



**Assemblée générale**

Distr.  
GENERALE

A/C.5/46/3/Add.2  
19 novembre 1991  
FRANCAIS  
ORIGINAL : ANGLAIS

Quarante-sixième session  
CINQUIEME COMMISSION  
Point 106 de l'ordre du jour

**BUDGET-PROGRAMME DE L'EXERCICE BIENNAL 1990-1991**

Conditions de voyage par avion

Rapport du Secrétaire général

Additif

1. Au paragraphe 4 de la section XIII de sa résolution 45/248 A du 21 décembre 1990, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'examiner les moyens de tirer parti des remises et tarifs promotionnels offerts par diverses compagnies aériennes de façon à permettre à l'Organisation de faire des économies et d'offrir de meilleures conditions de voyage aux représentants des Etats Membres, aux experts assistant à des réunions d'organes subsidiaires et aux fonctionnaires du Secrétariat sans que cela entraîne des dépenses supplémentaires.
2. Depuis 1985, l'ONU a conclu des accords avec certaines compagnies aériennes qui offrent des billets gratuits en contrepartie du kilométrage accumulé et avec d'autres transporteurs qui accordent des remboursements en espèces.
3. Les billets gratuits ainsi délivrés ont toutefois suscité des difficultés considérables tant pour les voyageurs que pour les administrateurs en raison des restrictions dont leur utilisation était assortie. Tout comme les billets sur les vols affrétés, ces billets ne sont valables que pour des voyages entre deux points donnés et ne permettent généralement pas de changer d'itinéraire ou de dates de voyage. Très souvent aussi, ils ne sont valables qu'à des dates précises, ce qui les rend inutilisables dans de nombreux cas. En outre, ces billets ne peuvent être utilisés que sur les compagnies aériennes qui les délivrent, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent pas être endossés par une autre compagnie. L'expérience acquise au cours des dernières années a montré par ailleurs qu'il est extrêmement difficile de déterminer et de contrôler le kilométrage effectif ou les montants auxquels l'Organisation peut avoir droit

en raison de la complexité du système de répartition des avantages acquis entre différentes compagnies aériennes lorsque plusieurs transporteurs sont utilisés pour un même voyage. C'est la raison pour laquelle le système des remises s'est avéré pesant et, de ce fait, coûteux à utiliser et à administrer. Les remboursements accordés en espèces ont, en revanche, permis à l'Organisation de réaliser des économies importantes, comme on le verra au paragraphe 10 ci-après, bien qu'il soit tout aussi difficile de contrôler les montants remboursables.

4. Le Secrétaire général s'est félicité de la demande formulée par l'Assemblée générale au sujet de l'amélioration des conditions de voyage, eu égard en particulier à la détérioration de la qualité du service en classe économique ces dernières années, détérioration imputable notamment à la multiplication des tarifs réduits et des arrangements de type charter qui attirent de nombreux voyageurs. L'étroitesse des sièges, le bruit excessif et le service inadéquat ainsi que l'absence, dans les aéroports, de salles d'attente confortables pouvant être utilisées par les voyageurs dont le vol a du retard ou qui attendent une correspondance, sont des causes de fatigue supplémentaire et empêchent les personnes en voyage d'affaires de mettre à profit leurs heures de voyage.

5. Lors d'une réunion qu'ils ont tenue en 1989, les directeurs des services médicaux des organismes du système des Nations Unies ont examiné les effets que de longs voyages en classe économique pouvaient avoir sur la santé. Ils ont noté que le peu d'espace entre les sièges, l'inaction et la déshydratation pouvaient être mauvais pour la santé. Ils ont donc recommandé d'autoriser la classe affaires pour tous les voyages par avion de cinq heures ou plus. Lors de discussions tenues au sein du Comité consultatif pour les questions administratives (questions de personnel et questions administratives générales), plusieurs organisations ont envisagé la possibilité d'appliquer la recommandation des directeurs des services médicaux à tous les types de voyage (voyages en mission, voyages lors de la nomination ou d'une réaffectation et voyages à l'occasion du congé dans les foyers), sauf ceux au titre de l'indemnité pour frais d'études. Un certain nombre d'institutions spécialisées des Nations Unies ont depuis adopté des mesures pour accroître l'utilisation de la classe affaires pour répondre à ces préoccupations.

6. Comme l'Assemblée générale l'a demandé dans sa résolution 45/248 A, des négociations ont été engagées avec une quinzaine de grandes compagnies aériennes avec lesquelles l'ONU a conclu des accords pour obtenir des remises. Il a été proposé de modifier les accords existants en renonçant au kilométrage accumulé et aux remboursements futurs en échange du remplacement de tous les billets à tarif excursion ou économie par des billets en classe affaires. Cette proposition a été rejetée par toutes les compagnies aériennes qui ont notamment affirmé qu'elles ne pourraient pas absorber la perte financière qu'elles subiraient si elles acceptaient la proposition de l'ONU.

7. Compte tenu de ce qui précède, le Secrétaire général est d'avis qu'il faudrait envisager de redéfinir le délai de route, dans le contexte de la règle des neuf heures, de manière à inclure une période raisonnable pour les

formalités de départ et d'arrivée à l'aéroport. Le temps requis à cette fin n'est pas pris en considération dans les règles actuelles relatives aux conditions de voyage. Cette proposition répondrait dans une certaine mesure aux préoccupations implicitement contenues dans la demande formulée par l'Assemblée générale au sujet de l'amélioration des conditions de voyage.

8. A l'heure actuelle, la plupart des transporteurs demandent généralement aux passagers de se présenter à l'enregistrement deux ou trois heures avant l'heure de départ prévue. Ce délai est nécessaire du fait du renforcement des mesures de sécurité et de contrôle avant l'embarquement. De même, il faut souvent une heure pour accomplir les formalités d'arrivée et retirer les bagages. De ce fait, si l'on tient compte du trajet jusqu'à l'aéroport de départ, et à partir de l'aéroport d'arrivée, la durée totale d'un voyage est rallongée, en moyenne, de 4 heures ou plus au départ et d'au moins 2 heures à l'arrivée. Les retards au départ peuvent encore allonger la durée effective du voyage.

9. Compte tenu des considérations qui précèdent, le Secrétaire général est d'avis que pour déterminer la durée d'un voyage, il faudrait ajouter uniformément au temps de vol prévu une heure et demie pour les formalités de départ et une heure pour les formalités d'arrivée et les trajets jusqu'à l'aéroport et à partir de l'aéroport. La mesure proposée aurait pour effet d'accroître le nombre de voyages autorisés en classe affaires, ce qui permettrait, pour les longs voyages, d'améliorer quelque peu la situation par rapport aux conditions actuelles de voyage en classe économique.

10. Les incidences financières de la mise en oeuvre de cette proposition dans tous les lieux d'affectation sont provisoirement estimées à quelque 930 000 dollars pour l'exercice biennal 1992-1993. A cet égard, il y a lieu de noter que des remboursements d'un montant total de 800 000 dollars doivent être reçus des compagnies aériennes au cours de l'exercice biennal. Conformément à la procédure établie, le montant total de ces remboursements sera comptabilisé comme recette accessoire. Si l'Assemblée générale approuve cette proposition, le Secrétaire général, eu égard au caractère provisoire des estimations ci-dessus, rendrait compte de dépenses supplémentaires qui en découlent dans le contexte du deuxième rapport sur l'exécution du budget pour l'exercice 1992-1993.

11. Sous réserve de l'approbation de l'Assemblée générale, la proposition ci-dessus pourrait être appliquée à titre expérimental pendant deux ans à compter du 1er janvier 1992. Le Secrétaire général présenterait à la quarante-septième session de l'Assemblée générale un rapport intérimaire sur les résultats obtenus.

-----