



Assemblée générale

Distr. générale
3 mars 2021
Français
Original : anglais

Soixante-quinzième session
Point 141 de l'ordre du jour
Budget-programme de 2021

Conditions de voyage en avion

Quarantième rapport du Comité consultatif pour les questions administratives et budgétaires sur le projet de budget-programme pour 2021

I. Introduction

1. Le Comité consultatif pour les questions administratives et budgétaires a examiné le rapport du Secrétaire général sur les conditions de voyage en avion ([A/75/654/Rev.1](#)). À cette occasion, il a obtenu un complément d'information et des éclaircissements avant de recevoir des réponses écrites le 26 février 2021.
2. Le rapport du Secrétaire général a été présenté en application des résolutions de l'Assemblée générale [42/214](#), [45/248 A](#), [53/214](#), [63/268](#), [65/268](#), [67/254 A](#), [69/274 A](#), [71/272 B](#), [72/262 B](#) et [74/262](#) et des décisions 44/442 et 46/450, ainsi que de la décision 57/589, dans laquelle l'Assemblée a prié le Secrétaire général de lui présenter son rapport tous les deux ans.
3. Dans les paragraphes ci-dessous, le Comité consultatif formule des observations et des recommandations sur le rapport du Secrétaire général, comme suit :
 - a) questions relatives aux voyages en avion et aux conditions y afférentes ;
 - b) proposition du Secrétaire général i) d'appliquer un seuil unique permettant de déterminer quand les fonctionnaires de rang inférieur à celui de sous-secrétaire général (et les membres de leur famille) sont autorisés à voyager en classe affaires ; ii) d'autoriser le voyage en classe affaires lorsque la durée de l'ensemble des vols est supérieure à 9,5 heures ; c) proposition du Secrétaire général de revenir à la possibilité d'opter pour un versement forfaitaire de 75 %.

Conséquences de la pandémie de la maladie à coronavirus (COVID-19)

4. Les restrictions en matière de voyage qui sont en place depuis le premier trimestre de 2020 en raison de la pandémie de COVID-19 ont entraîné une chute du volume des voyages et, selon le Secrétaire général, ont rendu difficile l'établissement de tendances statistiques et de comparaisons avec les données antérieures à la pandémie, notamment en ce qui concerne les demandes de dérogation ou de surclassement ; l'application des directives relatives aux délais d'achat des billets



d'avion ; la possibilité, pour les fonctionnaires, d'opter pour un versement forfaitaire au lieu du billet acheté par l'Organisation ; les tendances concernant le seuil unique proposé pour un temps de vol total de plus de 9,5 heures. Dans les paragraphes ci-dessous, le Comité examine les conséquences de la pandémie de COVID-19 sur ces aspects et sur d'autres aspects des questions relatives aux voyages en avion et aux conditions y afférentes. **Le Comité consultatif rappelle qu'il a formulé des observations et des recommandations sur les répercussions de la pandémie de COVID-19 dans son premier rapport sur le projet de budget-programme pour 2021, dans lequel il a dit notamment que le travail à distance et la tenue de réunions virtuelles au lieu de réunions en présentiel devraient permettre de réaliser des économies en matière de voyages. Le Comité estime également que la pandémie de COVID-19 continuera probablement d'avoir des répercussions sur les voyages dans un avenir proche (A/75/7, chap. I, par. 12 à 15 et 62).**

II. Questions relatives aux voyages en avion et aux conditions y afférentes

5. Des informations sur les différents aspects concernant les activités de l'Organisation touchant les voyages en avion, y compris les données du module voyages d'Umoja, sont fournies aux paragraphes 13 à 53 du rapport du Secrétaire général.

Volume des voyages en avion de ligne

6. Comme l'a recommandé le Comité consultatif dans son précédent rapport, Umoja a été doté de la capacité d'extraire des données distinctes, y compris concernant le coût des voyages effectués à bord d'avions de ligne (A/73/779, par. 11 à 13). Ayant demandé des précisions, le Comité a reçu des informations actualisées montrant que depuis le début de la pandémie de COVID-19, entre janvier et juin 2020, et durant les six mois qui ont suivi, de juillet à décembre 2020, le volume des voyages effectués à bord d'avions de ligne avait beaucoup baissé, comme on le voit dans les tableaux 1 et 2 (voir également A/75/654/Rev. 1, tableaux 7 et 8).

Tableau 1

Volume des voyages en avion de ligne par catégorie répertoriée dans Umoja (1^{er} juillet 2018-31 décembre 2020)

(Nombre de voyages)

Type de voyage	Juillet-décembre 2018	Janvier-juin 2019	Juillet-décembre 2019	Janvier-juin 2020	Juillet-décembre 2020	Total
Voyages officiels	54 553	52 832	59 000	16 829	4 038	187 252
Voyages autorisés au titre des avantages du personnel	427	168	331	146	280	1 352
Voyages Ressources humaines	2 501	2 469	2 638	1 378	1 730	10 716
Voyages des membres du personnel en tenue	6 388	7 309	6 120	3 367	5 408	28 592
Total	63 869	62 778	68 089	21 720	11 456	227 912

Tableau 2

Volume des voyages en avion de ligne par classe (1^{er} juillet 2018-31 décembre 2020)

(Nombre de voyages)

Classe	Juillet-décembre 2018	Janvier-juin 2019	Juillet-décembre 2019	Janvier-juin 2020	Juillet-décembre 2020	Total	Pourcentage
Classe économique	56 983	54 761	60 856	19 106	10 436	202 144	91
Classe affaires	6 242	7 346	6 485	2 273	886	23 232	8
Première classe	3	4	5	3	0	15	—
Classes de service multiples (y compris les voyages en première classe)	11	6	8	4	2	17	—
Classes de service multiples (sauf les voyages en première classe)	630	661	735	334	132	2 492	1
Total	63 869	62 778	68 089	21 720	11 456	227 912	100

7. Ayant demandé des précisions, le Comité consultatif a été informé que la pandémie de COVID-19 avait eu des effets importants sur le volume et les habitudes de voyage des membres du personnel des Nations Unies et que, dans le secteur des voyages, on s'attendait à ce que la situation reste très changeante au cours des deux prochaines années. **Le Comité consultatif constate que le volume des voyages par avion de ligne au cours de l'année 2020 a beaucoup diminué en raison de la pandémie de COVID-19 et prend acte de la difficulté d'inclure cette année, et peut-être des périodes futures, dans l'évaluation globale des tendances statistiques. Il constate toutefois que le volume des voyages par avion de ligne a considérablement augmenté au cours de la période antérieure et s'attend à ce que la tendance change une fois que les restrictions mondiales en matière de voyage auront été assouplies ou levées (voir également les observations du Comité sur les autres moyens de communication, par. 15 à 18 ci-après). Le Comité attend avec intérêt de recevoir des informations actualisées et des analyses dans le prochain rapport sur l'exécution du budget et lorsqu'il examinera le prochain rapport sur les conditions de voyage en avion, en 2023.**

Déroptions accordées par le Secrétaire général

8. Les dérogations accordées par le Secrétaire général sont traitées aux paragraphes 13 à 22 de son rapport. Dans sa résolution [72/262 B](#), l'Assemblée générale a décidé de ne plus autoriser les fonctionnaires des Nations Unies à voyager en première classe. Le Secrétaire général peut néanmoins exercer son pouvoir discrétionnaire conformément au paragraphe 4.8 de l'instruction administrative [ST/AI/2013/3](#), telle que modifiée, pour accorder une dérogation s'il considère que des circonstances exceptionnelles le commandent : des raisons médicales, les exigences du service, un voyageur qui est une personnalité éminente (ancien chef d'État ou de gouvernement) ou un ministre ou un ancien ministre. Des dérogations sont également accordées aux fonctionnaires du Département de la sûreté et de la sécurité affectés aux équipes de protection rapprochée du Président ou de la Présidente de l'Assemblée générale, du Secrétaire général ou de la Vice-Secrétaire générale et de leurs conjoints respectifs¹.

¹ Depuis juin 2018, seul le fonctionnaire chargé de la protection rapprochée du Secrétaire général voyage en première classe, tandis que le personnel de sécurité accompagnant d'autres hauts fonctionnaires voyage généralement, suivant les cas, dans la classe immédiatement inférieure à la

9. Il ressort des données présentées dans la partie IV du rapport du Secrétaire général que, du 1^{er} juillet 2016 au 30 juin 2018, le Secrétaire général a accordé 1 204 dérogations (dont 885, ou 73 %, pour des personnalités éminentes), et, du 1^{er} juillet 2018 au 30 juin 2020, 841 dérogations (dont 637, ou 76 %, pour des personnalités éminentes), ce qui représente une diminution de 363 dérogations, soit de 30 % (248 dérogations, ou 28 %, pour des personnalités éminentes). Cette diminution est probablement due à un ensemble de mesures visant à limiter le nombre de dérogations et à une réduction des voyages en avion dans le monde au cours des six premiers mois de 2020 du fait des restrictions en matière de voyage liées à la COVID-19.

10. Ayant demandé des précisions, le Comité consultatif a été informé qu'au cours de la période allant de juillet 2018 à juin 2020, 76 demandes de dérogation au total n'avaient pas été approuvées : 39 demandes fondées sur des raisons médicales n'avaient pas été appuyées par la Division de la gestion des soins et de la sécurité et de la santé au travail, 30 demandes présentées au motif que le voyageur était une personnalité éminente, comme un ministre, avaient été rejetées, car l'intéressé n'entrait pas dans cette catégorie ; dans les autres cas, les conditions de voyage n'étaient pas disponibles, si bien que les voyageurs avaient été invités à revoir leurs plans de voyage. **Le Comité consultatif recommande que l'Assemblée générale demande au Secrétaire général de fournir, dans son prochain rapport, des informations sur les critères appliqués pour accepter ou rejeter les demandes de dérogation.**

11. Le Comité consultatif constate qu'au cours de la précédente période de 24 mois, en moyenne 50 dérogations (dont 37 pour des personnalités éminentes) avaient été accordées par mois, contre 35 (dont 27 pour des personnalités éminentes) au cours de la période la plus récente. Ayant demandé des précisions, le Comité a reçu des informations sur les dérogations accordées du 1^{er} janvier au 30 juin 2020, période à laquelle la pandémie de COVID-19 a éclaté et les déplacements ont été restreints à l'échelle mondiale, qui font apparaître un total de 78 dérogations (dont 56 pour des personnalités éminentes), soit 13 par mois en moyenne. Le Comité note donc qu'au cours des 18 mois précédant la période de restriction des voyages due à la COVID-19, du 1^{er} juillet 2018 au 31 décembre 2019, 763 dérogations au total (dont 581 pour des personnalités éminentes) ont été accordées, soit 42 par mois en moyenne (dont 32 pour des personnalités éminentes).

12. **Le Comité consultatif constate que les dérogations accordées par le Secrétaire général pour les personnalités éminentes représentent une part particulièrement élevée (75 %) de l'ensemble des dérogations accordées durant la période comprise entre le 1^{er} juillet 2016 et le 30 juin 2020, et que les demandes de dérogation sont, semble-t-il, systématiquement accordées. Il est d'avis qu'il y a lieu d'améliorer l'efficacité de la procédure administrative relative aux voyages officiels des personnalités éminentes. Le Comité recommande donc que l'Assemblée générale prie le Secrétaire général d'éliminer la nécessité d'octroyer une dérogation pour cette catégorie de voyageurs et d'appliquer une politique qui permette aux personnalités éminentes clairement définies comme telles de bénéficier d'un niveau de confort supérieur quand elles voyagent. Il rappelle qu'au paragraphe 15 de sa résolution 72/262 B, l'Assemblée a invité les membres du personnel n'ayant pas le statut de fonctionnaires qui étaient autorisés à**

première classe (voir également [ST/AI/2013/3/Amend.3](#), par. 4.3). Les dérogations accordées pour le personnel de sécurité entre le 1^{er} juillet 2018 et le 30 juin 2020 ont concerné 113 voyages, pour un montant de 563 648 dollars, soit 4 988 dollars par voyage, et entre le 1^{er} juillet 2016 et le 30 juin 2018 130 voyages, pour un montant de 801 562 dollars, soit 6 166 dollars par voyage, ce qui a permis de réduire les dépenses de 1 178 dollars par voyage, soit 237 914 dollars au total (voir [A/75/654/Rev. 1](#), par. 17, et tableaux 1 à 4).

voyager en première classe, à l'exception des représentants des pays les moins avancés, à opter à titre volontaire pour la classe immédiatement inférieure. Il estime donc que les personnalités éminentes devraient être informées qu'elles peuvent opter à titre volontaire pour la classe inférieure à celle autorisée et qu'elles peuvent demander à appliquer leurs points de fidélité pour obtenir un surclassement dans la classe souhaitée (voir également ci-dessous par. 14). Le Comité attend avec intérêt de recevoir de nouvelles informations sur le sujet, y compris statistiques, dans le prochain rapport sur les conditions de voyage en avion.

Déclassement volontaire et utilisation des points de fidélité pour les voyages

13. La politique du Secrétariat en matière de voyages officiels comprend une disposition visant à encourager les déclassements à titre volontaire : le membre du personnel qui opte pour un déclassement bénéficie d'un siège en cabine économique premium ou d'un siège premium. Au cours de la période allant du 1^{er} juillet 2018 au 30 juin 2020, le nombre total de demandes de voyage effectuées dans Umoja avec déclassement volontaire était de 3 145, soit 11,3 % de tous les voyages en avion de ligne payés par l'ONU, ce qui représente une économie de 5 036 299 dollars (A/75/654/Rev.1, par. 30 à 32). **Le Comité consultatif compte que le Secrétaire général continuera d'encourager les fonctionnaires à tous les niveaux, y compris les hauts fonctionnaires ayant rang de sous-secrétaire général ou un rang supérieur (et les membres de leur famille concernés), à choisir le déclassement volontaire dans la mesure du possible, y compris, par exemple, lorsqu'ils se rendent à des événements fréquents tels que des réunions ou des conférences.**

14. En réponse à la demande faite par l'Assemblée générale (résolution 72/262 B, section I, par. 8) de continuer à suivre les pratiques de référence relatives aux points de fidélité accordés par les compagnies aériennes et de lui rendre compte de toute évolution quant à l'utilisation de ces points qui permettrait d'améliorer l'administration des voyages, le Secrétariat a procédé à une analyse comparative. Celle-ci a confirmé à nouveau les conclusions de l'analyse précédente, à savoir que la gestion d'un système de points de fidélité était trop onéreuse, les avantages d'un tel système ne justifiant pas les coûts de son administration, et que les organisations des secteurs privé et public de taille comparable à celle du Secrétariat préféreraient aux programmes de points de fidélité les remises consenties d'office en vertu d'accords négociés avec les compagnies aériennes (A/75/654/Rev.1, par. 49 à 53). **Le Comité consultatif rappelle son rapport sur les propositions du Secrétaire général en vue d'une utilisation plus efficace et rationnelle des ressources allouées aux voyages en avion, ainsi que l'observation qu'il a faite selon laquelle les fonctionnaires de l'Organisation ne devraient pas utiliser pour leurs déplacements privés les points de fidélité accumulés à l'occasion de leurs voyages en mission mais être invités à les utiliser, si possible, pour leurs déplacements officiels (A/66/739, par. 11). Le Comité est d'avis que le Secrétaire général devrait poursuivre ses efforts et encourager tous les membres du personnel, en particulier les hauts fonctionnaires des Nations Unies ayant rang de sous-secrétaire général ou un rang supérieur, y compris les membres de leur personnel d'appui, qui, de par leurs fonctions, sont amenés à voyager souvent sur des avions de ligne, à opter à titre volontaire pour la classe la moins chère et à utiliser les points de fidélité accumulés à l'occasion de leurs voyages officiels pour obtenir un surclassement dans la classe souhaitée. Le Comité attend avec intérêt de recevoir des informations statistiques sur le sujet dans le prochain rapport sur les conditions de voyage en avion.**

Utilisation de nouveaux moyens de communication

15. Le recours à de nouveaux moyens de communication est abordé aux paragraphes 45 à 47 du rapport du Secrétaire général. Le nombre de visioconférences est passé de 4 219 en 2015 à 9 506 en 2020. Ayant demandé des précisions, le Comité consultatif a été informé qu'entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2020, année du début de la pandémie de COVID-19, la Section de l'appui aux services de radiotélédiffusion et aux services de conférence du Bureau de l'informatique et des communications avait organisé au Siège et géré, à l'aide de diverses plateformes, un total de 5 281 visioconférences et réunions virtuelles. Il a également été informé que le Bureau avait facilité la collaboration virtuelle et les réunions par visioconférence dans l'ensemble des organismes des Nations Unies grâce à un modèle hybride qui permettait à la fois des réunions sur place et une participation à distance. Pour ce faire, le Bureau avait reconfiguré l'infrastructure et les systèmes existants et mis en place un environnement différent de celui pour lequel les équipements techniques et de communication avaient été conçus à l'origine.

16. Ayant demandé des précisions, le Comité consultatif a également été informé que le système de visioconférence des Nations Unies, la plateforme Cisco WebEx (dont le coût annuel est de 12 450 dollars pour la licence du Secrétariat, à New York) et la plateforme Microsoft Teams (dont le coût est inclus dans la suite Microsoft Office 365, qui représente 13,27 millions de dollars pour l'ensemble du Secrétariat) avaient été intégrés avec d'autres plateformes. Le temps de préparation avait été variable : par exemple, il avait fallu plusieurs mois pour préparer la soixante-quatrième session de l'Assemblée générale dans un format hybride, mettre en place de nouveaux systèmes et procédures et faire des essais. Le Comité rappelle que des technologies libre-service très répandues telles que les services de vidéo instantanée ou de messagerie (par exemple, Skype for Business et WhatsApp) ne sont pas prises en compte dans les statistiques (A/73/779, par. 19).

17. Le Comité consultatif a été informé également que les enseignements tirés des meilleures pratiques mises au point pendant la pandémie de COVID-19 avaient montré que les participants s'impliquaient davantage, notamment par une communication directe, dans la programmation et la planification des réunions et des manifestations, les organisateurs étant de mieux en mieux disposés à organiser des réunions et des manifestations virtuelles et hybrides et capables de le faire. Il a été informé en outre que la fourniture, par le personnel du Bureau, d'un appui technique direct et de conseils opérationnels sur la meilleure façon d'utiliser le matériel et les plateformes avant, pendant et après les réunions et les manifestations avait suscité des réactions positives de la part des organisateurs des réunions et des participants. **Le Comité consultatif se félicite de l'appui continu fourni par le Bureau de l'informatique et des communications, qui a permis à l'Organisation, y compris au Comité lui-même, de poursuivre ses travaux sans interruption.**

18. **Le Comité consultatif rappelle qu'avant la pandémie de COVID-19, l'Assemblée générale avait demandé au Secrétaire général de recourir davantage à de nouveaux moyens de communication et de représentation (voir résolution 72/262 B, par. 6). Le Comité rappelle également l'observation qu'il a formulée dans son premier rapport sur le projet de budget-programme pour 2021 selon laquelle il faudrait multiplier les réunions virtuelles, accroître le recours aux outils de formation en ligne et, de manière générale, réduire au minimum les voyages dans le cadre d'ateliers, de conférences ou de réunions (A/75/7, chap. I, par. 62). Il attend avec intérêt de recevoir des informations actualisées dans le prochain rapport sur les conditions de voyage en avion, en particulier sur les enseignements tirés du recours à de nouveaux moyens de communication pendant la pandémie de COVID-19 et après.**

Application des directives relatives aux délais d'achat des billets d'avion

19. On trouve aux paragraphes 35 à 44 du rapport du Secrétaire général des informations sur l'application des directives relatives aux délais d'achat des billets d'avion. Il en ressort que globalement les directives ont été appliquées pour 38 % des voyages entre le 1^{er} juillet 2018 et le 30 juillet 2020, contre 33 % entre le 1^{er} juillet 2016 et le 30 juin 2018. Le Secrétaire général indique que, du fait des restrictions des voyages dues à la pandémie de COVID-19, il a été difficile de prévoir les tendances en matière de respect des délais, et que les demandes d'autorisation de voyage ont diminué de 65 % entre janvier et juin 2020, par rapport à la même période en 2019. Ayant demandé des précisions, le Comité consultatif a reçu des informations montrant qu'entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre 2020, l'application des directives avait été de 40 % (voir tableau 3).

Tableau 3

Application des directives relatives aux délais d'achat des billets d'avion, par catégorie de voyage (1^{er} juillet-31 décembre 2020)

Type de voyage	Nombre de voyages	Conformité (pourcentage)	Présentation de la demande	Délai moyen (jours) ^a		
				Partenaire ressources humaines	Agent certificateur	Bureau de traitement
Voyages officiels	4 038	38	9,1	s.o.	1,3	1,3
Voyages autorisés au titre des avantages du personnel	280	59	12,6	2,9	5,9	3,1
Voyages Ressources humaines	1 730	39	18,2	1,3	2,4	1,0
Voyages des membres du personnel en tenue	5 408	59	26,1	s.o.	0,5	3,1
Total (moyenne pondérée)	62 867	40	18,6	s.o.	1,3	1,9

^a Tous les délais figurant à la rubrique « Total » sont pondérés par rapport au nombre de voyages effectués dans chaque catégorie. Cette méthode permet de tenir compte de la grande variabilité des volumes de voyage respectifs de chaque catégorie et de la différence de traitement des demandes relevant de la catégorie « voyages autorisés au titre des avantages du personnel » et de celles concernant les « voyages Ressources humaines », lesquelles nécessitent l'approbation du partenaire ressources humaines.

20. Le Comité consultatif constate que pendant la pandémie de COVID-19, qui a vu le nombre de voyages diminuer de manière importante, le taux de conformité a légèrement augmenté pour passer à 40 %, contre 38 % durant la période précédente. Il rappelle que l'Assemblée générale s'est déclarée à plusieurs reprises préoccupée par le fait que les directives relatives aux délais d'achat des billets d'avion étaient peu appliquées (voir également résolution 72/262 B, par. 4). Le Comité réaffirme qu'il faut redoubler d'efforts, en particulier dans les domaines où les voyages peuvent être mieux planifiés, étant donné que la plupart des voyages officiels ne sont pas effectués dans le cadre de situations d'urgence ou d'imprévus, pour mieux les faire appliquer, pour toutes les catégories de voyages, en tenant compte des caractéristiques et de la nature des voyages officiels et des raisons pour lesquelles les directives ne sont pas appliquées (A/75/7, chap. I, par. 62 et 63). Il répète aussi que des initiatives devraient être prises pour sensibiliser à la nécessité d'adhérer aux directives et prie le Secrétaire général de lui communiquer, dans son prochain rapport, des informations sur les mesures qui auront été prises, y compris sur les

enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 (voir également [A/73/779](#), par. 16).

21. Le Secrétaire général indique qu'en vertu du dispositif de délégation des pouvoirs établi en janvier 2019, la Division de la transformation opérationnelle et des questions de responsabilité du Département des stratégies et politiques de gestion et de la conformité a produit des rapports trimestriels sur les indicateurs clefs de performance pour toutes les entités du Secrétariat, y compris un indicateur sur les directives relatives aux délais d'achat des billets d'avion ([A/75/654/Rev.1](#), par. 35). Ayant demandé des précisions, le Comité consultatif a été informé que la Division contrôlait l'application des directives dans le cadre des 16 indicateurs clefs de performance du dispositif de délégation des pouvoirs et que le tableau de bord de gestion permettait de visualiser les données relatives au respect des directives. **Le Comité consultatif rappelle que l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de tenir les gestionnaires responsables de la bonne utilisation des ressources destinées aux voyages et de faire de l'achat de billets dans les délais prescrits l'un des indicateurs de résultats utilisés aux fins de l'évaluation des gestionnaires et des départements (voir résolution 72/262 B, par. 5 et 6).** Le Comité formulera d'autres observations sur les indicateurs clefs de performance des contrats de mission des hauts fonctionnaires dans son prochain rapport sur le dixième rapport d'activité du Secrétaire général sur l'application du principe de responsabilité, portant sur le renforcement de l'application du principe de responsabilité au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

Passation des marchés de services de gestion des voyages en avion

22. Le Secrétaire général indique qu'à l'issue d'un examen des meilleures pratiques du secteur, il a été conclu que l'ONU devrait adopter une approche régionale qui tienne compte des possibilités d'obtenir des rabais et des arrangements favorables au niveau local, tout en s'adaptant aux conditions du marché local. En outre, une approche standardisée a été adoptée dans l'ensemble du Secrétariat et un modèle de cahier des charges élaboré pour s'assurer que les processus de passation de marchés sont conformes aux principes de l'ONU en la matière ([A/75/654/Rev.1](#), par. 48). Ayant demandé des précisions, le Comité consultatif a été informé que, parallèlement au cahier des charges susmentionné, un projet de structure pour l'établissement de critères d'évaluation technique serait fourni aux soumissionnaires potentiels. En outre, cette approche permettrait de réaliser des gains d'efficacité, notamment grâce à une réduction de la charge de travail puisque le Secrétariat aurait moins de contrats à gérer, ainsi que des économies d'échelle, et faciliterait également la négociation de rabais avec les compagnies aériennes. Le Comité a en outre été informé que l'approche régionale de la passation des marchés de services de gestion des voyages en avion serait sans incidence sur les questions liées aux directives relatives aux délais d'achat des billets d'avion.

23. Ayant demandé des précisions, le Comité consultatif a été informé que le contrat du fournisseur actuel de services de gestion des voyages en avion au Siège était en place depuis le 1^{er} décembre 2005 et avait été renouvelé deux fois, le dernier contrat devant expirer en octobre 2021. **Le Comité consultatif rappelle que l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de veiller à ce que tous les marchés de services de gestion des voyages en avion soient passés dans le strict respect des principes généraux applicables aux achats qui sont énoncés à l'article 5.12 du Règlement financier, à savoir a) recherche du rapport qualité-prix optimal ; b) équité, intégrité et transparence ; c) mise en concurrence internationale effective ; d) intérêt de l'Organisation –, et de s'assurer que les procédures prévoient la possibilité d'attribuer un marché à des fournisseurs multiples, de**

façon à mieux faire jouer la concurrence entre les fournisseurs retenus (résolution 72/262 B, par. 20).

Conditions de voyage en avion à l'échelle du système

24. Dans sa résolution 72/262 B, l'Assemblée générale a invité la Commission de la fonction publique internationale à évaluer les conditions de voyage en avion à l'échelle du système et à lui présenter des recommandations. **Le Comité consultatif attend avec intérêt les résultats de l'évaluation qu'aura réalisée la Commission de la fonction publique internationale et les recommandations qui en découleront (A/73/779, par. 23).**

III. Proposition d'application d'un seuil unique permettant de déterminer quand les fonctionnaires de rang inférieur à celui de sous-secrétaire général (et les membres de leur famille) sont autorisés à voyager en classe affaires

25. On trouve aux paragraphes 67 à 96 du rapport du Secrétaire général des informations concernant la proposition tendant à l'application d'un seuil unique permettant de déterminer quand les fonctionnaires de rang inférieur à celui de sous-secrétaire général (et les membres de leur famille) sont autorisés à voyager en classe affaires. Dans sa résolution 72/262 B, l'Assemblée générale avait prié le Secrétaire général de faire figurer, dans le rapport qu'il lui présenterait à sa soixante-treizième session, une analyse et des recommandations concernant l'application d'un seuil unique qui permettrait de déterminer quand les fonctionnaires dont le rang est inférieur à celui de sous-secrétaire général (et les membres de leur famille) seraient autorisés à voyager en classe affaires. Après avoir examiné la proposition, le Comité consultatif a recommandé que le Secrétaire général : a) adopte un seuil unique permettant de déterminer quand les fonctionnaires dont le rang est inférieur à celui de sous-secrétaire général (et les membres de leur famille) sont autorisés à voyager en classe affaires ; b) mette en œuvre, à titre provisoire ou expérimental, sa proposition relative à l'application d'un seuil de 10 heures, la durée du voyage étant calculée en additionnant la durée réelle du vol et la durée réelle de l'escale (A/73/779, par. 31).

26. Dans son rapport, le Secrétaire général propose : a) d'appliquer un modèle à seuil unique pour les voyages officiels ; b) d'autoriser le voyage en classe affaires lorsque la durée de l'ensemble des vols est supérieure à 9,5 heures, remplaçant ainsi le double seuil de 9 heures pour les vols directs et de 11 heures pour les vols avec escale. Il précise que la durée de vol totale serait calculée en additionnant la durée de chaque vol jusqu'à la destination finale, sur la base du plan d'organisation des vols publié dans le système mondial de distribution au moment de la réservation des billets. Les temps d'escale ou de correspondance, ou les temps de voyage vers et depuis les aéroports d'origine et de destination ne seraient pas inclus dans le calcul. Ayant demandé des précisions, le Comité consultatif a reçu des informations présentant différentes possibilités de temps de vol total allant de 8 heures à 11 heures, par tranches de 30 minutes (voir tableau 4).

Tableau 4
Possibilités de seuil unique (durée de vol totale)

(Nombre de voyages)

Classe	Dans le cadre de la politique actuelle	Selon un modèle de seuil unique						
		8 heures	8,5 heures	9 heures	9,5 heures	10 heures	10,5 heures	11 heures
Classe affaires	16 314	24 339	21 540	17 052	15 814	14 738	13 798	12 271
Classe économique	63 017	54 992	57 791	62 279	63 517	64 593	65 533	67 060
Total	79 331	79 331	79 331	79 331	79 331	79 331	79 331	79 331
Incidence nette sur les voyages								
en classe affaires (en pourcentage)		49,2	32,0	4,5	(3,1)	(9,7)	(15,4)	(24,8)
Incidence nette sur le coût global								
des billets (en pourcentage)		14,6	10,0	1,5	(0,4)	(2,0)	(3,6)	(6,9)

27. Ayant demandé des précisions, le Comité consultatif a été informé que les données extraites d'Umoja pour la période allant du 1^{er} juillet 2016 au 30 juin 2020 montraient que, si un seuil unique correspondant à une durée de vol de 9,5 heures avait été en place, le nombre de voyages effectués en classe affaires aurait diminué de 3,1 % et une économie de 0,4 % aurait été réalisée sur le coût global des billets. Il a également été informé que, selon les estimations issues de la précédente analyse, si on avait appliqué un seuil unique correspondant à une durée de vol de 10 heures, l'économie réalisée aurait été négligeable (la différence aurait été de moins de 0,05 %). Le Comité rappelle que la durée moyenne ouvrant droit à un voyage en classe affaires dans 23 organisations internationales est de 8,3 heures, la plupart des organisations appliquant un seuil de 9 heures (voir [A/73/779](#), annexe II).

28. Le Comité consultatif constate que la proposition du Secrétaire général a réduit de 30 minutes le seuil unique de 10 heures précédemment proposé, le ramenant à 9,5 heures. Il n'a rien en principe contre un seuil unique de 9,5 heures, mais continue de penser qu'aucune information convaincante n'a été fournie montrant l'efficacité d'un tel seuil, sa rentabilité et son incidence sur la productivité et la santé physique et mentale du personnel, ou les avantages qu'il offre par rapport à des seuils plus hauts ou plus bas (voir également [A/73/779](#), par. 30). Par conséquent, le Comité est d'avis que la détermination du nombre d'heures de vol à prendre en compte pour fixer un seuil unique est une question de politique générale qui doit être tranchée par l'Assemblée générale.

IV. Formule du versement forfaitaire

29. Afin d'assurer une gestion des voyages plus efficiente et efficace et de promouvoir le recours à la formule du versement forfaitaire, le Secrétaire général propose de mettre fin à la mesure provisoire consistant à fixer le montant forfaitaire à 70 % du tarif économique comportant le moins de restrictions et de revenir à un taux de 75 %, le rétablissement des délais de route ayant entraîné une augmentation du nombre de fonctionnaires optant pour la formule du versement forfaitaire, comme indiqué aux paragraphes 54 à 66 de son rapport. Ayant demandé des précisions, le Comité consultatif a été informé que cela prenait moins de temps et coûtait moins cher à l'Organisation de traiter les demandes de versement forfaitaire plutôt que d'organiser elle-même les voyages au titre du congé dans les foyers, du voyage de visite familiale ou du voyage au titre des études, d'autant qu'elle n'avait pas besoin, dans ce cas, de faire appel à une agence de voyage externe. Le Comité consultatif

recommande que l'Assemblée générale prie le Secrétaire général de revenir au taux antérieur de 75 % pour le calcul du versement forfaitaire.

V. Conclusion

30. Sous réserve des observations et recommandations qu'il a formulées dans le présent rapport, le Comité consultatif recommande que l'Assemblée générale prie le Secrétaire général :

a) De lever la partie de la mesure provisoire qui est encore en vigueur (à savoir le fait de fixer le pourcentage appliqué au calcul du montant de la somme forfaitaire à 70 % du tarif économique comportant le moins de restrictions) et de revenir au pourcentage habituel de 75 % pour le calcul du versement forfaitaire ;

b) D'instituer un système à seuil unique pour les voyages officiels des fonctionnaires d'un rang inférieur à celui de sous-secrétaire général (et les membres de la famille concernés) pour certaines catégories de voyages ;

c) D'établir que les voyages en avion dont la durée de vol totale (à savoir la durée de l'ensemble des vols effectués pour atteindre une destination donnée) est de plus de 9,5 heures, ou du nombre d'heures que l'Assemblée générale jugera appropriées, seront effectués en classe affaires.
