



World Food Programme
Programme Alimentaire Mondial
Programa Mundial de Alimentos
برنامج الأغذية العالمي

Conseil d'administration

Session annuelle

Rome, 23-26 juin 2026

Distribution: générale

Point 8 de l'ordre du jour

Date: 18 mai 2026

WFP/EB.A/2026/8-C

Original: anglais

Questions opérationnelles

Pour information

Les documents du Conseil d'administration sont disponibles sur le site Web du PAM (<https://executiveboard.wfp.org/fr>).

Point sur le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies

Résumé

L'année 2025 a été marquée par une recrudescence des besoins humanitaires dans un contexte de volatilité mondiale croissante, attisée par la concomitance des conflits, de l'instabilité et des chocs d'origine climatique. Parallèlement, l'accès aux personnes touchées est devenu de plus en plus difficile, ce qui renforce encore le rôle crucial que joue le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies en permettant de mener des interventions humanitaires dans certains des environnements les plus complexes au monde.

Malgré une baisse de 32,3 pour cent du montant des contributions des donateurs par rapport à 2024, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies a continué de fonctionner dans 21 opérations, assurant une liaison constante avec des zones reculées à haut risque. En se fondant sur les évaluations trimestrielles des risques aériens, il est parvenu à surmonter 275 incidents de sûreté aérienne et à conduire des opérations sûres, sécurisées et ininterrompues.

En 2025, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies a mis en œuvre un ensemble de mesures d'efficacité, dont l'optimisation de la flotte, la renégociation de contrats et la hiérarchisation des opérations par ordre de priorité. Les coûts opérationnels ont ainsi été réduits de plus de 20 pour cent, sans incidence sur la sécurité et la continuité des services.

En 2025, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies a transporté près de 240 000 travailleurs humanitaires et 2 500 tonnes d'articles de secours à destination de 362 sites, appuyant les opérations de 682 organisations partenaires. Il a également procédé à 2 222 évacuations sanitaires et transferts pour raisons de sécurité, offrant un filet de sécurité essentiel au personnel humanitaire œuvrant dans des environnements à haut risque.

Coordonnateur responsable:

M. F. Frimpong

Chef

Service du transport aérien

courriel: franklyn.frimpong@wfp.org

Le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies a continué de promouvoir l'innovation et de renforcer ses partenariats; ses opérations en Guinée ont notamment bénéficié d'un engagement de financement historique de la part du Gouvernement guinéen. À Madagascar, le déploiement de drones est venu compléter les opérations aériennes conventionnelles, permettant aux acteurs humanitaires d'atteindre des communautés autrement inaccessibles, même par aéronef habité.

À l'avenir, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies continuera de privilégier l'efficacité, l'innovation et l'investissement stratégique dans les infrastructures aéronautiques afin de continuer à garantir un accès humanitaire vital dans un environnement opérationnel de plus en plus difficile.

Introduction

1. L'année 2025 a été exceptionnellement difficile pour le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies (UNHAS), qui a toutefois continué à remplir son rôle de facilitateur essentiel de l'action humanitaire, malgré une baisse d'un tiers des contributions financières par rapport à 2024. Parallèlement, l'insécurité a augmenté: l'UNHAS a enregistré 275 problèmes de sûreté aérienne, tels que le brouillage des systèmes GPS, des tirs d'armes légères ciblant les aéronefs et des attaques contre des drones. En moyenne, un appareil de l'UNHAS a été confronté à une menace en matière de sûreté quelque part dans le monde toutes les 31 heures et 30 minutes. Les primes d'assurance contre les risques de guerre ont augmenté en conséquence, l'UNHAS continuant d'opérer dans des environnements de plus en plus complexes.
2. Malgré ces difficultés, l'UNHAS est resté agile et réactif face aux besoins de la communauté humanitaire. Tout au long de l'année, il a continué à faciliter les déplacements du personnel et l'acheminement d'une assistance vitale à l'intention de populations vulnérables. En particulier, il a procédé à 1 639 transferts pour raisons de sécurité, soit plus de deux fois plus qu'en 2024, ce qui témoigne à la fois de l'instabilité extrême des théâtres humanitaires et de sa détermination à assurer la sécurité des travailleurs humanitaires et à s'acquitter du devoir de protection à leur égard. En se fondant sur des évaluations trimestrielles des risques liés au transport aérien, il est parvenu à surmonter des incidents toujours plus nombreux et à conduire des opérations sûres, sécurisées et ininterrompues.

Principales réalisations de 2025

3. Partout dans le monde, la communauté humanitaire fait face à un environnement opérationnel de plus en plus volatile, dans lequel conflits, instabilité, catastrophes et chocs économiques continuent de s'entremêler, exacerbant les besoins humanitaires. En 2025, les difficultés rencontrées par les acteurs humanitaires ont encore augmenté: alors que des millions de personnes avaient besoin d'aide, les obstacles entravant l'accès aux populations touchées se sont multipliés. Dans ce contexte, l'UNHAS a poursuivi son rôle essentiel de facilitateur en aidant à franchir le fossé entre les personnes en difficulté et les travailleurs humanitaires s'efforçant de parvenir jusqu'à elles.
4. Sur fond d'importantes réductions de financement, l'UNHAS a adapté ses opérations tout en assurant la continuité des services vitaux. Il a mis en place un ensemble de mesures d'efficacité dans le cadre de ses opérations de terrain, notamment: des examens collaboratifs des réseaux aériens et l'établissement de liaisons prioritaires au regard de l'impact humanitaire; l'adaptation de la taille et de la composition de la flotte en fonction de la demande; la renégociation de contrats, notamment ceux relatifs à l'assurance contre les risques de guerre; et le renforcement de la collaboration avec les partenaires stratégiques. Ensemble, ces mesures lui ont permis de réduire les coûts opérationnels de plus de 20 pour cent sans compromettre pour autant la sécurité et la sûreté de ses opérations.
5. En République démocratique du Congo, l'UNHAS a joué un rôle crucial en appuyant les activités visant à endiguer une flambée de maladie à virus Ebola. Après la déclaration de l'épidémie, il a rapidement facilité le déploiement de personnel médical et l'acheminement de vaccins et de fournitures essentielles dans les zones situées en première ligne, où ils étaient requis de toute urgence. Les intervenants humanitaires ont indiqué que, sans son soutien, la situation aurait pu être nettement plus grave, avec des pertes humaines beaucoup plus importantes. À mesure que les conditions de sécurité se dégradaient dans l'est du pays, l'UNHAS a également appuyé le transfert de plus de 1 300 travailleurs humanitaires et des personnes à leur charge vers des zones plus sûres, conformément à son engagement sans faille à assurer la sécurité du personnel humanitaire et à s'acquitter du devoir de protection à son égard.

6. En Guinée, le Gouvernement a accepté de financer les opérations menées par l'UNHAS dans le pays pour toute l'année 2026. Cet accord est historique, car c'est la première fois qu'un gouvernement hôte finance les opérations de l'UNHAS au niveau national, et témoigne d'une prise de conscience croissante de l'utilité de ce service s'agissant d'appuyer les priorités nationales et de venir en aide aux communautés. Par ailleurs, il s'inscrit dans la droite ligne des efforts plus généralement déployés pour ancrer localement l'action humanitaire et favoriser sa prise en main par les autorités nationales. Enfin, il contribue à assurer la continuité des services en 2026, en réduisant les risques liés à d'éventuelles perturbations des financements et en préservant la capacité des acteurs de l'action humanitaire et du développement à atteindre les personnes les plus démunies.
7. À Madagascar, le Service du transport aérien du PAM a franchi une autre étape décisive avec la mise en place réussie d'un dispositif d'acheminement de l'aide humanitaire par drones dans le sud-est du pays, où l'accès est de longue date particulièrement difficile. L'initiative, menée en collaboration avec le Gouvernement, a permis de démontrer la fiabilité technique des drones ainsi que leur capacité à transporter des charges utiles importantes, au-delà du rayon d'action limité généralement associé à ce type de dispositif. Le recours aux drones contribue à améliorer l'accès humanitaire global en élargissant l'acheminement de l'aide à des communautés que même les aéronefs habités ne permettent pas d'atteindre. Combinés aux moyens conventionnels de l'UNHAS, les drones font partie intégrante d'un système à plusieurs niveaux garantissant que l'aide humanitaire parvient bien jusqu'au "dernier kilomètre".
8. Fort de son expérience à Madagascar, le PAM a collaboré avec l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Département de l'appui opérationnel de l'Organisation des Nations Unies pour mettre en place un forum des Nations Unies pour la coordination des dispositifs aériens sans pilote. Cette plateforme rassemble des entités des Nations Unies dans le but de coordonner et de promouvoir l'utilisation des drones à l'échelle du système. Le Service du transport aérien du PAM continuera de développer ses moyens aériens non habités afin de faciliter l'acheminement de l'assistance jusqu'au dernier kilomètre et d'améliorer l'accès aux communautés difficiles à atteindre.
9. En Haïti, l'UNHAS a continué d'offrir une voie d'approvisionnement vitale pour l'action humanitaire en 2025. Il est intervenu dans un contexte de violences généralisées ayant quasiment isolé la capitale et rendu le transport routier de plus en plus dangereux. Étant donné que l'UNHAS est resté le seul moyen fiable pour transporter les travailleurs humanitaires et acheminer les cargaisons à destination et en provenance de Port-au-Prince, la demande pour ses services a doublé en 2025 par rapport à l'année précédente. Tout au long de 2025, l'UNHAS a assuré un rythme opérationnel soutenu et s'est principalement appuyé sur une flotte d'hélicoptères pour gagner en souplesse et atteindre des zones éloignées à haut risque dont l'accès était limité. Il a également joué un rôle déterminant dans l'intervention menée après le passage de l'ouragan Melissa, fin 2025, en contribuant au déploiement rapide du personnel et de l'assistance humanitaires. Sa présence ininterrompue en Haïti a été essentielle, car elle a permis aux travailleurs humanitaires d'œuvrer en toute sécurité et d'apporter une aide vitale.
10. Au Mali, l'UNHAS a commencé l'année 2025 avec une flotte de trois appareils – un Beechcraft 1900, un Dornier 228 et un Dash-8 –, permettant un accès décisif à des zones isolées et mal desservies. À la suite d'un déficit de financement, en mars, il a rationalisé ses opérations compte tenu des ressources disponibles, notamment en retirant le Dash-8 du service. Malgré une réduction de 50 pour cent de la capacité en nombre de sièges, il a été en mesure de satisfaire 95 pour cent des demandes de réservation, démontrant une forte résilience opérationnelle et une détermination sans faille à assurer l'accès humanitaire malgré les importantes baisses de financement.

11. Au Tchad, l'UNHAS a procédé à des modifications opérationnelles en juillet 2025 en vue de réduire les coûts et d'utiliser au mieux les ressources disponibles, face à la chute des financements. La flotte a été optimisée et consiste maintenant en trois avions Dash-8 (37 sièges); cette uniformisation s'est traduite par des gains d'efficacité. Cette transition a permis à l'UNHAS de conserver sa capacité en sièges et de réduire le budget opérationnel de 24 pour cent sans compromettre pour autant son aptitude à s'acquitter de son devoir de protection, notamment à effectuer des évacuations sanitaires indispensables. Pour préserver un peu plus l'accès humanitaire, le PAM a investi dans les infrastructures aéronautiques: il a remis en état la piste d'atterrissage d'Adré et apporté des améliorations essentielles à Bol, de manière à assurer la sécurité des opérations pendant la saison des pluies.
12. Au Nigéria, l'UNHAS a opéré pendant toute l'année 2025 dans un environnement particulièrement difficile, caractérisé par une insécurité persistante, des limitations d'accès et des blocages fréquents. Grâce à une flotte comptant trois hélicoptères et un aéronef à voilure fixe, le transport aérien a été assuré d'une manière souple, couvrant 14 destinations régulières et deux ponctuelles. Face aux pressions budgétaires, une évaluation du rapport coût-efficacité a été réalisée en milieu d'année, ce qui a conduit à ramener temporairement la flotte d'hélicoptères à deux appareils au lieu de trois pendant trois mois et demi, tout en continuant d'assurer l'accès aux sites prioritaires. De plus, les services de transport par aéronef à voilure fixe ont été stoppés en septembre 2025. Ces ajustements démontrent que l'UNHAS s'efforce en permanence d'utiliser au mieux les ressources disponibles tout en préservant l'accès humanitaire essentiel.
13. Au Soudan, l'UNHAS a continué d'offrir une voie d'acheminement vitale pour les opérations humanitaires tout au long de 2025. Malgré des problèmes non négligeables – restrictions de l'espace aérien, brouillage et usurpation généralisés des signaux de GPS ou encore coût élevé de l'assurance contre les risques de guerre –, il a continué d'assurer des services de transport aérien sûrs, fiables et efficaces pour le personnel humanitaire et le fret léger. Opérant principalement depuis Port-Soudan sur la mer Rouge, il a également positionné des aéronefs au Caire, à Djedda et à Nairobi afin d'améliorer la souplesse opérationnelle et d'appuyer les capacités d'intervention rapide. Il a également rétabli des vols internes entre Port-Soudan, Dongola et Kassala, contribuant ainsi au maintien de l'accès humanitaire alors que la situation au Soudan continuait de se dégrader.
14. Au Soudan du Sud, l'UNHAS a permis d'accéder à 44 destinations reculées un peu partout dans le pays, afin d'épauler la communauté humanitaire. L'intervention conduite face aux inondations est restée une priorité opérationnelle, l'UNHAS facilitant l'accès aux zones touchées pendant la saison des pluies malgré d'importantes difficultés logistiques. Pour que des opérations puissent être menées dans ces circonstances, il a été fait appel à un avion DHC-6 Twin Otter, capable de décoller et d'atterrir sur des pistes courtes ou non préparées. L'accès aux sites isolés en a été amélioré. Parallèlement, l'UNHAS est venu appuyer l'intervention menée face à une épidémie de choléra, en transportant des fournitures médicales et du matériel de protection essentiels, ce qui a renforcé un peu plus son rôle essentiel de facilitateur des interventions d'urgence.
15. Fin 2025, l'UNHAS avait transporté quasiment 240 000 travailleurs humanitaires et 2 500 tonnes de secours à destination de près de 400 sites difficiles d'accès, au profit de 682 organisations apportant une assistance aux personnes démunies. De plus, il a effectué 2 222 évacuations sanitaires et transferts pour raisons de sécurité et aidé le personnel humanitaire à travailler dans des environnements à haut risque en faisant en sorte que l'assistance soit disponible au moment voulu. La demande pour ses services a augmenté dans certaines opérations, comme en Haïti et au Soudan, mais diminué dans d'autres. La baisse des financements et, en conséquence, la réduction de la taille des flottes au titre des

mesures d'efficacité se sont traduites par une diminution globale du nombre de passagers et des volumes de fret transportés par rapport à 2024.

Indicateurs de performance clés se rapportant aux opérations

16. Pendant l'année considérée, l'UNHAS est intervenu dans 22 pays: Afghanistan, Burkina Faso, Cameroun, Éthiopie, Guinée, Haïti, Kenya, Madagascar, Mali, Mauritanie, Mozambique, Niger, Nigéria, République arabe syrienne, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad et Yémen. Les opérations menées en République du Congo ont été gérées depuis la République démocratique du Congo et concernaient essentiellement le rapatriement volontaire de réfugiés. Les principales données relatives aux opérations de l'UNHAS entre 2023 et 2025 sont présentées dans le tableau suivant.

SERVICE AÉRIEN D'AIDE HUMANITAIRE DES NATIONS UNIES: INDICATEURS OPÉRATIONNELS CLÉS (2023-2025)			
Indicateur opérationnel	2023	2024	2025
Passagers	> 388 000	> 355 000	> 240 000
Fret (<i>en tonnes</i>)	4 500	> 4 900	< 2 500
Organisations utilisatrices	647	612	682
Destinations	437	394	362
Évacuations sanitaires et transferts pour raisons de sécurité	1 555	1 455	2 222
Satisfaction des usagers (<i>en pourcentage</i>)	96	97	96
Efficacité environnementale (émissions de dioxyde de carbone générées par les aéronefs affrétés par le PAM) (<i>en tonnes</i>)	140 159	129 244	68 774*

* Cette réduction est attribuée à la diminution de la taille de la flotte et à l'utilisation d'hélicoptères lourds.

Mesures d'efficacité du Service du transport aérien du PAM

17. L'UNHAS est un modèle d'efficacité à l'échelle du système, car il offre un service de transport aérien commun à l'ensemble de la communauté humanitaire et évite ainsi que plusieurs organismes soient contraints de gérer des opérations aériennes séparées. Il continue d'accorder la priorité à cet aspect en réalisant des évaluations de la performance opérationnelle, en optimisant la flotte, en assurant le partage des actifs et en adoptant un modèle de recouvrement des coûts.
18. Cependant, les problèmes rencontrés en 2025 ont exigé de l'UNHAS qu'il sache à la fois faire preuve de résilience et se réinventer. Les besoins humanitaires ont continué d'augmenter, alors que les contributions des donateurs ont fortement baissé. Par rapport à 2024, l'UNHAS a reçu 32,3 pour cent de fonds en moins. Il s'agit-là d'un déficit majeur pour ce service, qui joue un rôle fondamental pour assurer un accès humanitaire dans certaines des régions du monde parmi les plus isolées et les plus touchées par l'insécurité.
19. Face à cette situation, l'UNHAS a mis en place un ensemble de mesures en vue de poursuivre ses opérations vitales tout en améliorant aussi son efficacité. Il a essentiellement axé ses efforts sur l'utilisation optimale des ressources disponibles et le maintien de la continuité des opérations. Les principales mesures prises dans ce but sont les suivantes:

- Optimisation de la flotte: l'UNHAS a réalisé un examen approfondi de sa flotte opérationnelle, qui a abouti à une réduction d'environ 20 pour cent du nombre d'aéronefs. Le processus a été conduit en consultation avec les comités directeurs de chaque opération afin de limiter autant que possible les incidences sur les interventions humanitaires.
 - Renégociation des contrats: le Service du transport aérien du PAM a renégocié les accords conclus avec les exploitants aériens et les prestataires de services, ce qui a permis de réduire les dépenses opérationnelles globales.
 - Examens de la performance opérationnelle: en concertation avec les parties prenantes de l'ensemble de la communauté humanitaire, l'UNHAS a réalisé des évaluations approfondies de ses opérations, qui l'ont conduit à modifier ses itinéraires et ses destinations, conformément aux priorités opérationnelles. Le cas échéant, les gros aéronefs ont été remplacés par d'autres, plus petits et plus efficaces, et tout a été fait pour trouver un compromis satisfaisant entre portée et couverture.
 - Mesures d'économie et gestion des risques: des économies supplémentaires ont été réalisées grâce à la renégociation des contrats clés et des primes d'assurance contre le risque de guerre, fondée sur la solide expérience du PAM en matière de sûreté aérienne.
 - Gestion financière: les mécanismes de recouvrement des coûts ont été examinés et ajustés afin de mieux aligner les ressources disponibles sur les besoins opérationnels et les attentes des donateurs.
 - Partenariats et mobilisation de ressources: l'UNHAS a renforcé sa collaboration avec les donateurs et les partenaires stratégiques dans l'espoir de remédier aux déficits de financement. Il a notamment mené des actions de sensibilisation auprès des États membres durant la session de l'Assemblée générale des Nations Unies. De plus, pour la première fois, des donateurs du secteur privé ont apporté un soutien direct aux opérations de l'UNHAS.
20. Ces mesures ont été mises en œuvre sans compromettre la sécurité ou la qualité des services de transport aérien fournis. Fin 2025, l'UNHAS avait réduit de plus de 20 pour cent ses coûts opérationnels. Il continuera d'examiner les modalités contractuelles et les accords d'achat et de comparer ses pratiques à celles employées par les autres organismes du système et dans le secteur aéronautique en général.

Innovation

21. En 2025, le Service de transport aérien du PAM a mené à titre pilote sa première opération de livraison de fret humanitaire par drones. Conduite dans une zone située dans le sud-est de Madagascar, où l'accès par des moyens conventionnels est de longue date particulièrement ardu, l'initiative a démontré le potentiel des aéronefs sans pilote s'agissant d'acheminer l'aide humanitaire jusqu'au dernier kilomètre.
22. Le vol inaugural, réalisé en étroite collaboration avec l'Office national de nutrition, a eu lieu le 12 février 2025 et concernait le transport d'aliments nutritifs spécialisés à l'intention d'enfants souffrant de malnutrition. Fin 2025, plus de 1 100 kilogrammes de secours avaient été transportés sur le territoire national dans le cadre d'opérations par drones. Cette initiative met en relief le rôle que joue l'innovation dans la concrétisation du mandat du PAM, comme souligné dans le Plan stratégique pour 2026-2029. Avec la recrudescence des problèmes d'accès partout dans le monde, l'adoption de technologies telles que les drones est essentielle.

23. À la suite du succès du projet pilote mené à Madagascar, le PAM a fait équipe avec l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Département de l'appui opérationnel de l'Organisation des Nations Unies pour mettre en place un forum des Nations Unies pour la coordination des dispositifs aériens sans pilote, qui rassemble plusieurs entités des Nations Unies en vue de renforcer la coordination de l'utilisation des drones à l'échelle du système. Il s'agit d'une étape majeure vers la création de normes communes et la mise en place de capacités partagées dans le domaine de l'aviation sans pilote.
24. Fort de ce succès, le Service de transport aérien du PAM développera encore l'utilisation des drones dans le cadre des opérations humanitaires, améliorant ainsi les moyens dont dispose l'ensemble de la communauté humanitaire pour acheminer l'assistance jusqu'au dernier kilomètre. Si l'UNHAS axe principalement ses efforts sur le transport de personnel humanitaire et de fret léger à destination de lieux isolés, le recours aux drones permet d'améliorer l'accès humanitaire global en étendant l'acheminement de l'aide aux zones inaccessibles par aéronef habité.

Vue d'ensemble du financement

25. L'année 2025 a été difficile pour l'UNHAS, témoignant des pressions plus générales auxquelles la communauté humanitaire est confrontée. Les contributions des donateurs ont diminué tandis que les limitations d'accès et les risques en matière de sécurité n'ont pas cessé de s'intensifier. Malgré ces difficultés, l'UNHAS a conduit des opérations dans 22 pays, assurant la fourniture d'une aide vitale dans des contextes où les voies d'accès habituelles n'étaient pas utilisables.
26. En 2025, le montant total des besoins de financement de l'UNHAS s'est élevé à 279,8 millions de dollars É.-U. – soit une baisse de 27 pour cent par rapport à 2024. Parallèlement, les opérations humanitaires ont été classées parmi les premières priorités dans le contexte de la réduction sensible des financements. L'UNHAS a reçu 168,5 millions de dollars – soit 32,3 pour cent de moins qu'en 2024 – de la part de 19 donateurs. Pour la première fois, des contributions ont été reçues de la part d'un donateur du secteur privé, la fondation Minderoo, à la suite d'une action de sensibilisation élargie visant à remédier aux déficits de financement et à assurer la continuité de l'assistance humanitaire. Le montant des soldes reportés de 2024 s'est élevé à 155 millions de dollars. Le mécanisme de recouvrement des coûts a généré 68,6 millions de dollars, soit 27,9 pour cent du montant total des dépenses.
27. Les prévisions budgétaires pour 2026 s'établissent actuellement à 278,3 millions de dollars sachant que l'UNHAS accusait un déficit de financement de 95,2 millions de dollars à la fin du mois de février.
28. À l'avenir, les activités de sensibilisation viseront à promouvoir les investissements dans les infrastructures aéronautiques afin de favoriser l'utilisation de moyens aériens d'un meilleur rapport coût-efficacité, notamment les appareils à voilure fixe. L'UNHAS continuera également de se pencher sur les modalités innovantes de réduction des coûts et d'amélioration de l'efficacité opérationnelle.

Mécanisme de financement centralisé du Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies

29. Le mécanisme de financement centralisé de l'UNHAS, créé en 2023 et géré par le Service du transport aérien du PAM, est un mécanisme de financement commun conçu pour appuyer les opérations de l'UNHAS en offrant plus de souplesse, des délais d'intervention plus courts, une certaine prévisibilité et une meilleure efficacité opérationnelle dans les situations de crises humanitaires.

30. En mettant en commun les contributions multilatérales dans un mécanisme unique, les donateurs peuvent aider l'UNHAS à intervenir là où les besoins sont les plus importants, sans devoir affecter les fonds à des opérations spécifiques. Cette approche permet au PAM d'allouer les ressources en fonction de l'urgence, ce qui évite la fragmentation de l'aide et favorise la réactivité et l'agilité. Contrairement aux sources de financement traditionnelles, le mécanisme de financement centralisé a été conçu pour garantir rapidité et flexibilité, répondant à la nécessité croissante de mener une action humanitaire prompte et efficace.
31. Le mécanisme a joué un rôle non négligeable en maintenant les financements essentiels à un niveau suffisant et en évitant des ruptures d'approvisionnement qui, sinon, auraient pu provoquer une interruption des opérations, comme on l'a vu en Haïti en 2025. S'il renforce la capacité du PAM à intervenir rapidement, il est conçu pour compléter plutôt que pour remplacer les activités de mobilisation de ressources menées par les bureaux de pays.
32. Depuis sa mise en place, le mécanisme de financement centralisé a apporté une aide à 18 opérations, sur un total de 21, pour un montant qui, fin 2025, s'élevait à près de 77,5 millions de dollars. En 2025, le mécanisme a reçu des contributions des Gouvernements des pays ci-après: Allemagne, Belgique, Canada, France, Luxembourg, Norvège, Royaume des Pays-Bas et Suède. Le maintien de ce soutien restera indispensable en 2026, étant donné que l'insécurité, la complexité opérationnelle et l'ampleur des besoins humanitaires nécessitant l'intervention de l'UNHAS continuent d'augmenter. Le Service du transport aérien du PAM poursuivra l'action de sensibilisation qu'il mène auprès des partenaires afin de mobiliser un appui en faveur du mécanisme et, plus généralement, des opérations de l'UNHAS.