



MANUEL D'APPLICATION

NUMERO 12

NOVEMBRE 2020



HELPLINE: +44 845 868 2708
aca@wspgroup.com

SOMMAIRE

SOMMAIRE	III
1 PRESENTATION	1
2 INFORMATIONS PRATIQUES	8
2.1 ÉLIGIBILITE	8
2.2 ADMINISTRATEUR INDEPENDANT DU PROGRAMME	8
2.3 OUTIL D'ENREGISTREMENT EN LIGNE	8
2.4 AIDE ET ASSISTANCE AUX CANDIDATS	8
2.5 FRAIS D'ACCREDITATION ET COUTS ASSOCIES	8
2.6 CONFIDENTIALITE	9
3 EXIGENCES PAR NIVEAU D'ACCREDITATION	10
3.1 NIVEAU 1 MAPPING	10
3.1.1 EXIGENCES POUR LE NIVEAU 1 D'ACCREDITATION	10
3.1.2 EXIGENCES POUR LE RENOUELEMENT DU NIVEAU 1	10
3.2 NIVEAU 2 REDUCTION	11
3.2.1 EXIGENCES POUR LE NIVEAU 2 D'ACCREDITATION	11
3.2.2 EXIGENCES POUR LE RENOUELEMENT DU NIVEAU 2	11
3.3 NIVEAU 3 OPTIMISATION	12
3.3.1 EXIGENCES POUR LE NIVEAU 3 D'ACCREDITATION	12
3.3.2 EXIGENCES POUR LE RENOUELEMENT DU NIVEAU 3	12
3.3.3 EXIGENCES POUR LE RENOUELEMENT DU NIVEAU 3 TOUS LES 3 ANS	12
3.4 NIVEAU 4 TRANSFORMATION	14
3.4.1 EXIGENCES POUR LE NIVEAU 4 D'ACCREDITATION	14
3.4.2 EXIGENCES POUR LE RENOUELEMENT DU NIVEAU 4	14
3.5 NIVEAU 3+ NEUTRALITY ET 4+ TRANSITION	15

3.5.1	EXIGENCES POUR LE NIVEAU 3+ ET LE NIVEAU 4+ D'ACCREDITATION ET POUR LE RENOUVELLEMENT	15
4	LE PERIMETRE D'INVENTAIRE DE L'AEROPORT	16
4.1	DEFINIR LE PERIMETRE ORGANISATIONNEL	16
4.2	DEFINIR LE PERIMETRE OPERATIONNEL	16
4.3	IDENTIFICATION DES SOURCES D'EMISSIONS	17
5	LE BILAN CARBONE	20
5.1	BILAN CARBONE AUX NIVEAUX 1 ET 2	22
5.2	BILAN CARBONE AUX NIVEAUX 3 ET 3+	23
5.3	BILAN CARBONE AUX NIVEAUX 4 ET 4+	25
5.4	LE CALCUL DU BILAN CARBONE	28
5.4.1	LES FEUILLES DE CALCUL DU GHG PROTOCOL ET ACERT	28
5.4.2	CALCUL DES EMISSIONS DE SCOPE 2 : APPROCHE <i>LOCATION-BASED</i> ET <i>MARKET-BASED</i> 30	
5.4.3	UTILISATION DE BIOCARBURANT	33
5.5	LE RAPPORT DE BILAN CARBONE	36
6	DEFINIR ET ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE REDUCTION DES EMISSIONS	38
6.1	INTRODUCTION	38
6.2	NIVEAUX 2, 3 ET 3+	39
6.2.1	CHOISIR DES OBJECTIFS ABSOLUS OU RELATIFS	39
6.2.2	REDUIRE LES EMISSIONS ET LA MOYENNE DES TROIS ANNEES PRECEDENTES	40
6.2.3	RECALCUL DE LA MOYENNE DES TROIS DERNIERES ANNEES EN CAS D'ACQUISITIONS OU DE CESSIONS	40
6.3	NIVEAUX 4 ET 4+	44
6.3.1	DEFINIR DES OBJECTIFS A LONG TERME AUX NIVEAUX 4 ET 4+	44
6.3.2	DEFINIR UNE TRAJECTOIRE DE REDUCTION DES EMISSIONS	49

6.3.3 ATTEINDRE DES OBJECTIFS AUX NIVEAUX 4 ET 4+ ET DEMONTRER UNE PROGRESSION	49
7 PLAN DE GESTION CARBONE	51
7.1 LE CONTENU DU PLAN DE GESTION CARBONE	51
7.1.1 RESPONSABILITE, AFFECTATION DES RESSOURCES ET STRUCTURE ORGANISATIONNELLE	51
7.1.2 INITIATIVES DE GESTION CARBONE	52
7.1.3 STRATEGIE DE MISE EN ŒUVRE AUX NIVEAUX 2, 3 ET 3+	53
7.1.4 STRATEGIE DE MISE EN ŒUVRE AUX NIVEAUX 4 ET 4+	53
7.1.5 COMMUNICATION, SENSIBILISATION ET FORMATION	53
7.1.6 AUTO-EVALUATION ET AUDIT	54
8 MANAGEMENT DES TIERS	55
8.1 INTRODUCTION	55
8.2 PLAN D'ENGAGEMENT DES TIERS POUR LES AEROPORTS DE NIVEAU 3 OU 3+	56
8.3 PLAN DE PARTENARIAT AVEC LES TIERS POUR LES AEROPORTS DE NIVEAU 4 OU 4+	58
9 COMPENSATION	60
10 VERIFICATION PAR UN TIERS INDEPENDANT	62
10.1 POURQUOI PROCEDER A UNE VERIFICATION ?	62
10.2 SUR QUOI PROCEDER A UNE VERIFICATION ?	62
10.2.1 NIVEAUX 1, 2, 3 ET 3+	62
10.2.2 NIVEAUX 4 ET 4+	63
10.2.3 SYNTHESE DES ELEMENTS A VERIFIER	64
10.3 QUAND PROCEDER A UNE VERIFICATION ?	65
10.4 QUI PEUT PROCEDER A UNE VERIFICATION ?	66
10.5 LA VERIFICATION HORS SITE	67

10.6 LA VERIFICATION SUR SITE PAR ECHANTILLONNAGE POUR UN GROUPE D'AEROPORTS	68
10.7 VERIFICATION ET CONCEPT DE MATERIALITE	69
11 CAS PARTICULIERS	70
11.1 AU-DELA DES EXIGENCES DU PROGRAMME	70
11.2 CYCLE DE REPORTING DU BILAN CARBONE	70
11.3 DEMANDES « GROUPES DE PETITS AEROPORTS »	70
11.4 EXIGENCES POUR LE RENOUVELLEMENT TOUS LES 3 ANS AUX NIVEAUX 3 OU 3+	71
11.5 RENOUVELLEMENT AVEC UNE AUGMENTATION DES EMISSIONS (ECART LIMITE – « LIMITED DEVIATION »)	72
11.6 UTILISATION DES DEGRES JOURS (« DEGREE DAYS »)	73
11.7 NON-RESPECT DES EXIGENCES	73
12 EXEMPLE D'ACCREDITATION	75
13 ANNEXE I : ORIENTATIONS POUR ENGAGER UN VERIFICATEUR	80
13.1 INTRODUCTION ET FINALITÉ DE L'APPEL D'OFFRES	80
13.2 MODALITES, STRUCTURE ET SCOPE DE VERIFICATION	80
13.3 CONTENU DE VOTRE OFFRE	80
13.4 FORMULAIRE ET DATE LIMITE DE PRESENTATION DE L'OFFRE	81

1 PRESENTATION

Le programme *Airport Carbon Accreditation* a été mis au point et lancé en Europe par l'*Airports Council International – ACI Europe* en 2009. Depuis fin 2014, le programme *Airport Carbon Accreditation* s'étend à toutes les régions de l'ACI, sur l'ensemble du globe. C'est le seul standard volontaire pour la gestion carbone dans les aéroports. Les jalons de l'extension du programme à toutes les régions sont présentés dans la figure 1.

Figure 1 – Jalons du programme *Airport Carbon Accreditation*



Le programme *Airport Carbon Accreditation* a pour objectif d'encourager et d'aider les aéroports à mettre en œuvre les meilleures pratiques de gestion carbone et à réduire leurs émissions. Le programme offre aux aéroports la possibilité de valoriser leurs réalisations auprès du public, de gagner en efficacité, d'encourager le transfert de connaissances, d'améliorer leur image et leur crédibilité ; il favorise la standardisation et la sensibilisation et développe la spécialisation.

Le programme est chapeauté par un conseil consultatif, qui se compose de représentants d'institutions reconnues telles que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), la Convention-cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (UNFCCC), le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (UNEP), la Commission européenne, EUROCONTROL, la *Federal Aviation Administration* des États-Unis et l'université métropolitaine de Manchester. Par ailleurs, un groupe de travail (*Task Force*) se réunit deux fois par an et examine régulièrement les informations disponibles afin de s'assurer que les standards techniques du programme soient à jour et conformes aux besoins et évolutions pertinents.

Le programme *Airport Carbon Accreditation* se concentre sur les émissions de CO₂, qui représentent la grande majorité des émissions de gaz à effet de serre des aéroports. Sur la base du volontariat, les participants peuvent inclure les émissions d'autres gaz à effet de serre (GES), en tant qu'exemple de bonne pratique. La vérification par un tiers indépendant autorisé constitue un élément essentiel du programme.

Les aéroports peuvent participer à l'un des quatre niveaux d'accréditation de plus en plus exigeants : 1. *Mapping* (Cartographie), 2. *Reduction* (Réduction), 3. *Optimisation* (Optimisation) et 4. *Transformation* (Transformation). De plus, les aéroports au niveau 3 ou 4 peuvent choisir de compenser leurs émissions résiduelles, atteignant ainsi le niveau 3+ (*Neutrality* – Neutralité) et 4+ (*Transition* – Transition) respectivement.

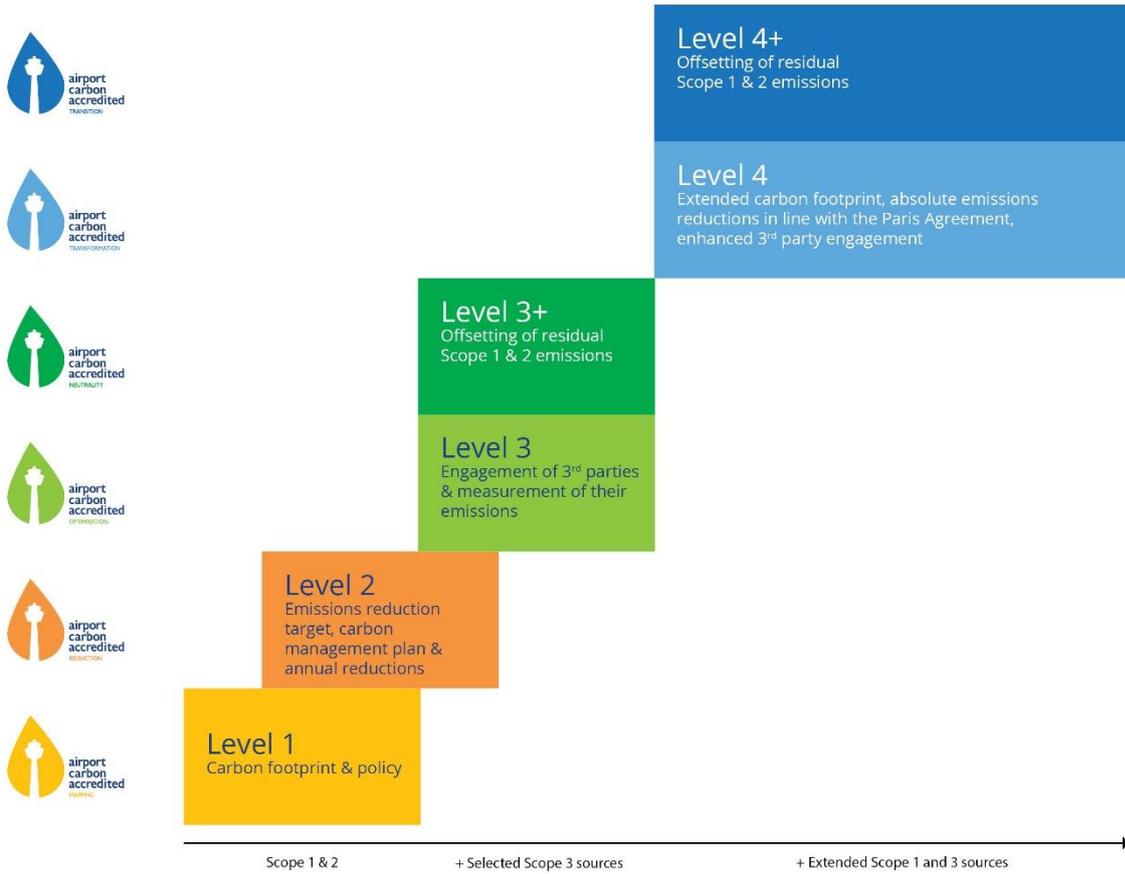
En 2020, les niveaux 4 (*Transformation*) et 4+ (*Transition*) ont été ajoutés au programme *Airport Carbon Accreditation* pour l'aligner sur les objectifs de l'accord de Paris visant à limiter la température mondiale moyenne en dessous de 2 °C et s'efforcer de la limiter à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Les niveaux 4 et 4+ ont été introduits en guise d'étape intermédiaire soutenant l'objectif à long terme d'aider les aéroports à atteindre le zéro émission nette de CO₂¹. Les niveaux 4 et 4+ encourageront donc les aéroports à réduire leurs émissions conformément aux dernières évolutions scientifiques et politiques et à répondre aux attentes croissantes du public et des parties prenantes.

Le programme *Airport Carbon Accreditation* a été élaboré conformément au GHG Protocol et aux principes de la norme ISO 14064, en définissant le cadre et le système de management utilisés pour élaborer le bilan carbone et identifier les projets visant à réduire les émissions². La figure 2 synthétise les principales exigences du programme pour chaque niveau d'accréditation.

Figure 2 – Principales exigences du programme *Airport Carbon Accreditation*

¹ Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a défini le net zéro émission comme l'état « lorsque les émissions anthropiques de CO₂ sont équilibrées à l'échelle mondiale par les absorptions anthropiques de CO₂ sur une période spécifiée. » Les aéroports ont comme objectif donc de réduire leurs émissions absolues autant que possible et traiter toutes les émissions restantes par le biais de la captation et stockage de carbone.

² Des sections spécifiques du Guide s'appuient fortement sur le *GHG Protocol*, 2004 (y compris les modifications) et sur la norme ISO 14064. Les dispositions relatives aux droits d'auteur décrites dans ces documents s'appliquent à leur utilisation dans le présent manuel d'application.



Les aéroports accrédités reçoivent un certificat indiquant le niveau atteint. Les principales exigences de chaque niveau d'accréditation sont présentées ci-dessous dans la figure 3.

- **Niveau 1 Mapping**

- Preuve écrite de l'engagement de la Direction de l'aéroport à réduire les émissions.
- Calculer le bilan annuel des émissions carbone de l'aéroport (scope 1 et 2).

- **Niveau 2 Reduction**

- Remplir les exigences du niveau 1.
- Définir des objectifs de réduction des émissions de CO₂.
- Définir un plan de gestion CO₂ visant à atteindre ces objectifs.
- Démontrer une réduction des émissions de CO₂ des scopes 1 et 2 par rapport à la moyenne des 3 années précédentes.

- **Niveau 3 Optimisation**

- Remplir les exigences du niveau 2.
- Intégrer une partie des émissions du scope 3 dans le bilan annuel.
- Élaborer un plan d'engagement des tiers.

- **Niveau 3+ Neutrality**

- Remplir les exigences du niveau 3.
- Compenser les émissions résiduelles sous le contrôle de l'aéroport.

- **Niveau 4 Transformation**

- Preuve écrite de l'engagement de la Direction de l'aéroport à réduire les émissions absolues.
- Calculer le bilan annuel des émissions carbone de l'aéroport (scope 1, 2 et 3) comprenant les sources supplémentaires obligatoires.
- Définir un objectif de réduction absolu à long terme pour les scopes 1 et 2 ou les scopes 1, 2 et des émissions du scope 3 sélectionnées qui soit aligné sur les trajectoires visant 1,5 °C et 2 °C du GIEC (IPCC).
- Définir un plan de gestion carbone pour définir la trajectoire de réduction et les mesures nécessaires pour atteindre cet objectif.
- Élaborer un plan de partenariat avec des tiers comprenant des objectifs de réduction des émissions et/ou des mesures conduisant à une réduction efficace des émissions de scope 3 de l'aéroport.

- **Niveau 4+ Transition**

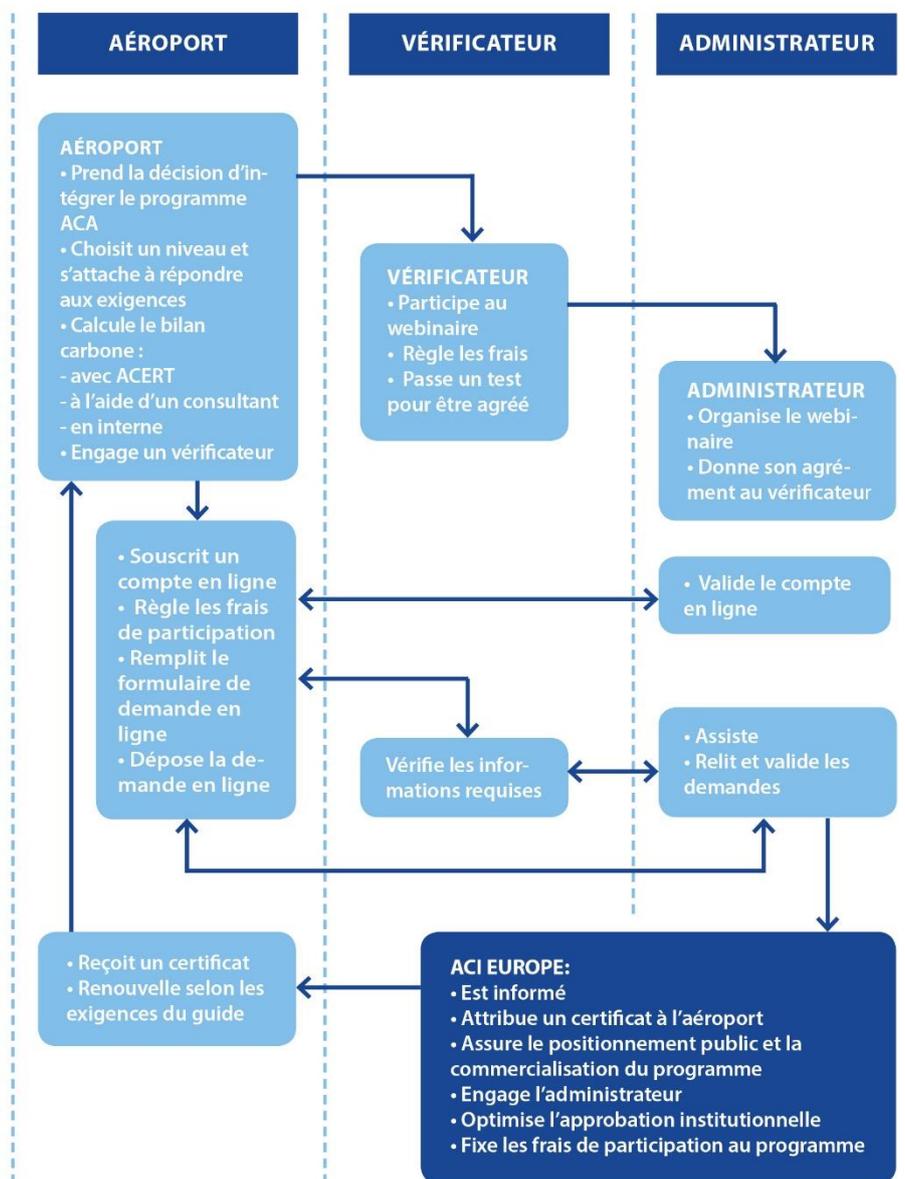
- Remplir les exigences du niveau 4.
- Compenser les émissions résiduelles sous le contrôle de l'aéroport.

Figure 3 – Synthèse des exigences de chaque niveau d'accréditation

Exigences	Niveau 1 (Mapping)	Niveau 2 (Reduction)	Niveau 3 (Optimisation)	Niveau 3 (Neutrality)	Niveau 4 (Transformation)	Niveau 4+ (Transition)
Engagement de la direction	Preuve écrite de l'engagement de la Direction de l'aéroport à réduire les émissions				Preuve écrite de l'engagement de la Direction de l'aéroport à réduire les émissions absolues	
Bilan carbone	Émissions sous contrôle de l'aéroport (scopes 1 et 2)		Scopes 1 et 2 + sources d'émissions sélectionnées du scope 3		Scopes 1 et 2 + toutes les sources d'émissions opérationnelles significatives du scope 3	
Objectif et mise en œuvre	--	Définir un objectif (absolu ou relatif) de réduction des émissions de CO ₂ pour les scopes 1 et 2.			Définir un objectif de réduction absolu à long terme pour les émissions des scopes 1 et 2 ou des scopes 1, 2 et 3 qui soit aligné sur les trajectoires visant 1,5 °C et 2 °C du GIEC (IPCC)	
Trajectoire cible	--	Aucune trajectoire cible requise			Définir une trajectoire cible des émissions et des jalons conduisant jusqu'à l'objectif.	
Respect des objectifs	--	Amélioration annuelle par rapport à la moyenne des 3 dernières années requise.			Évaluation du respect des objectifs via le bilan carbone tous les 6 ans et à chaque jalon intermédiaire et l'année cible. Tolérance d'un écart de 15 % par rapport à la trajectoire. Les jalons et les objectifs exacts doivent être atteints, sans écart.	
Gestion carbone	--	Définir un plan de gestion CO ₂ visant à atteindre ces objectifs, avec différentes exigences selon le niveau d'accréditation				
Management des tiers	--	Élaborer un plan d'engagement des tiers			Élaborer un plan de partenariat avec des tiers	
Neutralité carbone	--	Compenser les émissions résiduelles (scopes 1, 2 et émissions de voyages d'affaires du personnel)			--	Compenser les émissions résiduelles (scopes 1, 2 et émissions de voyages d'affaires du personnel)
Cycle de renouvellement	Annuel ; vérification tous les 2 ans		Annuel ; Tous les 3 ans dans certaines conditions ; bilan carbone non vérifié dans l'intervalle.		Tous les 3 ans ; bilan carbone non vérifié dans l'intervalle.	
Vérificateurs approuvés	Vérificateur approuvé niveau 1-3/3+				Vérificateur approuvé niveau 4/4+	

La figure 4 schématise le processus d'accréditation et les rôles spécifiques de l'aéroport, du vérificateur, de l'administrateur du programme et de l'ACI Europe.

Figure 4 – Rôles et responsabilités des acteurs de l'accréditation



Le présent manuel d'accréditation offre des informations claires et exhaustives aux aéroports désireux de se faire certifier à l'un des niveaux de l'*Airport Carbon Accreditation*, de renouveler leur accréditation ou de passer au niveau supérieur. Il inclut également des références et des liens vers des informations plus détaillées sur des points précis.

Les sections 2 et 2.1 donnent une présentation d'ensemble du programme. Les sections 4 et 5 portent sur les exigences de chaque niveau d'accréditation. Les sections 6, 7, 8 et 9 approfondissent des exigences spécifiques de certains de ces niveaux. La section 10

analyse les questions liées à la vérification tandis que la section 11 aborde des cas particuliers. La section 12 présente un exemple d'accréditation.

Dans la 12^e édition du présent guide de demande d'accréditation, les modifications suivantes ont été apportées : les exigences d'accréditation pour le niveau 4/4+, les exigences revues pour la déclaration des émissions de scope 2, la clarification du calcul des émissions liées à l'utilisation de biocarburants et d'électricité renouvelable et l'introduction de critères d'éligibilité pour la vérification hors-site.

2 INFORMATIONS PRATIQUES

2.1 ÉLIGIBILITE

Les aéroports membres de n'importe quelle région ACI peuvent participer au programme *Airport Carbon Accreditation*. Pour les informations les plus récentes sur le programme, rendez-vous sur www.airportcarbonaccredited.org. Les modalités et conditions de participation sont disponibles sur www.aca-application.org.

2.2 ADMINISTRATEUR INDEPENDANT DU PROGRAMME

L'administrateur indépendant du programme, désigné par ACI EUROPE, est WSP. L'administrateur valide formellement l'accréditation et traite les demandes. Il oriente et assiste les aéroports tout au long du processus ; il aide à définir et faire appliquer les critères d'accréditation et assure leur mise à jour ; il fournit des services auxiliaires administratifs et de secrétariat, des rapports, des registres, des orientations, des webinaires et des formations et supervise le recrutement et la formation des vérificateurs indépendants.

① L'administrateur n'est pas responsable de l'établissement du bilan carbone, qui est à la charge de l'aéroport. De plus, l'administrateur ne peut servir de vérificateur indépendant pour le programme, ce qui constituerait un conflit d'intérêt.

2.3 OUTIL D'ENREGISTREMENT EN LIGNE

Les candidats à l'accréditation (première accréditation, renouvellement et changement de niveau) doivent s'enregistrer sur l'outil en ligne disponible sur www.aca-application.org.

2.4 AIDE ET ASSISTANCE AUX CANDIDATS

L'administrateur met un service d'assistance à disposition de tous les aéroports qui envisagent de présenter ou ont présenté leur demande d'accréditation ainsi qu'à celle de tous les vérificateurs existants et potentiels. S'ils ont des questions en lien avec le guide, les exigences du programme, etc., les aéroports sont fortement encouragés à contacter l'administrateur par courriel à aca@wsp.com.

2.5 FRAIS D'ACCREDITATION ET COUTS ASSOCIES

La méthode pour le calcul des frais d'accréditation est la même que pour le calcul de la cotisation à l'ACI. Ils sont calculés sur la base de la catégorie de l'aéroport, en fonction du nombre officiel de passagers, deux ans avant la date de la demande d'accréditation (par exemple, pour une accréditation en 2019, la catégorie sera estimée sur la base du nombre officiel de passagers en 2017). Pour plus d'informations sur les catégories et les frais d'accréditation, contacter l'administrateur. Outre ces frais d'accréditation, l'aéroport

doit prévoir les coûts liés à la préparation de sa demande d'accréditation (en interne ou à travers un consultant, par exemple) et le coût de la vérification indépendante.

2.6 CONFIDENTIALITE

Toutes les données contenues dans le dossier de demande d'accréditation seront tenues confidentielles. L'administrateur compilera des données agrégées dans le cadre d'un rapport annuel public, mais aucun élément de ces données agrégées ne pourra être séparé ou attribué à un aéroport en particulier. À la demande expresse du Conseil consultatif du programme, certaines données propres à un aéroport peuvent être mises à la disposition des membres du Conseil, à titre confidentiel, dans l'objectif de veiller à l'intégrité globale du programme. L'aéroport concerné sera informé d'une éventuelle requête en ce sens. Enfin, dans un but de promotion des bonnes pratiques d'un aéroport précis et dans le cadre d'études de cas, la permission de l'aéroport sera demandée avant l'utilisation et la publication des données.

3 EXIGENCES PAR NIVEAU D'ACCREDITATION

Cette section présente les exigences attendues pour chaque niveau d'accréditation. Des informations plus détaillées sont fournies dans les sections suivantes du présent document, tandis que les exigences de vérification sont formulées dans une section dédiée.

3.1 NIVEAU 1 MAPPING



3.1.1 EXIGENCES POUR LE NIVEAU 1 D'ACCREDITATION

- **Engagement de la direction à réduire les émissions.** Une preuve écrite de l'engagement au plus haut niveau (Président directeur général, Directeur général, Conseil d'administration) à réduire les émissions de gaz à effet de serre, de carbone ou d'énergie sous la forme d'une déclaration de principe. Il peut s'agir d'un document séparé ou d'une partie d'un énoncé de principe (par exemple, EMAS ou ISO 14001) ou d'un rapport (par exemple, rapport annuel ou environnemental) existant.

Un énoncé de principe offre la possibilité de prouver un engagement de la part de la haute direction, de souligner l'importance de la réduction des émissions et de l'optimisation de l'efficacité énergétique et d'élaborer le cadre qui permettra de remplir les exigences du programme. L'énoncé de principe doit être formulé de façon à répondre le mieux possible aux besoins généraux de l'aéroport. Il peut être rédigé dans la langue nationale à condition que le vérificateur indépendant confirme qu'il répond aux exigences du programme. L'énoncé doit être mis à la disposition du public (sur le site Internet ou dans les publications de la société, par exemple). Des liens pertinents vers le site Internet et les documents de l'aéroport doivent être fournis à l'administrateur dans le dossier de demande d'accréditation.

- **Recueillir les données et calculer le bilan annuel (scope 1 et 2) des émissions de l'aéroport.** Il est recommandé aux aéroports de consolider toutes les informations et données importantes relatives au bilan carbone au sein d'un rapport annuel. De plus amples informations à ce sujet sont disponibles à la section 5.1.

3.1.2 EXIGENCES POUR LE RENOUVELLEMENT DU NIVEAU 1

- **Soumettre le bilan annuel (scope 1 et 2) des émissions de l'aéroport.** Le bilan carbone et la demande de renouvellement doivent inclure toute modification du scope d'émission, altération des frontières organisationnelles, etc.

3.2 NIVEAU 2 REDUCTION



3.2.1 EXIGENCES POUR LE NIVEAU 2 D'ACCREDITATION

- **Remplir les exigences du niveau 1.**
- **Définir des objectifs de réduction des émissions de CO₂.** Ces objectifs doivent être liés aux émissions de scope 1 et 2 et inclure des indicateurs de réduction des émissions (cible absolue ou relative). L'aéroport doit également choisir une année de référence pour ces objectifs. Pour de plus amples informations sur la définition et l'atteinte des objectifs de réduction des émissions, reportez-vous à la section 6.2.
- **Définir un plan de gestion CO₂ visant à atteindre ces objectifs.** L'aéroport doit aussi transmettre des preuves que le plan est mis en œuvre efficacement. La section 7 fournit de plus amples informations sur le contenu du plan de gestion CO₂.
- **Démontrer une réduction des émissions de scope 1 et 2 par rapport à la moyenne des 3 années précédentes,** afin d'encourager les aéroports à améliorer constamment leurs performances dans la gestion carbone.

3.2.2 EXIGENCES POUR LE RENOUVELLEMENT DU NIVEAU 2

- **Remplir les exigences du niveau 2.**
- **Réviser le Plan de management du CO₂.** Le plan doit être révisé au moins tous les 3 ans. Dans les années intermédiaires, l'aéroport doit fournir des preuves de sa mise en œuvre.

3.3 NIVEAU 3 OPTIMISATION



3.3.1 EXIGENCES POUR LE NIVEAU 3 D'ACCREDITATION

- **Remplir les exigences du niveau 2.**
- **Intégrer une partie des émissions du scope 3 dans le bilan annuel.** Celui-ci doit comprendre des émissions liées à des activités vitales au fonctionnement de l'aéroport, que celui-ci est censé guider et influencer. Pour de plus amples informations sur les sources d'émissions supplémentaires, reportez-vous à la section 5.2.
- **Élaborer un plan d'engagement des tiers.** Ce plan doit démontrer que l'aéroport entretient un dialogue permanent, partage ses bonnes pratiques, offre des formations, met sur pied des projets conjoints et encourage la coopération avec ses principales parties prenantes dans le but de réduire les émissions engendrées par les activités liées directement ou indirectement à l'aéroport. De plus amples informations sur le plan d'engagement des tiers et son contenu obligatoire sont disponibles à la section 8.2.

3.3.2 EXIGENCES POUR LE RENOUVELLEMENT DU NIVEAU 3

- **Remplir les exigences du niveau 3 d'accréditation,**
- **Réviser le plan d'engagement des tiers** Le plan doit être révisé au moins tous les 3 ans. Dans les années intermédiaires l'aéroport doit fournir des preuves de sa mise en œuvre.

3.3.3 EXIGENCES POUR LE RENOUVELLEMENT DU NIVEAU 3 TOUS LES 3 ANS

Lorsqu'un aéroport a été accrédité trois années consécutives ou plus au niveau 3, il est permis de passer du renouvellement annuel à un cycle de renouvellement de trois ans, s'il le souhaite. Cela signifie qu'après la première accréditation l'année 0 et deux renouvellements réussis à ce même niveau pour les années 1 et 2, l'année 3, l'aéroport doit remplir des exigences spécifiques pour effectuer un nouveau renouvellement au bout de trois ans. Cette option fait bénéficier d'une réduction substantielle des frais de renouvellement. Pour passer à un cycle de renouvellement de trois ans, un aéroport doit remplir les exigences suivantes (cf. Section 11 pour plus d'informations) :

- **Remplir les exigences du niveau 3 pour le renouvellement.**
- **Mettre à jour le plan d'engagement des tiers.** L'aéroport doit fournir des informations et des preuves des actions planifiées avec les tiers pour la période de trois ans.
- **Réduction des émissions des tiers.** L'aéroport doit soumettre des preuves quantitatives et vérifiées de la réduction des émissions pour au moins un poste d'émissions du scope 3 obtenue grâce à une initiative mobilisant l'engagement des tiers.

- **Soumettre annuellement un bilan carbone non vérifié dans les années intermédiaires.**

3.4 NIVEAU 4 TRANSFORMATION



3.4.1 EXIGENCES POUR LE NIVEAU 4 D'ACCREDITATION

- **Engagement de la direction à réduire les émissions absolues.**
- **Intégrer les émissions supplémentaires de scope 1 et de scope 3 (par rapport au niveau 3) au bilan carbone.** Pour de plus amples informations, reportez-vous à la section 5.3.
- **Définir des objectifs de réduction des émissions absolues de CO₂.** Les objectifs doivent être définis sur le long terme et exprimés en termes absolus uniquement. Le montant cible et la date doivent être cohérents avec les trajectoires visant 1,5 °C ou 2 °C du GIEC (IPCC). Pour de plus amples informations sur la définition et l'atteinte des objectifs de réduction des émissions, reportez-vous à la section 6.3.
- **Définir un plan de management du CO₂ visant à atteindre ces objectifs.** L'aéroport doit définir sa trajectoire pour atteindre ses objectifs de réduction des émissions de CO₂ et les actions qu'il prévoit de mettre en œuvre pour rester sur cette trajectoire.
- **Élaborer un plan de partenariat avec les tiers.** Le plan de partenariat avec les tiers doit prouver que l'aéroport dirige activement ses tierces parties vers la réduction de leurs émissions, soit à travers leur propre plan de réduction soit par des mesures à l'initiative de l'opérateur aéroportuaire. De plus amples informations sur le plan de partenariat avec les tiers et son contenu obligatoire sont disponibles à la section 8.3.

3.4.2 EXIGENCES POUR LE RENOUVELLEMENT DU NIVEAU 4

L'accréditation de niveau 4 doit être renouvelée tous les 3 ans. Les exigences suivantes doivent être remplies :

- **Soumettre un bilan carbone vérifié** conforme aux exigences de niveau 4.
- **Réviser le plan de gestion carbone.** Ce plan doit prouver que l'aéroport a atteint dans les délais fixés les objectifs à long terme ou les jalons intermédiaires définis.
- **Mettre à jour le plan de partenariat avec les tiers** en incluant les informations relatives à la progression par rapport à l'objectif global des tiers.
- **Soumettre annuellement un bilan carbone non vérifié dans les années intermédiaires.**
- **Tous les deux renouvellements (c. à d. tous les 6 ans), l'aéroport doit prouver qu'il respecte la trajectoire fixée jusqu'à son objectif à long terme ou un jalon intermédiaire.** Pour de plus amples informations, reportez-vous à la section 6.3.3.

3.5 NIVEAU 3+ NEUTRALITY ET 4+ TRANSITION



3.5.1 EXIGENCES POUR LE NIVEAU 3+ ET LE NIVEAU 4+ D'ACCREDITATION ET POUR LE RENOUVELLEMENT

- **Pour les aéroports de niveau 3+** : remplir les exigences du niveau 3 d'accréditation/pour le renouvellement. Les aéroports de niveau 3+ sont aussi éligibles à un cycle de renouvellement de trois ans, conformément aux exigences indiquées à la section 3.3.3.
- **Pour les aéroports de niveau 4+** : remplir les exigences du niveau 4 d'accréditation/pour le renouvellement.
- **Compenser les émissions résiduelles**. L'aéroport doit prioriser autant que possible des réductions d'émissions puis soumettre des preuves de compensation pour couvrir les émissions résiduelles du scope 1 et 2 ainsi que les émissions des voyages d'affaires du personnel de l'aéroport, du scope 3.

4 LE PERIMETRE D'INVENTAIRE DE L'AEROPORT

Avant de calculer le bilan carbone, il est important que l'aéroport définisse son périmètre d'inventaire. Les périmètres organisationnel et opérationnel établis constituent le périmètre d'inventaire d'un aéroport. Ce périmètre est nécessaire pour calculer et déclarer convenablement les émissions.

4.1 DEFINIR LE PERIMETRE ORGANISATIONNEL

Le fonctionnement d'un aéroport varie en fonction de sa forme juridique et de sa structure organisationnelle, qui peuvent être une unité d'exploitation en propriété exclusive, une coentreprise constituée en société ou non, une filiale, etc. Pour établir son périmètre organisationnel, l'aéroport doit choisir une approche permettant de définir les entreprises et les activités qui forment la société afin d'établir et présenter le bilan des émissions de GES.

Le programme *Airport Carbon Accreditation* utilise une variante de l'approche par le contrôle opérationnel (du GHG Protocol) pour définir le périmètre organisationnel. Lorsqu'un aéroport détient le contrôle opérationnel d'une source d'émissions, il doit comptabiliser 100 % de ces émissions.

4.2 DEFINIR LE PERIMETRE OPERATIONNEL

Conformément au GHG Protocol, un périmètre opérationnel définit le scope des émissions directes et indirectes des activités sur la base du périmètre organisationnel d'une société. Le périmètre opérationnel (scope 1, scope 2, scope 3) est décidé après établissement du périmètre organisationnel. Le périmètre opérationnel choisi est alors appliqué uniformément pour identifier et catégoriser les émissions directes et indirectes à chaque niveau opérationnel. Les sources d'émission (activités/ installations) doivent être classées en scope 1, 2 ou 3 (Cf. Figure 5) :

Scope 1 : Les émissions directes de GES qui proviennent de sources qui sont la propriété et/ou sont sous contrôle de l'aéroport, par exemple, les émissions issues de la combustion dans des chaudières, fourneaux, véhicules, etc. qui sont la propriété et/ou sous le contrôle de l'aéroport.

Scope 2 : Les émissions indirectes de GES provenant de la génération de l'électricité, de la vapeur, du chauffage ou du refroidissement³ achetés et consommés par l'aéroport. Les émissions du scope 2 sont produites physiquement dans les installations où l'électricité achetée est générée.

Scope 3 : Toutes les autres émissions indirectes, qui sont la conséquence des activités de l'aéroport, mais sont produites par des postes qui ne sont pas la propriété et/ou sous le

³ Conformément au *GHG Protocol Scope 2 Guidance* (2015), p. 5, les quatre catégories ci-dessus sont collectivement appelées « électricité ». Le présent manuel d'application adopte la même approche.

contrôle de l'entreprise (par exemple, les mouvements des avions, les véhicules et équipements conduits par des tiers, le traitement des déchets hors site, etc.). Ces sources peuvent se trouver sur le site ou en dehors de l'aéroport (périmètre géographique).

Figure 5 – Présentation générale des scopes et des émissions



4.3 IDENTIFICATION DES SOURCES D'EMISSIONS

Dans ce cadre, l'aéroport doit identifier les sources d'émissions pertinentes et déterminer s'il en a le contrôle (scope 1, 2 et voyages d'affaires du personnel de l'opérateur aéroportuaire) et en quoi il peut guider ou influencer les émissions produites par les activités d'autres parties prenantes (scope 3).

Même si le périmètre varie d'un aéroport à l'autre, la figure 6 offre un exemple de la façon dont un aéroport pourrait définir le périmètre de son bilan carbone. Il ne s'agit que d'un exemple à titre indicatif et chaque aéroport devra délimiter son propre périmètre sur la base de ses activités et installations.

Figure 6 – Exemple indiquant comment délimiter le périmètre des émissions à prendre en compte dans le bilan carbone

	CONTRÔLER	GUIDER	INFLUENCER
	Installations, services, activités et équipements dont la société aéroportuaire est propriétaire ou qu'elle a sous son contrôle.	Installations, services, activités et équipements sous la propriété ou le contrôle de sous-traitants, partenaires ou fournisseurs proches que la société aéroportuaire peut guider.	Installations, services, activités et équipements sous la propriété ou le contrôle de partenaires lointains, locataires, clients, agences gouvernementales, etc. que la société aéroportuaire ne peut qu'influencer.
Scope 1 Émissions directes	–		
Sources stationnaires	Chaudières, fourneaux, brûleurs, turbines, radiateurs, incinérateurs, moteurs, exercices d'extinction d'incendie, balises, générateurs, etc.		
Sources mobiles	Automobiles (côté piste / côté ville), camions, navettes pour les employés, groupes électrogènes, véhicules et chantier de construction, etc.		
Émissions issues de processus	Traitement des déchets et des eaux usées sur site, etc.		
Autre	Pertes de fluides frigorigènes, substances de dégivrage, fuites d'installations, notamment les extincteurs au CO ₂ , les réservoirs de carburant, etc.		
Scope 2 Émissions indirectes liées à l'énergie	Émissions liées à l'électricité, au chauffage et au refroidissement, etc. achetés.		
Scope 3 Autres émissions indirectes			
Avions		Mouvement des avions au sol, du démarrage du moteur jusqu'au ralenti (point fixe), marche arrière, circulation,	Décollage, atterrissage, approche, montée, croisière du point de départ au point d'arrivée, etc.

	CONTRÔLER	GUIDER	INFLUENCER
	Installations, services, activités et équipements dont la société aéroportuaire est propriétaire ou qu'elle a sous son contrôle.	Installations, services, activités et équipements sous la propriété ou le contrôle de sous-traitants, partenaires ou fournisseurs proches que la société aéroportuaire peut guider.	Installations, services, activités et équipements sous la propriété ou le contrôle de partenaires lointains, locataires, clients, agences gouvernementales, etc. que la société aéroportuaire ne peut qu'influencer.
		moteurs auxiliaires de puissance, unités d'air préconditionné, etc.	
Sources stationnaires		Chaudières, fourneaux, brûleurs, turbines, radiateurs, incinérateurs, moteurs, exercices d'extinction d'incendie, balises, etc.	Chaudières, fourneaux, brûleurs, turbines, radiateurs, incinérateurs, moteurs, etc. appartenant à des tiers.
Sources mobiles	Voyages d'affaires du personnel de l'aéroport.	Véhicules, équipements des assistants en escale et groupes électrogènes exploités au sol par des tiers, déplacements du personnel dans des véhicules privés / trajets domicile-travail, transport de marchandises, véhicules et chantier de construction, etc.	Voyages d'affaires (tiers), accès à l'aéroport (passagers) par voie terrestre ou maritime, déplacements et trajets domicile-travail du personnel (tiers), véhicules appartenant à des tiers, etc.
Émissions issues de processus		Traitement ou élimination des déchets de l'aéroport hors site, etc.	Traitement des déchets où les dispositions d'élimination sont prises par un tiers, etc.
Infrastructure		Électricité et carburant consommés par des partenaires proches, etc.	Électricité et carburant consommés par d'autres tiers, etc.
Autre		Pertes de fluides frigorigènes, substances de dégivrage, fuites d'installations, notamment les extincteurs au CO ₂ , les réservoirs de carburant, etc.	Pertes de fluides frigorigènes, substances de dégivrage, fuites d'installations, notamment les extincteurs au CO ₂ , les réservoirs de carburant, etc.

① Ce tableau montre à titre indicatif comment délimiter le périmètre des émissions à prendre en compte dans le bilan carbone d'un aéroport standard, y compris les sources d'émissions non obligatoires (cf. Figure 7 pour les exigences minimales).

5 LE BILAN CARBONE

Le bilan carbone couvrant une période de 12 mois constitue un composant essentiel du programme *Airport Carbon Accreditation*. Le programme a adopté les principes du GHG Protocol afin d'assurer que les informations déclarées représentent fidèlement les émissions d'un aéroport. Il est attendu et préférable d'utiliser les données de l'année précédente, de 2019, par exemple, si l'aéroport postule en 2020, mais l'administrateur acceptera également des données de l'année d'avant, 2018 dans le cas de notre exemple.

Recommandation

Par raison de transparence et d'exemplarité, le programme Airport Carbon Accreditation encourage les aéroports à rendre publics leurs bilans carbone, objectifs de réduction des émissions, les émissions compensées et toute autre information pertinente.

La figure 7 indique toutes les sources d'émissions qui doivent ou peuvent être déclarées par les aéroports pour chaque niveau du programme (niveaux 1, 2, 3 et 3+, 4 et 4+), ainsi que le scope de déclaration correspondant (scope 1, 2 ou 3).

Figure 7 – Sources d'émissions et exigences requises pour les niveaux 1 à 4

(V) = volontaire

SOURCE D'ÉMISSIONS	NIVEAU D'ACCREDITATION			
	Niveau 1 (Mapping)	Niveau 2 (Reduction)	Niveau 3 (Optimisation)/ Niveau 3+ (Neutrality)	Niveau 4 (Transformation)/ Niveau 4+ (Transition)
Véhicules et machines, dont véhicules des assistants en escale	Scope 1		Scope 1 et 3	Scope 1 et 3
Carburant utilisé pour les exercices de lutte contre l'incendie, dont extincteurs manuels				
Générateurs de secours				
Fourneaux, chaudières, centrales			Scope 1 et scope 3 (V)	
Traitement des déchets solides				
Traitement des eaux usées (égouts)				
Machines et équipement de construction non-routière (en location)	-			Scope 3
Substances de dégivrage des surfaces et des avions				Scope 1 et 3
Pertes de liquide réfrigérant	-			Scope 1 et scope 3 (V)
Électricité générée ou achetée hors site	Scope 2		Scope 2 et 3	
Chauffage ou refroidissement généré hors site et/ou revendu sur site			Scope 2 et 3	
Carburant du moteur principal des avions (cycle LTO uniquement)	-		Scope 3	-
Carburant du moteur principal des avions (vol complet, méthode mi-parcours ou aller simple)	-			Scope 3
Utilisation du carburant pour les moteurs auxiliaires de puissance (APU) des avions			Scope 3	
Maintenance des moteurs des avions (point fixe)				
Accès des véhicules côté ville (départ-arrivée et retour)	-			
Accès chemin de fer côté ville				
Voyages d'affaires du personnel de l'aéroport (tous modes)				
Accès maritime côté ville	-			Scope 3

5.1 BILAN CARBONE AUX NIVEAUX 1 ET 2

Pour élaborer son bilan carbone aux niveaux 1 et 2, l'aéroport doit calculer ses émissions de scopes 1 et 2, produites par des sources qui sont sous son contrôle y compris celles issues de :

- **Sources stationnaires (scope 1)** : Chaudières, fourneaux, brûleurs, turbines, radiateurs, incinérateurs, moteurs, exercices d'extinction d'incendie, générateurs, etc.
- **Sources mobiles (scope 1)** : automobiles (côté piste/côté ville), camions, navettes pour les employés, etc.
- **Émissions issues de processus (scope 1)** : Traitement des déchets et des eaux usées sur site, etc.
- **Autres émissions (scope 1)** : Extincteurs au CO₂, etc.
- **Émissions indirectes (scope 2)** : Émissions liés à l'électricité achetée.

Les émissions liées à la génération d'électricité, de chaleur, de vapeur ou de refroidissement (collectivement désignés par le terme « électricité ») dans une installation de combustion stationnaire possédée ou louée par l'aéroport doivent être comprises dans les émissions de scope 1 de l'aéroport. Si un aéroport revend une partie de l'électricité générée, il ne peut pas déduire les émissions associées à cette énergie de ses émissions de scope 1.

Quand un aéroport achète de l'électricité à un tiers (mais pas quand il loue les installations), les émissions associées à ces sources d'énergie doivent être incluses dans les émissions de scope 2 de l'aéroport. Si un aéroport revend une partie de l'électricité achetée à un tiers, (ex : des locataires ou partenaires de l'aéroport), il peut déduire les émissions associées à cette énergie de ses émissions du scope 2 à condition que l'énergie revendue soit mesurée (que la revente s'effectue sur la base d'un compteur ou d'une autre méthode, comme la surface au sol). Ces émissions déduites doivent alors être comprises dans le scope 3. Si de l'énergie revendue provenant de sources du scope 2 n'est pas mesurée, alors elle ne peut pas être déduite du total des émissions du scope 2.

Les émissions liées au carburant revendu par l'aéroport à des tiers pour qu'ils l'utilisent dans leurs exploitations (ex : véhicules, équipement) ne doivent pas faire partie des émissions de scope 1, mais doivent être incluses dans les émissions de scope 3.

① Les équipements loués, ou faisant l'objet d'un crédit-bail, contrôlés par l'aéroport ou par une société de crédit-bail, mais exploités pour le seul bénéfice de l'aéroport (ex : véhicules ou générateurs en crédit-bail) doivent être inclus dans les émissions de scope 1 ou de scope 2, quelles que soient les dispositions légales ou financières.

① Le bilan carbone doit permettre d'établir des comparaisons d'une année sur l'autre. Si un aéroport augmente ou diminue le périmètre de son bilan au cours des années suivantes (ex : en ajoutant des GES), les bilans carbone des trois années précédentes

doivent également être adaptés en conséquence afin de permettre l'équivalence dans la comparaison de données.

5.2 BILAN CARBONE AUX NIVEAUX 3 ET 3+

En plus des exigences liées au bilan carbone de niveau 1 et 2, les aéroports candidats au niveau 3 ou 3+ doivent inclure dans leur bilan carbone au moins les émissions du scope 3 issues des sources suivantes :

- Le cycle LTO jusqu'à une hauteur de 3 000 pieds. Cela comprend les émissions générées pendant les modes : de l'approche, de la circulation et du ralenti au sol (à l'arrivée), de la circulation et du ralenti au sol (au départ), du décollage et de la montée. L'aéroport doit comptabiliser les émissions de tous les avions utilisant ses installations, y compris les compagnies aériennes commerciales, les avions privés, les hélicoptères et le fret, à l'exception des vols militaires. Les données relatives aux émissions doivent reposer sur les mouvements effectifs des avions et sur les données les plus précises à disposition de l'aéroport. La méthode de calcul doit être fondée sur le document 9889 de l'OACI, *Air Quality Guidance Manual* (dernière édition), et dans la mesure du possible inclure les informations suivantes :
 - Le temps passé dans chaque mode pour l'aéroport et par type d'avion.
 - Les données sur le débit de carburant de la fiche moteur de l'OACI⁴.
 - Le facteur d'émission du carburéacteur utilisé par le GHG Protocol ou l'OACI.
 - Le nombre de moteurs fonctionnant dans chaque mode.

Quand d'autres méthodologies sont utilisées pour calculer les émissions liées aux avions, l'aéroport doit présenter la méthode de calcul retenue et exposer les justifications et les hypothèses formulées. L'aéroport doit mentionner toute incertitude. Par ailleurs, la comptabilisation des émissions des avions en mode croisière n'est pas requise. Toutefois, la comptabilisation volontaire de ces émissions est considérée comme une bonne pratique.

- Les tests des moteurs et des moteurs auxiliaires de puissance (APU)⁵.
- Les véhicules des assistants en escale nécessaires aux avions (ex : groupes électrogènes de parc, climatiseurs, remorqueurs d'avions, tapis roulants, escaliers passagers, chariots élévateurs, tracteurs, monte-charges). Les véhicules pour l'assistance en escale appartenant à l'aéroport doivent être pris en compte dans les émissions de scope 1.
- Les émissions liées à l'accès à l'aéroport par voie terrestre (personnel et passagers se rendant à ou quittant l'aéroport). L'aéroport doit fournir des données relatives aux

⁴ <https://www.easa.europa.eu/document-library/icao-aircraft-engine-emissions-databank>

⁵ Les aéroports peuvent consulter le Doc 9889 de l'OACI, *Airport Air Quality Manual* (2015).

émissions liées à l'accès à l'aéroport assorties d'une explication des hypothèses et de la méthodologie (ex : questionnaires, rapports, bases de données nationales)⁶.

- L'électricité revendue à ou achetée directement par des partenaires/locataires. Dans le cas où l'électricité est revendue par l'aéroport, elle doit être mesurée, que la revente s'effectue sur la base d'un compteur ou d'une autre méthode, comme la surface au sol. Sinon elle rentre dans les émissions du scope 2 de l'aéroport.
- Les voyages d'affaires du personnel de la société aéroportuaire. Les émissions liées aux déplacements professionnels du personnel doivent être calculées à partir des données les plus précises disponibles y compris les informations sur les billets d'avion, le kilométrage, les notes de frais, les données provenant des sociétés de location/crédit-bail de véhicules, etc. Ces calculs doivent utiliser la méthode d'estimation de carburant utilisé quand cela est possible, mais ils peuvent également reposer sur la distance⁷.

① L'aéroport peut inclure des sources importantes d'émissions de CO₂ supplémentaires, qu'il est susceptible de guider ou d'influencer (ex : traitement des déchets).

① Pour comptabiliser les émissions du scope 3 dérivées de l'électricité mesurée utilisée par des locataires, l'aéroport doit utiliser la méthode *location-based*, mais il peut aussi fournir pour le scope 3 des chiffres calculés avec la méthode *market-based* s'il peut choisir son ou ses fournisseur(s) d'énergie.

① L'aéroport doit également assurer le contrôle qualité de son bilan carbone, en plus de la vérification exigée par le programme. La section 7 du GHG Protocol offre des orientations utiles à ce sujet.

⁶ Les aéroports peuvent consulter la section 7 du *Greenhouse Gas Protocol, Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions* (Version 1.0, 2013) at http://ghgprotocol.org/sites/default/files/ghgp/Scope3_Calculation_Guidance.pdf

⁷ Pour les vols des compagnies aériennes, l'OACI a développé une application utile. Consultez <http://www.icao.int/ENVIRONMENTAL-PROTECTION/CarbonOffset/Pages/default.aspx>

5.3 BILAN CARBONE AUX NIVEAUX 4 ET 4+

En plus des exigences liées au bilan carbone de niveau 1, 2 et 3, les aéroports candidats au niveau 4 ou 4+ doivent inclure dans leur bilan carbone les sources d'émissions supplémentaires des scopes 1 et 3. Étant donné que ces sources incluent des émissions de gaz autres que le CO₂ (pertes de fluides frigorigènes), les aéroports de niveau 4 ou 4+ doivent déclarer leur bilan carbone en équivalent CO₂.

- **Substances de dégivrage des surfaces et des avions (scope 1 et 3)**

Les aéroports doivent déclarer les émissions provenant de l'usage de substances dégivrantes pour traiter les surfaces et les avions. Les émissions de dioxyde de carbone sont le résultat de la dégradation biologique ou chimique de substances dégivrantes, ex : le propylène glycol pour dégivrer les avions et le formiate de potassium pour dégivrer les surfaces, lors de leur exposition à l'air ou lorsqu'elles sont rejetées dans les systèmes de drainage. Les émissions doivent être calculées à partir des données suivantes :

- Le volume et la concentration en pourcentage de la substance chimique dégivrante.
- Le facteur d'émission pour la dégradation de la substance chimique dégivrante.

Le facteur d'émission pour la dégradation du propylène glycol est disponible dans l'outil ACERT.

L'aéroport peut aussi calculer ses propres facteurs d'émission à l'aide d'équations chimiques. Quand d'autres dégivrants ou d'autres méthodes de calcul sont utilisés, l'aéroport doit présenter la méthode de calcul retenue et exposer les justifications et les hypothèses formulées.

Les facteurs d'émission doivent être ajustés en cas d'utilisation d'une solution diluée, puisque les facteurs d'émission ne s'appliquent qu'aux substances dégivrantes non diluées. Par exemple, si on utilise une solution dégivrante composée d'une dose d'eau pour une dose de substance dégivrante, le facteur d'émission doit être divisé par deux.

Les émissions liées au dégivrage doivent être incluses dans le scope 1 ou dans le scope 3 selon le contrôle opérationnel de l'aéroport.

- **Pertes de fluide frigorigène (scope 1 et 3) :**

La déclaration des pertes de fluide frigorigène (en équivalent CO₂) est obligatoire pour les sources de l'opérateur aéroportuaire (scope 1) et facultative pour les sources de tiers (scope 3) à l'aéroport. Les fluides frigorigènes peuvent être perdus des refroidisseurs, des centrales de traitement d'air, des systèmes d'extinction incendie, etc. L'aéroport peut calculer les émissions liées au traitement des fluides à l'aide des informations suivantes :

- Le type de fluide frigorigène et son potentiel de réchauffement climatique⁸
- La masse de fluide rajouté par le personnel de maintenance pour remplir le réservoir au cours de l'année visée. Note : si le remplissage de fluide est effectué moins d'une fois par an, il est recommandé d'ajuster la masse au prorata en fonction de la période écoulée depuis le remplissage précédent.

- **Sources mobiles (scope 3): Émissions liées aux véhicules et chantiers de construction non routiers appartenant à des tiers**

L'aéroport doit déclarer les émissions liées au carburant utilisé par les véhicules de construction, générateurs et chantiers non-routiers sur site. Les émissions liées à la construction ne doivent être calculées que pour les machines utilisées par des tiers en lien avec un bâtiment détenu, opéré ou financièrement entretenu par l'opérateur aéroportuaire. Cela exclut toute émission liée à l'accès routier des véhicules au site de l'aéroport.

Seules les émissions liées à la phase de construction doivent être calculées et déclarées, ce qui veut dire que l'énergie grise (nécessaire à l'approvisionnement et à la fabrication des matériaux de construction) n'est pas nécessaire.

Quand d'autres méthodologies sont utilisées pour calculer les émissions liées à la construction, l'aéroport doit présenter la méthode de calcul retenue et exposer les justifications et les hypothèses formulées. L'aéroport doit mentionner toute incertitude.

- **Sources liées aux avions (scope 3): Vol complet de tous les avions (émissions liées au mode croisière, à la montée et à la descente):**

L'aéroport doit comptabiliser les émissions de tous les avions utilisant ses installations, y compris les compagnies aériennes commerciales, les avions privés, les hélicoptères et le fret, à l'exception des vols militaires. L'aéroport peut choisir de calculer ces émissions selon une approche à mi-chemin, selon laquelle la moitié du vol à destination et la moitié du vol au départ de l'aéroport de destination sont comptabilisées par les aéroports d'origine et de destination respectivement. Il peut également suivre une approche différente et ne tenir compte que de l'aller de l'aéroport d'origine à l'aéroport de destination, sans tenir compte du vol de retour.

Au lieu de calculer ces émissions, l'aéroport peut se servir de la quantité de carburant d'aviation embarquée à l'aéroport. Cependant, l'aéroport doit savoir que l'utilisation de cette méthode peut conduire à une surestimation des émissions des aéroports dotés d'une importante activité de ravitaillement (où le carburant est embarqué pour plusieurs vols d'un même avion) et une sous-estimation des émissions des aéroports

⁸ Une liste de ceux-ci a été intégrée à l'outil ACERT et peut également être trouvée dans le GHG Protocol, consultez : https://www.ghgprotocol.org/sites/default/files/ghgp/Global-Warming-Potential-Values%20%28Feb%2016%202016%29_1.pdf

dotés d'une faible activité de ravitaillement (souvent des aéroports de petite taille, dont les avions décollent avec du carburant embarqué dans un précédent aéroport).

Sinon, une méthode plus avancée consiste à fonder les données relatives aux émissions sur les mouvements effectifs des avions et sur les données les plus précises dont l'aéroport dispose, dont les données suivantes :

- Les données pour chaque vol, y compris le type d'avion et la distance de vol.
- Les données sur le débit de carburant de la fiche moteur de l'OACI.
- Le facteur d'émission du carburéacteur utilisé par le GHG Protocol ou l'OACI.

Quand d'autres méthodologies sont utilisées pour calculer les émissions liées aux avions, l'aéroport doit présenter la méthode de calcul retenue et exposer les justifications et les hypothèses formulées. L'aéroport doit mentionner toute incertitude.

① L'aéroport doit recueillir des données sur les émissions liées aux avions et le programme *Airport Carbon Accreditation* se servira des données soumises par les aéroports à des fins d'accréditation uniquement. Le programme *Airport Carbon Accreditation* s'engage donc à n'utiliser ces données dans aucun autre but, comme l'attribution des émissions de vols internationaux à un aéroport ou un pays précis, et à ne les diffuser sous aucune forme. Par ailleurs, les méthodes de calcul des émissions liées aux avions peuvent faire l'objet de révisions ultérieures.

- **Sources mobiles (scope 3) : Émissions liées aux accès à l'aéroport par voie maritime :**

L'aéroport doit déclarer les émissions liées à l'accès à l'aéroport par voie maritime (personnel et passagers se rendant à ou quittant l'aéroport). L'aéroport doit fournir des données relatives aux émissions liées à l'accès à l'aéroport assorties d'une explication des hypothèses et de la méthodologie (ex : questionnaires, rapports, bases de données nationales).

- **Sources liées à des processus (scope 3) : Toutes les émissions hors site générées par des activités dont l'origine se situe dans l'aéroport, par exemple, l'incinération des déchets, décharge, eaux usées, etc. :**

L'aéroport doit déclarer les émissions hors site générées par des activités de l'opérateur aéroportuaire ou de tiers dont l'origine se situe dans l'aéroport. Cela inclut le traitement et l'élimination des déchets solides et liquides (y compris les eaux usées) générés dans le cadre des opérations de l'aéroport. Les émissions peuvent être calculées à l'aide de la méthode des données moyennes présentée dans la catégorie 5

du *GHG Protocol, Technical Guidance of Calculating Scope 3*⁹. L'aéroport peut calculer les émissions à l'aide des données suivantes :

- La masse/le volume total de déchets générés lors des opérations.
- La proportion de déchets traités selon différentes méthodes (ex : pourcentage mis en décharge, incinéré, recyclé ; pourcentage d'eaux usées traitées selon différentes méthodes).
- Les facteurs d'émission correspondant à chaque méthode de traitement et d'élimination des déchets¹⁰.

Quand d'autres méthodologies sont utilisées pour calculer ces émissions, l'aéroport doit présenter la méthode de calcul retenue et exposer les justifications et les hypothèses formulées. L'aéroport doit mentionner toute incertitude.

① Bien qu'il soit obligatoire d'inclure ces sources d'émissions du scope 3 dans le bilan carbone au niveaux 4 et 4+, elles ne doivent pas toutes être incluses dans le scope cible incluant les tiers.

5.4 LE CALCUL DU BILAN CARBONE

5.4.1 LES FEUILLES DE CALCUL DU GHG PROTOCOL ET ACERT

L'aéroport doit soumettre son bilan carbone en utilisant les feuilles de calcul mises à disposition par le GHG Protocol, la norme ISO 14064-1 ou l'outil ACERT (Airport Carbon and Emissions Reporting Tool) de l'ACI ou une combinaison adéquate de ces outils¹¹.

ACERT est une feuille de calcul Excel autonome conçue spécialement pour permettre à un aéroport de dresser l'inventaire de ses émissions de GES. Il a initialement été mis au point par Transport Canada et son cabinet de conseil EBA avec le Conseil des aéroports du Canada. Une version internationale a été élaborée avec l'assistance de l'aéroport de Zurich et de l'aéroport Pearson de Toronto. Cet outil est gratuit et peut être utilisé pour saisir les données opérationnelles disponibles.

L'aéroport peut utiliser d'autres outils et facteurs d'émission susceptibles d'être plus à jour (ex : facteurs d'émission publiés par les autorités compétentes du pays, facteurs d'émission calculés par l'aéroport). Dans ce cas, l'aéroport doit justifier le choix des facteurs utilisés.

⁹ Les aéroports peuvent consulter la catégorie 5 du *Greenhouse Gas Protocol, Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions* (Version 1.0, 2013) at http://ghgprotocol.org/sites/default/files/ghgp/Scope3_Calculation_Guidance.pdf

¹⁰ Les aéroports peuvent trouver des informations supplémentaires sur le calcul des émissions liées au traitement des déchets dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre Volume 5, Déchets à <https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/vol5.html>

¹¹ Pour le GHG Protocol consultez <http://www.ghgprotocol.org/calculation-tools/all-tools>. For ACERT see <http://www.aci.aero/About-ACI/Priorities/Environment/ACERT>.

Si les participants souhaitent soumettre leur bilan carbone selon un autre format, les calculs doivent remplir les conditions présentées dans la figure 8. De manière générale, les données doivent être présentées de façon claire et étayées d'informations en anglais.

Figure 8 – Exigences requises pour le calcul du bilan carbone

NIVEAU	SCOPE	TYPE D'ÉMISSION	DONNÉES MINIMALES REQUISES
1, 2 3, 3+ 4, 4+	1	Moteurs à combustion stationnaires	Description de la source ; type de carburant ; quantité consommée ; unité de mesure ; facteurs d'émission ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
	1	Moteurs à combustion mobiles	Parc et nombre de véhicules ; type de carburant ; unité de mesure ; énergie consommée ; facteur d'émission ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
	1	Émissions issues de processus	Type de déchets traités ; quantité de déchets traités ; facteur d'émission ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
	2	Émissions liées à l'achat d'électricité, à la vapeur, au chauffage et au refroidissement	Description des installations ; puissance consommée en kWh ; émissions après soustraction de l'énergie vendue (si elle est mesurée) ; facteur d'émission ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes ; informations sur le choix du produit/fournisseur.
3, 3+ 4, 4+	3	Cycle LTO	Pour chaque mode : temps par mode ; consommation de carburant pour les moteurs spécifiques ; nombre de moteurs en fonctionnement ; facteur d'émission pour le carburéacteur ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
	3	Tests moteurs et point fixe, moteurs auxiliaires de puissance, etc.	Consommation de carburant ; facteur d'émission ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
	3	Moteurs à combustion mobiles (ex : véhicules des assistants en escale) exploités par des tiers	Parc et nombre de véhicules ; type de carburant ; unité de mesure ; énergie consommée ; facteur d'émission ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
	3	Émissions liées à l'électricité mesurée, vapeur, chauffage et refroidissement achetés par des tiers	Description des installations ; puissance consommée en kWh ; facteur d'émission ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
	3	Voyages d'affaires du personnel de l'aéroport	Carburant consommé ou distance parcourue ; mode de transport ; type de carburant ; facteur d'émission ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
	3	Accès à l'aéroport	Mode de transport ; informations sur les méthodes de recueil des données et d'échantillonnage ; hypothèses ; sondages ; facteur d'émission ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
4, 4+	1, 3	Dégivrage	Quantité et type de liquide dégivrant utilisé. Concentration en pourcentage de la substance chimique dégivrante. Facteur d'émission pour la dégradation biologique/chimique de la

NIVEAU	SCOPE	TYPE D'ÉMISSION	DONNÉES MINIMALES REQUISES
			substance chimique dégivrante. Émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
	1, 3	Pertes de fluides frigorigènes	Type de fluide et son potentiel de réchauffement climatique. Masse de fluide frigorigène rajouté par le personnel de maintenance pour remplir le réservoir au cours de l'année visée. Émissions d'équivalent CO ₂ calculées en tonnes.
	3	Véhicules de construction, générateurs et chantiers non-routiers	Parc et nombre de véhicules ; type de carburant ; unité de mesure ; énergie consommée ; facteur d'émission ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
	3	Mode croisière, montée et descente des avions	Données sur la quantité totale de carburant embarqué à l'aéroport et facteur de correction potentiel pour soutage. Des données plus poussées comme les données de chaque vol, dont le type d'avion et la distance de vol ; données sur le débit de carburant de la fiche moteur de l'OACI ; facteur d'émission du carburacteur utilisé par le GHG Protocol ou l'OACI ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
	3	Accès à l'aéroport par voie maritime	Mode de transport ; informations sur les méthodes de recueil des données et d'échantillonnage ; hypothèses ; sondages ; facteur d'émission ; émissions de CO ₂ calculées en tonnes.
	3	Traitement hors site, ex : déchets solides, eaux usées	Masse totale de déchets générés lors des opérations ; proportion de ces déchets traités selon différentes méthodes (ex : pourcentage mis en décharge, incinéré, recyclé) ; facteur d'émission correspondant à chaque méthode de traitement des déchets. Émissions de CO ₂ calculées en tonnes.

① Les sources des données peuvent être les services techniques, les services de comptabilité ou de ressources humaines, des rapports et des sondages de l'aéroport, des statistiques nationales, etc.

① Pour les émissions du scope 3, tous les efforts doivent être mis en œuvre pour accéder aux documents sources du tiers en question, même s'il est entendu que cela n'est pas toujours possible, par exemple quand le tiers considère ces documents sensibles d'un point de vue commercial.

5.4.2 CALCUL DES EMISSIONS DE SCOPE 2 : APPROCHE LOCATION-BASED ET MARKET-BASED

Le programme a adopté les orientations données dans le document *GHG Protocol Scope 2 Guidance*, selon lequel il existe deux manières de déclarer les émissions de scope 2 : l'approche *location-based* et l'approche *market-based*. L'approche *location-based* reflète les émissions moyennes liées à l'électricité du pays ou de la région où est implanté l'aéroport et utilise un facteur d'émission moyen propre au réseau qui fournit l'énergie consommée. L'approche *market-based* reflète les émissions liées aux sources d'électricité et aux produits électriques qui ont été choisis intentionnellement, et, dans des conditions

strictes, permet d'utiliser le facteur d'émission directement associé au type d'électricité acheté.

① Tous les aéroports doivent déclarer leurs émissions de scope 2 à partir de données *location-based*. Si l'aéroport est implanté dans un marché où l'on peut choisir entre différents produits et fournisseurs d'électricité, il peut également déclarer ses émissions en suivant la méthode *market-based*¹². Cela signifie que toute réduction d'émission (ainsi que toute émissions résiduelles à compenser) doit être calculée selon la méthode choisie.

Les facteurs d'émission associés aux approches *Location-based* et *Market-Based* sont décrits à la figure 9, qui est conforme au document *GHG Protocol Scope 2 Guidance* (2015)¹³.

¹² Pour faciliter la décision sur la méthode appropriée, voir la figure 6.1 du GHG Protocol Scope 2 Guidance (2015).

¹³ Consultez http://www.ghgprotocol.org/scope_2_guidance

Figure 9 – Utilisation des facteurs d'émission pour l'électricité achetée ou produite à partir de sources renouvelables

LOCATION-BASED

1. Si un aéroport produit de l'électricité à partir de sources renouvelables sur site ou achète de l'électricité directement auprès d'une source renouvelable ou à faible émission de carbone, un facteur d'émission spécifique à cette source (ex : zéro pour les sources renouvelables) peut être utilisé à condition que l'aéroport conserve ses caractéristiques énergétiques¹⁴.
2. Si un aéroport produit de l'électricité à partir de sources renouvelables sur site ou achète de l'électricité directement auprès d'une source renouvelable ou à faible émission de carbone dont l'aéroport n'a pas conservé les caractéristiques énergétiques, alors il doit utiliser le facteur d'émission du réseau électrique. Dans la plupart des pays, les caractéristiques énergétiques ne peuvent pas être conservées en cas de subventions (ex : tarifs de rachat), mais cela peut varier d'un pays à l'autre en fonction de la législation nationale. Il incombe à l'aéroport de vérifier ce qui est autorisé par la législation de son pays et appliquer le facteur d'émission adéquat.
3. Si un aéroport achète de l'électricité au réseau par un quelconque type d'accord contractuel, l'aéroport doit utiliser le facteur d'émission du réseau. Par accord contractuel s'entend toute sorte de contrat entre deux parties pour la vente ou l'achat d'énergie fournissant des informations sur le type d'énergie en question. Cela comprend les certificats de caractéristiques énergétiques (Certificats d'énergie renouvelable- (*Renewable Energy Certificates, REC*), Garanties d'origine-GO, etc.), les contrats directs (pour la production à partir de sources renouvelables ou à faibles émissions de carbone et pour les combustibles fossiles), les programmes d'énergie verte, les labels fournisseurs spécifiques et les contrats sur les carburants fossiles.

MARKET-BASED

Pour calculer son bilan carbone selon l'approche *market-based*, l'aéroport doit utiliser la hiérarchie suivante pour savoir quel facteur d'émission employer :

1. Si l'aéroport détient ou achète des certificats de caractéristiques énergétiques (ex : Certificats d'énergie renouvelable, déclarations de générateurs ou GO), il doit utiliser un facteur d'émission qui en tienne compte. Dans le cas contraire, il doit passer à l'option 2.
2. Si un aéroport est titulaire de contrats d'électricité (ex : contrats d'achat d'électricité (*Power Purchase Agreements*) souscrits auprès d'une source d'énergie renouvelable précise), il doit utiliser les informations précisées dans le contrat. Dans le cas contraire, il doit passer à l'option 3.
3. Si le fournisseur d'électricité d'un aéroport communique un facteur d'émission spécifique au produit énergétique acheté par l'aéroport, c'est celui-ci que l'aéroport doit utiliser. Dans le cas contraire, il doit passer à l'option 4.
4. Si un aéroport a accès au mix résiduel à l'échelle nationale, c'est cette donnée qu'il doit utiliser¹⁵. S'il n'est pas disponible, l'aéroport doit passer à l'option 5.

¹⁴ Les certificats d'attributs énergétiques, y compris les garanties d'origine et les certificats d'énergie renouvelable, sont utilisés comme certificats ou crédits transférables indiquant la production d'une quantité particulière d'énergie à partir de sources renouvelables.

¹⁵ Tous les pays de l'UE ont accès au mix résiduel et à d'autres informations sur le marché de l'électricité dans le cadre du projet *Reliable Disclosure Systems for Europe/RE-DISS*. Consultez : <http://www.reliable-disclosure.org/documents>

5. L'aéroport doit utiliser le facteur d'émission du réseau électrique. Dans ce cas, le chiffre sera le même que celui calculé selon l'approche *location-based*.

① De plus, pour entrer dans le cadre des calculs *market-based*, les accords contractuels doivent remplir les critères de qualité suivants. Ils doivent :

1. Indiquer le taux d'émission de GES associé à l'unité d'électricité produite ;
2. Être les seuls instruments associant ce taux d'émission de GES à la quantité d'électricité produite ;
3. Être tracés et rachetés, retirés ou annulés par ou pour le compte de l'aéroport ;
4. Être émis et rachetés au plus près possible de la période de consommation d'énergie à laquelle s'applique l'accord contractuel ; et
5. Provenir du marché dans lequel se situent les activités de l'aéroport et auquel s'applique l'accord contractuel.

① Si un aéroport achète exclusivement de l'électricité renouvelable et que le facteur d'émission n'est ni stipulé dans l'accord contractuel (ex : caractéristiques énergétiques ou contrats d'achat d'électricité (*Power Purchase Agreements*) ni spécifié par le fournisseur, l'aéroport doit utiliser un facteur d'émission de 0 kgCO₂eq/kWh. Toutefois, si un facteur d'émission est mentionné, l'aéroport doit demander à son fournisseur à quoi sont liées ces émissions. Toute émission liée à la génération d'électricité renouvelable ou au fonctionnement de l'installation doit être déclarée par l'aéroport au sein du scope 2. Toute autre source d'émission peut être déclarée par l'aéroport au sein du scope 3 sur la base du volontariat.

5.4.3 UTILISATION DE BIOCARBURANT

Aux fins du présent guide, le terme « biocarburant » désigne tous les carburants biogènes non fossiles (ex : gaz naturel/gaz vert renouvelable, diesel renouvelable, biodiesel). Les bénéfices de l'utilisation de biocarburant à la place des carburants classiques doivent être pris en compte dans le bilan carbone de l'aéroport. Ce dernier doit appliquer l'une des méthodes suivantes pour chaque type de biocarburant participant au fonctionnement de l'aéroport.

Biocarburant acheté

Les émissions de CO₂ liées aux biocarburants utilisés directement à l'aéroport (sur site) doivent être déclarées à l'aide du facteur d'émission indiqué par le fournisseur de biocarburant. Ce facteur d'émission est généralement nul — sauf quand les émissions « *well-to-tank* » (c. à d. les émissions liées au traitement et au transport du carburant jusqu'à l'utilisateur) sont prises en compte par le fournisseur.

Sur la base du volontariat, l'aéroport peut calculer les émissions de CO₂ directes générées lors de la combustion de biocarburants et les déclarer séparément des scopes de son

bilan carbone. Ces émissions doivent être calculées en demandant au fournisseur ou autre institution pertinente (ex : autorité nationale) le facteur d'émission biogène associé. Les gaz à effets de serre autres que le CO₂ associés à l'utilisation de biocarburant et les émissions liées à la production et au transport de biocarburant peuvent être comptabilisés par l'aéroport sur la base du volontariat. Ce n'est pas une exigence obligatoire du programme.

Certificats d'attributs de biocarburant

Sur certains marchés, les aéroports peuvent acheter des certificats d'attributs de biocarburant pour compenser les émissions associées à l'utilisation de carburants fossiles sur site. Dans cette situation, étant donné que l'aéroport achète et utilise des carburants classiques tout en achetant ces certificats, les émissions de scope 1 liées à l'utilisation de ces carburants doivent être comptabilisées selon l'approche *location-based*. L'aéroport peut aussi les déclarer en suivant l'approche *market-based* pour démontrer les bénéfices de l'utilisation des certificats d'attributs de biocarburant.

S'il suit l'approche *location-based*, l'aéroport doit se servir du facteur d'émission pour le carburant fossile employé de manière à refléter les émissions effectivement générées. S'il suit l'approche *market-based*, l'aéroport doit utiliser le facteur d'émission adéquat pour refléter l'achat des certificats d'attributs auprès du fournisseur. Ce facteur d'émission est généralement nul — sauf quand les émissions « *well-to-tank* » (c. à d. les émissions liées au traitement et au transport du carburant jusqu'à l'utilisateur) sont prises en compte par le fournisseur.

Achat de chauffage provenant de biocarburants utilisés par un tiers

Si l'aéroport achète du chauffage (ex : vapeur) provenant de biocarburants et utilisé par un tiers, celui-ci doit être comptabilisé dans les émissions de scope 2 de l'aéroport à l'aide du facteur d'émission indiqué par le fournisseur pour les calculs selon l'approche *location-based* et *market-based*.

Critères de qualité

Les facteurs d'émission indiqués par le fournisseur doivent répondre aux critères de qualité suivants :

- Dans le cas de biocarburant utilisé sur site, ils doivent :
 - Indiquer le taux d'émission de GES directes associé à l'unité de biocarburant.
- Dans le cas d'achat de certificats d'attributs de biocarburant ou de chauffage provenant de biocarburants utilisés par un tiers, ils doivent :
 - Indiquer le taux d'émission de GES directes associé à l'unité de biocarburant/chauffage ; et
 - Être le seul instrument associant ce taux d'émission de GES à cette quantité de biocarburant/chauffage.

5.5 LE RAPPORT DE BILAN CARBONE

Tous les aéroports doivent joindre une copie de leur bilan carbone à leur demande en ligne. Celui-ci peut être soumis sous différents formats mais doit impérativement indiquer clairement le détail des émissions par scope et par source d'émission (ex : consommation d'électricité, chauffage, LTO, etc.). Il est recommandé (mais pas exigé) aux aéroports de rassembler toutes les informations et données importantes de la section 5 au sein d'un rapport de bilan carbone. Des recommandations relatives au contenu de ce rapport sont présentées à la figure 10. Dans le cas contraire, ils peuvent inclure ces informations dans d'autres rapports ou documents.

Figure 10 – Contenu recommandé pour le rapport de bilan carbone

- Les objectif(s) du rapport, le public visé et la période considérée.
- Des informations générales au sujet de l'aéroport (ex : historique succinct, structure du capital social, emplacement, employés, mouvements des avions, des passagers et du fret au fil des années, plan d'ensemble, etc.).
- Des informations sur les périmètres organisationnel et opérationnel et les sources d'émissions. Afin d'identifier correctement leur périmètre d'inventaire, les aéroports doivent classer leurs émissions (Scope 1, 2 et 3 ; Contrôler/Guider/Influencer) et identifier les services ou parties prenantes responsables de ces émissions, les changements, l'exclusion de sources, etc. Cette identification/classification doit être effectuée dès le niveau 1.
- La description des politiques de gestion carbone, stratégies ou programmes mis en œuvre par l'aéroport, y compris la participation au programme *Airport Carbon Accreditation* (ex : niveau d'accréditation, historique, cibles) ou autres initiatives.
- Des informations sur les émissions de CO₂ (et autres, le cas échéant) passées (ex : année de référence, quantités, informations historiques, sources et activités, comparaisons).
- La méthode de calcul du bilan carbone, y compris :
 - Les procédures de collecte, la documentation et le traitement des données relatives aux émissions.
 - Des informations détaillées sur le rôle des différents services de l'aéroport dans le traitement du bilan carbone.
 - Les cibles d'émissions définies et l'année de référence choisie (le cas échéant).
 - La source des données (ex : factures, bordereaux de livraison, tickets de pesée, relevés de compteurs).
 - La gestion des données (ex : logiciel(s), service responsable, stockage des données).
 - Les facteurs d'émission, les formules, etc. ainsi que leur justification.
 - La matérialité attendue et la précision des mesures (ex : hypothèses, explications, calibrage).
 - L'exclusion potentielle de sources d'émissions spécifiques.
 - Les ajustements en cas de nouveaux assets ou de cession d'assets.
 - Les procédures de contrôle qualité (audits, comparaisons, recalculs).
 - Les contacts responsables du bilan carbone et du rapport.
- Les données utilisées pour calculer le bilan carbone, y compris :
 - Les données liées à la consommation d'énergie.
 - Les données liées à la consommation de carburant.
 - Les données liées à la production (ex : tonnes de déchets, kWh d'électricité produite).
 - Les données liées à la consommation de matières premières.

- Les sondages menés auprès des passagers et des employés.
 - Les informations relatives au cycle LTO.
 - Les informations de vol (ex : type d'avion, distance de vol).
 - Les données autres (ex : véhicules privés, transports publics, accès à l'aéroport, déplacements, dégivrage, moteurs auxiliaires de puissance (APU)).
- Une présentation et/ou une analyse des données (ex : graphiques, tableaux, comparaisons, progression par rapport à la cible, incertitudes) par scope (1, 2, 3) et par source d'émission.
 - Les procédures documentées pour l'identification des sources et de la quantité d'émissions.
 - Des exemples de sources de données (ex : factures, bordereaux de livraison).
 - Les procédures d'assurance qualité auxquelles l'aéroport et ses activités sont soumis (ex : audit interne, revues et certifications externes).
 - Des références.
- ① Les sources des données doivent pouvoir être consultées par les vérificateurs. Ces derniers peuvent demander des informations supplémentaires non mentionnées dans la liste ci-dessus.

6 DEFINIR ET ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE REDUCTION DES EMISSIONS

6.1 INTRODUCTION

Une synthèse des exigences pour la définition et l'atteinte des objectifs de réduction des émissions est présentée à la figure 11, pour les aéroports de niveau 2, 3 ou 3+ ainsi que les aéroports de niveau 4 ou 4+. De plus amples informations sur ces exigences sont présentées dans les sections suivantes.

Figure 11 – Synthèse des exigences pour la définition et l'atteinte des objectifs de réduction des émissions

	NIVEAU D'ACCRÉDITATION				
	N2	N3	N3+	N4	N4+
Type d'objectif	Objectif absolu ou relatif à partir du nombre de passagers, unités de trafic ou kg de fret.			Objectifs absolus uniquement.	
Scope cible	Émissions de scope 1 et 2.			Émissions de scope 1 et 2 (obligatoire). Émissions de scope 3 (volontariat) incluant soit le cycle LTO soit au moins une source >10 % du total des émissions de scope 1, 2 et 3 (à l'exclusion du cycle LTO et du mode croisière) et sur lesquelles l'aéroport exerce une influence significative.	
Montant cible	Aucun montant de réduction spécifique n'est nécessaire.			Les objectifs de réduction doivent être cohérents avec la trajectoire visant 1,5 °C du GIEC (IPCC) si possible, ou avec la trajectoire visant 2 °C, mais ils peuvent aussi être plus ambitieux.	
Année de référence	L'année de référence doit être choisie par l'aéroport.			Dans la mesure du possible, l'aéroport doit choisir 2010 comme année de référence.	
Date cible	Aucune date cible spécifique n'est nécessaire. Les objectifs ne doivent pas être définis sur une base annuelle, mais à plus long terme, même si aucune durée spécifique n'est nécessaire.			Les dates cibles doivent correspondre au milieu ou à la fin d'une décennie (ex : 2030 ou 2035). Les objectifs à long terme peuvent être fixés au moins à 10 ans, jusqu'à 2050. Si l'objectif à long terme est fixé à plus de 15 ans, l'aéroport doit définir des jalons intermédiaires : généralement à 10 ou 15 ans.	
Trajectoire d'émissions	Aucune trajectoire d'émissions requise			L'aéroport doit définir une trajectoire d'émissions de son année de demande	

	NIVEAU D'ACCREDITATION				
	N2	N3	N3+	N4	N4+
				d'accréditation à son objectif à long terme (avec les jalons intermédiaires).	
Atteindre des objectifs	L'aéroport doit pouvoir démontrer une réduction des émissions par rapport à la moyenne des 3 années précédentes pour le type d'objectif spécifique qu'il a choisi (ex : absolu ou relatif).			L'aéroport doit atteindre les objectifs à long terme et jalons intermédiaires qu'il a définis, sans aucun écart. L'atteinte de l'objectif est évaluée lorsque l'aéroport soumet son bilan carbone pour le jalon ou l'année cible.	
Démontrer une progression	L'aéroport n'a pas à démontrer sa progression par rapport à une trajectoire.			Les émissions seront comparées à la trajectoire de l'aéroport tous les 2 cycles de renouvellement (6 ans). Les émissions de l'aéroport pour cette année peuvent s'écarter de la trajectoire de 15 % au plus.	

6.2 NIVEAUX 2, 3 ET 3+

Les aéroports de niveau 2, 3 ou 3+ doivent définir un objectif ambitieux, mais réaliste, de réduction de leurs émissions en termes absolus ou relatifs. Afin d'atteindre ou de rester à ce niveau, l'aéroport doit démontrer une amélioration annuelle de ses émissions de scope 1 et 2 par rapport à la moyenne des 3 années précédentes. Enfin, l'aéroport doit démontrer qu'il a atteint son objectif conformément à l'année cible choisie. Lorsqu'il détermine son objectif, l'aéroport doit tenir compte des exigences et contraintes financières, opérationnelles et commerciales, de la disponibilité des technologies, des exigences de suivi et de reporting, de l'opinion des parties prenantes, etc.

6.2.1 CHOISIR DES OBJECTIFS ABSOLUS OU RELATIFS

L'aéroport doit choisir entre des objectifs absolus ou relatifs¹⁶ :

Objectif absolu : Un objectif défini par la réduction des émissions en termes absolus dans le temps (ex : réduire les émissions de CO₂ de 25 % par rapport au niveau de 2015 d'ici 2020 ou réduire les émissions de CO₂ de 10 000 tonnes en-dessous du niveau de 2015 d'ici 2020).

Objectif relatif : Un objectif défini par la réduction du rapport des émissions et d'un indicateur d'activité dans le temps. Dans le cas des aéroports, l'objectif doit être exprimé soit en tonnes de CO₂ par passager ou en tonnes de CO₂ par unité de trafic (UT), définie comme le mouvement d'1 passager ou 100 kg de fret entrant ou sortant (Ex : réduire les émissions de CO₂ par passager de 15 % par rapport au niveau de 2015 d'ici 2020 ; réduire les émissions de CO₂ de 0,20 kg/passager par rapport au niveau de 2015 d'ici 2020 ; réduire les émissions de CO₂ par UT de 10 % par rapport au niveau de 2015 d'ici 2020).

¹⁶ Pour une comparaison entre les objectifs absolus et d'intensité, les aéroports peuvent consulter p. 76 du GHG Protocol.

① Le programme reconnaît que les aéroports peuvent avoir des objectifs existants (ex : objectifs liés à des exigences gouvernementales ou dans le cadre des rapports annuels sur la responsabilité sociale des entreprises) qui n'ont pas de lien direct avec les objectifs décrits ci-dessus. Parfois, le périmètre organisationnel de leur bilan peut différer des exigences minimales demandées par le programme *Airport Carbon Accreditation*. Dans ce cas, l'administrateur acceptera généralement les objectifs existants à condition que des preuves satisfaisantes de performance par rapport à ces objectifs soient disponibles. Chaque aéroport étant soumis à des circonstances uniques, ce type de demande sera étudié au cas par cas.

① L'aéroport doit fournir un bilan carbone vérifié de l'année de référence qui sera utilisée pour fixer les objectifs, assorti de l'explication du choix de cette année de référence.

6.2.2 REDUIRE LES EMISSIONS ET LA MOYENNE DES TROIS ANNEES PRECEDENTES

Un aéroport doit démontrer une réduction annuelle de ses émissions par rapport à la moyenne des trois années précédentes pour le type d'objectif choisi (absolu ou relatif). La marche à suivre est la suivante : l'année de déclaration (les émissions de l'année 0) doit être comparée à la moyenne des émissions des années -1, -2 et -3. Si un aéroport qui rejoint le programme au niveau 2 ou plus ou passe du niveau 1 au niveau 2 ou plus ne détient pas les données historiques suffisantes pour lui permettre de calculer la moyenne des trois années précédentes, il peut comparer les émissions de l'année 0 avec celles de l'année 1 ou avec la moyenne des émissions des années -1 et -2. Dès lors que les données historiques sur trois ans sont disponibles, l'aéroport peut comparer les émissions de l'année 0 à la moyenne des trois années précédentes. Les aéroports rejoignant le programme directement au niveau 2 ou plus doivent faire vérifier tout bilan carbone historique qu'ils utilisent pour comparaison avec l'année 0.

① L'aéroport peut utiliser la méthode *location-based* ou *market-based* pour démontrer leur réduction d'émissions.

6.2.3 RECALCUL DE LA MOYENNE DES TROIS DERNIERES ANNEES EN CAS D'ACQUISITIONS OU DE CESSIONS

Après avoir rejoint le programme, il est possible que l'aéroport investisse dans de nouveaux assets (ex : terminaux) et/ou cède d'anciens assets (ex : services de lutte contre les incendies). Il est alors nécessaire de montrer les effets des nouveaux assets ou des assets cédés sur le bilan carbone des années précédentes afin de permettre une comparaison équivalente. En cas d'acquisition ou de cessions d'assets par un aéroport, les principes suivants s'appliquent.

① Quand un aéroport remplace un asset sans changement significatif de son périmètre opérationnel (ex : remplacement d'un ancien système de chauffage), cela n'est pas

considéré comme une acquisition ou une cession aux fins du présent guide de demande d'accréditation.

Cession : En cas de cession, l'aéroport doit recalculer le bilan carbone des trois dernières années en excluant les émissions de l'asset cédé. Ces nouvelles émissions historiques doivent servir à calculer la nouvelle moyenne par rapport à laquelle les performances de l'année en cours seront comparées.

Acquisition : Si un aéroport investit dans de nouveaux assets, pendant un certain temps, il n'y aura pas assez de données pour permettre une comparaison équivalente par rapport à leur bilan carbone historique. Afin de trouver un équilibre entre la volonté du programme de voir l'impact du nouvel asset dès que possible et le manque de données historiques, jusqu'à ce que le nouvel asset ait fonctionné au moins 2 années complètes, ses émissions doivent être déclarées séparément, et non pas dans le bilan carbone principal de l'aéroport. Par conséquent, pour identifier les réductions, seules les émissions de l'asset préexistant seront comparées aux émissions historiques de l'aéroport. Cela permettra une comparaison équivalente. Une fois le nouvel asset en fonctionnement pendant plus de 2 années complètes, les données relatives à ses émissions doivent être incluses dans la comparaison à l'aide de l'une des deux approches ci-dessous.

6.2.3.1 Méthode A – Utilisation d'une seule moyenne

Après 2 années complètes de fonctionnement du nouvel asset, l'aéroport comparera les émissions de tous les assets entre l'année 0 et l'année 1. L'année suivante, les émissions de l'année 0 seront comparées à celles de l'année -1 et de l'année -2 pour tous les assets. Cela veut dire qu'après 4 années complètes de fonctionnement du nouvel asset, l'aéroport pourra se servir d'une moyenne sur 3 ans comme référence pour prouver les réductions d'émissions.

6.2.3.2 Méthode B – Utilisation de moyennes ventilées

Après 2 années complètes de fonctionnement du nouvel asset, la moyenne des émissions historiques du nouvelle asset doit être calculée séparément des émissions historiques des assets préexistants. Pour le nouvel asset, les émissions de l'année -1 formeront une moyenne à part, tandis que pour les assets préexistants, les émissions des années -1, -2 et -3, soit la moyenne des trois années complètes, seront utilisées.

Puis l'aéroport devra ajouter les moyennes du nouvel asset et des assets préexistants et démontrer les réductions par rapport à cette somme. Les émissions des nouveaux assets continueront de former une moyenne à part jusqu'à ce que l'aéroport dispose de 3 années de données historiques.

Si l'aéroport a investi dans plus d'un asset au cours de la même période, les moyennes seront calculées séparément du reste de l'aéroport et des autres nouveaux assets.

Avec cette méthode, l'aéroport peut utiliser une moyenne sur 3 ans comme référence pour démontrer les réductions d'émissions dès lors qu'un nouvel asset est en fonctionnement depuis 2 années complètes. Cette méthode est donc particulièrement pertinente, sans s'y limiter, pour les aéroports en expansion constante.

6.2.3.3 Exemple de recalcul après acquisition de nouveaux assets

Pendant de nombreuses années, un aéroport opère avec un terminal (T1).

Pour calculer la moyenne des trois dernières années pour T1, l'aéroport ne rencontre aucun problème car il dispose des émissions pour 2011, 2010 et 2009. Cela reste vrai pour les calculs concernant 2013, 2014 et 2015.

Au cours de l'année 2016, il ouvre un deuxième terminal (T2), tandis que T1 reste en service. En 2016, il a donc des émissions provenant de T1 et partiellement de T2. Par conséquent, pour 2016, quand il démontre ses réductions d'émissions, l'aéroport ne doit comparer que les émissions de T1 par rapport à la moyenne des trois dernières années pour T1 uniquement (2013, 2014 et 2015). Pour 2017, il doit encore comparer les émissions de T1 à la moyenne de T1 uniquement (2014, 2015, 2016) car il ne dispose pas de données historiques complètes pour T2.

Cependant, pour son bilan carbone 2018, l'aéroport doit inclure les émissions associées à T1 et T2, puisque deux années de données comparables sont disponibles. Selon l'approche choisie pour recalculer après acquisition de nouveaux assets, l'aéroport doit :

Quand il utilise la méthode A :

- Pour 2018, comparer les performances de T1 et T2 aux performances de T1 et T2 en 2017 uniquement, puisqu'il ne dispose de données historiques sur leur exploitation simultanée que pour un an.
- Pour 2019, l'aéroport doit comparer les performances de T1 et T2 en 2017 et 2018, car il dispose de données historiques sur leur exploitation simultanée pour deux ans.
- À partir de 2020, l'aéroport sera à nouveau en mesure de comparer ses performances pour T1 et T2 par rapport à la moyenne des trois dernières années (2017, 2018, 2019)

Quand il utilise la méthode B :

- Pour 2018, l'aéroport doit comparer les performances de T1 et T2 à la somme de la moyenne des 3 dernières années des émissions de T1 en 2017, 2016 et 2015 et des émissions de T2 en 2017.
- Pour 2019, l'aéroport doit comparer les performances de T1 et T2 à la somme de la moyenne des 3 dernières années des émissions de T1 en 2018, 2017 et 2016 et des émissions de T2 en 2018 et 2017.
- À partir de 2020, l'aéroport sera en mesure de comparer ses performances pour T1 et T2 par rapport à la moyenne des trois dernières années des deux assets (2017, 2018, 2019). Il n'est plus nécessaire de séparer les calculs de la moyenne des émissions historiques pour les deux assets.

La figure 12 présente les informations données ci-dessus sous forme d'un tableau.

Figure 12 – Exemple de calcul des émissions de nouveaux assets

EN...	2016	2017	2018	2019	2020
L'aéroport doit mesurer les émissions de ...	T1 + T2 partiellement depuis sa mise en service	T1 + T2			
L'aéroport doit comparer les émissions de ...	T1	T1	T1 + T2		
... avec la moyenne des émissions de ...	T1 de 2013 à 2015	T1 de 2014 à 2016	T1 + T2 en 2017	T1 + T2 en 2017-2018	T1 + T2 en 2017-2019 (Méthode de calcul standard)
			La somme de la moyenne de T1 sur 3 ans (2015-17) + T2 en 2017	La somme de la moyenne de T1 sur 3 ans (2016-18) + T2 en 2017-201_	
Légende :					
	Nouvel asset mis en route en cours d'année				
	Méthode A				
	Méthode B				

6.3 NIVEAUX 4 ET 4+

6.3.1 DEFINIR DES OBJECTIFS A LONG TERME AUX NIVEAUX 4 ET 4+

Les aéroports de niveau 4 et 4+ doivent répondre à différentes exigences liées à la définition et à l'atteinte d'objectifs de réduction des émissions (par rapport à celles des aéroports de niveau 2, 3 et 3+).

Type d'objectif

Aux niveaux 4 et 4+, les objectifs de réduction des émissions doivent être des réductions absolues uniquement, quel que soit l'accroissement du trafic aérien ou de l'infrastructure de l'aéroport. L'aéroport peut aussi définir des objectifs d'émissions relatifs à des fins de gestion carbone interne, mais ceux-ci ne contribuent pas à la certification de niveaux 4 et 4+.

Si un aéroport a déjà fixé un objectif absolu pour les niveaux 2, 3 ou 3+ répondant aux autres critères définis pour le niveau 4, il peut demander son accréditation au niveau 4

ou 4+. Dans le cas contraire, l'aéroport peut définir un nouvel objectif pour le niveau 4 qui remplace tout objectif défini antérieurement à des fins d'accréditation.

Scope cible

Les aéroports de niveau 4 ou 4+ doivent inclure à minima toutes les émissions de scope 1 et 2 dans leur objectif (c. à d. le scope cible d'un opérateur aéroportuaire).

S'il le souhaite, un aéroport peut également intégrer une ou plusieurs sources d'émissions de scope 3 dans ses objectifs et donc couvrir partiellement ou intégralement l'aéroport en tant que système (c. à d. un scope cible incluant les tiers). Dans ce cas, l'aéroport doit s'assurer que ses émissions de scope 1 et 2 restent au moins stables à l'avenir si de plus amples réductions sont impossibles. L'aéroport est encouragé à évaluer régulièrement la possibilité de réductions supplémentaires dans les scopes 1 et 2.

L'option qui consiste à définir un objectif de réduction des émissions incluant les tiers permet à l'aéroport d'identifier et de saisir les opportunités de réduction des émissions les plus efficaces, en reconnaissant qu'elles puissent être liées aux sources de scope 3 de l'opérateur aéroportuaire. Cette décision appartient à l'opérateur aéroportuaire, ainsi que le choix des sources d'émissions de scope 3 à inclure dans son objectif. Cependant, deux exigences supplémentaires doivent être remplies pour tout objectif incluant les tiers.

- Le total des émissions de scope 3 incluses dans l'objectif doit être significatif — défini dans ce cas comme les émissions liées au cycle LTO ou toute autre source supérieure à 10 % du total des émissions (scope 1, 2 et 3, à l'exclusion du cycle LTO et du mode croisière des avions).
- L'opérateur aéroportuaire doit démontrer qu'il exerce une influence significative sur les sources d'émissions de scope 3 incluses. Pour ce faire, il doit se servir du plan de gestion carbone indiquant quelles sources de scope 3 sont incluses dans l'objectif, le tiers propriétaire de ces émissions et la manière dont l'opérateur aéroportuaire exerce une influence sur ces émissions.

Dans le contexte de l'exploitation des avions à l'aéroport, les sources d'émissions qui répondraient normalement aux exigences mentionnées ci-dessus incluent les manœuvres à la porte d'embarquement, pendant la circulation et dans certains cas pendant le cycle LTO. De nombreuses autres sources de scope 3 pourraient être incluses sur justification au cas par cas.

① En établissant s'il doit inclure les émissions de scope 3 dans l'objectif et si oui, quelles sources d'émissions inclure, l'opérateur aéroportuaire doit tenir compte des exigences et contraintes financières, de la disponibilité des technologies de réduction des émissions, des exigences de suivi et de reporting, de l'opinion des tiers, etc. De manière générale, la limitation de l'objectif aux scopes 1 et 2 diminuera vraisemblablement la capacité de celui-ci à entraîner des réductions à l'échelle de l'aéroport tout entier.

Montant et date cibles

Afin d'atteindre le niveau 4, l'aéroport doit définir des objectifs conformes à l'accord de Paris, qui vise à « maintenir l'augmentation de la température mondiale bien en dessous de 2 degrés Celsius et à mener des efforts encore plus poussés pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 degré Celsius au-dessus des niveaux préindustriels [...] ».

Dans ce contexte, et au vu des conclusions du rapport du GIEC d'octobre 2018, il est fortement recommandé à l'aéroport de suivre le scénario à 1,5 °C pour définir ses objectifs absolus de réduction des émissions. Il est toutefois entendu que de nombreux aéroports sont soumis à différents niveaux de difficultés et à des disparités régionales susceptibles de les encourager ou de les empêcher de se fixer des objectifs très ambitieux (ex : accès à une énergie plus verte). L'aéroport devra avoir la souplesse nécessaire pour définir des objectifs qu'il peut atteindre et pour contribuer à la réduction globale des émissions du secteur aéroportuaire. Par conséquent, afin de reconnaître l'alignement des aéroports sur l'accord de Paris, le standard minimum pour atteindre le niveau 4 nécessite d'être en conformité avec le scénario à 2 °C.

Le tableau suivant, qui tient compte des exigences ci-dessus, indique un montant cible pour chaque date possible d'objectif à long terme (ou date de jalon intermédiaire) considéré comme aligné sur la trajectoire visant 1,5 °C ou la trajectoire visant 2 °C du GIEC. Un intervalle acceptable est proposé pour chaque date/montant cible. Il n'existe toutefois aucune limite en termes de montant cible maximum de réduction des émissions qui puisse être défini par un aéroport donné et pour une date cible donnée.

Tableau 6 – Montants cibles pour chaque date d'objectif à long terme possible en utilisant 2010 comme année de référence

ANNÉE CIBLE	MONTANT CIBLE PAR RAPPORT À L'ANNÉE DE RÉFÉRENCE 2010 (Trajectoire visant 2 °C)	MONTANT CIBLE PAR RAPPORT À L'ANNÉE DE RÉFÉRENCE 2010 (Trajectoire visant 1,5 °C)
2030	-25 % (intervalle de -10 % à -30 %)	-45 % (intervalle de -40 % à -60 %)
2035	-34 % (intervalle de -21 % à -39 %)	-59 % (intervalle de -55 % à -70 %)
2040	-44 % (intervalle de -33 % à -48 %)	-73 % (intervalle de -70 % à -80 %)
2045	-53 % (intervalle de -44 % à -56 %)	-86 % (intervalle de -85 % à -90 %)
2050	-63 % (intervalle de -55 % à -65 %)	Net zéro

Un aéroport devra expliquer dans son dossier comment il a dérivé son objectif individuel à partir de la référence du GIEC, en tenant compte des éléments soulignés dans l'encadré 1.

Encadré 1. Définir un objectif de réduction des émissions

Afin de définir un objectif à la fois ambitieux et réaliste, l'aéroport doit tenir compte de plusieurs éléments. Il doit commencer par prendre en compte son point de référence futur, qui correspond au scénario prévu sans intervention significative. Pour ce faire, il doit notamment examiner les points suivants :

- L'évolution historique des émissions à l'aéroport
- Les projections futures du nombre de passagers
- La projection de la croissance des mouvements de trafic aérien
- L'existence d'aménagements prévus de nouveaux terminaux / pistes
- L'évolution des transports publics permettant l'accès des voyageurs
- La décarbonisation de la production d'électricité réseau
- L'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules
- La modification du bouquet énergétique des véhicules

Pour certains aéroports, le point de référence futur suggérera une réduction significative des émissions, tandis que pour d'autres, il peut annoncer une augmentation. Une fois cet exercice réalisé, l'aéroport peut envisager une longue liste d'actions qu'il pourrait mettre en œuvre. Idéalement, l'aéroport peut réaliser un exercice de rentabilité afin de comparer différentes actions et identifier ainsi une stratégie optimale de réduction des émissions. L'aéroport doit examiner les opportunités que constituent le besoin de remplacer des équipements/véhicules existants à la fin de leur durée d'exploitation (ex : remplacer des chaudières ou des refroidisseurs vétustes par une version moderne d'une technologie entraînant peu ou pas d'émissions de CO₂ comme les pompes à chaleur).

Cet exercice permet à l'aéroport d'avoir la certitude que son objectif de réduction des émissions est réaliste par rapport à la mise en œuvre de toutes ou certaines des actions identifiées. Dans d'autre cas, l'objectif de réduction peut nécessiter des efforts plus importants que ceux qui sont actuellement considérés comme réalistes. Cependant, un objectif à long terme ambitieux qui permettra de stimuler l'innovation en matière de réduction des émissions de CO₂ et de nouvelles actions peuvent émerger au fil du temps.

Pour être aligné sur le GIEC, l'année de référence doit être 2010. L'aéroport peut néanmoins sélectionner une autre année de référence, à condition de justifier son choix. Certains aéroports, par exemple, ne peuvent pas utiliser 2010 comme année de référence faute de données qualitatives relatives à leurs émissions. Dans le cas d'un aéroport créé après 2010, la première année d'exercice complète peut être choisie. Les aéroports qui ne prennent pas 2010 comme année de référence peuvent tout de même fixer des objectifs cohérents avec les fourchettes de pourcentages indiquées dans le tableau 6.

L'année de référence ne doit pas être modifiée, sauf raison réglementaire ou autre raison importante. L'aéroport devra justifier toute modification de son année de référence.

Un objectif à long terme peut être défini au moins 10 ans dans le futur à partir de la date demande d'accréditation au niveau 4 ou 4+. La date cible la plus lointaine ne peut excéder 2050. La date cible doit correspondre au milieu ou à la fin d'une décennie.

- Ex : un aéroport demandant son accréditation au niveau 4 en 2020 peut définir un objectif à long terme pour l'année 2030, 2035, 2040, 2045 ou 2050.

① L'aéroport peut avoir un objectif à long terme inférieur à 10 ans s'il vise des émissions nettes égales à zéro.

Les aéroports qui définissent un objectif à long terme supérieur à 15 ans doivent également définir au moins un jalon intermédiaire aligné sur la trajectoire du GIEC pertinente, lui aussi au milieu ou à la fin d'une décennie. Un jalon intermédiaire se situe normalement 10 ou 15 ans après l'année de demande d'accréditation ou avant l'année de l'objectif à long terme.

- Ex : un aéroport demandant son accréditation au niveau 4 en 2020 et avec un objectif à long terme en 2050 peut définir deux jalons intermédiaires en 2030 et 2040 ou un seul en 2035.

① Les objectifs existants fixés par l'aéroport (ex : objectifs liés à des exigences gouvernementales ou dans le cadre des rapports annuels sur la responsabilité sociale des entreprises) ne seront acceptés pour le niveau 4/4+ que s'ils répondent à toutes les exigences présentées ici. Un objectif défini et approuvé par l'initiative *Science Based Target (SBTi)* sera automatiquement accepté pour le niveau 4/4+ d'accréditation comme étant aligné sur la trajectoire visant 1,5 °C ou la trajectoire visant 2 °C du GIEC s'il est fixé à 10 ans au moins. Toutefois, si un objectif SBTi est fixé à moins de 10 ans, un deuxième objectif doit également être défini aux fins de l'accréditation au niveau 4/4+ (à 10 à 15 ans pour répondre aux exigences de niveau 4/4+), et celui-ci n'a pas besoin d'être approuvé par le SBTi.

① L'aéroport doit fournir un bilan carbone vérifié pour l'année de référence à utiliser pour l'objectif de niveau 4/4+.

Modifier un objectif ou un jalon intermédiaire

Dans les années qui précèdent chaque jalon intermédiaire ou l'objectif à long terme, un aéroport de niveau 4/4+ peut, à une reprise :

- Modifier les sources de scope 3 incluses dans son objectif
- Passer d'un scope 1 et 2 à un scope cible incluant les tiers et vice versa
- Modifier le montant ou la date cible

Cette modification doit être effectuée lors d'un renouvellement et doit être vérifiée. Le nouvel objectif doit répondre à toutes les autres exigences stipulées, à savoir être aligné

sur la trajectoire visant 1,5 °C ou la trajectoire visant 2 °C du GIEC et être fixé au moins 10 ans après l'objectif initial.

Un aéroport peut également modifier un jalon intermédiaire une fois dans les années qui le précèdent. Le nouveau jalon doit remplir toutes les autres exigences relatives à la définition des jalons.

① Par exemple, si un aéroport a un objectif en 2050 et un jalon intermédiaire en 2035, il peut redéfinir une fois son jalon intermédiaire et une fois son objectif.

① Cette restriction sur la fréquence d'une modification ne s'applique pas aux cas où la modification d'un objectif/jalon vise à le rendre plus ambitieux. Cela veut dire qu'un aéroport peut modifier son objectif plusieurs fois pour le rendre plus ambitieux. Cette modification doit tout de même être vérifiée et effectuée lors du renouvellement de l'aéroport.

6.3.2 DEFINIR UNE TRAJECTOIRE DE REDUCTION DES EMISSIONS

En plus de définir son objectif à long terme et l'année cible correspondante — ainsi que ses éventuels jalons intermédiaires — un aéroport de niveau 4 ou 4+ doit déterminer la trajectoire d'émissions prévue pour atteindre son objectif. Il doit inclure sa trajectoire d'émissions de CO₂ prévue dans son Plan de gestion carbone et celle-ci doit correspondre aux actions et réductions d'émissions prévues qu'il contient.

La trajectoire d'émissions peut comprendre une augmentation prévue à tout moment, à condition qu'elle finisse par atteindre l'objectif de réduction des émissions fixé au cours de l'année cible correspondante. L'aéroport devra expliquer pourquoi il anticipe une augmentation.

① Reportez-vous à l'encadré 1 (Définir un objectif de réduction des émissions) pour de plus amples informations sur la façon dont un aéroport peut envisager son point de référence pour ses émissions futures (trajectoire) et davantage d'actions visant à réduire les émissions.

6.3.3 ATTEINDRE DES OBJECTIFS AUX NIVEAUX 4 ET 4+ ET DEMONTRER UNE PROGRESSION

L'aéroport doit démontrer sa progression par rapport à sa trajectoire d'émissions via son bilan carbone et son Plan de gestion carbone. Plus particulièrement :

- L'aéroport doit prouver qu'il a atteint son objectif à long terme ou ses jalons intermédiaires une fois la date cible révolue. Cela sera vérifié lors du renouvellement qui suit la date de l'objectif ou du jalon. Si l'aéroport n'a pas atteint un objectif ou un jalon passé, il ne pourra pas renouveler son accréditation au niveau 4 ou 4+.
- De plus, tous les 6 ans (tous les 2 cycles de renouvellement), les émissions effectives de l'aéroport seront comparées à sa trajectoire et elles doivent y correspondre. Un

écart maximum de 15 % au-dessus de la trajectoire d'émissions prévue sera accepté au cours de l'année de renouvellement.

- Un aéroport doit présenter les émissions prévues par rapport à sa trajectoire et ses émissions effectives pour l'année correspondante. Il doit également décrire en détail les initiatives mises en œuvre et les réductions d'émissions effectives ainsi obtenues.

Un aéroport peut ajuster sa trajectoire d'émissions à chaque renouvellement, à condition que son Plan de gestion carbone prouve qu'il est toujours sur la bonne voie pour atteindre son objectif à long terme et, le cas échéant, son ou ses jalons intermédiaires.

① Il convient de noter que les modifications de la trajectoire d'émissions s'effectuent à part des modifications de l'objectif à long terme (ou jalon intermédiaire). L'option et les exigences de modification des objectifs et jalons sont indiqués à la section 6.3.1.

① Pour définir et prouver qu'ils ont atteint leur objectif de réduction des émissions, les aéroports de niveau 4 ou 4+ peuvent utiliser soit la méthode *location-based* soit la méthode *market-based*. Pour sa déclaration, l'aéroport doit utiliser la méthode employée pour calculer son objectif. Si un aéroport doit passer de la méthode *location-based* à la méthode *market-based* (ou inversement), il doit modifier son montant cible en conséquence et justifier ce changement.

7 PLAN DE GESTION CARBONE

À partir du niveau 2, l'aéroport doit élaborer un plan de gestion carbone. Celui-ci vise à démontrer les efforts significatifs déployés par l'aéroport pour réduire ses émissions conformément aux objectifs qu'il s'est fixé et à son énoncé de principe. Le plan doit couvrir au moins les émissions de scope 1 et 2 telles que définies dans le bilan carbone. Après sa création, le plan doit être revu et mis à jour au moins tous les trois ans.

Comme requis dans le formulaire de demande, l'aéroport doit apporter des preuves écrites de la mise en œuvre efficace du plan. Le vérificateur de l'aéroport doit impérativement confirmer (conformément au calendrier de vérification décrit dans la section 10.3) qu'un plan a été élaboré et mis en œuvre. L'aéroport peut intégrer son plan de gestion carbone à d'autres rapports du programme.

7.1 LE CONTENU DU PLAN DE MANAGEMENT DU CARBONE

Un plan de gestion carbone doit inclure au moins les parties suivantes :

- Responsabilité, affectation des ressources et structure organisationnelle.
- Initiatives de gestion carbone.
- Plan d'actions de mise en œuvre.
- Communication, sensibilisation et formation.
- Auto-évaluation/audit.

Pour les niveaux 4 et 4+, il doit également contenir l'objectif à long terme défini par l'aéroport, ainsi que la trajectoire d'émissions associée, conformément aux exigences décrites à la section 6.

Les sections suivantes apportent des recommandations concernant le contenu de chaque partie.

7.1.1 RESPONSABILITE, AFFECTATION DES RESSOURCES ET STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

L'engagement de la direction au plus haut niveau et une affectation claire des rôles et responsabilité sont essentiels au succès de n'importe quel programme de management. Le plan peut comprendre les éléments suivants :

- Affectation de ressources humaines et financières pour l'élaboration et la mise en œuvre de plans de management.
- Nomination d'un responsable énergie/carbone/changement climatique au sein de l'aéroport pour diriger et orchestrer le plan de gestion carbone de l'aéroport.
- Création d'un comité ou d'une équipe énergie/changement climatique transversal/e au sein de l'aéroport, chargé/e de faire converger un large éventail de fonctions aéroportuaires d'ordre technique, environnemental, financier ou opérationnel. Ce groupe pourrait définir l'orientation stratégique de l'aéroport, s'assurer que les

objectifs et les plans d'actions soient réalistes et que les ressources affectées soient adéquates, suivre la progression et surmonter les obstacles rencontrés.

7.1.2 INITIATIVES DE GESTION CARBONE

Il existe un large éventail d'initiatives de gestion carbone qu'un aéroport puisse envisager, y compris :

- Améliorer l'efficacité énergétique.
- Utiliser des sources d'énergie à faibles émissions de carbone sur site.
- Acheter de l'énergie verte (ex : Certificats d'énergie renouvelable).

Le document de l'ACI *Guidance Manual: Airport Greenhouse Gas Emissions Management* (2009) offre des exemples utiles, dont¹⁷ :

- La modernisation des centrales électriques, de chauffage et de refroidissement.
- La production, l'utilisation ou l'achat d'électricité produite à partir de sources renouvelables.
- La conception, l'inclusion ou la rénovation de bâtiments et de composants technologiques « intelligents » et à haut rendement énergétique, dont le double vitrage, les vitres teintées, l'ombrage évolutif, l'éclairage naturel, l'éclairage LED (à diodes électroluminescentes), la réfrigération à absorption de gaz, et la production d'électricité à partir de chaleur récupérée. Les programmes LEED et BREEAM de certification des bâtiments peuvent offrir des orientations à ce sujet.
- La modernisation des véhicules et des équipements des assistants en escale, et l'utilisation de carburants alternatifs pour les bus, voitures et autres véhicules côté piste et côté ville, y compris des véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé, à l'hydrogène, à l'électricité ou des véhicules hybrides.
- La sensibilisation des chauffeurs à une conduite économique en carburant et la mise en œuvre d'une politique interdisant le ralenti.
- Une gestion des déchets solides comprenant le recyclage et le compostage.
- La mise à disposition de transports publics et de transports rapide à destination et au départ de l'aéroport, dont des bus, des systèmes légers sur rail (métro) et des trains.
- Des campagnes de sensibilisation (ou la mise en œuvre de réglementations) pour réduire le fonctionnement au ralenti des véhicules, le dépôt et la prise en charge de passagers individuels, etc.
- L'encouragement de taxis ou voitures de location et autres véhicules aux carburants alternatifs ou hybrides en offrant des avantages comme une queue prioritaire, une réduction des tarifs de stationnement et des zones de stationnement prioritaires.

¹⁷ ACI World Guidance Manual: Airport Greenhouse Gas Emissions Management (Consultez <https://store.aci.aero/product/guidance-manual-airport-greenhouse-gas-emissions-management>)

Parmi les ressources supplémentaires d'initiatives de gestion carbone figurent également les *Aviation Climate Solutions* de l'ATAG (2015)¹⁸ [en anglais uniquement], le *Guidebook for Developing a Zero or Low-Emissions Roadmap at Airports*¹⁹ de l'ACRP [en anglais uniquement] et les anciens rapports annuels²⁰ du programme *Airport Carbon Accreditation*.

7.1.3 STRATEGIE DE MISE EN ŒUVRE AUX NIVEAUX 2, 3 ET 3+

Une stratégie de mise en œuvre est utile pour décrire la façon dont les initiatives de management du CO₂ seront mises en pratique. Elle peut comprendre des sujets tels que les objectifs, la conception de projet, le management et les rôles, la gestion des risques, le calendrier, le suivi, l'évaluation, les checklists, le reporting, etc²¹.

7.1.4 STRATEGIE DE MISE EN ŒUVRE AUX NIVEAUX 4 ET 4+

La section mise en œuvre du plan de gestion carbone pour les niveaux 4 et 4+ doit inclure les éléments requis pour la stratégie de mise en œuvre aux niveaux 1, 2, 3 et 3+, mais de façon plus complète. Cela veut dire qu'en fonction de l'objectif à long terme, des jalons intermédiaires et de la trajectoire d'émissions définis, elle doit inclure la réduction d'émissions prévue pour chaque initiative de gestion carbone, la contribution à la trajectoire d'émissions de l'aéroport et les échéanciers correspondants.

7.1.5 COMMUNICATION, SENSIBILISATION ET FORMATION

Le succès de tout plan de gestion dépend en grande mesure des compétences et de la participation des employés et autres parties prenantes. Quand il évalue les besoins en formation et en information, l'aéroport devrait tenir compte du degré de compréhension des risques métier engendrés par le changement climatique, des connaissances spécifiques à l'emploi et des compétences nécessaires pour réaliser les activités qui ont un impact direct sur l'empreinte carbone de l'aéroport, du besoin d'une sensibilisation générale aux progrès de l'aéroport et de tout changement comportemental requis par les usagers d'équipements et d'installations consommant de l'énergie, de la communication et de la formation des tiers et partenaires commerciaux, etc. Pour de plus amples informations, l'aéroport peut se reporter à la section sur le plan d'engagement des tiers ou le plan de partenariat avec les tiers.

¹⁸ ATAG - Aviation Climate Solutions (2016) (Voir <http://www.atag.org>)

¹⁹ ACRP - Guidebook for Developing a Zero or Low-Emissions Roadmap at Airports (Voir <http://www.trb.org/Main/Blurbs/180127.aspx>)

²⁰ Previous ACA Annual Reports (Consultez <https://www.airportcarbonaccreditation.org/aca-media/annual-reports.html>)

²¹ Les ressources qui peuvent soutenir les activités de mise en œuvre de l'aéroport incluent ISO 14064-2 : "Greenhouse gases -- Part 2: Specification with guidance at the project level for quantification, monitoring and reporting of greenhouse gas emission reductions or removal enhancements;" U.K. Government, Department of Business, Innovation & Skills, "Guidelines for Managing Projects,"

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/31979/10-1257-guidelines-for-managing-projects.pdf and the Project Management Institute <http://www.pmi.org/default.aspx>

7.1.6 AUTO-EVALUATION ET AUDIT

L'audit et l'auto-évaluation peuvent aider un aéroport à suivre ses progrès et à identifier des axes d'amélioration. L'aéroport doit définir des processus permettant d'évaluer les performances et d'établir la priorité des actions. Il peut, pour ce faire, se servir d'une matrice de gestion carbone, qui permet de mieux visualiser l'efficacité des plans de gestion carbone et d'identifier des points nécessitant davantage d'efforts²².

L'aéroport peut également conduire des études spécialisées (ex : évaluation du cycle de vie ou études d'efficacité énergétique), donner des formations aux services, chefs de projet et tiers concernés pour leur permettre de développer les compétences requises ou encore intégrer les évaluations ou les audits énergétiques et carbone dans ses inspections et audits existants.

²² Pour le développement de la matrice, les aéroports peuvent consulter <https://www.carbontrust.com/resources/tools/energy-management-self-assessment-tool> which explains a similar Energy Management Matrix.

8 MANAGEMENT DES TIERS

8.1 INTRODUCTION

Les tiers constituent une composante importante des efforts déployés par les aéroports pour gérer leurs émissions de gaz à effet de serre. Ces tiers incluent les sociétés d'exploitation et de services telles que les compagnies aériennes, assistants en escale, manutentionnaires de fret, entreprises de restauration, prestataires de traitement des déchets, opérateurs de transports publics locaux, voyageurs, décideurs, urbanistes, personnel, locataires, détaillants, opérateurs de fret, prestataires de travaux d'ingénierie civile et autres.

Les aéroports de niveau 3 ou 3+ doivent élaborer un plan d'engagement des tiers, tandis que les aéroports de niveau 4 ou 4+ doivent formuler un plan de partenariat avec les tiers plus exigeant. Une synthèse des exigences respectives pour le management des tiers est présentée à la figure 13 et de plus amples informations sont indiquées dans les sections suivantes.

Figure 13 – Management des tiers

	Niveau 3 (Optimisation)	Niveau 3+ (Neutrality)	Niveau 4 (Transformation)	Niveau 4+ (Transition)
Titre	Plan d'engagement des tiers		Plan de partenariat avec les tiers	
Finalité	Dialogue permanent, partage de bonnes pratiques et promotion de la coopération avec les tiers dans le but de réduire les émissions liées aux principales opérations des tiers.		Diriger activement les tiers présents dans l'aéroport vers la réduction de leurs émissions soit à travers leur propre plan de réduction soit par des mesures à l'initiative de l'opérateur aéroportuaire.	
Objectifs de réduction des émissions des tiers	Non		Oui (absolu ou relatif)	
Reporting	Oui, pour l'accréditation initiale et à chaque renouvellement.			
Informations minimums	Description des tiers, attribution des responsabilités liées à l'engagement des principales parties prenantes, preuves de leurs engagements et des résultats, plan de mise en œuvre.		Inclusion de tous les tiers responsables d'une contribution significative au bilan carbone de scope 3, définition d'objectifs de réduction des émissions des tiers, plans/mesures de réduction des émissions de CO ₂ définis directement par les tiers avec la contribution de l'aéroport ou définis par l'opérateur aéroportuaire.	
Révisions	Après sa création, le plan doit être revu au moins tous les trois ans. Le plan révisé doit comprendre les informations mises à jour sur les parties-prenantes, les initiatives conjointes, l'atteinte des objectifs de réduction des émissions, la définition des objectifs mis à jour, les formations et initiatives de sensibilisation, etc.			

Vérification

Le vérificateur de l'aéroport doit impérativement confirmer (conformément au calendrier de vérification défini à la section 10.3) qu'un plan a été élaboré et mis en œuvre.

8.2 PLAN D'ENGAGEMENT DES TIERS POUR LES AÉROPORTS DE NIVEAU 3 OU 3+

Aux niveaux 3 et 3+, l'aéroport doit démontrer qu'il a élaboré et mis en œuvre efficacement un plan d'engagement des tiers. Le programme *Airport Carbon Accreditation* reconnaît qu'un aéroport puisse guider et influencer, mais pas maîtriser les activités d'une partie prenante (un tiers). L'aéroport doit donc prouver qu'il entretient un dialogue, partage de bonnes pratiques et promeut la coopération avec les tiers dans le but de réduire les émissions liées aux activités des principales parties prenantes. L'aéroport sera jugé sur ses efforts concrets et conscients pour encourager l'engagement des tiers, et non sur le résultat de cet engagement. Toutefois, il est considéré comme une bonne pratique de parvenir à une réduction des émissions produites par les tiers.

Après sa création, le plan doit être revu au moins tous les trois ans. Le plan mis à jour doit inclure les nouvelles informations concernant les parties prenantes, les initiatives conjointes, l'atteinte des objectifs, les formations et efforts de sensibilisation, etc. Entretemps, l'aéroport doit apporter des preuves de la mise en œuvre du plan, comme exigé lors de la demande d'inscription au programme. Le vérificateur de l'aéroport doit impérativement confirmer (conformément au calendrier de vérification défini dans la section 10.3) qu'un plan a été élaboré et mis en œuvre. L'aéroport peut intégrer son plan d'engagement des tiers à d'autres documents du programme.

Le programme ne demande pas à l'aéroport d'établir des comités et réunions de management spécifiques pour l'engagement des tiers. Souvent, l'aéroport et les parties prenantes (ex : compagnies aériennes, assistants en escale, entreprises de restauration, boutiques implantées dans l'aéroport) organisent déjà régulièrement des réunions au cours desquelles le management du CO₂ peut être ajouté à l'ordre du jour.

Le plan d'engagement des tiers doit comprendre au moins les informations suivantes :

- Identification, description, hiérarchisation des parties prenantes que l'aéroport peut guider ou influencer. Il s'agit des parties prenantes associées à des émissions du scope 3, qui correspondent généralement aux compagnies aériennes, assistants en escale, manutentionnaires de fret, sociétés de restauration, entrepreneurs spécialisés dans le traitement des déchets, opérateurs de transports publics et locaux, passagers, décideurs, planificateurs, employés, locataires, boutiques, opérateurs de fret, entreprises de génie civil et autres entrepreneurs, etc.
- Attribution des rôles et des responsabilités pour favoriser l'engagement des principales parties prenantes et la formation de partenariats.
- Preuves d'engagement et de résultats (ex : compte-rendu de réunions, présentations, communiqués de presse, formations).

Un plan de déploiement de l'approche choisie pour l'engagement des parties prenantes, y compris des actions et des échéances. Le plan de déploiement peut comprendre une combinaison des éléments suivants :

- Des campagnes de sensibilisation et formation.
- Des séances interactives (forums, ateliers, comités) pour se familiariser avec les politiques et les objectifs de l'aéroport et aider à les mettre en œuvre.
- Des initiatives conjointes pour optimiser l'utilisation des infrastructures, le fonctionnement, etc. (ex : réduction du temps de circulation au sol).
- Des standards de performance minimaux pour les bâtiments, les boutiques, les activités, le parc automobile, etc.
- Des mesures incitatives et des structures de coûts visant à encourager les bonnes pratiques (ex : incitations au recyclage, des tarifs différents pour les avions en fonction de leurs émissions).
- L'inclusion de clauses sur la gestion du CO₂ et l'efficacité énergétique dans les contrats avec des tiers.
- Des audits de performance.
- Des visites du site.
- Des initiatives de communication.
- Autres.

Il est suggéré aux aéroports de consulter des ressources supplémentaires pour faciliter l'élaboration de leur plan d'engagement dont le « Stakeholder Engagement Manual » de l'UNEP, qui repose sur cinq étapes²³.

① Le programme considère les preuves de respect des spécifications CEM (Collaborative Environmental Management) d'EUROCONTROL comme des preuves recevables d'un plan d'engagement des tiers²⁴. Les aéroports opérant dans des États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) peuvent également utiliser un outil en ligne dédié proposé par EUROCONTROL²⁵.

²³ Pour plus d'informations, consultez :

<https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/26862/HANDBOOK%20FOR%20STAKEHOLDER%20ENGAGEMENT.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

²⁴ La spécification CEM est disponible sur : <https://www.eurocontrol.int/collaborative-environmental-management-cem>

²⁵ <https://www.eurocontrol.int/portal/collaborative-environment-management-online>

8.3 PLAN DE PARTENARIAT AVEC LES TIERS POUR LES AEROPORTS DE NIVEAU 4 OU 4+

Au niveau 4 et plus, l'aéroport doit démontrer qu'il a élaboré et met efficacement en œuvre un plan de partenariat avec les tiers. Le plan de partenariat se distingue du plan d'engagement des tiers en ceci qu'il doit démontrer que l'aéroport dirige activement les tiers présents dans l'aéroport vers la réduction de leurs propres émissions. Tous les aéroports de niveau 4 ou 4+ doivent avoir un plan de partenariat avec les tiers, qu'ils aient choisi un objectif de réduction incluant les tiers ou non. Le plan de partenariat avec les tiers doit comprendre au moins les informations suivantes :

- Tous les tiers responsables d'une contribution significative au bilan carbone de scope 3. Il incombe à l'aéroport de déterminer ce qu'est une « contribution significative » dans son contexte particulier. L'aéroport peut utiliser comme référence le seuil de 10 % défini à la section 6.3.1, mais il peut aussi choisir d'intégrer des parties prenantes dont la contribution est inférieure.
- La définition d'objectifs de réduction des émissions pour une partie prenante en particulier ou pour un groupe de parties prenantes. Ces objectifs peuvent être absolus ou relatifs et peuvent être définis par l'opérateur aéroportuaire ou par le tiers. Si l'objectif a été défini par le tiers, l'aéroport devra démontrer son engagement ou sa contribution significatifs à la définition de l'objectif.
- Les plans/mesures de réduction des émissions de CO₂ définis directement par les tiers en partenariat avec l'aéroport et conduisant à une réduction des émissions. Une fois de plus, l'opérateur aéroportuaire doit démontrer son implication dans ces plans et mesures. Si les parties prenantes ont mis ces plans en œuvre unilatéralement, l'opérateur aéroportuaire ne pourra pas les inclure dans son plan de partenariat avec les tiers.
- Les mesures de réduction définies par un opérateur aéroportuaire au sujet des activités d'un tiers, ex : restrictions sur les moteurs auxiliaires de puissance (APU), limites d'émissions.

Il convient de remarquer qu'il n'est pas obligatoire de définir un objectif de réduction des émissions **et** un plan/des mesures de réduction des émissions de CO₂ **et** des restrictions pour chaque partie prenante individuellement. Il suffit que chaque groupe de parties prenantes soit couvert par l'une de ces catégories.

À l'instar du plan d'engagement des tiers, après sa création, le plan de partenariat avec les tiers doit être revu et vérifié au moins tous les trois ans. Le plan mis à jour doit déclarer les réductions d'émissions produites par un tiers obtenues grâce à la coopération entre l'aéroport et le tiers.

Le programme ne demande pas à l'aéroport d'établir des comités et réunions de management spécifiques pour ses partenariats avec des tiers. Souvent, l'aéroport et les parties prenantes (ex : compagnies aériennes, assistants en escale, entreprises de

restauration, boutiques implantées dans l'aéroport) organisent déjà régulièrement des réunions au cours desquelles la gestion carbone peut être ajoutée à l'ordre du jour.

9 COMPENSATION

Afin d'atteindre le niveau 3+ (*Neutrality*) ou le niveau 4+ (*Transition*), les aéroports doivent compenser leurs émissions résiduelles des scopes 1 et 2 ainsi que les émissions de scope 3 liées aux voyages d'affaires du personnel de l'aéroport qui ne peuvent pas être réduites autrement, en achetant des crédits carbone. Dans le cadre du programme *Airport Carbon Accreditation*, la compensation des émissions carbone fait référence à l'utilisation de crédits-carbone pour compenser les émissions de CO₂ résiduelles.

Des initiatives internationales ont mis sur pieds des cadres de compensation afin de garantir leur intégrité environnementale ainsi que des exigences afin d'exclure les externalités négatives tout en encourageant les avantages conjoints. Les niveaux *Neutrality* et *Transition* étant les plus exigeants des niveaux d'accréditations, qui nécessitent des actions échappant au contrôle direct des aéroports, un Manuel de compensation (*Offsetting Manual*) a été élaboré pour informer les aéroports au sujet des instruments de compensation et les aider à établir des exigences et des recommandations et fournir des informations pratiques par le biais de directives concernant l'achat de compensations. Ce manuel (*Offsetting Manual*) est disponible sur le site du programme *Airport Carbon Accreditation*²⁶.

① L'aéroport peut choisir d'enregistrer ses projets sur site visant des réductions des émissions carbone en tant que projets de compensation. Toutefois, si l'aéroport génère des compensations grâce à ces projets et les vend, il ne peut pas déclarer les réductions d'émissions associées, ce qui veut dire que ces réductions ne peuvent pas être comptabilisées dans le bilan carbone de l'aéroport.

① Des certificats de caractéristiques énergétiques, y compris des Garanties d'origine (GO) et des Certificats d'énergie renouvelable (*Renewable Energy Certificates, REC*) servent de certificats ou crédits transférables indiquant la génération d'une quantité donnée d'énergie à partir de sources renouvelables. Techniquement, les Certificats d'énergie renouvelable ne sont pas des compensations. Tandis que les compensations correspondent à la réduction des émissions obtenue dans le cadre d'un projet concret, les Certificats d'énergie renouvelable indiquent que la production d'électricité à partir de sources renouvelables n'a pas engendré d'émissions. Par conséquent, les Certificats d'énergie renouvelable ne constituent pas une preuve de réduction des émissions par rapport à une référence et ne peuvent être utilisés que pour comptabiliser avec une plus grande précision les émissions du scope 2 d'un aéroport conformément à l'approche *market-based*²⁷.

① Les aéroports sont encouragés à utiliser des certificats de caractéristiques d'énergie pour réduire leurs émissions de scope 2 avant d'acheter des crédits pour compenser

²⁶ <https://www.airportcarbonaccreditation.org/component/attachments/?task=download&id=159>

²⁷ Pour plus d'informations, consultez : <http://resource-solutions.org/site/wp-content/uploads/2015/08/RECsOffsetsQA.pdf>

leurs émissions résiduelles. Cela favorise directement la production d'énergie à faibles émissions de carbone/renouvelables et évite les risques liés aux compensations.

10 VERIFICATION PAR UN TIERS INDEPENDANT

10.1 POURQUOI PROCEDER A UNE VERIFICATION ?

La vérification par un tiers indépendant constitue une exigence essentielle pour tous les niveaux du programme *Airport Carbon Accreditation*. Le but premier d'une vérification par un tiers indépendant est de garantir que les informations déclarées, les communications et les plans reflètent fidèlement les efforts déployés par l'aéroport. Il est primordial d'assurer la transparence et le caractère vérifiable de ces informations. Plus les systèmes et les données relatifs aux émissions d'un aéroport sont transparents, maîtrisés et documentés, plus leur vérification est simple.

De plus amples informations sur les exigences de vérification, ainsi que la marche à suivre pour devenir un vérificateur indépendant sont disponibles dans le Manuel du vérificateur (*Verifier Manual*) sur le site www.airportcarbonaccreditation.org.

10.2 SUR QUOI PROCEDER A UNE VERIFICATION ?

10.2.1 NIVEAUX 1, 2, 3 ET 3+

Le vérificateur doit attester que les informations indiquées dans le formulaire de demande sont conformes aux exigences du programme (selon le niveau d'accréditation visé) :

- Énoncé de principe,
- Bilan carbone,
- Année de référence et objectifs de réduction des émissions,
- Comparaison des émissions annuelles par rapport à la moyenne des trois années précédentes,
- Plan de gestion carbone,
- Plan d'engagement des tiers,
- Compensations (pour le niveau 3+),
- Réductions des émissions obtenues pour au moins une source d'émissions du scope 3 (uniquement en cas de renouvellement tous les trois ans pour les niveaux 3 ou 3+).

La vérification du bilan carbone doit être effectuée conformément aux exigences de la norme ISO14064-3 et en ligne avec le *GHG Protocol*.

Pour le niveau 1, par exemple, le vérificateur doit attester que l'énoncé de principe et le bilan carbone correspondent aux exigences du programme. Pour le niveau 2, en plus des exigences de vérification de niveau 1, le vérificateur doit attester que le bilan carbone de l'année de référence, l'objectif de réduction des émissions, les émissions annuelles par rapport à la moyenne des 3 dernières années, ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre du plan de gestion carbone sont conformes aux exigences du programme. Le bilan carbone de l'année de référence n'a besoin d'être vérifié qu'une seule fois, à moins que

l'aéroport ne décide de changer d'année, auquel cas la nouvelle année de référence doit être vérifiée, elle aussi.

Si un aéroport fournit à la fois un bilan carbone calculé selon une approche *location-based* et un autre, selon une approche *market-based*, les deux bilans doivent être vérifiés. Quand la preuve de la vérification n'est pas disponible en anglais, le vérificateur doit parler la langue dans laquelle elle est rédigée et confirmer qu'elle a été passée en revue.

① Les aéroports rejoignant le programme directement au niveau 2, 3 ou 3+ doivent faire vérifier tout bilan carbone historique qu'ils utilisent pour comparaison au sein de la moyenne des 3 dernières années.

10.2.2 NIVEAUX 4 ET 4+

Pour les niveaux 4 et 4+, le vérificateur doit attester que les informations suivantes, nécessaires à la demande d'accréditation, sont conformes aux exigences du programme :

- Énoncé de principe,
- Bilan carbone (dont le scope le plus vaste à ces niveaux),
- Objectif à long terme absolu aligné sur la trajectoire visant 1,5 °C ou 2 °C du GIEC,
- Plan de gestion carbone, y compris la trajectoire d'émissions et les réductions prévues grâce à ces initiatives,
- Comparaison des émissions effectives par rapport à la trajectoire,
- Plan de partenariat avec les tiers,
- Réduction des émissions obtenu pour les émissions de scope 3 visées par le plan de partenariat avec les tiers,
- Compensations (pour le niveau 4+).

La vérification du bilan carbone doit être effectuée conformément aux exigences de la norme ISO14064-3 et en ligne avec le *GHG Protocol*.

10.2.3 SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS À VÉRIFIER

La figure 14 présente les exigences attendues pour chaque niveau d'accréditation.

Figure 14 – Exigences de vérification par niveau d'accréditation

NIVEAU D'ACCREDITATION	EXIGENCES DE VÉRIFICATION
Niveau 1 <i>Mapping</i>	Énoncé de principe et bilan carbone
Niveau 2 <i>Reduction</i>	Exigences de niveau 1 et objectif de réduction des émissions, bilan carbone de l'année de référence de l'objectif fixé (une fois), diminution des émissions annuelles par rapport à la moyenne des 3 dernières années et plan de gestion carbone
Niveau 3 <i>Optimisation</i>	Exigences de niveau 2 et plan d'engagement des tiers
Niveau 3 <i>Optimisation</i> Cycle de renouvellement de trois ans	Exigences de niveau 3 et preuves quantitatives et vérifiées de la réduction des émissions pour au moins un poste d'émissions du scope 3 obtenue grâce à une initiative mobilisant l'engagement des tiers
Niveau 3+ <i>Neutrality</i>	Exigences de niveau 3 et compensations
Niveau 3+ <i>Neutrality</i> Cycle de renouvellement de trois ans	Exigences de niveau 3+ et preuves quantitatives et vérifiées de la réduction des émissions pour au moins un poste d'émissions du scope 3 obtenue grâce à une initiative mobilisant l'engagement des tiers
Niveau 4 <i>Transformation</i>	Énoncé de principe et bilan carbone, objectif de réduction des émissions à long terme absolu (aligné sur la trajectoire visant 1,5 °C ou 2 °C du GIEC), plan de gestion carbone, plan de partenariat avec les tiers avec objectifs d'émissions
Niveau 4 <i>Transformation</i> <i>Renouvellement</i>	Exigences de niveau 4, démonstration que l'aéroport a atteint tous ses objectifs à long terme / jalons intermédiaires pour l'année écoulée, réduction vérifiée des émissions obtenues grâce au plan de partenariat avec les tiers Tous les 6 ans, l'aéroport doit démontrer qu'il est sur la bonne voie par rapport à sa trajectoire prévue vers son objectif.
Niveau 4+ <i>Transition</i>	Exigences de niveau 4 et compensation
Niveau 4+ <i>Transition</i> <i>Renouvellement</i>	Exigences de renouvellement de niveau 4 pour 3 ans et compensations

① Sur la base de son jugement professionnel, le vérificateur doit confirmer que toutes les questions sur le site de l'ACA ont été renseignées avec un niveau de détail suffisant avant que la demande d'accréditation ne soit soumise à l'examen de l'administrateur.

10.3 QUAND PROCEDER A UNE VERIFICATION ?

Les aéroports doivent soumettre une candidature vérifiée (comprenant le bilan carbone, l'énoncé de principe et toute autre information pertinente en fonction de leur niveau d'accréditation) l'année où ils font leur première demande, puis tous les deux ans à condition qu'ils restent au même niveau d'accréditation. Les aéroports participants de niveau 3 ou 3+ renouvelant tous les trois ans doivent soumettre une demande vérifiée tous les trois ans. Pour les années ne nécessitant pas de vérification, les aéroports doivent soumettre un bilan carbone non vérifié.

Les aéroports de niveau 4 ou 4+ s'inscrivent aussi dans un cycle de renouvellement de trois ans et doivent donc soumettre une demande vérifiée tous les trois ans. Pour les années ne nécessitant pas de vérification, les aéroports doivent soumettre un bilan carbone non vérifié.

Le vérificateur devra vérifier que tous les jalons intermédiaires et les objectifs à long terme ont été atteints au moment du renouvellement qui suit leur échéance. Le vérificateur doit vérifier qu'un aéroport est aligné sur sa trajectoire de réductions tous les 6 ans, mais il lui est conseillé de vérifier à chaque renouvellement si l'aéroport risque de dévier de sa trajectoire et le mettre en garde le cas échéant.

Si un aéroport accède à un niveau supérieur, il doit soumettre une demande vérifiée, que celle de l'année précédente ait été vérifiée ou non. Des exemples de calendriers de vérifications sont présentés dans la figure 15.

Figure 15 – Exemples de calendriers de vérification

Aéroport	A	B	C	D
Année				
1	Demande d'accréditation niveau 1 Vérification requise	Demande d'accréditation niveau 1 Vérification requise	Renouvellement du niveau 3/3+ pour 3 ans Vérification requise	Demande d'accréditation niveau 4/ 4+. Vérification requise
2	Renouvellement niveau 1 Remise d'une demande non vérifiée.	Demande d'accréditation niveau 2 Vérification requise, ainsi qu'une unique vérification de l'année de référence.	Pas de renouvellement nécessaire Remise d'un bilan carbone non vérifié.	Pas de renouvellement nécessaire Remise d'un bilan carbone non vérifié.
3	Renouvellement niveau 1 Vérification requise	Renouvellement niveau 2 Remise d'une demande non vérifiée.	Pas de renouvellement nécessaire Remise d'un bilan carbone non vérifié.	Pas de renouvellement nécessaire Remise d'un bilan carbone non vérifié.
4	Renouvellement niveau 1 Remise d'une demande non vérifiée.	Renouvellement niveau 2 Vérification requise	Renouvellement niveau 3/3+ Vérification requise	Renouvellement niveau 4/4+ Vérification requise

10.4 QUI PEUT PROCÉDER A UNE VERIFICATION ?

La vérification ne peut être effectuée que par des vérificateurs approuvés. Un aéroport doit choisir un des vérificateurs homologués figurant sur la liste du site Internet du programme. Il peut recourir à un vérificateur basé en dehors de sa région.

Les vérificateurs sont approuvés sur une base individuelle et non sur la base d'une entreprise. Ces individus répondent aux exigences spécifiques du programme *Airport Carbon Accreditation*, ce qui les autorise à effectuer des vérifications pour ce programme. Les particuliers qui souhaitent être homologués ou les entreprises désireuses de faire homologuer des employés sont invités à consulter le site Internet du programme ou à contacter l'administrateur. Seuls les vérificateurs ayant suivi une formation spécifique sur les niveaux 4 et 4+ et passé avec succès un examen séparé sont autorisés à procéder à la vérification des demandes d'accréditation au niveau 4 ou 4+.

① L'administrateur est chargé de superviser la nomination et la formation des vérificateurs indépendants. Tous les vérificateurs potentiels doivent attester d'une expérience pertinente, participer au webinaire destiné aux vérificateurs et réussir un bref examen sur son contenu. Les aéroports peuvent, et sont fortement encouragés à,

prendre part à ce webinaire, qui est mis à leur disposition gratuitement, car il fournit de précieuses informations sur les sujets suivants :

- Présentation du programme.
- Le rôle de l'administrateur, du vérificateur, etc.
- Les exigences requises à chaque niveau de participation.
- Les exigences requises pour la vérification.
- Les principaux résultats de la vérification.

① Un consultant assistant un aéroport dans la préparation de tout ou partie de sa demande ne peut pas offrir des services de vérification à l'aéroport. Un consultant ne doit en aucun cas engager un vérificateur pour le compte d'un aéroport. La vérification doit être effectuée en toute indépendance vis à vis du consultant ou de l'aéroport. Par ailleurs, ni les bureaux régionaux de l'ACI ni l'administrateur ne peuvent recommander un vérificateur ou fournir des services de vérification.

① Les vérificateurs indépendants facturent généralement leurs services. Ces frais sont différents des frais de participation au programme d'accréditation et sont à régler directement au vérificateur.

10.5 LA VERIFICATION HORS SITE

La vérification hors site correspond à la vérification d'une demande d'accréditation ne nécessitant pas la présence physique du vérificateur à l'aéroport. Elle comprend : l'examen de toutes les données, processus et politiques pertinents pour le programme ACA, et une discussion de ces éléments en téléconférence avec le vérificateur.

Toute vérification doit être effectuée sur site sauf accord préalable de l'administrateur. Un aéroport souhaitant recourir à la vérification hors site doit soumettre une demande écrite à l'administrateur avant que le processus de vérification ne commence. L'accord pour une vérification hors site sera donné au cas par cas. La vérification hors site peut être accordée aux aéroports répondant à au moins une des conditions suivantes :

- L'aéroport soumet une demande de renouvellement (sauf pour les renouvellement pour 3 ans qui nécessitent une vérification sur site tous les 3 ans) ; ou
- L'aéroport souhaite passer du niveau 3 au niveau 3+ d'accréditation ou du niveau 4 au niveau 4+ ; ou
- Il existe une pénurie avérée de vérificateurs dans la région : ou
- L'aéroport se situe à un emplacement isolé (par exemple, un petit État insulaire) ; ou
- L'aéroport fait partie d'un groupe d'aéroports adoptant l'approche par échantillonnage (cf. Section 10.5).

Les aéroports autorisés par l'administrateur à procéder à une vérification hors site doivent néanmoins effectuer une vérification sur site une fois sur deux. Par exemple, si un aéroport a renouvelé son accréditation par le biais d'une vérification hors

site, son prochain renouvellement devra être effectué par le biais d'une vérification sur site.

10.6 LA VERIFICATION SUR SITE PAR ECHANTILLONNAGE POUR UN GROUPE D'AEROPORTS

Les groupes d'aéroports (y compris les demandes « Groupe de petits aéroports » peuvent recourir à une approche par échantillonnage pour une vérification sur site dans le cadre d'une demande de tout type (première accréditation, accréditation à un niveau supérieur, renouvellement). L'approche par échantillonnage signifie que seul un ensemble choisi d'aéroports individuels au sein du groupe fera l'objet d'une vérification sur site. Les autres aéroports du groupe seront vérifiés hors site. Pour en bénéficier, un groupe d'aéroports doit remplir les critères suivants :

- Existence d'une politique globale de réduction des émissions de CO₂ pour le groupe,
- Coordination centralisée du processus de demande d'accréditation auprès du programme *Airport Carbon Accreditation*,
- Coordination centralisée des audits internes conduits sur tous les sites,
- Un minimum de 3 aéroports nécessitant une vérification de leur dossier la même année.

Pour recourir à l'approche par échantillonnage, le groupe d'aéroports doit d'abord envoyer à l'administrateur une demande écrite indiquant l'échantillon suggéré pour cette année. L'échantillon doit être représentatif et démontrer comment il s'articule avec les autres années où l'approche par échantillonnage a été utilisée. L'échantillon proposé doit être constitué sous la direction de notre vérificateur et soumis à l'administrateur avant le début de la vérification.

L'échantillon doit :

- Être différent chaque année (l'échantillon doit comprendre au moins un site d'aéroport n'ayant pas été couvert l'année précédente)
- Garantir que la vérification sur site correspond à au moins 50 % du total des émissions de scope 1 et 2 de tous les aéroports faisant partie du groupe cette année-là.

L'échantillon doit être représentatif du groupe d'aéroports et doit tenir compte de :

- La taille des aéroports (de A à S)
- La complexité
 - Le type de demande : première accréditation, accréditation à un niveau supérieur, renouvellement
 - Le niveau de demande d'accréditation : 1 – 4+
- La dispersion géographique
- Les éventuelles difficultés rencontrées lors des demandes précédentes

Tous les aéroports nécessitant une vérification cette année-là, mais qui ne font pas partie de l'échantillon de vérification sur site doivent procéder à une vérification hors site. La vérification hors site doit comprendre le recueil et l'examen de toutes les données, des processus et politiques communs de l'un des aéroports où une vérification sur site est effectuée cette même année. La demande sera commentée avec le vérificateur par téléconférence. Toutes les vérifications (sur site et hors site) qui doivent être effectuées cette année-là doivent être menées à bien par le même vérificateur.

10.7 VERIFICATION ET CONCEPT DE MATERIALITE

Le concept de « matérialité » est essentiel à la compréhension du processus de vérification. La « matérialité » désigne le concept selon lequel les erreurs individuelles ou l'agrégation d'erreurs, d'omissions ou de présentations erronées risquent d'affecter le bilan carbone et d'influencer les décisions prises sur la base de ces informations. La matérialité est utilisée pour identifier des informations qui, en cas d'omission ou d'erreur, fausseraient l'ensemble du bilan et pour garantir que ces divergences significatives soient évitées ou minimisées.

Le seuil de matérialité acceptable est déterminé par le vérificateur sur la base du niveau de contrôle convenu. En règle générale, une erreur est considérée comme sensiblement trompeuse si sa valeur excède 5 % de l'inventaire total de la partie de l'organisation qui fait l'objet d'une vérification. L'aéroport doit donc faire tout son possible pour fournir au vérificateur des données fiables et autres informations pertinentes.

Il est reconnu qu'il peut être difficile de déterminer si le seuil de 5 % d'erreur est respecté pour les sources d'émissions du scope 3. La disponibilité des données, les hypothèses requises pour estimer les sources d'émissions du scope 3, les méthodes d'échantillonnage et les diverses données qui ne sont pas du ressort direct de l'aéroport, doivent être évaluées jusqu'à un niveau de contrôle limité, sur la base d'un jugement professionnel. Pour ces sources d'émissions, l'aéroport doit pouvoir démontrer au vérificateur que :

- Les données disponibles sont aussi précises que possible.
- Les données ont été élaborées conformément aux lignes directrices pour la comptabilisation du scope 3 mentionnées dans la section sur le bilan carbone aux niveaux 3 et 3+ et aux niveaux 4 et 4+.
- Les hypothèses formulées pour calculer les émissions provenant de ces sources sont correctement documentées

11 CAS PARTICULIERS

11.1 AU-DELA DES EXIGENCES DU PROGRAMME

Un aéroport peut choisir d'élargir volontairement le périmètre de son bilan carbone, ses activités de management du CO₂ ou ses activités d'engagement des parties prenantes au-delà des exigences minimales du programme. Par exemple, un aéroport peut inclure davantage de gaz à effet de serre dans son bilan et dans la définition des objectifs de réduction, etc. Dans ce cas, il doit utiliser comme mesure l'équivalent CO₂ (CO₂-e). En outre, un aéroport de niveau 1 ou 2 peut choisir de comptabiliser volontairement les émissions du scope 3. Ces émissions ne feront pas l'objet d'une vérification et ne seront pas incluses dans ses objectifs.

11.2 CYCLE DE REPORTING DU BILAN CARBONE

Un aéroport peut choisir de modifier le cycle de reporting de son bilan carbone (la période de 12 mois au cours de laquelle l'aéroport comptabilise ses émissions de CO₂). Cela est possible à la condition que cette modification n'entraîne aucune lacune dans la cartographie des émissions. Par exemple, si un aéroport a déclaré ses émissions entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2014 pour la dernière fois et souhaite passer à une période de comptabilisation allant du 1^{er} mai au 30 avril, il doit alors soumettre un bilan carbone pour la période du 1^{er} mai 2014 au 30 avril 2015. Dans cet exemple, un bilan carbone pour la période du 1^{er} mai 2015 au 30 avril 2016 uniquement ne serait pas recevable.

11.3 DEMANDES « GROUPES DE PETITS AEROPORTS »

Les groupes d'aéroports (les opérateurs exploitant plusieurs aéroports) peuvent regrouper tout ou partie de leurs petits aéroports (comptant moins de 500 000 passagers par an) au sein d'une seule demande « Groupe de petits aéroports ». Tous les aéroports mentionnés dans cette demande doivent choisir le même niveau d'accréditation. Les mêmes exigences décrites plus haut pour chaque niveau d'accréditation s'appliquent, avec les ajustements volontaires suivants pour tous les aéroports du « Groupe de petits aéroports » :

- Élaboration d'un bilan carbone commun comprenant :
 - Les données relatives aux émissions individuelles de chaque aéroport du groupe de petits aéroports, et
 - Les données relatives aux émissions cumulées de tous les aéroports du groupe de petits aéroports.
- Définition d'un plan de gestion carbone commun (pour le niveau 2 ou plus).
- Définition d'un objectif et d'une trajectoire communs dans le plan de gestion carbone, avec des objectifs et des trajectoires spécifiques pour chaque aéroport soumis dans

des documents annexes (pour le niveau 4 ou 4+) expliquant comment chaque aéroport contribue à l'objectif du groupe.

- Formulation d'un plan d'engagement des tiers commun (pour le niveau 3 ou 3+).
- Formulation d'un plan de partenariat avec les tiers commun, avec des mesures et objectifs spécifiques en place pour chaque aéroport (pour le niveau 4 ou 4+).

Si cette approche est adoptée, le groupe d'aéroports doit démontrer que chaque aéroport est conforme au niveau d'accréditation (ex : pour une demande d'accréditation de niveau 2, chaque aéroport doit démontrer une réduction individuelle dans son bilan carbone).

❶ Si pendant le renouvellement de la demande « Groupe de petits aéroports », l'un des aéroports du groupe ne remplit plus les exigences liées au niveau d'accréditation du groupe (ex : exigences de niveau 2), l'opérateur doit retirer l'aéroport en question de la demande « Groupe de petits aéroports » et soumettre une demande séparée pour cet aéroport au niveau d'accréditation pertinent (ex : niveau 1).

❶ Si un groupe d'aéroport soumet une demande « Groupe de petits aéroports » qui ne comprend pas tous ses aéroports comptant moins de 500 000 passagers par an, il ne peut plus ajouter d'aéroport pendant l'année en question. Des aéroports de petite taille peuvent être ajoutés à une demande « Groupe de petits aéroports » uniquement au moment du renouvellement de l'accréditation, auquel cas les frais de renouvellement seront appliqués.

11.4 EXIGENCES POUR LE RENOUVELLEMENT TOUS LES 3 ANS AUX NIVEAUX 3 OU 3+

Quand un aéroport a été accrédité au moins trois ans d'affilée au niveau 3 ou 3+, il peut choisir de passer d'un renouvellement annuel à un renouvellement tous les trois ans, ce qui permet de réduire sensiblement les coûts d'accréditation. Pour ce faire, l'aéroport doit être en mesure de démontrer qu'une réduction des émissions quantitative et vérifiée a été obtenue pour au moins une des émissions du scope 3 pour laquelle une initiative active de l'engagement des tiers a été mise en place. Ces réductions doivent être le résultat d'une initiative dans laquelle l'aéroport a joué un rôle significatif.

Pour le démontrer, l'aéroport doit soumettre un rapport qui comprenne une description de l'initiative de réduction des émissions, le rôle de l'aéroport dans cette initiative et la ou les parties prenantes impliquées, la mesure de réduction des émissions (objectif absolu ou relatif), le calendrier, les rôles, etc. Le rapport doit fournir des informations détaillées sur la réduction des émissions de scope 3 obtenues (en tCO₂/an ou en tCO₂-e/an) par rapport à un scénario d'activité normale, c'est-à-dire en la comparant à ce qui se serait passé en l'absence d'initiative de réduction des émissions. Toute réduction d'émissions doit être vérifiée. L'aéroport peut choisir des initiatives pour n'importe quelle source d'émissions qu'il peut guider ou influencer, et n'est pas limité aux émissions obligatoires

du scope 3 qui doivent être comptabilisées aux niveaux 3 ou 3+. Les sections sur le plan de gestion carbone et sur le plan d'engagement des tiers contiennent des exemples de la façon dont un aéroport peut réduire ses émissions de scope 3.

Pour passer à un cycle de renouvellement tous les trois ans et pour un renouvellement au bout de trois ans, un aéroport doit faire vérifier l'intégralité de sa demande, y compris les réductions d'émissions du scope 3. Après soumission de ces informations vérifiées, l'accréditation de l'aéroport sera valable pendant trois ans. Cependant, l'aéroport doit continuer à fournir des bilans carbone non vérifiés une fois par an.

① Quand un aéroport a été accrédité trois ans d'affilée ou plus au niveau 3 et demande à passer au niveau 3+, il peut toujours bénéficier des conditions du renouvellement pour trois ans. De la même manière, quand un aéroport a été accrédité une fois ou deux années d'affilée au niveau 3 et demande à passer au niveau 3+, il peut lui aussi bénéficier des conditions du renouvellement pour trois ans dès que les exigences temporelles sont remplies. Par exemple, après une première accréditation au niveau 3 l'année 0, un renouvellement réussi au même niveau l'année 1 et un passage au niveau 3+ l'année 2, l'année 3, l'aéroport peut choisir le renouvellement tous les trois ans.

11.5 RENOUELEMENT AVEC UNE AUGMENTATION DES EMISSIONS (ECART LIMITE – « LIMITED DEVIATION »)

Pour être accrédité au niveau 2, 3 ou 3+, un aéroport doit démontrer une réduction continue de ses émissions des scopes 1 et 2 par rapport à la moyenne des trois années précédentes. Toutefois, il peut exister des circonstances qui échappent au contrôle de l'aéroport (ex : grands événements sportifs, mise en œuvre de projets d'infrastructure coûteux) qui peuvent entraîner la stagnation ou l'augmentation des émissions pendant une année malgré une tendance générale à la baisse de ces émissions. Les aéroports sont donc autorisés un écart par période de quatre ans à partir de la première accréditation au niveau 2, 3 ou 3+, soumis à un processus d'évaluation et à la validation finale du Conseil consultatif. Dans cette situation, un aéroport doit entreprendre les actions suivantes :

- 1) Contacter l'administrateur avant de déposer sa demande afin de justifier l'écart limité.
- 2) Identifier la proportion exacte des émissions de CO₂ causées chaque année par ces circonstances extrêmes. Cela peut être fait en prenant une source d'émissions et en comparant directement les émissions annuelles ou mensuelles avec plusieurs données annuelles ou mensuelles pour lesquelles ces circonstances n'étaient pas présentes. L'aéroport peut alors exclure ces émissions excédentaires de son calcul des réductions.
- 3) Fournir à l'administrateur des preuves venant étayer les calculs ci-dessus, y compris une description de la façon dont l'aéroport envisage de se remettre à niveau, c'est-à-dire d'obtenir une réduction réelle et tangible des émissions

l'année suivante.

L'administrateur visera les documents et déterminera s'il s'agit d'un cas d'écart limité. Si oui, il émettra une recommandation auprès du Conseil consultatif, qui prendra la décision finale. Si l'année suivante l'aéroport ne peut pas démontrer une réduction de ses émissions, il ne sera pas autorisé à renouveler son accréditation au niveau 2, 3 ou 3+, à moins qu'il puisse prouver factuellement que des circonstances extraordinaires échappant à son contrôle ont conduit à une augmentation des émissions sur plusieurs années. Les informations fournies seront validées par le Conseil consultatif.

11.6 UTILISATION DES DEGRES JOURS (« DEGREE DAYS »)

Les aéroports peuvent calculer un bilan carbone corrigé tenant compte de la température lorsqu'ils subissent une variation annuelle des conditions météorologiques (ex : des événements climatiques extrêmes ou une modification des températures normales au cours de l'année). Grâce à ces chiffres, l'aéroport peut évaluer les effets et démontrer les impacts de la différence de température sur son bilan carbone.

La méthode des degrés jours permet de déterminer la quantité de chaleur (ou de refroidissement) nécessaire pour un emplacement donné, en tenant compte des conditions climatiques sur le long terme de ce site en particulier. Chaque année, la quantité de degrés jours nécessaires varie légèrement en fonction des conditions météorologiques sur l'année. En utilisant une moyenne sur le long-terme pour un emplacement donné, un aéroport peut déterminer si l'augmentation ou la réduction du chauffage ou du refroidissement d'une année précise est due aux conditions météorologiques ou à une modification de l'efficacité énergétique²⁸.

Le programme *Airport Carbon Accreditation* autorise les aéroports à utiliser les degrés jours pour corriger une variation annuelle des conditions météorologiques afin d'établir une comparaison avec la moyenne à long terme établie. Cela peut aider un aéroport à démontrer une réduction de ses émissions en supprimant de son bilan carbone les émissions excédentaires dues à des conditions météorologiques extrêmes. Les aéroports et leurs vérificateurs doivent s'assurer que les données employées proviennent d'une source fiable, et soient utilisées de façon cohérente au fil du temps.

11.7 NON-RESPECT DES EXIGENCES

Si un aéroport ne remplit pas les exigences du niveau visé, l'administrateur l'informerait et discuterait (dans la mesure du possible) des exigences à atteindre pour obtenir son accréditation.

Si un aéroport décide de redescendre à un niveau inférieur, l'administrateur octroiera un crédit correspondant à la différence entre les frais réglés pour la première demande et

²⁸ Pour plus d'informations, consultez : <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/heating-degree-days-1>

ceux correspondant à une demande au niveau inférieur. Sinon, la différence peut être déduite des frais de renouvellement de l'aéroport pour l'année suivante.

Si un aéroport décide qu'il n'est pas en mesure de remplir les exigences d'un quelconque niveau du programme, il a le droit de retirer sa demande. Dans ce cas, l'administrateur remboursera 50 % des frais d'inscription, compte tenu de l'effort que ce dernier a fourni en assistant et en évaluant le candidat.

Si un aéroport de niveau 4 soumet sa demande de renouvellement après six renouvellements annuels avec des émissions supérieures à 15 % au-dessus de sa trajectoire prévue, il se verra accorder un an pour procéder à une réévaluation et représenter sa demande, au lieu de perdre directement son accréditation de niveau 4. Il devra représenter sa demande avec une trajectoire révisée et, si nécessaire, un jalon intermédiaire ou un objectif à long terme révisés, toujours conformes aux trajectoires du GIEC. La nouvelle trajectoire ou le nouvel objectif et toute actions ou mesures supplémentaires seront soumis à l'administrateur. Cet aéroport resterait dans son cycle initial de renouvellement de trois ans, ce qui signifie qu'il devrait à nouveau procéder à un renouvellement deux ans plus tard (s'il soumet à nouveau sa demande une année complète plus tard).

Les aéroports ne seront autorisés à redéfinir leur objectif ou jalon que dans les années qui précèdent l'objectif ou le jalon. Par exemple, si un aéroport a un objectif en 2050 et un jalon intermédiaire en 2035, il peut redéfinir une fois son jalon intermédiaire et une fois son objectif. L'aéroport doit également s'assurer que son nouvel objectif ou jalon soit conforme à toutes les exigences de la cible initiale, par exemple, le nouvel objectif doit être fixé entre 10 et 15 ans après l'objectif initial. Si un aéroport a déjà redéfini son jalon intermédiaire ou son objectif à long terme une fois à l'approche de son jalon ou de son objectif final, il pourra uniquement redéfinir sa trajectoire.

Si un aéroport n'atteint pas un jalon intermédiaire ou un objectif à long terme au moment de son renouvellement, il perd son accréditation au niveau 4 ou 4+. L'aéroport peut alors choisir de faire la demande d'un niveau d'accréditation inférieure jusqu'à ce qu'il remplisse à nouveau toutes les exigences de niveau 4 ou 4+.

En cas de désaccord entre l'aéroport et l'administrateur quant aux mérites et aux exigences de la demande, l'aéroport a le droit de faire appel auprès du Conseil consultatif, par le biais des bureaux régionaux de l'ACI. En cas d'appel, les documents accompagnant la demande et les frais réglés seront retenus par l'administrateur sans engager d'autres travaux sur cette demande, jusqu'à l'issue de la procédure d'appel. Le verdict du Conseil consultatif est définitif et exécutoire pour l'aéroport et pour l'administrateur.

12 EXEMPLE D'ACCREDITATION

Par souci de clarté quant aux exigences du programme, la présente section fournit des exemples d'accréditation.

L'aéroport de Middletown compte 15 000 000 de passagers et 200 000 vols par an. En 2017, la direction de l'aéroport a décidé d'obtenir l'accréditation de niveau 1 en vue d'arriver à terme jusqu'au niveau 4+.



En 2017, le PDG de l'aéroport a signé une politique d'engagement à la réduction des gaz à effet de serre, qui a été publiée sur le site Internet et mentionnée dans le rapport annuel sur le développement durable. Le service environnement de l'aéroport a élaboré un bilan carbone pour les émissions des scopes 1 et 2 pour l'année 2016 (figure 16). Toutes les informations relatives à l'élaboration de ce bilan (ex : méthodologie, données, graphiques) ont été regroupées au sein d'un rapport de bilan carbone. La demande de l'aéroport a été vérifiée par un vérificateur indépendant approuvé et l'aéroport a reçu son accréditation en 2017.

Figure 16 – Bilan carbone 2016 pour l'aéroport de Middletown (Émissions des scopes 1 et 2)

SOURCE D'ÉMISSIONS	SCOPE	TONNES DE CO ₂
Consommation d'essence par les véhicules et autres équipements de l'aéroport	1	1 050
Consommation de diesel par les véhicules et autres équipements de l'aéroport	1	2 180
Consommation de GPL par les véhicules et autres équipements de l'aéroport	1	250
Consommation de diesel par les générateurs	1	155
Consommation d'électricité	2	37 050
Total		40 685

En 2018, l'aéroport a renouvelé son accréditation au même niveau. Son bilan carbone pour 2017 (40 000 tonnes de CO₂) et sa demande n'ont donc pas dû être vérifiés.



En 2019, l'aéroport a décidé de passer au niveau 2. Il a commencé par calculer son bilan carbone 2018 (39 000 tonnes de CO₂). Il a également fixé un objectif absolu : réduire d'ici 2025 ses émissions des scopes 1 et 2 de 20 % par rapport à 2015, son année de référence (42 000 tonnes), soit un objectif de réduction de 8 400 tonnes de CO₂.

L'aéroport de Middletown a élaboré un plan de gestion carbone expliquant en détail comment il allait atteindre cet objectif (ex : initiatives, responsabilités, calendrier, communication) et, le cas échéant, les preuves pertinentes (ex : comptes-rendus de réunion, supports de formation). De plus, l'aéroport a démontré une réduction de ces émissions 2018 (39 000 tonnes) par rapport à la moyenne des trois années précédentes calculée à partir des émissions 2015 (42 000 tonnes), 2016 (40 685 tonnes) et 2017 (40 000 tonnes), soit une moyenne de 40 895 tonnes.

Sa demande a été vérifiée, y compris le bilan carbone 2018, l'année de référence (2015), son objectif de réduction des émissions, ainsi que le fait que les émissions 2018 soient bien inférieures à la moyenne des trois années précédentes. En outre, le vérificateur a confirmé que le plan de gestion carbone a été élaboré conformément au présent guide de demande d'accréditation.



En 2020, l'aéroport est passé au niveau 3. Le bilan carbone 2019 a été mis à jour pour inclure, en plus des émissions des scopes 1 et 2, les émissions de scope 3 liées au cycle LTO, aux tests moteurs et aux moteurs auxiliaires de puissance (APU), aux activités des assistants en escale, à l'électricité revendue aux partenaires/locataires, à l'accès à l'aéroport par les passagers et le personnel de l'aéroport ainsi qu'aux voyages d'affaires des employés de l'aéroport (figure 17). L'aéroport a également continué à démontrer une réduction de ses émissions des scopes 1 et 2 ; ses émissions 2019 (38 070 tonnes) étaient inférieures à la moyenne des trois années précédentes calculée à partir des émissions de 2016 (40 685 tonnes), 2017 (40 000 tonnes) et 2018 (39 000 tonnes), soit une moyenne de 39 895 tonnes.

Figure 17 – Bilan carbone 2019 de l’aéroport de Middletown (Émissions des scopes 1, 2 et 3)

SOURCE D'ÉMISSIONS	SCOPE	TONNES DE CO ₂
Consommation d'essence par les véhicules et autres équipements	1	830
Consommation de diesel par les véhicules et autres équipements	1	1 800
Consommation de GPL par les véhicules et autres équipements	1	200
Consommation de diesel par les générateurs	1	190
Consommation d'électricité	2	35 050
Total Scope 1 et 2		38 070
Cycle LTO	3	136 200
Tests moteurs	3	100
Moteurs auxiliaires de puissance (APU)	3	12 825
Revente d'électricité à des partenaires/locataires	3	16 875
Véhicules des assistants en escale	3	2 200
Accès à l'aéroport	3	158 500
Voyages d'affaires du personnel de l'aéroport	3	110
Total du scope 3		326 810
Total scope 1, 2 et 3		364 880

En parallèle, l'aéroport a élaboré et appliqué un plan d'engagement des tiers fondé sur une étroite collaboration avec les compagnies aériennes, les assistants en escale et autres parties prenantes importantes. Parmi les activités principales figuraient des programmes de sensibilisation et de formation, une initiative de covoiturage, un atelier annuel de gestion des GES et un projet sur l'efficacité énergétique mené avec les commerces implantés dans l'aéroport. La demande a été vérifiée conformément aux exigences correspondantes (ex : bilan carbone, réduction des émissions 2019 par rapport à la moyenne des trois années précédentes) et le vérificateur a confirmé que le plan d'engagement des tiers a été élaboré conformément au présent guide de demande d'accréditation.



L'aéroport ayant réalisé des progrès satisfaisants lui permettant de se rapprocher de son objectif 2025 et ayant mis en œuvre plusieurs mesures efficaces, la direction a décidé en 2021 de viser la neutralité carbone l'année suivante. L'aéroport a d'abord évalué différentes trajectoires vers la neutralité carbone, en combinant plusieurs options de réduction et de compensation des émissions. À l'issue de cette évaluation, l'aéroport a décidé de commencer par se procurer de l'électricité auprès de sources d'énergies renouvelables en achetant des CER, afin de réduire son bilan carbone 2021 de 2 000 tonnes supplémentaires et de compenser les émissions inévitables restantes. Après l'achat des CER, le bilan carbone 2021 a montré des émissions des scopes 1 et 2 correspondant à 34 900 tonnes de CO₂ et des émissions liées aux voyages d'affaires des employés de l'aéroport s'élevant à 100 tonnes de CO₂. En 2022, l'aéroport de Middletown doit donc compenser 35 000 tonnes de CO₂.

Après une étude de marché exhaustive et après avoir consulté le manuel de compensation, l'aéroport a conclu que l'achat de REC auprès de la CCNUCC (sur le site *Climate Neutral Now*, www.climateneutralnow.org) représentait la meilleure option. La direction a décidé d'acheter des compensations liées à un projet destiné à éviter la production de méthane au Chili à un coût de 2,40 \$US/tonne. Le coût de compensation en 2022 s'est donc élevé à 84 000 \$US. Il a été vérifié que la demande remplissait les exigences correspondantes (ex : bilan carbone, réduction des émissions 2020 par rapport à la moyenne des trois années précédentes, révision du plan de gestion carbone trois ans après son élaboration), et le vérificateur a confirmé que les compensations avaient été achetées sur un marché officiel. Depuis 2022, l'aéroport maintient sa neutralité carbone en compensant annuellement ses émissions de CO₂, en déclin constant.



L'aéroport de Middletown décide de passer au niveau 4 l'année suivante et choisit d'inclure les émissions de scope 1 et 2 dans son objectif. Pour commencer, l'aéroport se fixe pour objectif à long terme d'atteindre des émissions nettes de CO₂ égales à zéro en 2050, en suivant la trajectoire visant 1,5 °C. Il doit également définir un jalon intermédiaire correspondant à une réduction de 59 % d'ici 2035 par rapport à 2010, son

année de référence (51 000 tonnes). Cela signifie que le bilan carbone de l'aéroport de Middletown pour les émissions de scope 1 et 2 devra être 20 910 tonnes en 2035. Puis, l'aéroport inclut dans son plan de gestion carbone sa trajectoire détaillée pour atteindre son premier jalon intermédiaire en 2035 et son objectif à long terme en 2050. Celle-ci comprend les initiatives qu'il va mettre en œuvre ainsi que la réduction des émissions escomptée. Par exemple, l'aéroport de Middletown envisage de remplacer tous ses véhicules par des véhicules électriques en 2027, ce qui réduirait son bilan carbone de 2 000 tonnes.

Le bilan carbone 2022 de l'aéroport est mis à jour de façon à inclure les émissions liées à la construction dans le scope 1, ainsi que les émissions liées au mode croisière, à la montée et à la descente des avions et les émissions issues de processus hors site liés aux déchets et aux eaux usées dans le scope 3. De plus, l'aéroport élabore un plan de partenariat avec les tiers pour remplacer son plan d'engagement des tiers de niveau 3. L'aéroport de Middletown veut appliquer les restrictions liées à l'utilisation des équipements des assistants en escale et favoriser les compagnies aériennes dont les émissions sont les plus faibles lors des déplacements sur la piste. La demande a été vérifiée conformément aux exigences correspondantes et le vérificateur a confirmé que le plan de partenariat avec les tiers avait été élaboré conformément au présent guide de demande d'accréditation.

13 ANNEXE I : ORIENTATIONS POUR ENGAGER UN VERIFICATEUR

La vérification par un tiers indépendant autorisé par le programme *Airport Carbon Accreditation* constitue un élément et un sceau de qualité essentiels du programme.

La vérification offre la certitude qu'un aéroport remplit toutes les exigences nécessaires à son accréditation au niveau demandé. Afin d'engager un vérificateur indépendant et impartial du programme *Airport Carbon Accreditation*, les présentes orientations peuvent être utilisées lorsqu'un aéroport choisit un vérificateur par le biais d'un appel d'offres. L'aéroport doit adapter les formulations proposées dans les présentes orientations conformément à ses besoins, conditions, exigences légales, etc.

13.1 INTRODUCTION ET FINALITÉ DE L'APPEL D'OFFRES

Par le biais du présent appel d'offres, nous (nom de l'aéroport) vous invitons à soumettre votre offre pour la vérification indépendante de notre demande d'accréditation dans le cadre du programme *Airport Carbon Accreditation* au niveau (indiquer le niveau faisant l'objet de la demande).

Votre rôle consistera à réviser et approuver le contenu, les calculs et les documents et à apporter toutes les modifications ou clarifications nécessaires à la demande de notre aéroport avant que nous ne la soumettions à l'administrateur en vue de notre accréditation dans le cadre du programme.

L'administrateur évaluera si a) la demande a été élaborée conformément au guide de demande d'accréditation du programme *Airport Carbon Accreditation* et b) si la vérification a été effectuée selon les règles du programme, et par conséquent si notre demande d'accréditation peut être approuvée ou non. L'administrateur est le seul arbitre indépendant à pouvoir décider de notre accréditation dans le cadre du programme.

13.2 MODALITES, STRUCTURE ET SCOPE DE VERIFICATION

Les modalités du processus de vérification feront l'objet d'une discussion approfondie. Nous attendons de vous la révision de toutes les sources de données, processus et politiques, une visite sur site et la rédaction d'un rapport de vérification final et le remplissage du formulaire de demande sur le site de l'ACA. Le processus est décrit en détail dans le Manuel du vérificateur (*Verifiers Manual*, 1^{re} édition).

Dans certaines circonstances, un aéroport peut demander à l'administrateur l'autorisation de procéder à une vérification hors site. Si cette demande est approuvée, le vérificateur n'aura pas à effectuer de visite sur site.

13.3 CONTENU DE VOTRE OFFRE

Dans votre offre, vous devez :

- Fournir un exemplaire de votre CV
- Fournir la preuve que vous êtes un vérificateur approuvé par le programme *Airport Carbon Accreditation*
- Indiquer si vous avez effectué des vérifications indépendantes dans le cadre du programme au cours des deux dernières années (ou plus) en mentionnant le nom des aéroports concernés, la ou les dates de vérification et les niveaux d'accréditation. (NB : bien qu'une expérience préalable de vérification dans le cadre du programme *Airport Carbon Accreditation* soit considérée comme un atout, nous acceptons également les offres de nouveaux vérificateurs)
- Indiquer la référence d'un aéroport pour lequel vous avez effectué une vérification, le cas échéant
- Identifier les services et activités détaillés que vous proposez dans le cadre de votre vérification
- Indiquer les informations que l'aéroport doit fournir pour vous permettre de procéder à la vérification (ex : données)
- Indiquer la durée (en jours) nécessaire à la vérification, en mentionnant à part les jours de déplacement
- Proposer un devis forfaitaire correspondant à vos services de vérification, en tenant compte, par exemple :
 - Du niveau d'accréditation dont nous faisons la demande (individuellement ou au sein d'un groupe d'aéroports)
 - De la taille, de l'emplacement géographique de notre aéroport, etc.
 - Du besoin d'une visite sur site.

Afin de vous permettre de proposer une offre adéquate, vous pouvez contacter le signataire ci-dessous (nom et coordonnées) pour de plus amples informations.

Nom / coordonnées

13.4 FORMULAIRE ET DATE LIMITE DE PRESENTATION DE L'OFFRE

Votre offre peut être soumise par voie électronique, sauf accord contraire, et doit être envoyée à (nom du contact) au plus tard (heure/date).