



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

Conseil d'administration

Session annuelle
Rome, 23–26 juin 2025

Distribution: générale

Point 8 de l'ordre du jour

Date: 10 juin 2025

WFP/EB.A/2025/8-D

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

Depuis 2004, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies joue un rôle primordial de catalyseur des interventions humanitaires. Dans sa vingtième année de service, il continue d'offrir un accès sûr et rapide dont les acteurs humanitaires ne sauraient se passer dans un contexte marqué par l'intensification des conflits, les déplacements et les contraintes financières.

En 2024, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies a continué de s'acquitter de ses principales fonctions, à savoir le transport de passagers et de fret léger, les évacuations sanitaires et les redéploiements pour raisons de sécurité, dans 21 pays. Sous la responsabilité du Service du transport aérien du PAM, il a transporté plus de 355 000 travailleurs humanitaires et près de 5 000 tonnes de secours vers 394 destinations difficiles d'accès pour le compte de 612 organisations. Il a également apporté son appui à la communauté humanitaire en procédant à 1 455 évacuations sanitaires et redéploiements pour raisons de sécurité.

Afin d'être en mesure d'intervenir avec plus d'agilité et d'efficacité dans les situations d'urgence, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies a amélioré l'état de préparation de sa flotte, optimisé ses opérations aériennes et continué de tirer le meilleur parti de l'innovation et de la technologie dans l'ensemble de ses opérations. La sécurité et la sûreté aériennes sont demeurées au cœur de ses priorités sur fond d'intensification des risques dans les environnements opérationnels du PAM.

Son efficacité opérationnelle s'est améliorée, le coût par kilomètre-passager ayant baissé de 2,5 pour cent pour passer de 2,08 dollars É.-U. en 2023 à 1,98 dollar en 2024. Le taux de satisfaction des usagers a atteint 97 pour cent du fait de l'amélioration constante des services.

Coordonnateur responsable:

M. F. Frimpong

Chef

Service du transport aérien

courriel: franklyn.frimpong@wfp.org

Le mécanisme de financement centralisé du Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies s'est révélé essentiel pour garantir la stabilité des financements et la continuité opérationnelle en 2024. Faisant fond sur les enseignements tirés de sa mise en application, le Service du transport aérien du PAM a révisé les procédures opératoires normalisées afférentes afin que ce mécanisme continue d'offrir une souplesse de financement cruciale.

En 2025, le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies continue de s'engager en faveur de l'innovation, de l'efficacité et de la sûreté à l'appui de l'action humanitaire partout dans le monde.

Introduction

1. Le Service aérien d'aide humanitaire des Nations Unies (UNHAS) joue aujourd'hui un rôle plus important que jamais. L'année 2024, qui a été marquée par plus de 120 conflits armés ouverts, un nombre jamais égalé depuis la Seconde Guerre mondiale, a également été l'année la plus meurtrière jamais enregistrée pour les travailleurs humanitaires. Dans un contexte caractérisé par l'intensité et l'imprévisibilité des conflits, l'ampleur des déplacements et la hausse des besoins humanitaires, l'UNHAS continue d'apporter son concours aux interventions humanitaires en offrant un accès sûr et rapide aux régions qui, non ou mal desservies par les compagnies aériennes commerciales, sont les plus difficiles à atteindre dans le monde.
2. En 2024, l'UNHAS a contribué au transport de passagers et de fret léger, aux évacuations sanitaires et aux redéploiements pour raisons de sécurité. Plaçant la souplesse opérationnelle parmi ses priorités absolues, il a renforcé sa capacité à intervenir rapidement en cas d'urgence en améliorant l'état de préparation de sa flotte lors des opérations sur le terrain, les mécanismes de déploiement d'urgence et les systèmes de réservation numérique, afin d'optimiser les opérations aériennes et d'en accroître l'efficacité. Entre autres avancées réalisées, l'UNHAS a recouru davantage à l'innovation et à la technologie aux fins de l'acheminement de l'assistance humanitaire et renforcé la sécurité aérienne dans un contexte d'intensification des risques dans l'espace aérien dans lequel il opère.

Faits marquants en 2024

3. Les conflits ont perduré en 2024, sur fond de restrictions de l'accès humanitaire et de difficultés de financement qui ont mis encore plus à mal la stabilité des opérations. Dans de nombreuses zones d'intervention du PAM, les compagnies aériennes commerciales ont été peu présentes, voire totalement absentes. Si cette situation a présenté bien des difficultés, l'UNHAS a su se montrer à la hauteur de la tâche, apportant un appui fiable aux travailleurs humanitaires et aux communautés.
4. En République démocratique du Congo, la situation humanitaire et les conditions de sécurité se sont détériorées à mesure que le conflit armé s'intensifiait dans l'est du pays. L'UNHAS a joué un rôle décisif dans le transport des travailleurs humanitaires jusqu'aux zones où les besoins étaient les plus importants et, si nécessaire, dans leur redéploiement vers des zones plus sûres, en particulier dans l'est du pays. L'UNHAS a élargi sa zone d'exclusion aérienne dans le pays, qui s'étend désormais sur plus de 32 597 kilomètres carrés, soit plus de la moitié de la province du Nord-Kivu, pour atténuer les risques associés à la dynamique du conflit. Face à une flambée épidémique de la variole simienne (mpox), l'UNHAS a transporté des vaccins pour endiguer la propagation du virus.
5. En Haïti, l'escalade de la violence et la fermeture de l'aéroport de Port-au-Prince ont fait de l'UNHAS le seul prestataire de services aériens disponible pour la communauté humanitaire. En mars 2024, l'UNHAS a mis en place un pont aérien entre Haïti et la République dominicaine pour faciliter l'acheminement de l'aide humanitaire sans contretemps et assurer la sécurité des déplacements du personnel en provenance et à destination de Haïti. L'UNHAS a également joué un rôle essentiel dans les évacuations sanitaires et les redéploiements pour raisons de sécurité. Lorsque les conditions de sécurité se sont dégradées, à la fin de 2024, l'UNHAS a transporté des centaines de travailleurs humanitaires en lieu sûr et sur zone, afin que la communauté humanitaire puisse rester sur le terrain et poursuivre l'action engagée.

6. Au Soudan, l'UNHAS a rétabli les liaisons intérieures entre Port-Soudan, Dongola et Kassala. Des mesures indispensables d'atténuation des risques ont été prises, notamment le perfectionnement du processus de notification de vol et l'amélioration de la coordination avec les partenaires, nécessaires pour parer aux erreurs de navigation et aux problèmes de sécurité, tels que les cyberattaques contre les plateformes de géolocalisation. Il est prévu d'étendre le rayon d'action de l'UNHAS au Soudan en fonction des besoins de la communauté humanitaire, si les conditions de sécurité s'améliorent.
7. Au Mali, une attaque perpétrée le 17 septembre à l'aéroport de Bamako a endommagé deux aéronefs de l'UNHAS, réduisant temporairement ses capacités. L'UNHAS poursuit toutefois ses activités dans le pays, où il offre ses services aux organismes d'aide humanitaire en dépit de la hausse des primes d'assurance contre les risques de guerre et du coût élevé des carburants, dû à la fermeture des frontières.
8. Au Yémen, où les violences s'intensifient, l'UNHAS a continué de proposer à 105 organismes d'aide des services aériens au départ d'Amman (Jordanie), de Djibouti (Djibouti) et d'Addis-Abeba (Éthiopie) et à destination d'Aden et de Sanaa, ainsi que des correspondances vers Mareb, Moukalla et Seiyoun. En décembre, une attaque perpétrée à l'aéroport de Sanaa a endommagé au sol un aéronef de l'UNHAS, à bord duquel devait embarquer une délégation dont faisait partie le Directeur général de l'Organisation mondiale de la Santé. Un membre d'équipage de l'UNHAS a été blessé durant l'attaque.
9. Au Soudan du Sud, l'UNHAS a continué d'aider la communauté humanitaire à faire face aux répercussions de la violence qui fait rage de l'autre côté de la frontière, au Soudan. L'UNHAS a remis en état la bande d'atterrissage de Renk, principal point d'entrée des réfugiés et des rapatriés en provenance du Soudan, permettant ainsi d'économiser chaque année 1,7 million de dollars et d'augmenter la fréquence de ses vols. Le 9 août, un aéronef de l'UNHAS en provenance de Maban, dont le train d'atterrissage était devenu inutilisable au moment du décollage, a réalisé un atterrissage contrôlé avec train rentré à l'aéroport de Malakal. Tous les passagers et l'équipage ont débarqué sans encombre et aucun blessé n'a été signalé.
10. L'UNHAS continue de s'employer résolument à respecter les normes les plus strictes en matière de sûreté dans l'ensemble de ses opérations. À cette fin, il a renforcé les mesures prises pour atténuer les risques, notamment en améliorant la qualité des inspections des bandes d'atterrissage et en familiarisant mieux les équipages avec l'environnement opérationnel. Ces mesures témoignent de l'engagement sans faille de l'UNHAS en faveur de l'amélioration continue et de l'excellence opérationnelle à l'appui de l'action humanitaire.
11. Au Nigéria, l'UNHAS a contribué aux missions d'évaluation aériennes à la suite des inondations qui ont dévasté Maiduguri, ce qui a permis à la communauté humanitaire non seulement d'évaluer les dégâts et de planifier l'acheminement de l'assistance, mais également de surveiller le niveau de l'eau pour organiser les futures livraisons par la route. L'UNHAS a également facilité l'acheminement de l'aide d'urgence en transportant plusieurs tonnes de cargaison destinée à sauver des vies jusqu'à la zone d'atterrissage de Muna, récemment ouverte à Maiduguri. Il a continué de transporter des articles de secours d'une importance vitale jusqu'aux zones inondées les plus reculées, comme Ngala et Rann. Au total, l'UNHAS a transporté plus de 28 500 travailleurs humanitaires et 416 tonnes de secours pour le compte de plus de 154 organisations humanitaires.
12. À Madagascar, l'UNHAS a continué de rechercher en 2024 des solutions novatrices pour améliorer la fourniture de l'assistance humanitaire, et il a expérimenté, au début de 2025, le recours aux drones pour acheminer l'aide dans le sud-est du pays. Il continuera de perfectionner ce service dans l'objectif de développer les moyens dont dispose la communauté humanitaire pour acheminer l'aide sur le dernier kilomètre du parcours.

Indicateurs de performance clés se rapportant aux opérations

13. En 2024, l'UNHAS a exercé ses activités dans 21 pays, qui connaissaient les besoins les plus criants ou des restrictions d'accès. Il a transporté plus de 355 000 travailleurs humanitaires et près de 5 000 tonnes de secours vers 394 destinations difficiles d'accès pour le compte de 612 organisations. En outre, il a procédé à 1 455 évacuations sanitaires et redéploiements pour raisons de sécurité du personnel humanitaire (tableau 1).

TABLEAU 1: SERVICE AÉRIEN D'AIDE HUMANITAIRE DES NATIONS UNIES: INDICATEURS OPÉRATIONNELS CLÉS (2022-2024)			
Indicateur opérationnel	2022	2023	2024
Passagers	> 395 000	> 388 000	> 355 000
Fret (<i>en tonnes</i>)	> 7 000	4 500	> 4 900
Organisations utilisatrices	732	647	612
Destinations	540	437	394
Évacuations sanitaires et redéploiements pour raisons de sécurité	1 547	1 555	1 455

14. D'autres paramètres importants sont le rapport coût-efficacité, la satisfaction des usagers et l'efficacité environnementale (tableau 2).
- **Rapport coût-efficacité.** Le coût opérationnel par kilomètre-passager s'est établi à 1,98 dollar, un montant inférieur aux 2,08 dollars enregistrés en 2023. Cette baisse s'explique par les mesures prises sur le terrain pour réaliser des gains d'efficacité et la négociation à la baisse des primes d'assurance contre les risques de guerre.
 - **Satisfaction des usagers.** L'UNHAS réalise deux enquêtes par an. La première porte sur l'accès fourni et évalue, à partir des avis formulés par la communauté humanitaire, l'efficacité avec laquelle l'UNHAS aide les organisations humanitaires à se rendre dans les zones où les besoins sont les plus importants. La seconde est une enquête de satisfaction des passagers, qui mesure la qualité des services fournis par l'UNHAS. Ces deux enquêtes sont utilisées à des fins d'amélioration continue des services. Cette année, l'appréciation globale a été de 97 pour cent, confirmant la tendance d'amélioration notable observée depuis 2020, année lors de laquelle le taux de satisfaction s'établissait à 83 pour cent.
 - **Efficacité environnementale.** Les émissions de dioxyde de carbone de tous les aéronefs affrétés par le PAM sont en baisse constante depuis 2021. En 2024, elles se sont établies à 129 244 tonnes, ce qui traduit la détermination avec laquelle le Service du transport aérien du PAM met en œuvre son programme en faveur de l'environnement.

TABLEAU 2: SERVICE AÉRIEN D'AIDE HUMANITAIRE DES NATIONS UNIES: AUTRES INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS (2022-2024)			
Indicateur opérationnel	2022	2023	2024
Rapport coût-efficacité (coût opérationnel par kilomètre-passager) (<i>en dollars</i>)	1,86	2,08	1,98
Satisfaction des usagers (<i>en pourcentage</i>)	95	96	97
Efficiency environnementale (émissions de dioxyde de carbone des aéronefs affrétés par le PAM) (<i>en tonnes</i>)	142 620	140 159	129 244

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

15. Le Service du transport aérien du PAM a continué de s'employer résolument à réduire l'impact de ses opérations sur l'environnement en s'appuyant sur les trois grands axes de sa stratégie environnementale: "mesurer", "réduire" et "compenser".
16. Au titre de l'axe "réduire", l'UNHAS a utilisé à titre expérimental des groupes électrogènes électriques au sol à Kaboul. Cette expérimentation a permis de réduire les émissions de dioxyde de carbone de 63 pour cent sur une période de deux mois. Sur une année, cela représenterait une réduction de 7 886 kilogrammes des émissions de dioxyde de carbone, qui pourrait être doublée si les deux aéronefs basés à Kaboul utilisaient tous deux ces groupes électrogènes.
17. Cette expérimentation a également permis de réduire la consommation de gazole de 1 200 litres par mois. Le Service du transport aérien du PAM continue de suivre de près la performance des groupes électrogènes électriques au sol et recueille les observations de leurs utilisateurs à des fins d'amélioration continue. Compte tenu de ces premiers résultats prometteurs, il envisage d'étendre l'initiative à d'autres bases d'opérations, notamment celles situées au Kenya, au Nigéria et au Soudan du Sud.
18. L'UNHAS a également mis au point un programme de formation de base aux questions environnementales à l'intention de parties prenantes internes et externes, notamment les autorités de l'aviation civile, les services aéroportuaires, les exploitants aériens et d'autres entités de transport aérien à des fins humanitaires. Composé de sept modules, ce programme prépare ses participants à adopter et à s'employer à faire adopter des pratiques durables dans l'exercice de leurs fonctions, que ce soit au sein du Service du transport aérien du PAM ou à l'extérieur du PAM.
19. Le Service du transport aérien du PAM a joué un rôle de premier plan lors de la troisième édition du Sommet environnemental sur les services aériens humanitaires, qui s'est tenue en juillet 2024. Ce sommet rassemble les principaux acteurs du secteur afin qu'ils trouvent ensemble des stratégies destinées à réduire les émissions de dioxyde de carbone produites par les services aériens et s'engagent en faveur de mesures concertées. Organisée par le PAM à Nairobi, l'édition de 2024 a contribué à l'objectif que le Service du transport aérien du PAM s'est fixé, à savoir de prendre systématiquement en compte la durabilité environnementale dans ses opérations, d'une part, et de jouer un rôle mobilisateur en la matière, d'autre part.
20. Le Service du transport aérien du PAM étudie la possibilité d'utiliser des carburants d'aviation durables dans ses opérations. Des essais devraient être menés au Kenya en 2025.

Vue d'ensemble du financement et efficience

21. En matière de financement, la cohérence et la prévisibilité sont propices au plus haut degré de stabilité des opérations et offrent donc à l'UNHAS les meilleures conditions possibles pour apporter son concours aux interventions humanitaires, en particulier dans les situations d'urgence volatiles sur le plan de la sécurité.
22. En 2024, les ressources financières nécessaires à l'UNHAS s'élevaient à un montant total de 386,5 millions de dollars. L'UNHAS a reçu 249 millions de dollars de contributions provenant de 21 donateurs, soit 53 pour cent du financement total, sachant qu'un donateur (les États-Unis d'Amérique) a compté à lui seul pour 50 pour cent de ces contributions. Le montant des soldes reportés de 2023 s'est élevé à 122,2 millions de dollars¹, soit 26 pour cent du financement total, et le recouvrement des coûts a généré 91 millions de dollars, soit 19 pour cent du financement total.
23. Les prévisions de dépenses de l'UNHAS pour 2025 se chiffrent actuellement à 409 millions de dollars, sachant qu'il manquait 206 millions de dollars à la fin du mois de février. Pour faire face à cette situation difficile, l'UNHAS s'attache à augmenter les gains d'efficience.
24. L'UNHAS est né d'un besoin de services de transport aérien efficaces à l'appui des organisations qui apportent une aide humanitaire vitale dans des zones non ou mal desservies par les compagnies aériennes commerciales, que ces organisations fassent partie ou non du système des Nations Unies, de façon à leur éviter d'avoir à disposer chacune de leur propre service de transport aérien. Les mesures ci-après ont été prises pour réaliser des économies et des gains d'efficience.
 - *Évaluations régulières de l'efficacité des opérations.* L'UNHAS procède régulièrement à des évaluations de l'efficacité de ses opérations, y compris à des ajustements de sa flotte grâce au système de plateforme aéroportuaire, qui permet d'adapter le nombre et le type d'aéronefs utilisés de façon à accroître l'efficience et la sûreté et à répondre aux besoins opérationnels. La fréquence des évaluations tient compte de l'évolution de la situation humanitaire sur le terrain. Cela permet d'optimiser les moyens en assurant des liaisons groupées, de façon à réduire le nombre de liaisons directes nécessaires, ainsi que d'augmenter le facteur de charge (pourcentage d'occupation des sièges sur un vol) et de modifier les liaisons en fonction de la demande de la communauté humanitaire. Cette mesure d'efficience est notamment utilisée dans le cadre des opérations menées en République démocratique du Congo et au Soudan du Sud.
 - *Mise en commun des moyens.* Dans certaines opérations, comme au Kenya² et en Somalie, les moyens aériens sont partagés entre les opérations menées dans des pays voisins. Cette mise en commun des ressources humaines et du savoir-faire favorise la coordination et l'efficience, ce qui permet de réaliser des économies.

¹ Le recouvrement des coûts a représenté 66 pour cent du montant total des soldes reportés de 2023.

² Au Kenya, l'UNHAS dessert Kakuma, Dadaab et Garissa.

- *Recouvrement des coûts.* L'UNHAS, qui n'a de cesse d'optimiser le recouvrement des coûts, ajuste les tarifs normalisés pour tenir compte du contexte opérationnel. Les équipes de terrain disposent de directives relatives à l'application des mécanismes de recouvrement des coûts et, en consultation avec leur comité directeur dans le pays, procèdent à des examens réguliers en fonction du caractère évolutif de l'environnement dans lequel elles opèrent. En 2024, cela a concerné tout particulièrement les opérations menées au Mozambique, au Soudan du Sud et au Yémen. Le recouvrement des coûts a couvert plus de 29 pour cent des dépenses effectives de l'UNHAS en 2024, contre 26 pour cent en 2023.
25. L'UNHAS continuera de rechercher des moyens d'accroître les économies et les gains d'efficacité réalisés afin d'optimiser les services de transport aérien sans en compromettre la sûreté.

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

26. En service depuis 2023, le mécanisme de financement centralisé de l'UNHAS offre à la direction du PAM une plus grande flexibilité pour affecter des fonds en priorité aux opérations de l'UNHAS qui en ont besoin, ce qui permet d'intervenir plus rapidement, dès le déclenchement ou l'aggravation d'une crise humanitaire. Tout au long de l'année 2024, ce mécanisme a été essentiel pour garantir la souplesse opérationnelle et combler les déficits de financement. Cela a permis de réduire considérablement les temps morts et de mettre en œuvre sans délai des interventions destinées à sauver des vies, notamment des évacuations sanitaires et des redéploiements pour raisons de sécurité. En 2024, 16 opérations de l'UNHAS ont reçu des crédits au titre du mécanisme de financement centralisé. Plus d'un an après sa mise en service, le bilan est de taille:
- a) Les fonds affectés au titre du mécanisme de financement centralisé contribuent de manière décisive à assurer la pérennité des opérations et à éviter les potentielles interruptions de service liées à des déficits de financement, garantissant ainsi un appui ininterrompu à la communauté humanitaire. En 2024, le mécanisme a assuré la continuité d'opérations d'importance stratégique, notamment au Niger et au Nigéria.
 - b) Au Soudan du Sud, le mécanisme de financement centralisé a contribué à rendre possible la remise en état de la bande d'atterrissage de Renk, permettant ainsi à l'aide humanitaire de parvenir plus facilement aux populations touchées par la guerre au Soudan, tout en améliorant l'efficacité grâce à l'utilisation d'un aéronef mieux adapté.
 - c) Le mécanisme de financement centralisé étant déjà alimenté par les contributions des donateurs, il permet d'affecter des fonds plus rapidement que les sources de financement habituelles, qui requièrent généralement des processus d'approbation plus longs, pour combler des déficits. Cette rapidité d'accès au financement permet de répondre plus promptement aux besoins opérationnels urgents.
 - d) Le mécanisme de financement centralisé offre un niveau supplémentaire de financement, qui vient compléter les contributions bilatérales directes.

27. Depuis sa création, le mécanisme de financement centralisé compte pour plus de 8 pour cent du montant total des contributions reçues au profit des opérations de l'UNHAS (les autres sources étant les contributions directes aux opérations sur le terrain et le recouvrement des coûts). En contribuant à ce mécanisme, les donateurs permettent au PAM de hiérarchiser l'affectation des ressources selon un processus rigoureux et transparent, fondé sur des critères clairement définis, qui fait entrer en ligne de compte le niveau de financement de chacune des opérations sur le terrain, les besoins humanitaires, l'application du modèle de recouvrement des coûts et l'efficacité générale des opérations, notamment l'efficacité des mesures d'efficacité prises et des ajustements opérés dans la configuration de la flotte pour mieux servir la communauté humanitaire.
28. En outre, le processus d'affectation est régi par les principes suivants, qui visent à garantir l'utilisation équitable et stratégique des ressources disponibles:
- Les besoins de financement liés à l'intensification de l'action humanitaire à l'échelle du système, notamment aux interventions d'urgence, sont dûment pris en compte.
 - Il est tenu compte des prévisions de contributions des donateurs au profit des opérations sur le terrain avant les décisions d'affectation des ressources.
 - Les décisions finales sont prises à la lumière d'éléments propres à la situation, comme une évolution majeure de l'environnement opérationnel ou l'évolution des politiques appliquées par les donateurs (par exemple, l'interruption des financements).
 - Une opération spécifique ne peut recevoir, au titre du mécanisme, plus de l'équivalent de trois mois de son budget annuel, ce qui assure une répartition équilibrée des fonds et limite le risque d'autres déficits de financement.
 - Toute affectation est plafonnée à 20 pour cent du solde total affiché par le mécanisme au moment de son octroi.
 - La somme totale des crédits alloués lors de chaque cycle d'affectation ne doit pas dépasser 80 pour cent du montant total des fonds disponibles, l'idée étant de conserver une réserve afin de pouvoir faire face à des situations d'urgence imprévues.
 - Le Comité étudie également l'incidence globale des crédits prévus sur l'opération de l'UNHAS concernée.
29. Le Service du transport aérien du PAM s'est employé à dresser le bilan de la mise en œuvre opérationnelle du mécanisme de financement centralisé dans une perspective d'apprentissage et d'amélioration continue, notamment à examiner les procédures opératoires normalisées afin de combler les lacunes constatées dans l'application du mécanisme. Parmi les améliorations apportées, le "mécanisme de rappel" vise à recouvrer, ou à "rappeler", des fonds affectés au titre du mécanisme de financement centralisé auprès des opérations qui auront reçu des financements importants provenant d'autres sources dans les deux semaines suivant la réception des fonds visés. Ce dispositif contribue à optimiser l'utilisation des fonds du mécanisme de financement centralisé, en particulier à préserver leur flexibilité, à favoriser la standardisation des rapports destinés aux donateurs et à appliquer des critères de priorité, de manière à apporter l'appui nécessaire aux opérations qui en ont le plus besoin.
30. Compte tenu du contexte actuel, il est également envisagé d'adopter des mesures supplémentaires de classement par priorité de manière à diriger l'appui là où les besoins humanitaires sont les plus criants.

31. En raison de son utilité stratégique, le mécanisme de financement centralisé suscite un intérêt croissant de la part des donateurs. L'UNHAS est déterminé à améliorer en permanence ce mécanisme afin d'en accroître la flexibilité, de veiller à ce qu'il appuie les opérations qui attirent moins l'attention, et par conséquent moins de financements, et de le rendre mieux à même de faciliter les interventions en cas de crise soudaine.