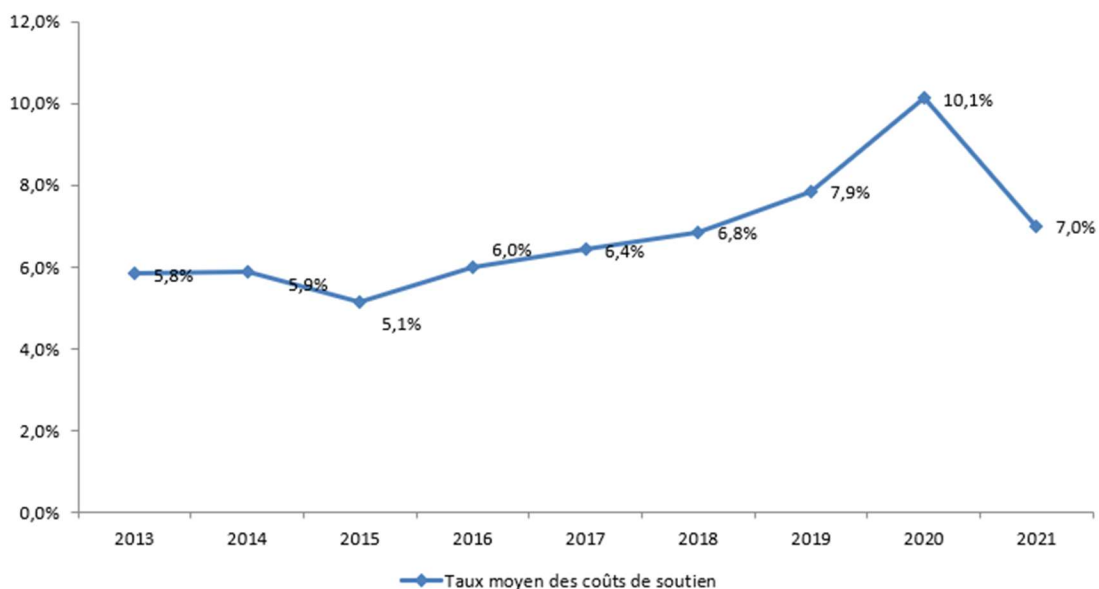
4 Des coûts de soutien ne dépassant normalement pas 10 % sont appliqués aux projets de coopération technique, mais ils peuvent varier selon les éléments du projet dans le cadre des Accords de services de gestion (MSA), en fonction de la complexité de l'activité. Les taux des coûts de soutien pour l'élément « 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. 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 168,7 millions USD du Programme pour 2019-2021, s'est élevé à 13,9 millions USD, représentant une moyenne de 8,2 % pour la période, comparé à 6,4 % pour le triennat 2016-2018 et 5,6 % pour le triennat 2013-2015. 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 du ratio du personnel de terrain aux activités d'acquisition. 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 inférieur à celui des éléments « personnel » ou « formation ».

Graphique 2 – Coûts de soutien recouverts de 2013 à 2021



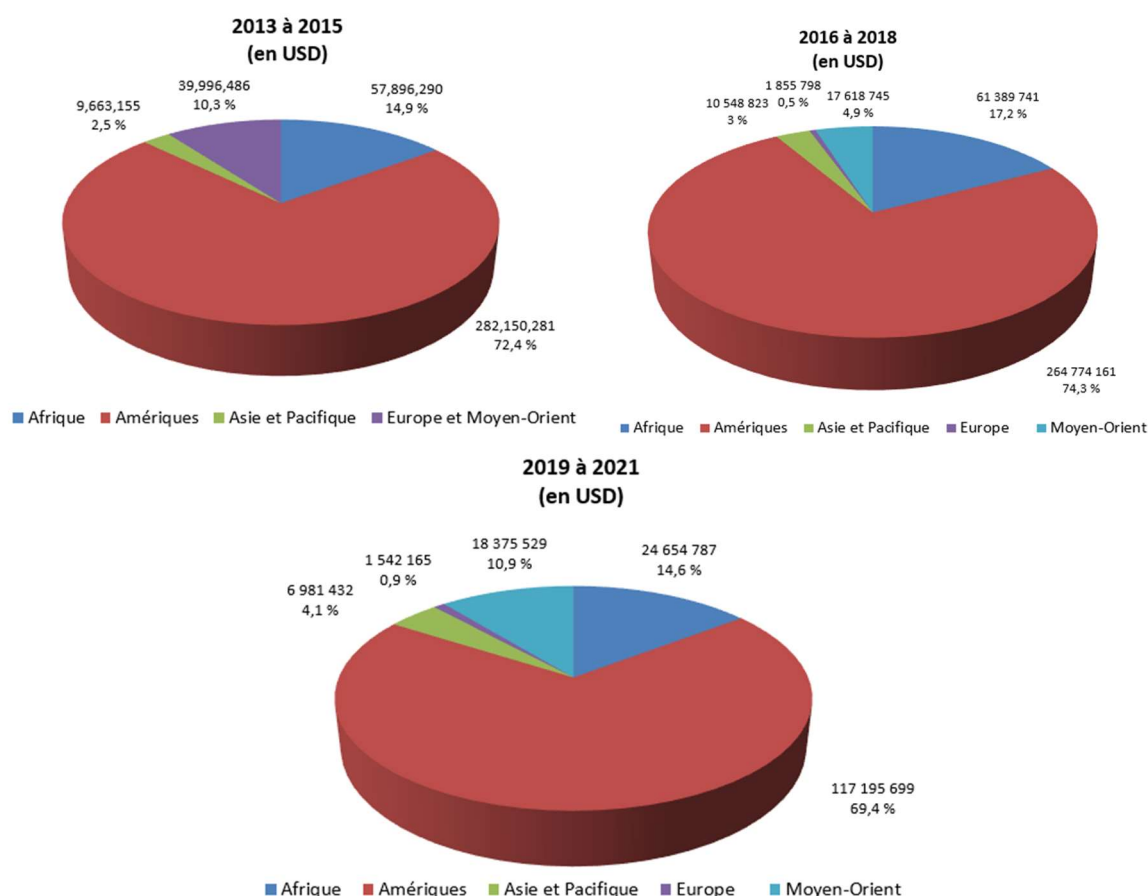
Graphique 3 – Taux annuel moyen des coûts de soutien de 2013 à 2021



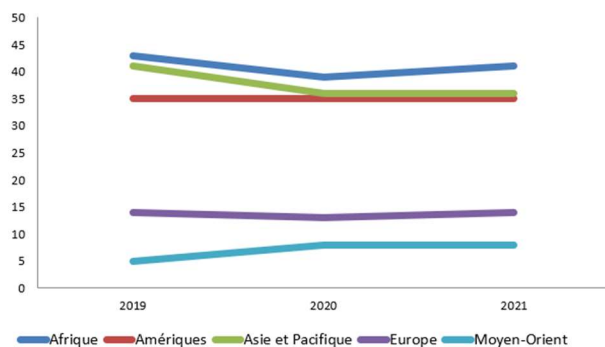
Exécution du Programme par région

5 Les graphiques 4 et 5 illustrent l'exécution totale du Programme de coopération technique par région géographique. La Région Afrique correspond à 14,6 % du Programme total mis en œuvre durant la période 2019-2021, comparé à 17,2 % pour le triennat 2016-2018 et 14,9 % pour le triennat 2013-2015, soit une diminution significative du volume de 59,8 % au cours du triennat actuel par rapport au précédent. La Région Asie et Pacifique représentait 4,1 % de l'exécution totale du Programme, avec un ratio moyen de 3 % pour la période 2016-2018 et de 2,5 % pour la période 2013-2015, soit une baisse de 33,8 % dans le volume du programme par rapport au dernier triennat. Malgré une diminution du volume du Programme mis en œuvre de l'ordre de 55,7 % au cours du dernier triennat, la Région des Amériques a continué de bénéficier de la plus grande partie de l'exécution du Programme, soit 69,4 % comparé à 74,3 % et 72,4 % au cours des deux triennats précédents. À la demande du Conseil, les comptes rendus pour la Région Europe et Moyen-Orient sont présentés séparément depuis 2016. Ces deux régions représentaient 0,9 % et 10,9 % respectivement de la mise en œuvre totale du Programme au cours du triennat 2019-2021, comparativement à 0,5 % et 4,9 % au cours du triennat précédent, soit une diminution de 16,9 % et une augmentation de 4,3 %, respectivement. Les variations du ratio de répartition géographique étaient essentiellement influencées par le nombre et le type des demandes, ainsi que par le montant du financement mis à disposition par les États.

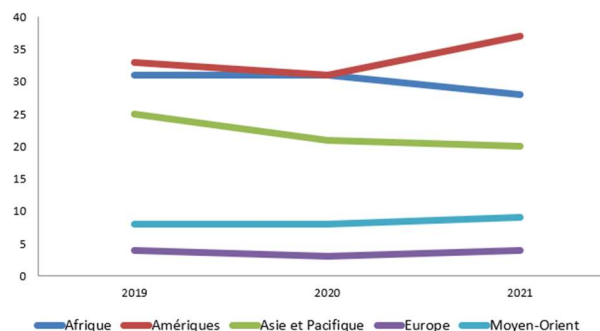
Graphique 4 – Résultats du Programme par région



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



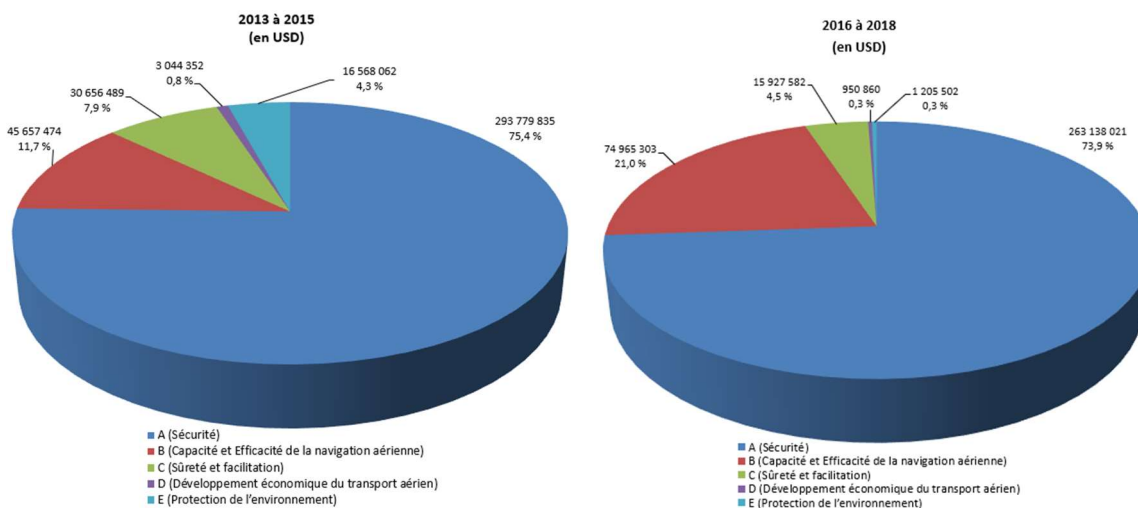
*À l'exception des iPack

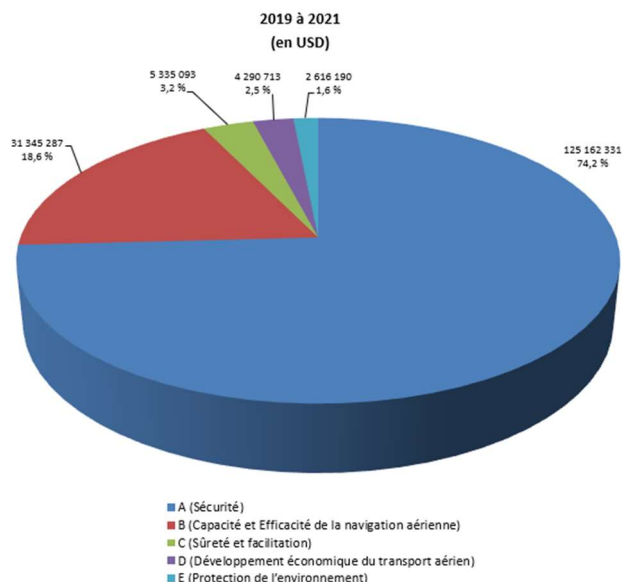


Exécution du Programme par objectif stratégique

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 2013-2015, 2016-2018 et 2019-2021, 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

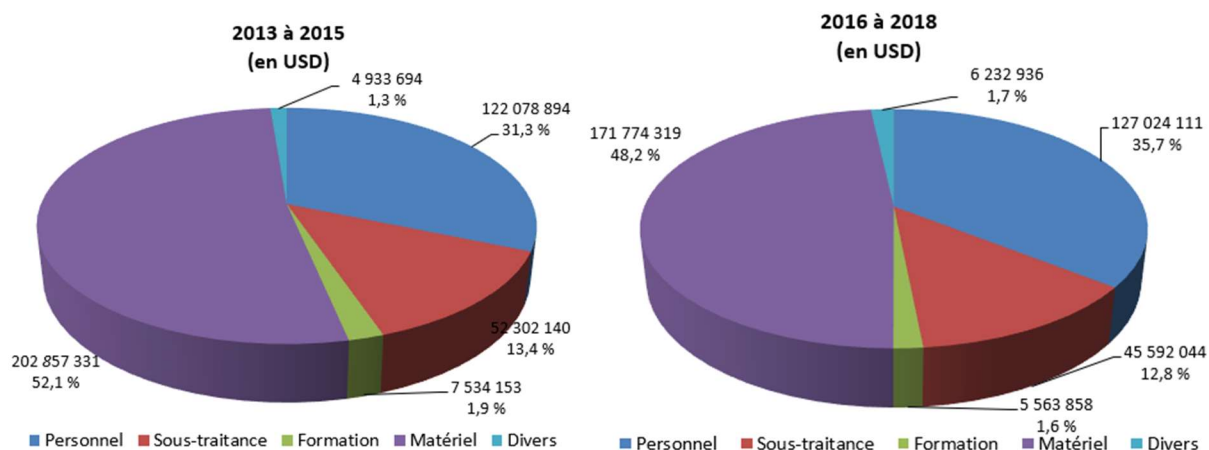


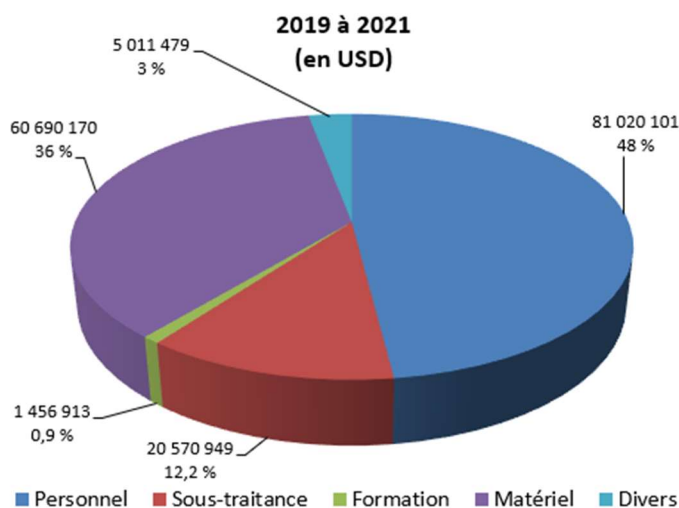


Exécution du programme par élément

7. La ventilation par élément de programme, qui était historiquement motivée par une plus forte demande des États bénéficiaires pour l'acquisition de matériel d'aviation civile, s'est orientée vers un ensemble d'activités plus équilibré au cours du dernier triennat, 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 48,2 % au cours de la période de référence 2019-2021, malgré une baisse significative de 62,6 % de la mise en œuvre lors du dernier triennat. L'élément « personnel » représentant 48 % du programme total a également connu une baisse de 36,2 % tandis que l'élément « formation », correspondant à 0,9 %, a connu une baisse de 73,8 % en volume sur la même période.

Graphique 7 – Exécution du Programme par élément





Résultats attendus du Programme par élément

8. Les principaux résultats attendus durant la période 2019 à 2021, par rapport au triennat 2016-2018, comprenaient :

- a) le déploiement de 1 181 experts internationaux sur le terrain, qui ont mené des missions de consultation ou servi d'instructeurs ou de personnel exécutif, par rapport à 1 061 ;
- b) le recrutement de 1 709 experts nationaux pour des administrations de l'aviation civile, par rapport à 2 566 ;
- c) la formation dans les pays de 21 119 employés de l'aviation civile dans le cadre de cours de formation, d'ateliers et de séminaires nationaux et régionaux, par rapport à 17 714 ;
- d) la formation de 2 253 employés nationaux par les fournisseurs de matériel dans le cadre de contrats d'acquisition, comparé à 1 881 ;
- e) l'octroi de bourses dans le domaine de l'aviation à différents instituts de formation, dont ont bénéficié 1 694 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 2 419 ;
- f) l'acquisition de matériel et de services majeurs d'aviation civile, pour une valeur totale de 92,2 USD, comparé à 217,3 millions USD.

Tableau 3 – Résultats attendus du Programme par élément

COOPÉRATION TECHNIQUE						
	2019		2020		2021	
Experts internationaux sur le terrain	359	359,10 mois-travail	321	379.50 mois-travail	428	408,40 mois-travail
Experts nationaux	617		500		592	
Nationaux formés par le fournisseur	5336		7843		7723	

Nationaux formés par le fournisseur	612	1179	329			
Bourses octroyées	799	254	641			
Équipements et services	37,1 millions USD	21,9 millions USD	22,3 millions USD			
ASSISTANCE TECHNIQUE						
	2019		2020		2021	
Experts internationaux sur le terrain	0	0,0 mois-travail	11	28,30 mois-travail	5	7,70 mois-travail
Experts nationaux	0		0		0	
Nationaux formés par le fournisseur	49		42		126	
Nationaux formés par le fournisseur	45		0		88	
Bourses octroyées	0		0		0	
Équipement et services (TCB)	0		0		0,2 million USD	
Équipement et services (RP/RO)*	10,88 millions USD**		-		-	
PROGRAMME OACI DES VOLONTAIRES DE L'AVIATION (IPAV)						
	2019		2020		2021	
Experts internationaux sur le terrain	3	2,20 mois-travail	4	3,20 mois-travail	1	0,70 mois-travail
TROUSSES DE MISE EN ŒUVRE (iPack)						
	2019		2020		2021	
Experts internationaux sur le terrain	0	0,0 mois-travail	5	3,00 mois-travail	44	30,40 mois-travail
Reprise des aéroports	0		0		6	
Gestion des risques pour la sécurité aérienne liés à COVID-19 pour les AAC	0		2		10	
Supervision du contrôle de la qualité de la sécurité aérienne liée à la COVID-19	0		0		7	
Renforcement des Comités nationaux de facilitation du transport aérien pour la relance et la résilience de l'aviation civile	0		0		7	

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

** 14,45 millions CAD au taux de change moyen pour 2019 de 1 USD = 1,328 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, d'assistance technique et du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV), ainsi que des trousse de mise en œuvre (iPack), qui ont été administrés durant cette période sur une base individuelle, sous-régionale et régionale.

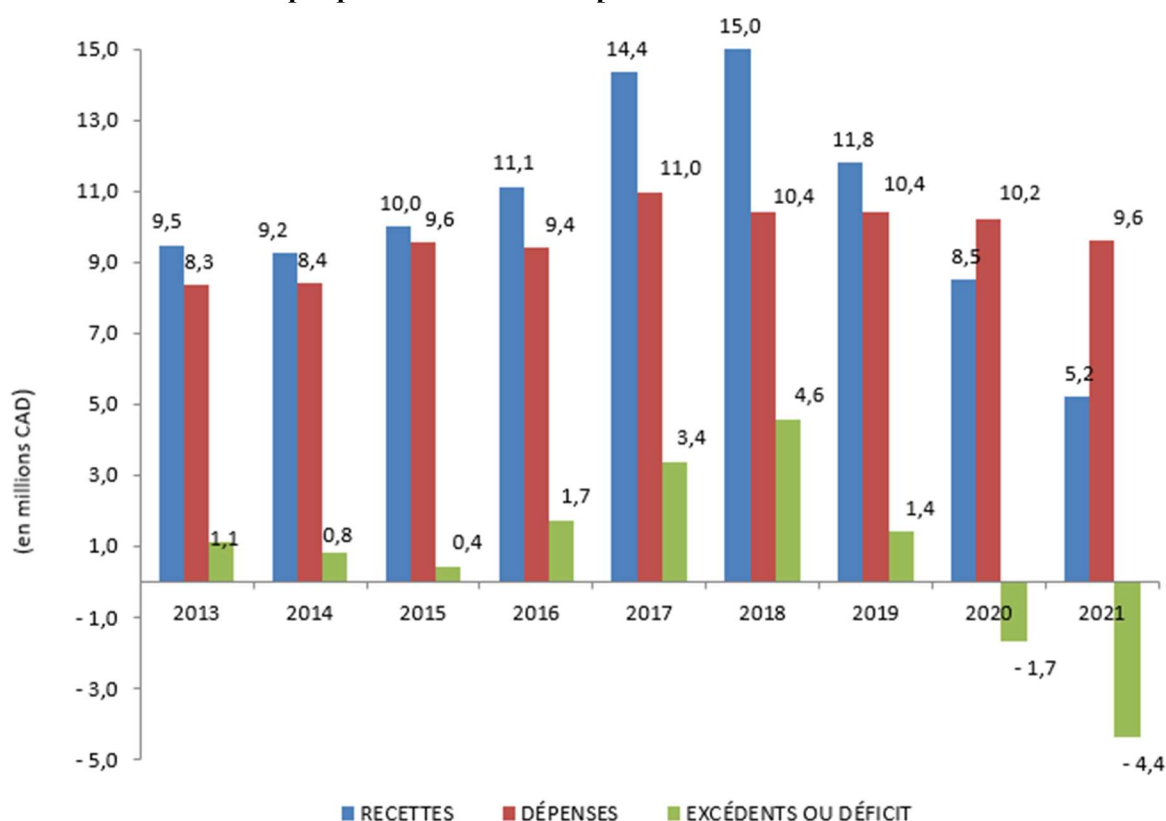
10. La liste des réalisations du Programme par objectif stratégique durant la période 2019-2021 figure dans le Rapport annuel 2019, 2020 et 2021 du Conseil à l'Assemblée (*Comité exécutif, Point 11 de l'ordre du jour*).

RECETTES ET DÉPENSES DU FONDS AOSC

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. Compte tenu de la baisse de l'exécution du Programme qui a une incidence sur le volume des coûts de soutien recouverts auprès des projets, les résultats des activités montrent que le Fonds AOSC n'a pas recouvert la totalité de ses coûts au cours du triennat 2019-2021. Après un excédent de 1,4 million CAD en 2019, les dépenses ont dépassé les recettes de 1,7 million CAD et de 4,4 millions CAD en 2020 et 2021, respectivement. Au 31 décembre 2021, la réserve cumulée du Fonds AOSC s'élevait à 8,1 millions CAD¹.

Graphique 8 – Recettes et dépenses du Fonds AOSC



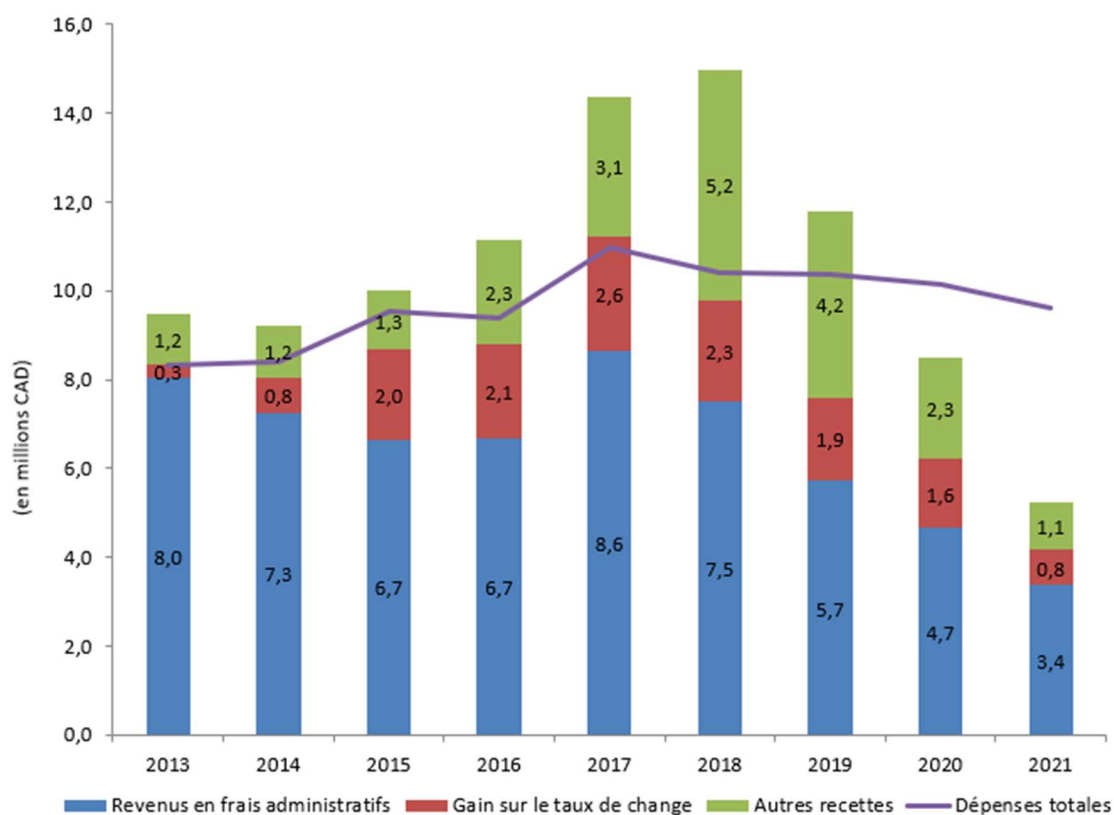
3. Alors que les coûts de soutien recouverts des projets à partir des frais administratifs ont historiquement représenté environ 90 % des recettes totales du Fonds AOSC, le ratio de répartition des recettes AOSC entre ses différentes sources de revenus, dans une année donnée, peut être influencé par de nombreux facteurs, tels que les fluctuations des taux de change, les soldes de trésorerie et les taux d'intérêt

¹ 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.

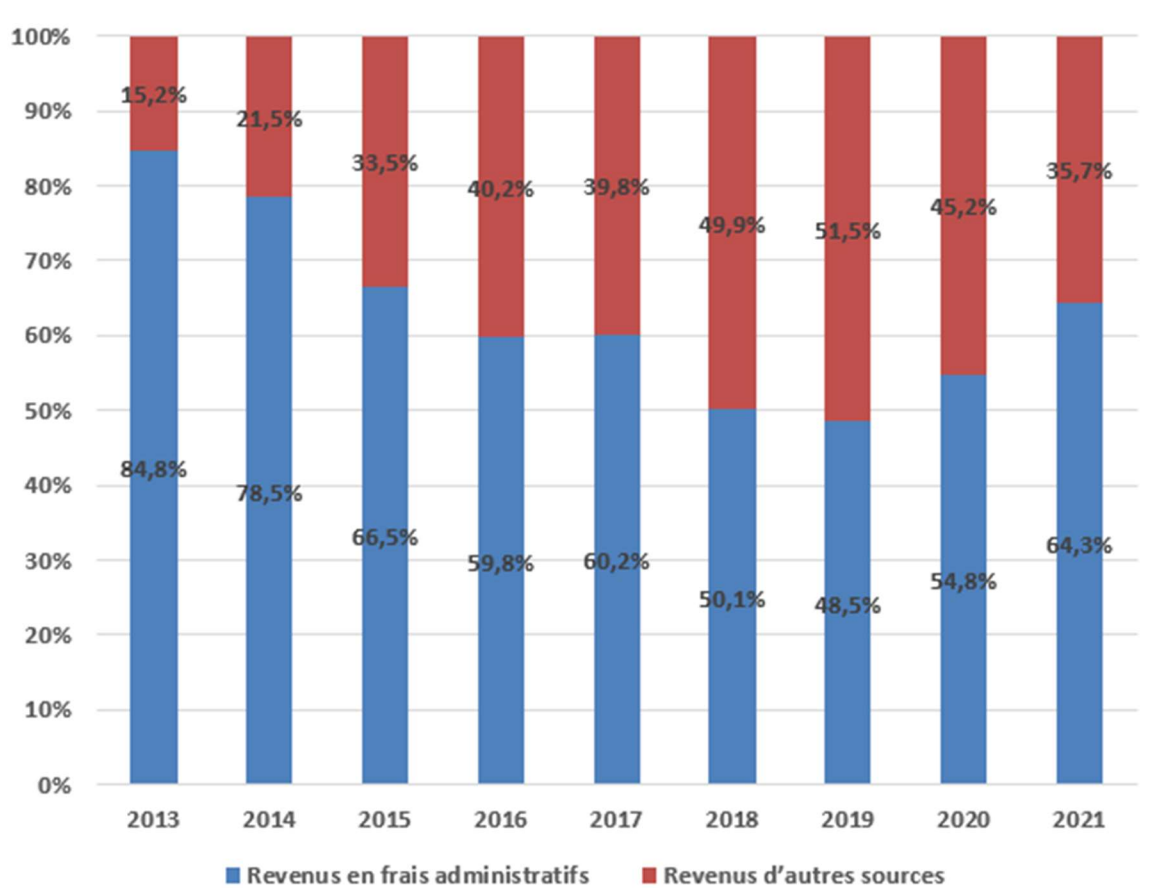
Appendice B

en vigueur. Comme le montre le graphique 9 ci-dessous, la vigueur relative du dollar des États-Unis, devise dans laquelle sont perçues les recettes AOSC, ainsi que les recettes provenant d'autres sources, telles que les intérêts d'investissement, les rabais des compagnies aériennes et d'autres revenus divers ont contribué, dans une mesure croissante, aux résultats du Fonds AOSC au cours des trois derniers triennats. En tant que part de l'ensemble des recettes du Fonds AOSC présenté dans le graphique 10, ces autres sources de revenus ont atteint un sommet de 51,5 % en 2019, après un creux de 15,2 % en 2013, et ont depuis régulièrement diminué, tout comme les revenus en frais administratifs du Fonds AOSC, en grande partie en raison de l'impact de la pandémie sur le secteur de l'aviation civile et l'économie mondiale, clôturant l'année 2021 à 35,7 %.

Graphique 9 – Sources des recettes AOSC en CAD



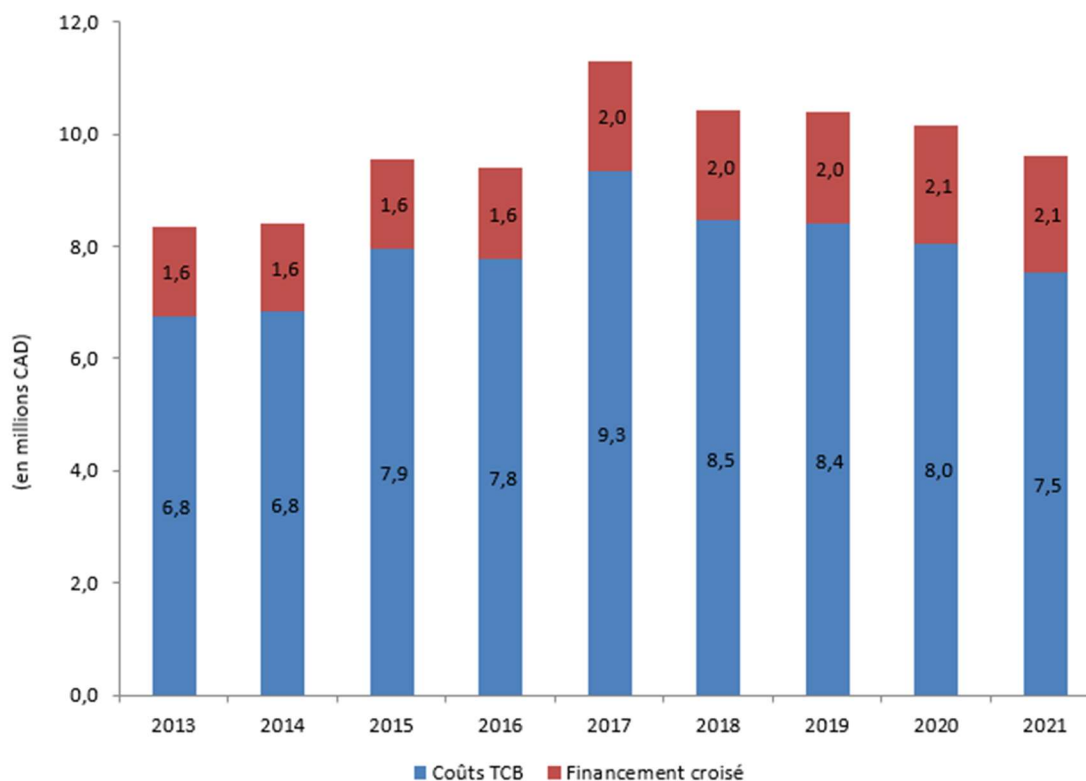
Graphique 10 – Sources des recettes AOSC en pourcentage



4. Les dépenses totales incluent les postes de financement croisé imputés au Fonds AOSC, qui s'élèvent à 6,2 millions CAD durant le triennat 2019-2021. Ces coûts se composent des virements annuels de 1,2 million de CAD pour les services de soutien fournis par le Programme ordinaire à l'appui du Programme de coopération technique dans le cadre de la politique de recouvrement des coûts de 2010², ainsi que d'un financement supplémentaire pour l'assurance qualité des Bureaux régionaux et les coûts partagés pour les services du Bureau de la déontologie, pour un total de 310 000 CAD. 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, conformément à ladite politique.

² Sur la base d'une enquête temporelle, la politique de recouvrement des coûts adoptée par le Conseil en 2010 a reconnu les coûts indirects encourus par le Programme ordinaire pour fournir des services de soutien à la TCB, ainsi que les coûts engagés par la TCB pour fournir des services d'acquisition et de voyages au Programme ordinaire. Un mécanisme permettant d'ajuster, le cas échéant, le montant à recouvrer auprès du Fonds AOSC a été approuvé par le Conseil en novembre 2013.

Graphique 11 – Dépenses AOSC



5. Au début de 2022, une nouvelle étude de recouvrement des coûts a été réalisée par le Secrétariat avec l'aide d'un cabinet de consultants afin de définir la structure des coûts de l'Organisation et de déterminer plus précisément les coûts des activités financées par des sources autres que le budget ordinaire. L'allocation du modèle de coûts a déterminé que le montant de 3,6 millions CAD doit être maintenu pour la période 2023-2025 et les années suivantes jusqu'à ce qu'une fluctuation majeure du volume des activités du Programme de coopération technique soit observée et qu'un total de 2 millions CAD sera recouvert auprès du Fonds AOSC pour les services d'acquisition pour le triennat, comme le reflète le projet de budget triennal de l'OACI. En outre, le budget ordinaire continuera de se faire rembourser 210 000 CAD et 100 000 CAD par le Fonds AOSCE pour les services du Bureau régional et du Bureau de la déontologie, respectivement, tandis que le Groupe des voyages continuera d'être financé par le Fonds AOSC à hauteur de 511 000 CAD par an, dont 226 000 CAD seront remboursés par le budget ordinaire, ce qui porte le total net versé par le Fonds AOSC au budget ordinaire pendant la période triennale à 7,3 millions CAD.

**A40-24 Exposé récapitulatif des politiques de
A41-xx : coopération 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 à la mise en œuvre, sous forme d'assistance technique et de coopération technique, qui ont remplacé la politique d'assistance technique entérinée par la 38^e session de l'Assemblée,

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

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,

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 40^e session de l'Assemblée ;
2. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A39-16~~ A40-24.

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^e 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 le Conseil a approuvé le réalignement de l'assistance technique et de la coopération technique en tant que nouvelle orientation stratégique à mettre en œuvre dans le cadre de l'approche d'Unité d'action de l'OACI,

Considérant que la nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI, approuvée par le Conseil, vise à renforcer et à harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de soutien à la mise en œuvre, et à faire en sorte que le soutien fourni aux États dans tous les domaines de l'aviation civile soit à la fois pertinent, efficace et cohérent en termes de contenu et de prestation, quelle que soit la source d'assistance ou le mécanisme de financement associé,

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 la résolution A39-23 invitait instamment les États membres, l'industrie, les institutions financières, les bailleurs de fonds et autres parties prenantes à se coordonner et à coopérer entre eux et dans le cadre de l'OACI, et à soutenir la mise en œuvre d'activités d'assistance, en accord avec les priorités mondiales et régionales établies par l'OACI, évitant ainsi le chevauchement des efforts,

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 la coopération technique est un domaine dynamique et complexe dans un environnement technologique en évolution rapide qui a un impact sur les besoins des États et les intérêts des partenaires de développement, nécessitant d'innover pour relever efficacement les défis inhérents, améliorer la qualité des résultats attendus, accroître la capacité et l'efficacité, garantir une plus grande fiabilité dans la conformité aux SARP et renforcer la compétitivité sur le marché mondial de l'aviation,

Considérant que le Conseil a approuvé une nouvelle stratégie et un nouveau modèle économique pour la Direction de la coopération technique visant à améliorer les services fournis en partenariat avec les autres directions de l'OACI et les bureaux régionaux et à offrir une plus grande valeur ajoutée aux États et aux entités non étatiques bénéficiaires,

Considérant que toutes les activités de coopération technique de l'Organisation restent basées sur le principe du recouvrement des coûts et que des mesures 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 volume du Programme de coopération technique a considérablement diminué au cours du triennat actuel et que la situation financière du Fonds AOSC s'est considérablement détériorée, en raison de la portée sans précédent de la pandémie de COVID-19 et la lenteur de la reprise du secteur du transport aérien;

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, constituent 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 politiques, des SARP, ~~et des plans de navigation aérienne~~ des plans mondiaux, des plans d'aviation régionaux et nationaux, des PANS et des éléments indicatifs de l'OACI, 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 l'Organisation 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 Réaffirme* 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 doivent passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions afin d'éviter le double emploi et les chevauchements ;

6. *Approuve* la nouvelle *Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI*, approuvée par le Conseil, vise à renforcer et à harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de soutien à la mise en œuvre, et *reconnaît* qu'un programme commun de soutien à la mise en œuvre de l'OACI renforcera davantage les activités de soutien à la mise en œuvre de l'Organisation pour mieux répondre aux besoins des États membres ;

7. *Demande* au Secrétaire général, compte tenu de la spécialisation, des qualifications et de l'expertise, des ressources financières et humaines limitées, de la séparation des tâches et du mandat des entités organisationnelles respectives au sein du Secrétariat, d'optimiser l'affectation des ressources et la répartition des rôles et des responsabilités en ce qui concerne les activités de soutien à la mise en œuvre ;

68. *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, en sollicitant l'appui du budget du Programme ordinaire ;

79. *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 ;

810. *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

11. *Rappelle* 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 ;

12. *Demande* au Secrétaire général de continuer à sensibiliser les États, les acteurs de l'industrie et du secteur privé, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les Nations Unies aux avantages offerts par le recours à l'OACI pour la mise en œuvre et le financement de projets de renforcement des capacités et de développement des infrastructures dans le domaine de l'aviation civile ;

913. *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 ;

14. *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 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

15. *Réaffirme* qu'en adoptant des pratiques à orientation commerciale pour la viabilité financière de la Direction de la coopération technique, il est nécessaire ~~de veiller au maintien de la bonne réputation de l'OACI~~ d'établir des mécanismes souples facilitant la coopération avec les bénéficiaires potentiels sur les nouveaux projets de développement de l'aviation civile et les partenariats avec les États, les donateurs et les autres parties prenantes pour les possibilités de mobilisation des ressources, et *invite* le Secrétaire général à définir des mécanismes permettant à l'OACI de participer à des appels d'offres pour le développement de l'aviation civile lancés par des organisations donatrices, des banques de développement et des institutions financières internationales, conformément aux meilleures pratiques du système des Nations Unies, et à réglementer la manière dont l'OACI peut travailler avec l'industrie en tenant compte des modèles existants utilisés par d'autres entités de l'aviation civile internationale, tout en veillant à ce que des contrôles adéquats soient en place et que la bonne réputation de l'OACI soit maintenue ;

16. *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 ;

17. *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 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 ;

18. *Prie* le Secrétaire général de prendre des mesures coordonnées et soutenues visant à assurer le réaligement progressif de l'assistance technique et de la coopération technique afin qu'elles fonctionnent de manière cohérente et harmonisée, et *soutient et encourage* l'élaboration de solutions nouvelles et novatrices pour les projets et activités de soutien à la mise en œuvre dans le cadre d'une approche renforcée d'Unité d'action de l'OACI pour la réalisation de plus grandes synergies ;

19. *Encourage* l'utilisation de systèmes et d'outils pour renforcer la planification, le développement et la gestion du soutien à la mise en œuvre et *prie* le Secrétaire général de prévoir les moyens nécessaires pour permettre la mise à disposition de ces technologies et ainsi mieux soutenir les États membres ;

Accords de coopération technique et d'assistance technique

1420. 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 ;

1521. 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 de nombreux États contractants de l'OACI ne disposent pas des fonds nécessaires à un développement efficace et cohérent de leur infrastructure d'aviation civile et de leurs ressources humaines, et afin de rectifier les carences constatées,

Considérant que les fonds disponibles pour ~~la coopération technique et l'assistance technique~~ le soutien à la mise en œuvre 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 de l'industrie 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~~ technologie 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 le Conseil a établi d'autres fonds d'affectation spéciale thématiques et à donateurs multiples dans le but d'aider les États membres à renforcer l'aviation civile,

Considérant que les partenariats et la mise en commun des ressources sont indispensables pour obtenir un financement durable et prévisible du soutien technique et éviter les doubles emplois,

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 et aux programmes 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 d'une 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 à se procurer, à toutes les sources appropriées, les fonds nécessaires au développement de leur secteur de l'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 leurs services intéressant 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 d'expertise technique, 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, par l'intermédiaire des fonds volontaires de l'OACI, des fonds supplémentaires destinés à lui permettre de mettre en œuvre des projets d'aviation civile, des trousseaux de mise en œuvre ou toute autre contribution susceptible de soutenir les États dans leurs efforts de mise en conformité avec les SARP et leurs besoins complémentaires en matière d'aviation civile;

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. *Invite* les États contractants à fournir un soutien durable en matière de ressources financières et humaines par le biais du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) afin de développer les capacités des États bénéficiaires à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, ainsi qu'à favoriser l'autonomie et la croissance ;

11. *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) (USOAP-CMA et USAP-CMA) 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 et soutient efficacement la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté de l'OACI,

Considérant que la pandémie de COVID-19 et la lenteur de la reprise du secteur du transport aérien ont eu une incidence importante sur l'aviation civile et sur les moyens des États et d'autres sources de financement pour donner la priorité aux investissements dans les projets de développement et d'infrastructure de l'aviation civile dans le monde entier, ce qui a engendré des annulations ou des retards dans les projets de coopération technique de l'OACI,

Considérant que l'OACI a élaboré des directives pratiques et alignées à l'intention des gouvernements et des exploitants de l'industrie afin de relancer le secteur du transport aérien international et de lui permettre de se remettre des impacts de la pandémie à l'échelle mondiale de manière coordonnée et de faire évoluer l'aviation post-COVID-19 vers plus de durabilité et de résilience,

Considérant que les trousse de mise en œuvre de l'OACI (iPack) sont élaborées et mises en œuvre en pleine conformité avec les mesures et les recommandations contenues dans le rapport de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) et qu'ils constituent un élément clé de leur mise en œuvre,

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'OACI ~~de l'USOAP-CMA, des missions de validation coordonnées (ICVM) et de l'USAP~~ et pour les aider dans leurs efforts de relance, de récupération et de résilience liés à la pandémie de COVID-19,

Considérant que les évaluations a posteriori ~~des projets pourraient constituer~~ constituent de précieux outils pour ~~déterminer~~ évaluer et surveiller les incidences des projets particuliers 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. *Invite instamment* les États contractants, lorsqu'ils mettent 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 de l'USOAP-CMA et de l'USAP CMA de l'OACI, 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 ;

23. *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~~ accorder la priorité 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~~ compte tenu des avantages connexes importants qu'ils procurent ;

34. *Encourage* les États et les entités non étatiques impliquées dans l'aviation civile à demander le soutien de l'OACI, le cas échéant, par le biais de ses programmes et activités de soutien à la mise en œuvre, afin de relever les défis qu'a entraînés la pandémie de COVID-19, auxquels le secteur de l'aviation est confronté pour assurer une relance et une reprise rapides ;

45. *Demande* au Secrétaire général de renforcer l'application, par l'Organisation, d'une approche systémique aux activités de soutien ~~technique à la mise en œuvre~~, dans le but de mettre en place des systèmes nationaux de supervision solides et durables ;

56. *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 ;

67. *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 (RTC) 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 ;

78. *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 ~~respectives~~ figurant dans ~~les accords~~ l'accord de projets ;

89. *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 ;
910. *Appelle l'attention* des États contractants, des partenaires financiers et des autres parties prenantes du secteur de l'aviation sur les trousse de mise en œuvre de l'OACI (iPack), qui constituent une solution prête à être déployée, efficace et normalisée, composée de documents d'orientation, de programmes de formation, d'outils et de soutien d'experts, visant à faciliter la mise en œuvre des dispositions de l'OACI et à guider les entités étatiques grâce à des solutions harmonisées et flexibles ;
1011. *Demande* que tous 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~~ de la Direction de la coopération technique ;
112. *Demande* au Secrétaire général de promouvoir l'utilisation généralisée d'indicateurs de performance pour évaluer de façon objective l'impact des activités de coopération et d'assistance techniques sur la mise en œuvre des SARP de l'OACI ;
1213. *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 ;
1314. *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.