



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

Conseil d'administration

Session annuelle
Rome, 26–30 juin 2023

Distribution: générale

Point 12 de l'ordre du jour

Date: 13 juin 2023

WFP/EB.A/2023/12-B

Original: anglais

Questions diverses

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

Le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies géré par le PAM assure des services de transport de passagers et de fret qui permettent à l'ensemble de la communauté humanitaire et des acteurs du développement de mener des interventions rapides et efficaces en situation d'urgence et de crise prolongée.

Le service facilite également l'évacuation des travailleurs humanitaires pour des motifs sanitaires ou des questions de sécurité si nécessaire, y compris depuis des zones reculées. Sans ce service, des millions de personnes à travers le monde seraient davantage exposées à l'insécurité alimentaire, aux conflits, aux chocs liés au climat et aux situations d'urgence sanitaire.

Les services de transport aérien fournis par le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies viennent augmenter les capacités nationales existantes et, ce faisant, soutiennent différents acteurs de l'aide humanitaire et du développement ainsi que les bénéficiaires auxquels ceux-ci portent secours, et accélèrent la progression sur la voie de la réalisation des objectifs de développement durable. En outre, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies coordonne son action avec celle des autorités locales et d'autres partenaires pour appuyer les activités pertinentes axées sur le renforcement des capacités et l'entretien et la remise en état des infrastructures aéroportuaires aux fins de désenclaver les communautés isolées.

En 2022, le Service du transport aérien du PAM a continué d'assurer des prestations rapides à l'appui des ripostes humanitaires menées dans un environnement mondial de plus en plus complexe. Le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies est intervenu dans 22 pays, en adaptant ses activités et ses moyens aériens à l'évolution des besoins humanitaires. Les opérations ont été transposées à plus grande échelle lorsque cela s'est avéré nécessaire, notamment au Burkina Faso, en Haïti et à Madagascar. L'année s'est déroulée avec, en toile de fond, le conflit en cours en Ukraine et l'inflation subséquente des coûts des carburants qui s'en est ensuivie, ainsi que la nécessité de restructurer la flotte aérienne mobilisée dans diverses opérations du Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies.

Coordonnateur responsable:

M. P. Martou

Chef

Service du transport aérien

courriel: philippe.martou@wfp.org

Le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies que gère le PAM joue un rôle de catalyseur auprès de l'ensemble de la communauté humanitaire. Les contributions obtenues rapidement des donateurs restent primordiales pour lui permettre de poursuivre ses opérations de transport aérien et de répondre à des besoins en constante évolution. En 2022, le Service du transport aérien du PAM, en coordination avec les divisions chargées des finances et des partenariats, a entrepris de mettre en place un dispositif centralisé pour la réception et la gestion des contributions multilatérales directes qui sont affectées aux opérations du Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies. Les fonds issus de ce dispositif peuvent être alloués aux plans stratégiques de pays dans le cadre d'une procédure transparente approuvée par la direction exécutive du PAM. À compter de mai 2023, et à la suite d'une période d'essai complète, ce dispositif est à la disposition de tout donateur désireux d'appuyer des opérations du Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies. Les propositions d'allocation seront présentées pour examen et approbation au Directeur de la Division des opérations liées à la chaîne d'approvisionnement du PAM.

Par ailleurs, la politique en matière de transport aérien a été examinée par le Conseil d'administration en 2022 puis approuvée par celui-ci à sa première session ordinaire de 2023. Cette politique détermine la portée du mandat du PAM en matière de transport aérien et représente une étape importante pour la fonction du PAM liée à la chaîne d'approvisionnement. Elle repose sur les principes humanitaires et sur l'engagement pris par le PAM de fournir des services de transport aérien communs, spécialisés et à la demande à la communauté humanitaire et aux acteurs du développement, dans le respect de certaines orientations spécifiques.

Introduction

1. Créé en 2003 à la demande du Comité de haut niveau sur la gestion, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies (UNHAS) géré par le PAM assure des services de transport de passagers et de fret. Ces services permettent à l'ensemble de la communauté d'aide humanitaire et des acteurs du développement de mener des interventions humanitaires et des activités de redressement efficaces en situation d'urgence et de crise prolongée. Lorsque certaines difficultés, comme un réseau routier en mauvais état, de longues distances ou l'insécurité, entravent l'accès de l'aide humanitaire, l'UNHAS joue un rôle crucial pour permettre d'accéder en temps voulu et en toute sécurité jusqu'aux personnes et aux communautés touchées par l'insécurité alimentaire, un conflit, des aléas d'origine climatique ou une situation d'urgence sanitaire.
2. Les services de transport aérien fournis par l'UNHAS viennent augmenter les capacités nationales existantes et, ce faisant, soutiennent différents acteurs de l'aide humanitaire et du développement ainsi que les bénéficiaires auxquels ceux-ci portent secours, accélérant la progression sur la voie de la réalisation des objectifs de développement durable. Ces acteurs englobent d'autres entités des Nations Unies, des organisations non gouvernementales, des donateurs et des représentants diplomatiques participant à la prestation d'une assistance aux personnes et aux communautés touchées par une crise, ou facilitant cette assistance. Dans de nombreuses situations, ces entités sont tributaires de l'UNHAS pour parvenir jusqu'aux sites de mise en œuvre des programmes et assurer le suivi des activités mises en œuvre.
3. L'UNHAS facilite également l'évacuation des travailleurs humanitaires pour des motifs sanitaires ou des questions de sécurité si nécessaire, à l'aide d'aéronefs à voilure fixe et d'hélicoptères. Il s'agit d'un service vital car il permet de conduire sans tarder des interventions dans des situations à haut risque lorsque la vie de travailleurs humanitaires est en péril. Dans de telles circonstances, l'UNHAS reste le seul service à même de déployer ses appareils ou d'en modifier l'itinéraire avec souplesse pour évacuer rapidement le personnel humanitaire, souvent de lieux qui sont autrement inaccessibles.

4. L'UNHAS coordonne également son action avec celle des autorités et des partenaires locaux pour appuyer les activités pertinentes en matière de renforcement des capacités ainsi que l'entretien et la remise en état des infrastructures aéroportuaires qui améliorent l'accès aux communautés isolées.

Vue d'ensemble des opérations de l'UNHAS en 2022 dans un environnement de plus en plus difficile

5. En 2022, l'environnement mondial de plus en plus complexe a aggravé les effets des crises prolongées, perturbant lourdement les chaînes d'approvisionnement et engendrant une hausse des prix des biens et des services essentiels. Dans ces conditions, le nombre de personnes nécessitant une assistance humanitaire n'a cessé de grimper, au point d'atteindre un niveau record de 339 millions de personnes en 2023¹. Dans le même temps, l'accès humanitaire a souvent été entravé dans de nombreux contextes.
6. L'UNHAS a rapidement adapté ses opérations pour répondre aux besoins croissants et assurer la prestation de services aux communautés de l'aide humanitaire et du développement, mais les conséquences mondiales du conflit en Ukraine ont eu des répercussions sur son budget. Cela s'explique principalement par la hausse des prix des carburants et par la reconfiguration de la flotte sous contrat avec l'UNHAS à l'issue de la notification aux autorités de la Fédération de Russie le 15 septembre 2022 d'un avis de "préoccupation significative de sécurité" par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)². Le Service du transport aérien du PAM a profité de cette reconfiguration de la flotte pour diversifier sa liste d'exploitants et de types d'hélicoptères employés, ce qui devrait lui permettre d'élargir sa couverture mondiale et d'accélérer le déploiement de ses moyens aériens.
7. Malgré ces difficultés, le Service du transport aérien a continué d'assurer ses services en temps utile pour appuyer les interventions humanitaires menées tout au long de 2022. Face à la demande croissante suscitée par les services de l'UNHAS, il s'est avéré nécessaire d'adapter rapidement les opérations. Parmi les exemples d'opérations qui ont dû être transposées à plus grande échelle figurent celles menées au Burkina Faso, où l'accentuation du conflit à l'échelle du pays s'est traduite par des déplacements massifs de population et a entravé l'accès routier, d'où la nécessité de développer le transport aérien pour mettre en œuvre les interventions humanitaires; en Haïti, où les chocs d'origine climatique et l'accentuation de l'insécurité ont nécessité d'améliorer l'accès aux communautés touchées; et à Madagascar, où les opérations ont dû être intensifiées pendant la saison cyclonique pour permettre des missions aériennes d'évaluation et pouvoir accéder rapidement aux zones touchées.
8. Au Burkina Faso, la flotte d'hélicoptères a été renforcée et les horaires de vols constamment révisés pour donner suite aux demandes de services aériens supplémentaires et desservir de nouvelles destinations. À la fin de 2022, sept hélicoptères au total avaient été déployés à l'appui de l'amplification des opérations de l'UNHAS et de la livraison de l'assistance alimentaire du PAM. Les hélicoptères comprenaient un AS332 Super Puma financé par la direction générale de la protection civile et des opérations d'aide humanitaire européennes (ECHO) de la Commission européenne.

¹ Bureau des Nations Unies pour la coordination des affaires humanitaires. 2022. [Global Humanitarian Overview 2023](#).

² Organisation de l'aviation civile internationale. 2022. (SSC/AIR-01/05-2022/RUS). Voir [Infractions à la Convention relative à l'aviation civile internationale par la Fédération de Russie](#) (A41-WP/430), une note de travail pour la 41^e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

9. Tout au long de l'année 2022, l'UNHAS est intervenu dans 22 pays: l'Afghanistan, le Burkina Faso, le Cameroun, l'Éthiopie, la Guinée, Haïti, le Kenya, la Libye³, Madagascar, le Mali, la Mauritanie, le Mozambique, le Niger, le Nigéria, la République arabe syrienne, la République centrafricaine, la République démocratique du Congo, la Somalie, le Soudan, le Soudan du Sud, le Tchad et le Yémen.
10. En 2022, les activités de l'UNHAS ont progressivement retrouvé les niveaux d'avant la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19), la plupart des indicateurs opérationnels enregistrant des valeurs supérieures à celles de 2021.
11. En 2022, l'UNHAS a transporté plus de 395 000 passagers et 7 000 tonnes de cargaisons humanitaires, permettant aux employés de 732 organisations d'accéder à 320 destinations régulières et à 220 destinations desservies ponctuellement dans des zones éloignées et difficiles à atteindre. Cela a été rendu possible par la flotte du PAM composée de plus d'une centaine d'aéronefs (à la fois des appareils à voilure fixe et des appareils à voilure tournante). Ont bénéficié des services assurés des organisations non gouvernementales nationales et internationales (56 pour cent), d'autres entités des Nations Unies et des organisations internationales (39 pour cent), des représentants des donateurs et de la communauté diplomatique (2 pour cent) et d'autres partenaires, notamment le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (3 pour cent). L'UNHAS a également opéré des vols spéciaux pour l'évaluation des besoins, le suivi des projets et des missions de haut niveau et ponctuelles, et il a assuré l'évacuation de 565 passagers pour des motifs sanitaires et de 982 personnes pour des raisons de sécurité (tableau 1).

TABLEAU 1: SERVICE AÉRIEN D'AIDE HUMANITAIRE DES NATIONS UNIES: INDICATEURS OPÉRATIONNELS CLÉS (2020-2022)			
Indicateur opérationnel	2020	2021	2022
Passagers	248 026	325 112	> 395 000
Cargaison (<i>en tonnes</i>)	3 975	5 872	> 7 000
Évacuations (pour raisons médicales ou liées à la sécurité)	1 373	3 015	1 547
Organisations utilisatrices	800	800	732
Destinations	400	496	540

12. En 2022 également, l'UNHAS a continué de gérer les vols financés par ECHO dans le cadre du projet de vols du Service d'aide humanitaire de l'Union européenne (auparavant connu sous le nom de "projet ECHO Flight"), pour les opérations menées au Kenya, au Mali et en République démocratique du Congo. Le projet a également été mis en œuvre à Madagascar en 2022 après le passage du cyclone et (comme indiqué au paragraphe 8) au Burkina Faso lors de l'intensification de l'intervention qui y était menée, à l'aide d'un hélicoptère Super Puma spécial. Au total, 17 770 passagers et 174 tonnes de fret ont été transportés au moyen de vols du Service d'aide humanitaire de l'Union européenne gérés par le PAM dans cinq pays.

³ Des options acceptables et suffisantes étant disponibles en matière de transport aérien commercial et ayant été déclarées conformes par le Département de la sûreté et de la sécurité du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies pour les voyages humanitaires, l'opération de l'UNHAS en Libye s'est officiellement achevée à la fin du mois de juin 2022.

L'UNHAS et la plateforme de réservation des Nations Unies

13. En 2022, le Service du transport aérien du PAM a continué de promouvoir la plateforme de réservation des Nations Unies en tant qu'outil complet de réservation en ligne pour les vols de l'UNHAS. À la fin de l'année, 12 opérations de l'UNHAS employaient la plateforme pour effectuer des réservations; son extension aux interventions restantes de l'UNHAS continue et devrait se conclure d'ici à la fin de l'année 2023.
14. La plateforme de réservation en ligne a fait l'objet de plusieurs améliorations, y compris des fonctions en libre-service, visant à en accroître la flexibilité et la conformité aux exigences des opérations sur les aérodromes. Les principales améliorations apportées en 2022 englobent la mise en place de formulaires de réservation personnalisables, l'ouverture de la plateforme aux utilisateurs des services de l'UNHAS appartenant à des organisations enregistrées dotés d'adresses électroniques délivrées par des prestataires de services accessibles au grand public, la facilitation des demandes de réservation assorties de requêtes particulières (comme un excédent de bagages), la gestion des privilèges associés à certaines réservations et l'adaptation de la procédure de réservation.

Programme axé sur l'environnement et la durabilité du Service du transport aérien du PAM

15. En 2022, des progrès considérables ont été accomplis dans le cadre du programme axé sur l'environnement et la durabilité du Service du transport aérien du PAM. Lancé en 2021, ce programme vise à concrétiser l'engagement pris par le PAM d'atténuer l'impact de ses activités, notamment ses opérations aériennes, sur l'environnement.
16. Les réalisations menées en 2022 englobent:
 - l'intégration de clauses environnementales dans tous les accords relatifs aux carburants et à l'affrètement d'aéronefs, y compris de clauses prévoyant l'obligation contractuelle pour tous les transporteurs aériens affrétés de mettre en œuvre des systèmes de gestion environnementale à compter du 1^{er} janvier 2023;
 - l'élaboration et l'application en continu d'indicateurs de performance clés (IPC) ayant trait à l'environnement qui permettent de mesurer les émissions de dioxyde de carbone des aéronefs affrétés par le PAM;
 - la rédaction d'une liste détaillée de mesures opérationnelles visant à réduire la consommation de carburants et les émissions;
 - l'inclusion de paramètres environnementaux dans les processus de passation de marchés pour les aéronefs;
 - l'inclusion d'une composante environnementale dans les propositions de financement et les rapports établis à l'intention des donateurs;
 - le lancement de campagnes de sensibilisation aux questions environnementales ciblant les passagers, afin de contribuer à réduire autant que possible les incidences des déplacements sur l'environnement;
 - la réalisation d'une analyse de marché sur les carburants d'aviation durables, et la participation du Service du transport aérien du PAM au programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI pour les carburants d'aviation durables, qui a pour objectif d'améliorer la compréhension de la tarification et de la disponibilité géographique des carburants d'aviation durables et de la politique y afférente.

17. Par ailleurs, une étude a été conduite pour évaluer les possibilités de réduire autant que possible la consommation de carburants par les aéronefs et les émissions correspondantes, conformément aux recommandations de l'OACI⁴. À la suite de l'application des mesures d'économie de carburants de l'OACI par des exploitants aériens sélectionnés, les émissions de cinq aéronefs affrétés par le PAM ont été analysées sur une période de trois mois. L'analyse a fait apparaître une réduction de 2 pour cent de la consommation de carburants par rapport aux mois précédents. Si elle s'appliquait à tous les aéronefs, cette diminution se traduirait par des économies annuelles nettes de 2 pour cent sur les achats de carburants. Cela équivaldrait à éviter d'émettre 3 000 tonnes de dioxyde de carbone et à économiser 1,1 million de dollars par an. L'étude, qui concernait initialement cinq aéronefs, a été étendue de façon à couvrir 50 pour cent de la flotte à long terme affrétée par le PAM. Les résultats initiaux, qui ont montré que l'application des mesures de l'OACI permettait de réduire de 2 pour cent la consommation de carburant, ont été confirmés à l'automne 2022 par l'étude étendue.
18. Organisée et présidée par le PAM, la première réunion environnementale sur les services aériens humanitaires s'est tenue au Caire, en mars 2022. Elle a réuni plus de 60 représentants de haut niveau d'autorités de l'aviation civile, d'organisations internationales, de constructeurs aéronautiques, d'exploitants aériens et de fournisseurs de carburant. Dans le cadre de discussions techniques et de tables rondes, les participants ont exploré les possibilités à exploiter et les difficultés à surmonter pour améliorer de façon innovante la durabilité environnementale des services aériens humanitaires⁵.
19. Des travaux sont en cours pour établir les méthodes les plus appropriées pour compenser les émissions au niveau des passagers et à l'échelle institutionnelle.

Indicateurs de performance clés se rapportant aux opérations du Service du transport aérien du PAM

20. Comme cela est indiqué aux tableaux 1 et 2, une amélioration a été constatée en 2022 pour la plupart des indicateurs de performance clés relatifs au transport aérien, par rapport à 2021:
 - *Rapport coût-efficacité*: le coût opérationnel par kilomètre-passager⁶ a été moins élevé en 2021 qu'en 2020 en raison des perturbations des services de l'UNHAS au début de la pandémie de COVID-19. Dans ce contexte, le coût opérationnel par kilomètre-passager a augmenté en 2022 par rapport à l'année précédente (passant de 1,80 dollar à 1,86 dollar) sous l'effet de facteurs mondiaux tels que la hausse des coûts contractuels et des prix des carburants.

⁴ Organisation de l'aviation civile internationale. 2014. *Operational Opportunities to Reduce Fuel Burn and Emissions*.

⁵ En juin 2023, il était prévu d'organiser une deuxième réunion environnementale sur les services aériens humanitaires, qui se tiendrait à l'automne 2023.

⁶ Le coût opérationnel par kilomètre-passager est calculé pour chaque passager transporté. Les coûts contractuels pour chaque aéronef sont calculés par heure de vol "cale à cale" (temps de vol compris entre le départ de la porte d'embarquement et l'arrivée à la porte de destination). La consommation effective de l'aéronef en carburant et le prix du carburant sur le site où l'appareil est basé sont employés pour calculer le coût du carburant par heure bloc.

- *Efficiency environnementale*⁷: en 2022, la quantité totale des émissions de dioxyde de carbone pour tous les aéronefs affrétés par le PAM s'est établie à 142 620 tonnes. Depuis 2019, année durant laquelle les émissions de dioxyde de carbone s'étaient élevées à 246 338 tonnes, la baisse est constante, fruit du succès des efforts considérables consentis par le PAM pour réduire les émissions.
- *Satisfaction des usagers*: les résultats des enquêtes de satisfaction menées auprès des passagers et de celles relatives à l'accès aux services sont agrégés au niveau mondial. En 2022, les résultats globaux de l'enquête de satisfaction des usagers relative aux services de l'UNHAS se sont élevés à 95 pour cent, d'après l'enquête de satisfaction menée auprès des passagers et celle relative à l'accès aux services menée au niveau des pays pour toutes les opérations de l'UNHAS. Le taux de satisfaction des usagers ne cesse d'augmenter depuis 2020, année durant laquelle le faible niveau de satisfaction (83 pour cent) était principalement dû à la perturbation des services de l'UNHAS causée par les restrictions liées à la COVID-19.

Indicateur opérationnel	2020	2021	2022
Rapport coût-efficacité (coût opérationnel par kilomètre-passager) (<i>en dollars</i>)	1,85	1,80	1,86
Efficiency environnementale (tonnes de dioxyde de carbone émises par les aéronefs affrétés par le PAM) (<i>en tonnes</i>)	184 559	160 181	142 620
Satisfaction des usagers (pourcentage d'usagers de l'UNHAS satisfaits ou très satisfaits des services fournis)	83	94	95

Vue d'ensemble du financement de l'UNHAS

21. L'UNHAS continue d'améliorer considérablement l'efficacité des opérations d'aide humanitaire et de redressement, à la fois en cas de situation d'urgence survenant brutalement et en cas de crise prolongée. Le PAM remercie les donateurs pour leur générosité constante, qui permet à l'UNHAS de demeurer un service commun axé sur la demande et mis à la disposition de l'ensemble de la communauté de l'aide humanitaire et du développement, qui facilite la fourniture d'une assistance vitale.
22. Alors que l'accès humanitaire est de plus en plus difficile dans de nombreux contextes, que les services aériens d'aide humanitaire suscitent une demande croissante et qu'il est fréquemment nécessaire d'ajuster et d'amplifier les opérations, l'UNHAS continue de nécessiter un financement cohérent, prévisible et suffisant de la part de la communauté des donateurs.
23. Le budget total de l'UNHAS pour 2022 était de 423,1 millions de dollars. Au 6 juin, il était prévu que le budget pour 2023 s'établisse à 416,9 millions de dollars⁸.

⁷ Selon la méthode de calcul des émissions de dioxyde de carbone mise au point par le Service du transport aérien du PAM, conformément aux directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette méthode permet de suivre les émissions de dioxyde de carbone en temps réel, y compris celles de tous les vols réguliers de l'UNHAS et celles associées à tous les autres services de transport aérien du PAM.

⁸ D'après le plan d'exécution, qui correspond au budget fondé sur les ressources qui sera nécessaire pour permettre la prestation des services de l'UNHAS prévus pendant l'année.

24. En 2022, l'UNHAS a reçu des contributions de 22 donateurs, pour un montant de 231,7 millions de dollars, soit 52 pour cent du financement total. Les "reports du solde" de 2021 ont totalisé 129,2 millions de dollars (29 pour cent du financement total), et le recouvrement des coûts a permis de dégager 129,2 millions de dollars (19 pour cent du financement total).

Dispositif de financement centralisé de l'UNHAS

25. Les activités de l'UNHAS sont inscrites au budget et mises en œuvre dans le cadre des différents plans stratégiques de pays (PSP). Cette mobilisation de ressources au niveau des pays rend parfois difficile le financement des services de l'UNHAS. En conséquence, afin d'accroître la mobilisation de ressources au profit des opérations de l'UNHAS, et en réponse aux observations formulées par la communauté des donateurs, le PAM a étudié la possibilité de mettre en place un dispositif centralisé pour assurer la gestion des contributions multilatérales directes allouées aux opérations de l'UNHAS à l'échelle mondiale, les fonds recueillis étant alloués à des PSP par la voie d'une procédure transparente approuvée par la haute direction. Officiellement approuvé par la direction exécutive, et ayant fait l'objet d'une période de mise à l'essai et d'un processus de validation, le nouveau dispositif est désormais à la disposition de tous les donateurs qui souhaitent soutenir les opérations de l'UNHAS dans le monde. Ce dispositif vise à compléter les activités de mobilisation de fonds menées dans les pays, de faire respecter les principes de transparence et d'obligation de rendre compte, et de promouvoir l'amélioration permanente des services communs de transport aérien.
26. Le nouveau dispositif devrait contribuer à assouplir l'affectation des fonds, à accélérer les interventions opérationnelles lancées pour subvenir aux besoins urgents et à améliorer l'efficacité opérationnelle. Il devrait être particulièrement utile dans le cas des opérations ayant une visibilité limitée et peu susceptibles d'attirer suffisamment de fonds. Il jouera en outre un rôle primordial en permettant au PAM de financer rapidement le déploiement des actifs nécessaires pour appuyer les interventions d'urgence dans les pays où l'UNHAS n'opère pas, où l'UNHAS n'a pas été sollicité dans le cadre de la mise en œuvre d'un PSP, ou encore où des activités de l'UNHAS sont prévues au titre du plan d'urgence relevant d'un PSP mais les ressources nécessaires ne sont pas disponibles rapidement.
27. Le dispositif de financement est géré au niveau du Siège et le processus global d'information des donateurs (y compris la gestion des contributions et l'information financière) est administré par le Service du transport aérien du PAM. L'affectation des ressources est gérée sous l'autorité du Directeur de la Division des opérations liées à la chaîne d'approvisionnement et fait l'objet de contrôles par un comité. Les bureaux de pays seront toujours en mesure de mobiliser et d'accepter des contributions pour les activités de l'UNHAS en dehors du dispositif, et il leur faudra lorsqu'ils le feront se plier aux règles institutionnelles pertinentes relatives à l'information financière.
28. Aucun changement n'est envisagé pour les donateurs qui exprimeraient le souhait de fournir des fonds pour l'UNHAS par l'intermédiaire du Siège du PAM, des bureaux de liaison, des bureaux régionaux, des représentants des partenaires des bureaux de pays, des chargés des services aériens, ou par tout autre canal pertinent. Une fois les ressources provenant d'un donateur recensées et transférées par la voie du dispositif de financement centralisé, elles seront toutefois allouées en fonction de critères de priorité officiels. Dans ces conditions, une proposition de financement sera rédigée par le Service du transport aérien en concertation avec les opérations de l'UNHAS susceptibles de recevoir les fonds. Elle sera ensuite approuvée par la Division des opérations liées à la chaîne d'approvisionnement et communiquée aux personnes qui au PAM sont chargées des relations avec les donateurs gouvernementaux, pour examen final puis communication aux donateurs.

29. Les exigences de communication de l'information sur des questions telles que la performance opérationnelle et l'utilisation des financements seront évoquées avec les donateurs au cas par cas. Les donateurs continueront d'être mentionnés sur différents circuits de communication du PAM, comme les médias sociaux.

Futures solutions de transport aérien

30. Le PAM continue d'appuyer le développement de solutions d'acheminement de marchandises grâce à l'utilisation d'aéronefs télépilotés et de systèmes de drones aériens, de manière plus générale. Ces innovations devraient contribuer à améliorer les capacités de transport aérien tout en réduisant les risques. Le PAM a noué des partenariats stratégiques avec de grands constructeurs pour faciliter la mise en commun de connaissances destinées à faciliter à l'avenir les gains en matière d'efficacité et de durabilité environnementale.
31. En outre, le PAM a établi un cadre visant à garantir la sécurité et la sûreté des opérations aériennes menées au moyen de drones par son personnel. Ce cadre énonce les normes minimales applicables à de telles opérations et définit les opérations de livraison de marchandises par système de drone, gérées par le Service du transport aérien. Il concorde avec les opérations de la Division des technologies liées à la connectivité à l'échelle internationale, le Service du transport aérien apportant des orientations techniques si nécessaire.
32. Plus généralement, le PAM continuera d'étudier les possibilités de partenariats stratégiques visant à tirer parti des futures solutions de transport aérien et à renforcer ses capacités d'intervention. À cet égard, il serait primordial d'avoir accès aux dernières innovations ainsi qu'à des spécialistes dans ce domaine.

État d'avancement de l'application des recommandations issues de l'audit externe

33. Sur les 16 recommandations formulées par l'Auditeur externe à l'issue de son audit des services de transport aérien du PAM, réalisé entre juillet 2019 et janvier 2021, 14 avaient été officiellement classées en mai 2023. L'application des deux recommandations restantes est en cours et devrait s'achever d'ici à la fin de 2023: la recommandation 3, relative à la révision du cadre financier et budgétaire des activités de transport aérien, devrait être appliquée d'ici à la fin du mois de juillet 2023 et la recommandation 16, concernant la mise au point d'une fonction de validation des habilitations des passagers dans le cadre des systèmes de gestion des vols du Service du transport aérien du PAM, devrait l'être d'ici à la fin du mois de décembre 2023.

Politique du PAM en matière de transport aérien

34. L'audit externe du Service du transport aérien du PAM a mis en évidence l'importance des activités de transport aérien pour le système des Nations Unies et pour l'ensemble de la communauté humanitaire. L'Auditeur externe en a conclu qu'il fallait élaborer un document de politique générale relatif aux opérations aériennes (recommandation 1), préconisant que cette politique précise l'étendue du mandat du PAM dans ce domaine, prévoient des mécanismes appropriés pour coordonner les vols, définisse des critères pour l'enregistrement des usagers de l'UNHAS et précise la relation entre le Service du transport aérien du PAM et son Unité de la sécurité du transport aérien, ainsi que les règles de financement de l'activité.
35. Le document de politique générale a été rédigé puis validé en 2022, et le Conseil l'a approuvé à sa première session ordinaire de 2023.

36. La politique définit l'étendue du mandat du PAM en matière de transport aérien et représente une étape importante pour la fonction liée à la chaîne d'approvisionnement. Elle est ancrée dans les principes humanitaires et l'engagement qu'a pris le PAM de fournir des services de transport aérien communs, spécialisés et à la demande à la communauté d'aide humanitaire et du développement.

Liste des sigles utilisés dans le présent document

COVID-19	maladie à coronavirus 2019
ECHO	direction générale de la protection civile et des opérations d'aide humanitaire européennes
IPC	indicateur de performance clé
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
PSP	plan stratégique de pays
UNHAS	Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies