



CAHIER DES CHARGES TECHNIQUES – TERMES DE REFERENCE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

Agence française de développement
34 te aroa 5 no mati 1797 - imm. Artémis
BP578
98713 Papeete
Polynésie française
Téléphone : + 689 40 54 46 00

Concernant la prestation

**« Appui à la décarbonation des aéroports des petits Etats
insulaires du Pacifique sud »**

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	Présentation du Service Prescripteur	3
ARTICLE 2.	Objet du marché.....	3
ARTICLE 3.	Contexte et objectifs de la mission	3
ARTICLE 4.	Prestation attendue.....	5
ARTICLE 5.	Livrables attendus.....	8
ARTICLE 6.	Modalité d'exécution.....	9
6.1	Méthodologie attendue.....	9
6.2	Exigence particulière de réalisation / Conditions d'exécution	9
6.3	Planning d'exécution.....	9
ARTICLE 7.	Compétences attendues du Prestataire.....	9

ARTICLE 1. Présentation du Service Prescripteur

Etablissement public au cœur du dispositif français de coopération, l'Agence française de développement (AFD) agit depuis près de quatre-vingt-cinq ans pour **lutter contre la pauvreté et favoriser le développement** dans ses **pays d'intervention** et pour soutenir le dynamisme économique et social des **Outre-mer**.

Au moyen de **subventions**, de **prêts**, de **fonds de garantie** ou de **contrats de désendettement et de développement**, elle finance des projets, des programmes et des études et accompagne ses partenaires dans le **renforcement de leurs capacités**.

L'AFD finance et accompagne des projets et programmes de développement qui soutiennent une croissance économique plus durable et partagée, améliorent les conditions de vie des plus vulnérables, contribuent à la préservation de la planète et aident à stabiliser les pays fragiles ou en sortie de crise.

Ses équipes, basées à Paris, Marseille et dans son réseau de **quatre-vingt-cinq agences** et représentations dans le monde, lui permettent d'offrir à ses partenaires des financements, des instruments d'analyse et de couverture du risque et une ingénierie de formation et de renforcement des capacités.

ARTICLE 2. Objet du marché

Les bénéficiaires finaux sont les autorités aéroportuaires nationales de Nauru, Kiribati, Tuvalu, Samoa et Tonga chargés de la gestion, de la maintenance et du développement des aéroports nationaux qui sont souvent leurs seules portes d'entrée. Ces institutions disposent de ressources humaines limitées qui justifie un besoin d'appui technique structuré pour intégrer les standards internationaux de décarbonation, tels que le programme *Airport Carbon Accreditation* (ACA). Les aéroports de ces États insulaires comptent parmi les plus exposés aux impacts du changement climatique.

ARTICLE 3. Contexte et objectifs de la mission

Les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ont augmenté de 146 % entre 1990 et 2019, et présentent une croissance exponentielle par rapport aux autres modes de transport, bien qu'elles ne constituent que 3,5 % des émissions globales de CO₂. Conscient de cet enjeu climatique, l'ensemble des acteurs du secteur aérien s'est engagé à atteindre la neutralité carbone en 2050. Même si les grands émetteurs de CO₂ de l'aviation sont les avions, la réduction des émissions de CO₂ de l'aérien suppose également la décarbonation des activités aéroportuaires ou tout au moins la réduction de leur empreinte carbone.

Pour mesurer l'engagement des aéroports dans la décarbonation de leurs activités, et notamment afin de rendre compte de leur empreinte carbone, l'Airport Council International (ACI – Association internationale des aéroports) a établi une norme : *l'Airport Carbon Accreditation* (ACA).

L'Airport Carbon Accreditation

L'ACA est un programme international qui vise à mesurer, réduire et compenser les émissions de carbone des aéroports. Développé par l'ACI, ce système volontaire classe les aéroports en plusieurs niveaux en fonction de leurs efforts pour réduire leur empreinte carbone : réduction, optimisation et neutralisation des émissions de carbone.

Ce programme encourage les aéroports à adopter des pratiques durables, telles que l'utilisation de sources d'énergie renouvelables, l'amélioration de l'efficacité énergétique et la mise en œuvre de mesures de compensation carbone. En participant à l'ACA, les aéroports s'engagent activement et, surtout de manière

visible, dans la lutte contre le changement climatique. Ils contribuent donc ainsi à la transition vers un secteur de l'aviation plus respectueux de l'environnement.

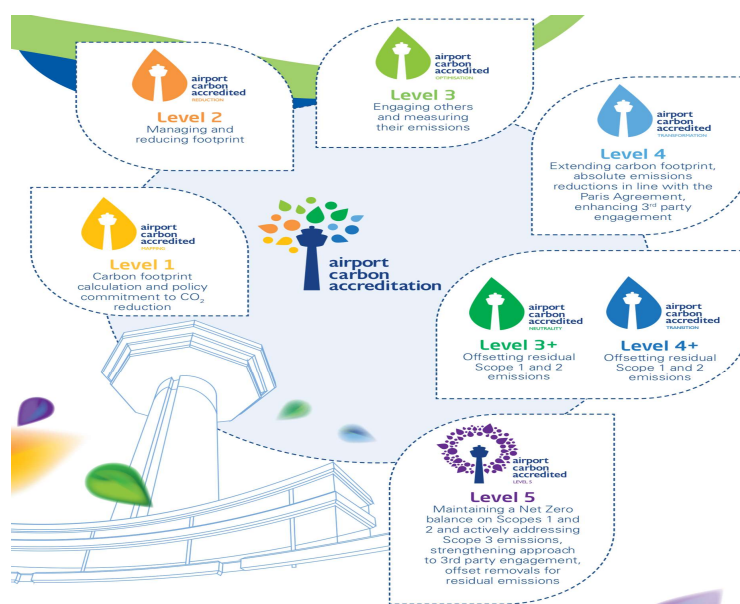


Figure 1 : Niveaux de la classification ACA

Comme le montre la figure précédente, l'ACA consiste en 7 niveaux. L'ACA 5 vient d'être mis en place lors de la COP28 et représente le niveau ultime de la décarbonation de l'aéroport : net zéro émission de l'activité aéroportuaire en comptabilisant les sous-traitants et l'ensemble des exploitants aéroportuaires.

Les aéroports du Pacifique Sud

Lors de la conférence ACI du Pacifique Sud, qui s'est déroulé du 2 au 3 novembre 2023 aux îles Cook lors duquel étaient présents la plus grande partie des aéroports et des autorités de l'aviation civile de la région du Pacifique Sud, les aéroports des états insulaires ont tous fait part de leur inquiétude environnementale grandissante. Ils ont indiqué qu'ils souhaitaient rejoindre le programme ACI. A date, seul l'aéroport des Fidji a atteint le niveau ACA 4 en avril 2025. Les autres aéroports (Îles Cook, Kiribati, Nauru, Niue, Papouasie Nouvelle-Guinée, Samoa, Îles Salomon, Tonga, Tuvalu, Vanuatu) n'ont, à ce jour aucune accréditation ACA. L'ensemble des responsables des aéroports concernés a déclaré être très intéressé par la décarbonation de son activité mais a indiqué ne pas disposer des moyens financiers ou humains pour commencer leur intégration dans le système ACA.

La prestation

La présente prestation vise à accompagner une sélection d'aéroports du Pacifique sud (Nauru, Kiribati, Tuvalu, Samoa et Tonga) en route vers une décarbonation totale de leur activité pour leur permettre la mise en place des processus et la préparation de la documentation nécessaire à l'obtention du label ACA3 ou 3+ (engagement collectif).

La certification ACA Niveau 2 : "Réduction", étant un passage obligé pour une première demande de certification il est demandé au prestataire, en plus de la mise en place des processus et de la documentation ACA 3 et 3+, l'obtention de la certification ACA 2 dans la présente prestation.

Avec l'appui du SEAC Polynésie française, cette prestation inclut le diagnostic carbone, la mise en place de plans de réduction des émissions, la sensibilisation des acteurs locaux et l'acquisition éventuelle de crédits carbone certifiés. L'initiative est structurée comme une preuve de concept : elle permettra de démontrer la faisabilité technique et organisationnelle dans un contexte contraint (faibles moyens financiers, ressources

humaines limitées). L'opération est également à forte valeur symbolique, mettant en avant l'expertise française et la coopération climatique au sein d'une région stratégique.

A date, des requêtes ont été reçues de la part de Nauru et de Tonga. Un fort intérêt a de plus été exprimé de la part de Samoa. La présente prestation présentera donc une tranche ferme pour les aéroports ayant soumis une requête et une tranche conditionnelle pour les autres aéroports ciblés dans l'attente de la réception du courrier de demande.

ARTICLE 4. Prestation attendue

L'obtention de la certification ACA Niveaux 3 et 3+, qui correspond à l'étape "Optimisation", nécessite une collaboration efficace entre l'aéroport et ses parties prenantes, ainsi qu'un engagement dans une démarche structurée autour de la gestion des émissions de carbone.

Il est aussi clair que l'obtention directement de l'ACA 3 ou 3+ n'est pas possible. Il est nécessaire de faire une première obtention ACA 2, puis l'année suivante au plus tôt postuler pour l'ACA 3 ou 3+. Selon l'avancement de l'aéroport sur ses actions et l'embarquement de ses parties prenantes il pourra postuler pour l'ACA 3. Le passage à l'ACA 3+ est principalement financier puisqu'il s'agit de compenser les émissions de CO2 Scope 1 et 2.

Dans la réponse au marché, le prestataire devra donc faire une description des phases structurantes permettant d'obtenir l'ACA 2 la première année et proposer une méthodologie permettant d'assurer la préparation de l'aéroport dans un délais maximum de 2 ans après l'ACA 2.

1. Lancement du projet : Définition des objectifs, mise en place des interfaces et sensibilisation

Définition et cadrage des périmètres organisationnels et opérationnels

Pour chacun des niveaux ACA définis dans la prestation, le prestataire décrira la méthodologie utilisée pour effectuer le Bilan Carbone, les différents scopes, les périmètres de l'étude, ainsi que les différents points de passage pour chaque étape, qui seront détaillés ensuite.

Le prestataire devra dans ce planning proposé son découpage et son planning en s'appuyant sur des publications officielles de l'ACA ou des expériences passées sur ce type de prestation.

Le planning et le découpage devront démontrer les différentes étapes pour amener les aéroports au niveau ACA 3/3+, avec les certifications intermédiaires nécessaires.

Description de la réunion de démarrage

- Participants.
- Objectifs dont a minima
 - Compréhension des exigences de l'Airport Carbon Accreditation niveaux 1,2,3 et 3+
 - Définition du périmètre du projet
 - Clarification des rôles et responsabilités entre les équipes internes et le prestataire.
 - Établissement un calendrier des livrables et des étapes clés.

Interfaces proposées pour la gestion du projet

- Le prestataire devra définir la méthode de suivi de projet du côté de l'aéroport (Groupe projet, interlocuteur unique) et les actions de formation et de sensibilisation des interfaces.
- Proposer un comité de suivi permettant d'impliquer au-delà de l'équipe projet (direction, parties prenantes).
- Partage d'un espace de travail collaboratif pour la centralisation des documents et des informations.

Sensibilisation

Le prestataire proposera une méthodologie permettant d'assurer la sensibilisation du personnel de l'aéroport, la direction, avant le lancement de la collecte des données. Ces méthodes devront pouvoir s'adapter aux profils des aéroports cible, ainsi que prendre en compte la nécessité d'être en présentiel ou non.

2. Collecte et analyse des données

Réaliser l'inventaire des émissions de GES (CO₂) des scopes 1, 2 et 3 selon la méthodologie ACA, et les intégrer dans l'outil ACERT développé par l'ACI.

Les émissions inventoriées devront reprendre les principes du Guide Application Manual de l'ACI à sa dernière édition. Cette phase de collecte devra être décrite pour les différents niveaux ACA visés (1,2 ou 3)

Identification et consolidation des données nécessaires

- Définition du support apporté par le prestataire pour la collecte des données (Scope 1, 2 et 3) en cohérence avec les exigences du Guide Application Manual de l'ACI :
 - Scope 1 : Émissions directes (combustibles utilisés sur site, véhicules aéroportuaires, etc.).
 - Scope 2 : Émissions indirectes liées aux consommations énergétiques (électricité, chauffage).
 - Scope 3 : Émissions liées aux parties prenantes (compagnies aériennes, transport du personnel/passagers, prestataires).

Interfaces proposées

- En termes d'outil
- En termes de réunions bilatérales entre le consultant et les différents services de l'aéroport (exploitation, maintenance, finances, facilities management, etc.).
- En termes de formation des équipes internes sur la collecte et la transmission de ces informations.

Analyse des données et diagnostic

- Identification des principales sources d'émissions.
- Propositions pour optimiser les flux d'énergie, réduire les émissions et intégrer les données manquantes.

3. Coordination avec les acteurs externes

Pour le niveau ACA3, les parties prenantes doivent collaborer activement sur la réduction des émissions Scope 3.

Cela inclut notamment :

- Les compagnies aériennes (amélioration des procédures opérationnelles, optimisation des trajectoires, utilisation de carburants durables).
- Les fournisseurs de services terrestres (optimisation de leur flotte et utilisation de carburants alternatifs).
- Les autres entreprises présentes sur le site (loueurs de voitures, commerces).

Interfaces proposées :

Organisation d'ateliers collaboratifs avec chacune des parties prenantes ou par groupe d'acteurs pour :

- Sensibilisation aux objectifs environnementaux de l'aéroport
- Identification des actions concrètes à entreprendre ensemble
- Création d'une charte d'engagement signée par chaque partie prenante impliquée dans le projet

- Développement d'un tableau de bord des actions collaboratives permettant de mesurer les progrès
- Mise en place d'un comité de l'aéroport pour

4. Planification et mise en œuvre des actions

Élaborer un plan de gestion du carbone incluant des objectifs de réduction et des actions prioritaires.

Former et accompagner le personnel à la gestion, au suivi et à la traçabilité des données carbone.

Élaboration et suivi du plan d'action

- Feuille de route pour réduire les émissions carbone sur les périmètres identifiés.
- Interfaces proposées
 - Feuilles de route partagées
 - Réunions

5. Mise en place des objectifs de réduction

Le prestataire devra proposer une méthode de mise en place des objectifs de réduction de l'aéroport une fois l'empreinte carbone établie, et ce dès la certification ACA 2. :

- Scopes prise en compte
- Type d'objectif
- Baseline temporelle
- Montant de la réduction envisagée.
- Date d'objectif

6. Documentation pour Certification par l'administrateur ACA.

Support de l'aéroport dans la préparation et la soumission de son dossier de candidature ACA Niveau 2 auprès de l'administrateur ACA, conformément à l'Application Manual.

Accompagnement de l'aéroport dans la sélection d'un vérificateur accrédité.

Assistance de l'aéroport dans la présentation du dossier ACA Niveau 2 au vérificateur et garantir sa conformité.

Accompagnement de l'aéroport dans ses échanges avec l'administrateur ACA jusqu'à validation du dossier.

Préparation des documents pour la soumission ACA 2 et ACA3

- Accompagnement de l'aéroport dans la rédaction des rapports nécessaires : bilan carbone, engagements des parties prenantes, plan d'action climat, etc.
- Vérification que les éléments et preuves soumis respectent les exigences d'ACA3.

Interfaces proposées :

- Réalisation des revues internes du dossier avant soumission.
- Assistance pendant les échanges avec le vérificateur
- Assistance lors de la soumission à l'administrateur ACA
- Assistance lors des échanges éventuelles en cas de demande de précisions

7. Cas de l'accréditation ACA 3+

Dans le cadre de la prestation, et pour chaque Aéroport, le prestataire devra fournir un Guide de mise en place de certificats de compensation des émissions, certifiés par l'ACI correspondant aux émissions liées au Scope 1 et 2, et ce lors de la certification ACA 3.

Une attention particulière devra être portée à la description des modes de sélection, à la méthode de sélection des projets et la mise en relation des aéroports avec des porteurs de crédits.

8. Communication et valorisation

Communication externe et interne

- Une fois la certification ACA2 obtenue :
 - Mise en place d'un plan de communication (communiqués de presse, réseaux sociaux, etc.) pour valoriser l'engagement de l'aéroport.
 - Sensibilisation au sein des équipes internes pour maintenir la dynamique environnementale.
 - Préparation de la certification ACA3

Interfaces proposées :

- Soutien du prestataire dans la communication environnementale (infographies, supports de présentation).
- Organisation d'événements pour sensibiliser le grand public et les parties prenantes.

ARTICLE 5. Livrables attendus

Il reviendra à l'agence AFD de Papeete, avec l'appui des équipes du SEAC de Polynésie française, d'assurer la mise en relation avec les autorités aéroportuaires des pays évalués.

Le cabinet collaborera étroitement avec les équipes dirigeantes des aéroports ainsi qu'avec les autorités locales afin de produire les livrables suivants :

- Un rapport complet du Bilan GES pour les scopes 1 et 2 pour chacun des aéroports évalués, selon les exigences de l'Application Manual de l'ACI.
- Un guide méthodologique pour la réalisation du Bilan GES du scope 3, conformément aux exigences de l'Application Manual de l'AI
- Un guide méthodologique pour la mise en place d'une compensation conforme aux exigences de IACI et obtenir les certificats valides permettant de passer ACA 3+
- Un plan de réduction des émissions de GES incluant les objectifs, les actions et les indicateurs de suivi pour chacun des aéroports évalués.
- Des supports de sensibilisation et de formation, ainsi que les comptes rendus des ateliers de renforcement des compétences environnementales.
- Le dossier final de candidature pour l'Airport Carbon Accreditation de Niveau 2, conforme aux exigences de l'ACI pour chacun des aéroports évalués.

Ce travail concernera l'année 2025, qui sera l'année de référence pour le calcul des émissions ACA 2. Le démarrage de la mission sera déclenché par une mission sur place d'une durée à définir par le prestataire. Sa durée devra permettre ensuite de finaliser le travail à distance avec les équipes des aéroports visités.

Dans un délai de 6 mois après la visite le prestataire devra livrer la première version du rapport complet scope 1 et 2 à l'AFD Papeete.

Le dossier final de candidature pour l'ACA 2 devra être fourni à l'AFD de Papeete au plus tard 9 mois après la visite sur site, avec les livrables liés à la sensibilisation et le plan de réduction des émissions

Dans un délai de 12 mois après la visite le prestataire devra livrer le guide méthodologique pour l'ACA3 à l'AFD de Papeete, ainsi que le guide de la compensation permettant d'obtenir le 3+ si l'aéroport en fait le souhait.

ARTICLE 6. Modalité d'exécution

6.1 Méthodologie attendue

Le prestataire pourra proposer la méthodologie jugée la plus adaptée pour mener à bien ses activités, en accord avec le responsable de la mission. Des déplacements dans chacun des aéroports bénéficiaires de la prestation devront être organisés.

6.2 Exigence particulière de réalisation / Conditions d'exécution

Les prestations se déroulent dans le Pacifique Sud. Chaque prestation commencera par une mission sur site, dont la durée devra être intégrée et justifiée dans l'offre.

A l'issue, les échanges devront pouvoir se faire à minima à distance.

Les livrables et les échanges avec les acteurs du projet (ACI / Administrateur ACA / Aéroports, etc..) devront être effectués en anglais.

6.3 Planning d'exécution

La durée d'exécution de chaque mission est estimée à douze (12) mois à compter de la date de visite sur le site de chaque Aéroport. Le bureau d'études devra proposer un planning de travail détaillé précisant les étapes clés décrites à l'Article 4.

ARTICLE 7. Compétences attendues du Prestataire

Le Titulaire affectera du personnel de qualification et d'expérience correspondant aux prestations décrites au présent cahier des charges, de manière à atteindre les résultats qui y sont fixés. Plus spécifiquement, le Titulaire devra disposer, au sein d'une équipe resserrée, de personnels compétents dans les domaines suivants :

- 1- Une expérience confirmée dans les démarches *Airport Carbon Accreditation* (niveaux 2 et 3) auprès de plusieurs aéroports, y compris des aéroports ultramarins.
- 2- Des références techniques attestant la réalisation de Bilans Carbone ©, de Bilans GES, ainsi que l'élaboration de plans de réduction, notamment dans la région Pacifique.
- 3- Une certification reconnue des consultants sur les méthodologies Bilan Carbone © ou GHG Protocol.
- 4- Une expérience de travail des consultants engagés dans le projet dans des contextes insulaires du Pacifique.
- 5- Une maîtrise du français et de l'anglais pour les échanges professionnels.