



OACI ESAF/WACAF :
Atelier sur les plans d'action des États
(PAE) et la mise en œuvre/le suivi
des mesures sélectionnées

**INTERNATIONAL
CIVIL AVIATION
ORGANIZATION**

Virtuel, 15 septembre 2026



Secrétariat de l'OACI

Mme Chinga Mazhetese : Responsable régionale ENV/MET (ESAF)

M. Olivier Petit : Responsable régional ENV (WACAF)



Plan de présentation

Sujets abordés

1. Le Plan d'action, une initiative de l'OACI
2. Mise en œuvre et déclaration des mesures sélectionnées
3. Outils PAE de l'OACI : zoom sur l'EBT (démonstration)
4. Soumission des PAE à l'OACI

Le PAE, une initiative de l'OACI :

- Objectifs de l'OACI**
- État d'avancement de l'élaboration des PAE**
- Doc 9988**

Qu'est-ce qu'un plan d'action de l'État ?

5

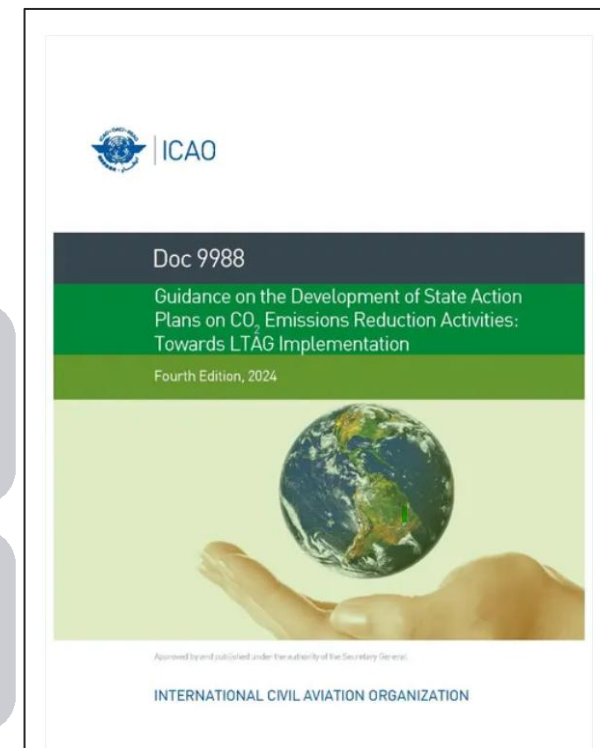
- Les plans d'action des États sont des documents stratégiques volontaires élaborés par les États pour présenter leurs stratégies nationales à long terme visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale
- un cadre pour fixer des objectifs de réduction des émissions, sélectionner des mesures d'atténuation et mobiliser les parties prenantes nationales concernées
- Il s'agit d'un document vivant, à mettre à jour tous les 3 ans



Le plan d'action de l'État est un document évolutif qui définit les mesures prises par un État pour réduire ses émissions de CO₂ provenant de l'aviation civile internationale.



Au sein d'un État, il s'agit d'un outil de planification et de coordination, offrant une voie de communication claire avec l'OACI.



- Résolution A37-19 (2010) : la résolution sur les changements climatiques a créé l'initiative des plans d'action des États
- Résolution A38-18 (2013), Résolution A39-2 (2016), Résolution A40-18 (2019) : ont réaffirmé cette initiative.
- Résolution A41-21 (2022) et
- **Résolution A42-21 (2025)** : *Déclaration récapitulative des politiques et pratiques permanentes de l'OACI relatives à la protection de l'environnement — Changements climatiques* → (...) Reconnaisant la nécessité de **continuer à développer et à mettre à jour les plans d'action des États**, y compris la **quantification des avantages de la réduction des émissions de CO₂** au moyen d'outils pratiques, pour une aviation et des infrastructures durables axées sur les innovations en faveur de l'environnement;



Encourage en outre les États à soumettre et à mettre à jour leurs plans d'action volontaires exposant leurs politiques, actions et feuilles de route respectives, y compris des projections à long terme

(A42-21, par. 12)



Invite les États à préparer ou à mettre à jour leurs plans d'action afin de les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2027, puis tous les trois ans par la suite

(A42-21, par. 13)



Encourage le partage des informations contenues dans les plans d'action et l'établissement de partenariats avec d'autres États membres

(A42-21, par. 14)

Le processus du plan d'action de l'État

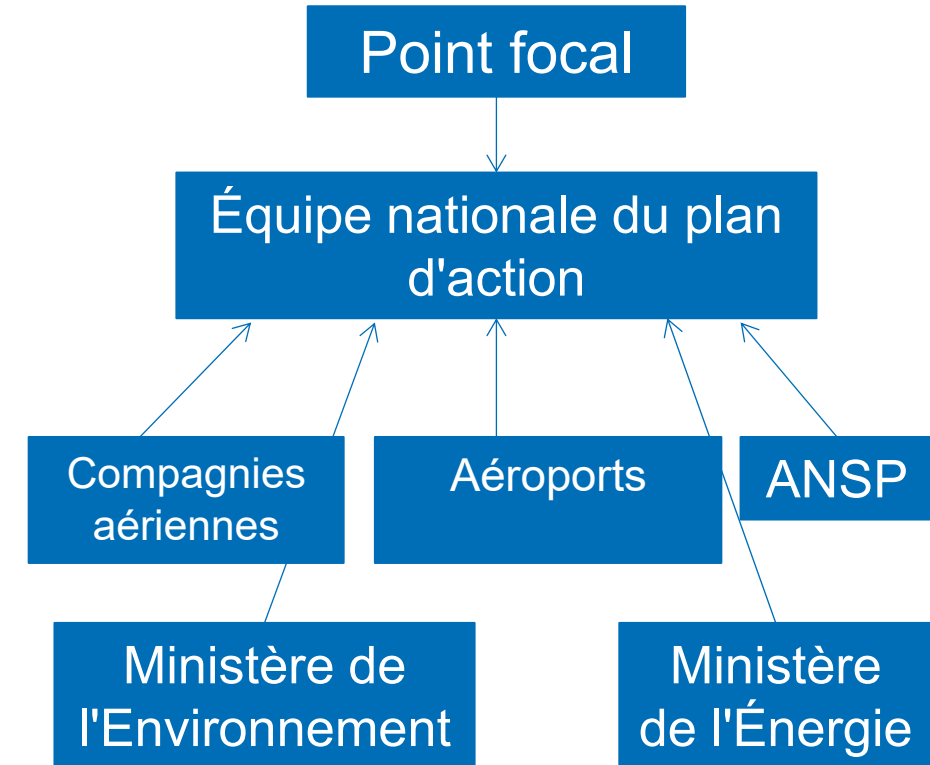
7

→ L'État :

- Désigne un point focal pour le plan d'action de l'État et communique ses coordonnées à l'OACI

→ Le point focal :

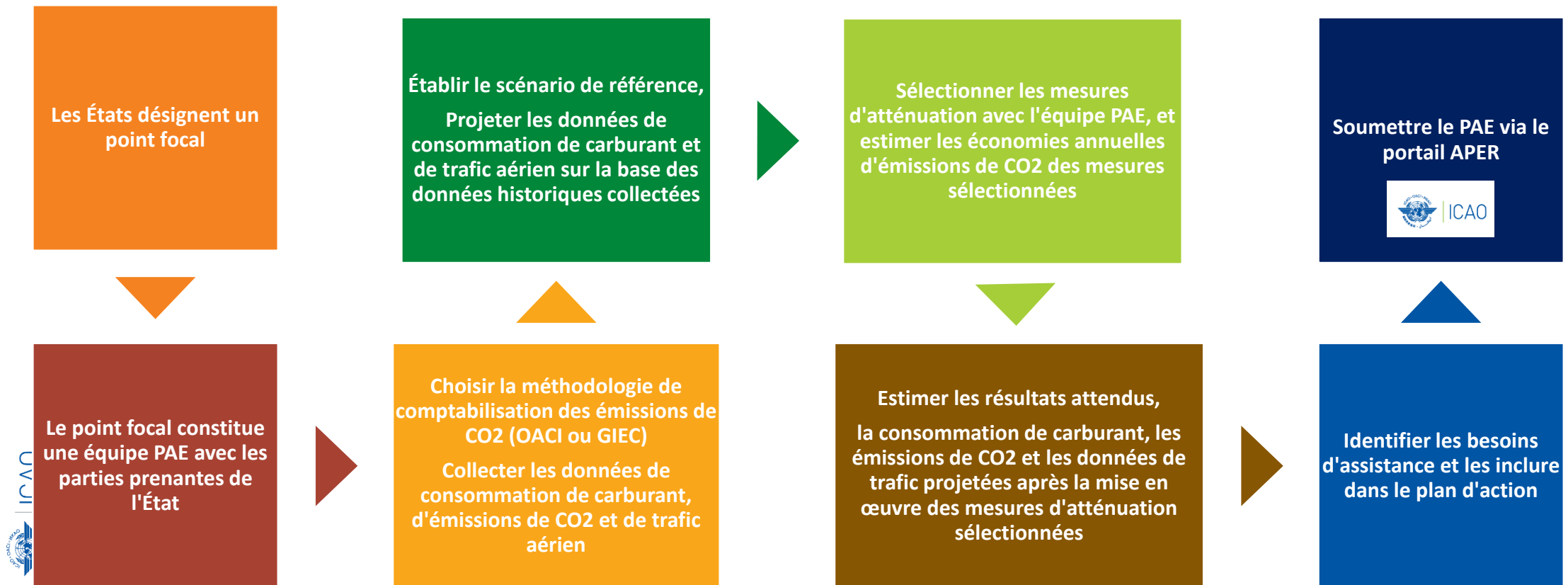
- Assure la coordination avec l'OACI
- Constitue une équipe nationale du plan d'action
- Élabore le plan d'action de l'État et soumet le document à l'OACI



Quel est le processus d'élaboration d'un plan d'action de l'État ?

8

Processus du plan d'action de l'État



Que contient un plan d'action de l'État ?

9

5 éléments de base (exigences minimales)

1

Coordonnées du point focal de l'État.

2

Scénario de référence (sans mesure) de la consommation de carburant, des émissions de CO₂ et du trafic (de la dernière année disponible à 2050).

3

Mesures d'atténuation des émissions de CO₂ (issues du panier de mesures de l'OACI).

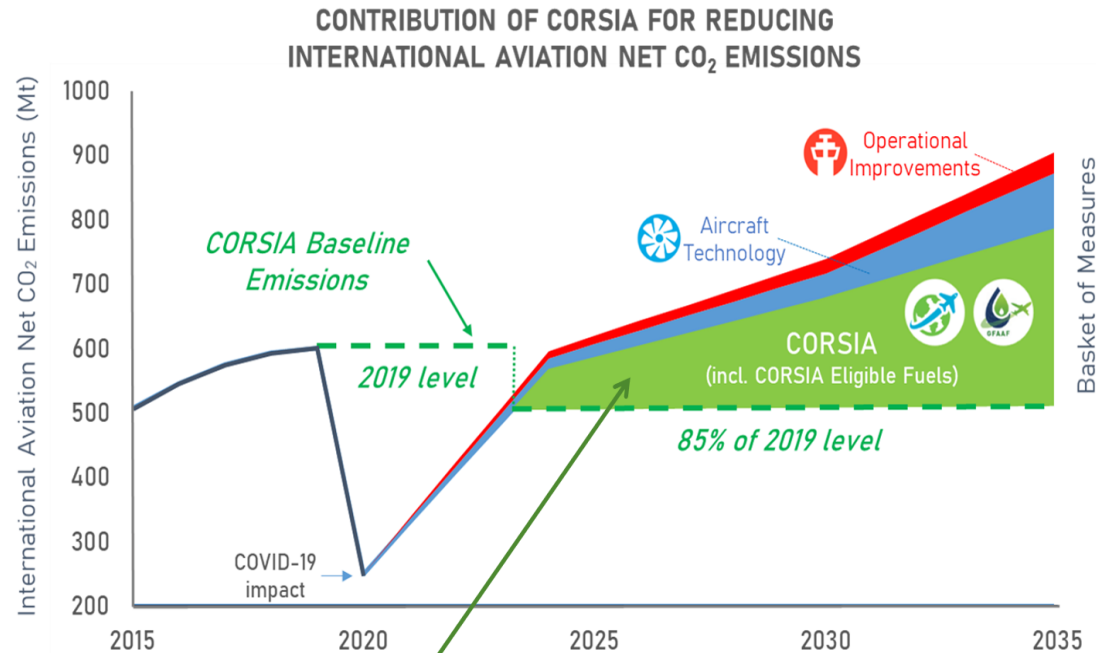
4

Résultats attendus (consommation de carburant, émissions de CO₂ et trafic avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation, de la dernière année disponible à 2050).

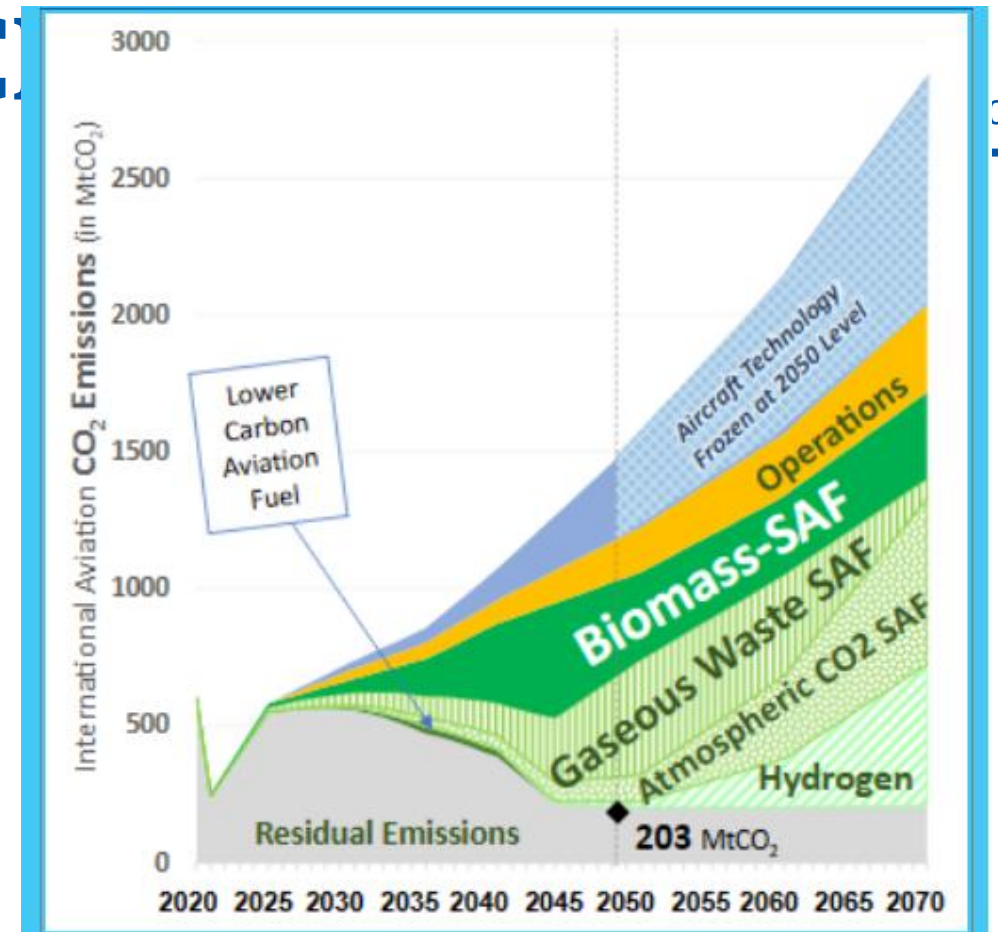
5

Besoins d'assistance, par exemple financière, technologique ou de renforcement des capacités.

Objectifs et scénario de l'OACI



CORSIA addresses the remaining “emissions gap” to achieve CNG2020



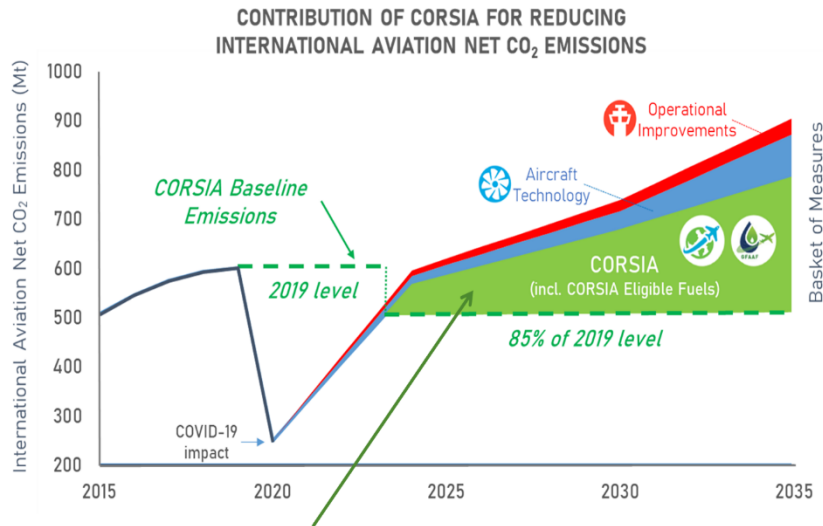
Objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG)

- La 41e session de l'Assemblée de l'OACI a adopté un objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale visant la neutralité carbone d'ici 2050, à l'appui de l'objectif de température de l'Accord de Paris de la CCNUCC.

Le PAE, une initiative de l'OACI

11

- L'initiative de l'OACI relative aux plans d'action des États est l'un des programmes volontaires d'action climatique les plus réussis de l'Organisation, témoignant d'un engagement mondial fort en faveur de la décarbonation de l'aviation.



CORSIA addresses the remaining "emissions gap" to achieve CNG2020

Suivi des progrès mondiaux grâce aux plans d'action des États

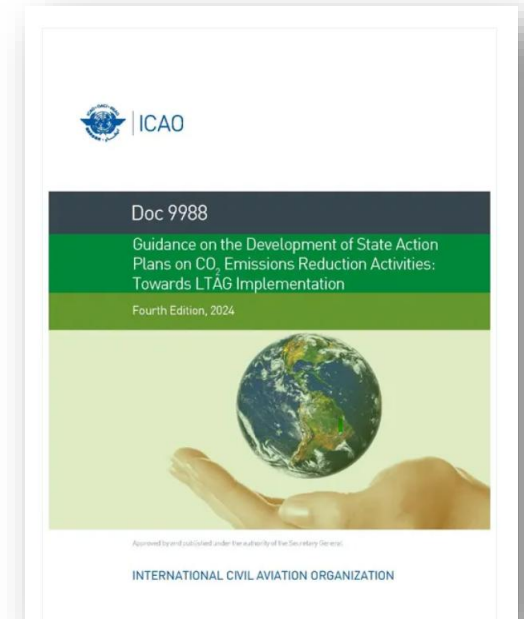
- Les informations quantifiées soumises dans les plans d'action des États permettent à l'OACI de compiler les progrès mondiaux vers ses objectifs climatiques ambitieux, notamment :
 - Une amélioration annuelle de 2 % de l'efficacité énergétique
 - Une croissance neutre en carbone à partir de 2020 (85 % des émissions de 2019)
 - L'objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) collectif de neutralité carbone d'ici 2050, et
 - Une réduction de 5 % des émissions de CO₂ d'ici 2030 grâce à l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation



Pourquoi les PAE sont-ils importants ?

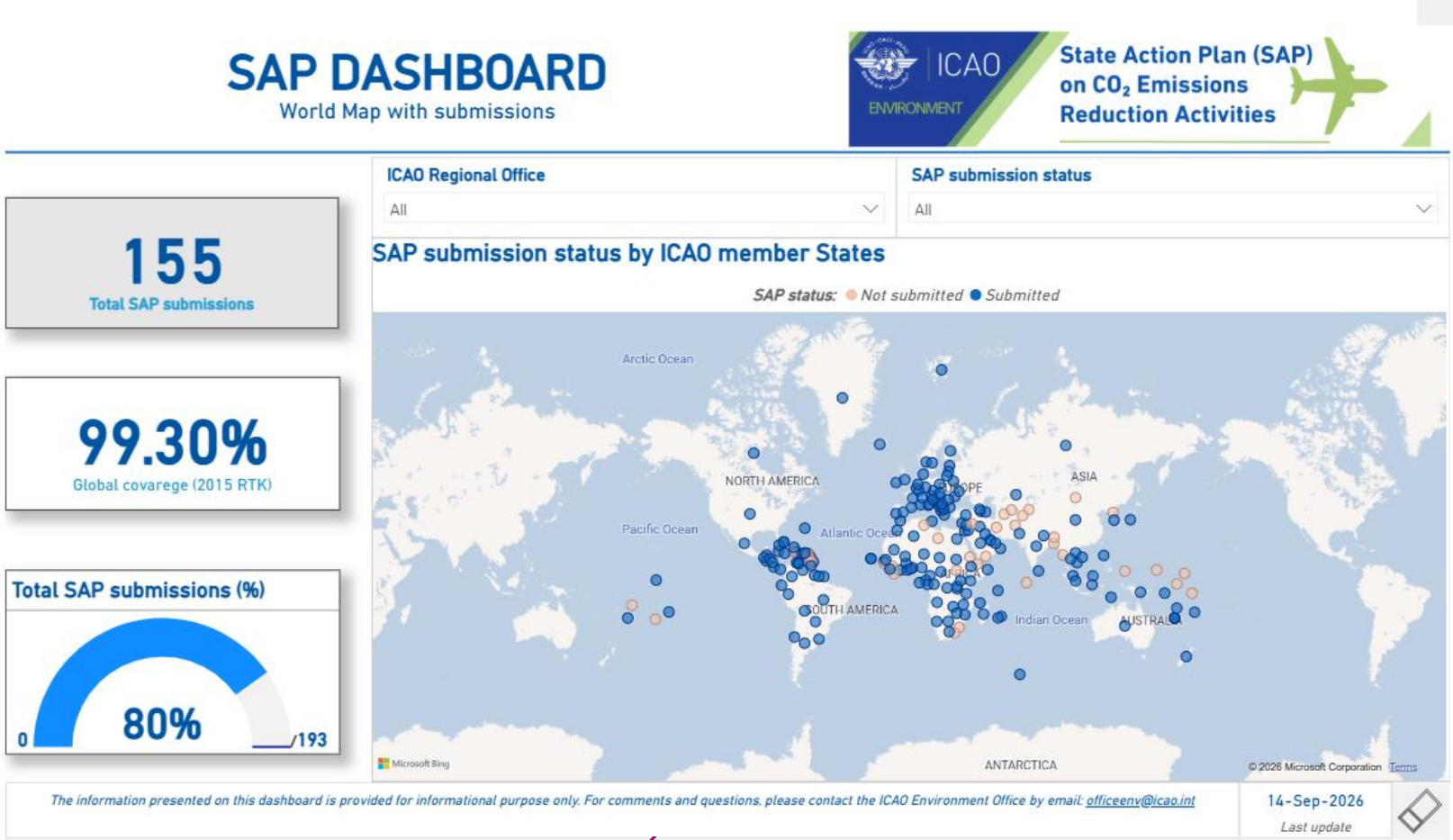
12

- Avec l'adoption de l'objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI et du Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, les plans d'action des États sont devenus encore plus essentiels.
- Ils servent désormais d'outils stratégiques pour :
 - **Suivre les progrès** vers la neutralité carbone d'ici 2050.
 - **Surveiller l'avancement collectif** vers l'objectif à court terme d'une réduction de 5 % des émissions de CO₂ d'ici 2030 grâce aux énergies plus propres pour l'aviation.
 - **Accéder à un soutien** via le programme ACT-SAF de l'OACI pour les carburants d'aviation durables.
 - **Débloquer des financements** pour les projets de décarbonation via la plateforme FINVEST de l'OACI (Finvest Hub).



OACI, Doc 9988 : Orientations sur l'élaboration des plans d'action des États relatifs aux activités de réduction des émissions de CO₂ : vers la mise en œuvre du LTAG (Doc 9988)

Résultats en matière de soumission des PAE



155 États représentant 99,30 % des TKP mondiales ont volontairement soumis leur plan d'action

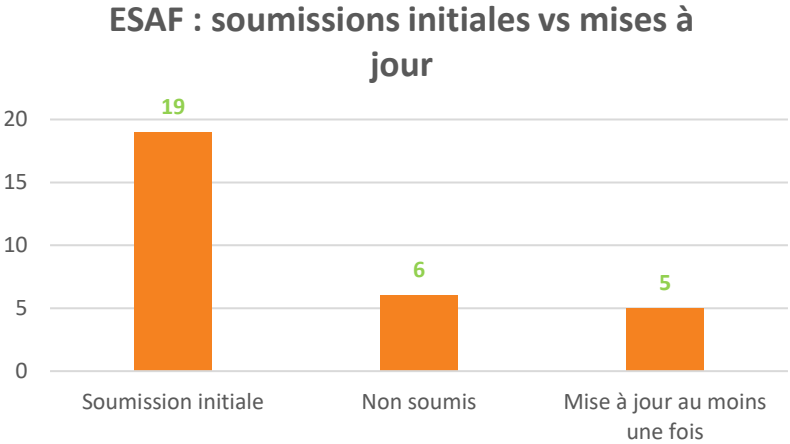


Site Web de l'OACI sur les plans d'action des États

Tableau de bord : plans d'action des États et assistance

ESAF : derniers résultats - soumission des PAE

14



19 États représentant **79%** des États de l'ESAF ont volontairement soumis leur plan d'action

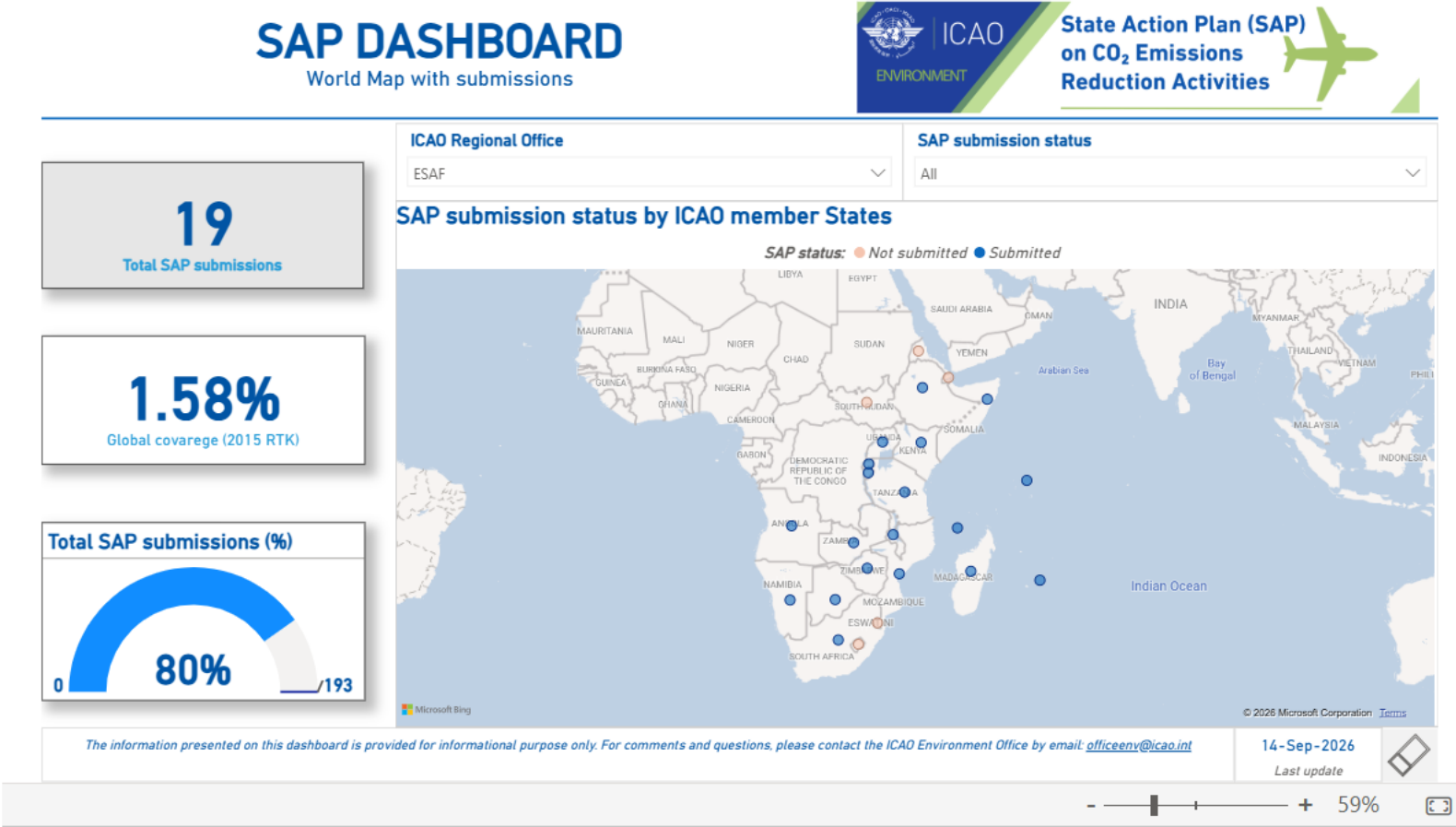
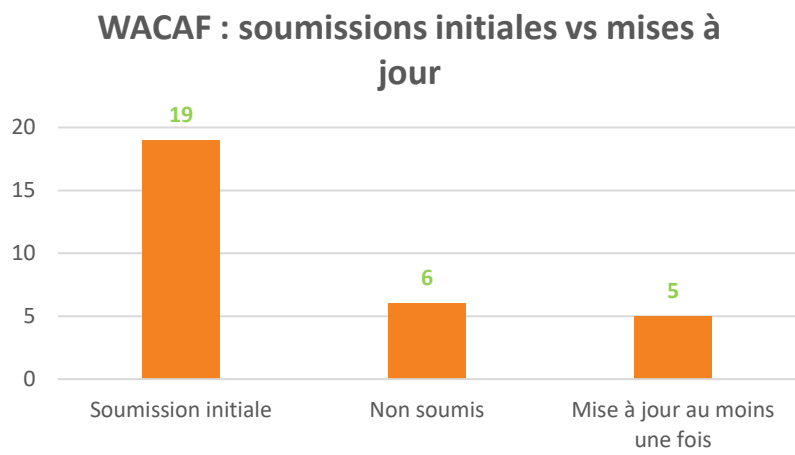


Tableau de bord : plans d'action des États et assistance

WACAF : derniers résultats - soumission des PAE

15



21 États représentant **88%** des États du WACAF ont volontairement soumis leur plan d'action

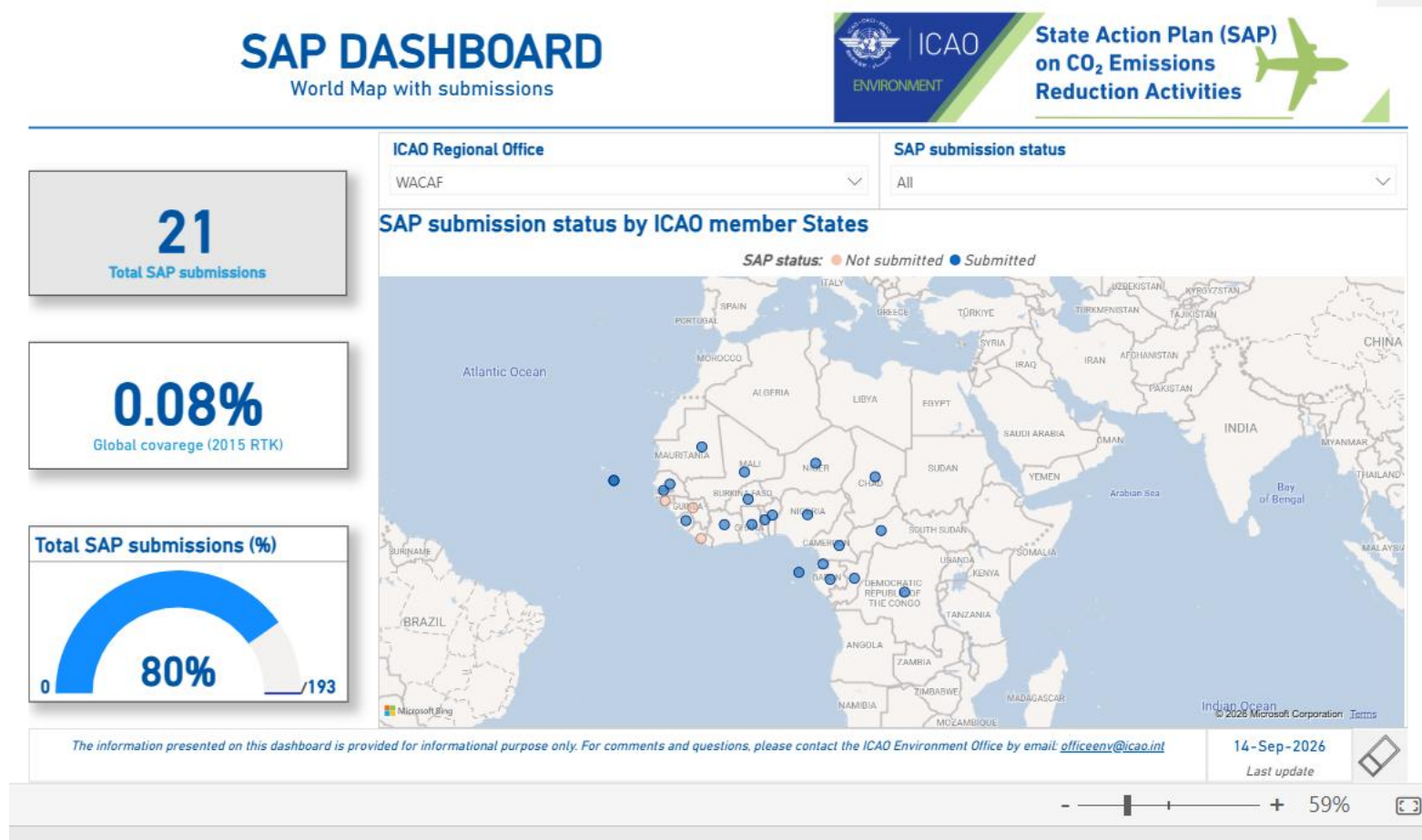
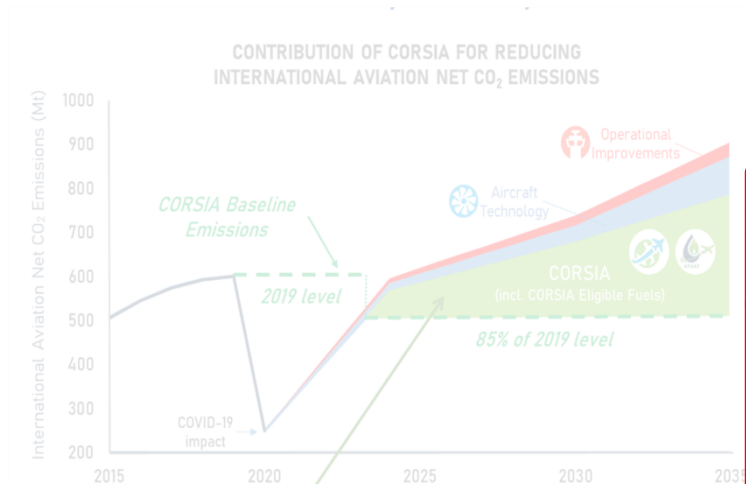


Tableau de bord : plans d'action des États et assistance

Récapitulatif : le PAE, une initiative de l'OACI

16

- L'initiative de l'OACI relative aux plans d'action des États est l'un des programmes volontaires d'action climatique les plus réussis de l'Organisation, témoignant d'un engagement mondial fort en faveur de la décarbonation de l'aviation.



CORSIA addresses the remaining "emissions gap" to achieve CNG2020

Suivi des progrès mondiaux grâce aux plans d'action des États

- Les informations quantifiées soumises dans les plans d'action des États permettent à l'OACI de compiler les progrès mondiaux vers ses objectifs climatiques ambitieux, notamment :
 - Une amélioration annuelle de 2 % de l'efficacité énergétique
 - Une croissance neutre en carbone à partir de 2020 (85 % des émissions de 2019)
 - L'objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) collectif de neutralité carbone d'ici 2050, et
 - Une réduction de 5 % des émissions de CO₂ d'ici 2030 grâce à l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation

Le PAE, une initiative de l'OACI

17

Suivi des progrès mondiaux grâce aux plans d'action des États

- Les informations quantifiées soumises dans les plans d'action des États permettent à l'OACI de compiler les progrès mondiaux vers ses objectifs climatiques ambitieux, notamment :
 - Une amélioration annuelle de 2 % de l'efficacité énergétique
 - Une croissance neutre en carbone à partir de 2020 (85 % des émissions de 2019)
 - L'objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) collectif de neutralité carbone d'ici 2050, et
 - Une réduction de 5 % des émissions de CO₂ d'ici 2030 grâce à l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation

CORSIA

LTAG

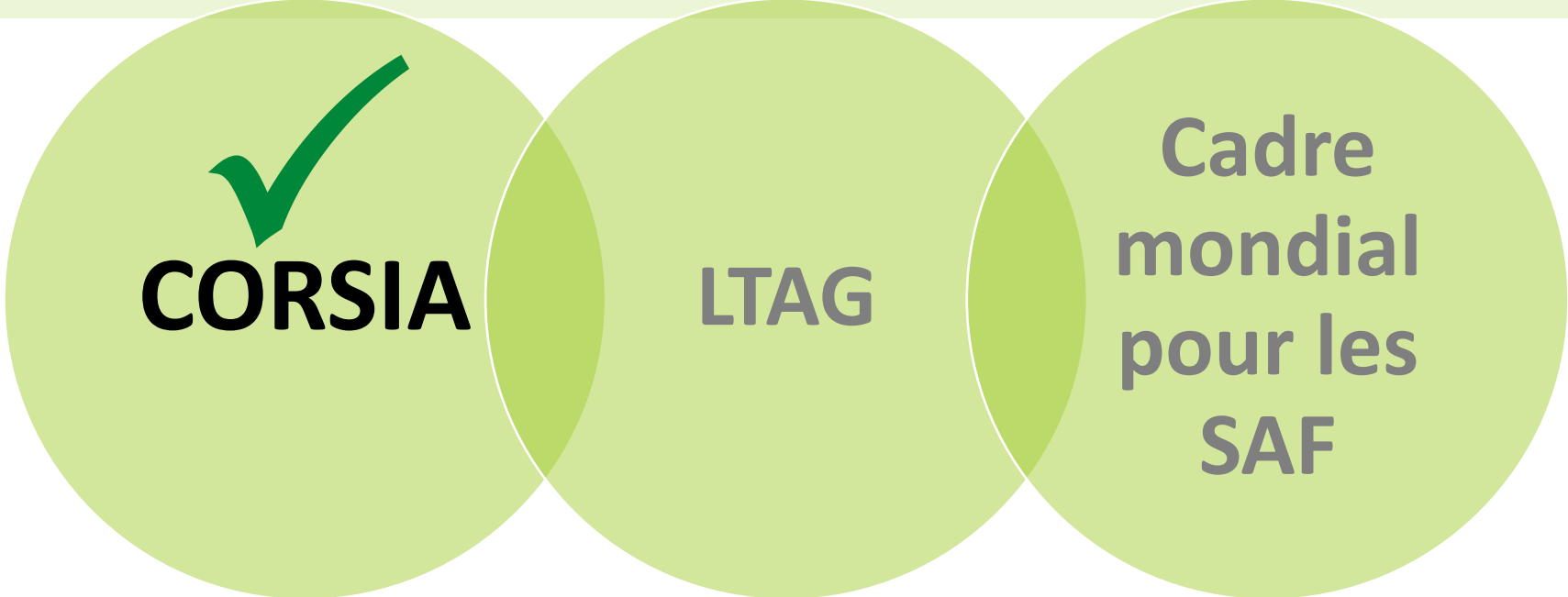
**Cadre
mondial
pour les
SAF**

Le PAE, une initiative de l'OACI

18

Suivi des progrès mondiaux grâce aux plans d'action des États

- Les informations quantifiées soumises dans les plans d'action des États permettent à l'OACI de compiler les progrès mondiaux vers ses objectifs climatiques ambitieux, notamment :
 - Une amélioration annuelle de 2 % de l'efficacité énergétique
 - Une croissance neutre en carbone à partir de 2020 (85 % des émissions de 2019)
 - L'objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) collectif de neutralité carbone d'ici 2050, et
 - Une réduction de 5 % des émissions de CO₂ d'ici 2030 grâce à l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation



CORSIA

LTAG

**Cadre
mondial
pour les
SAF**

Quel est le lien entre les plans d'action des États et le CORSIA ?

19

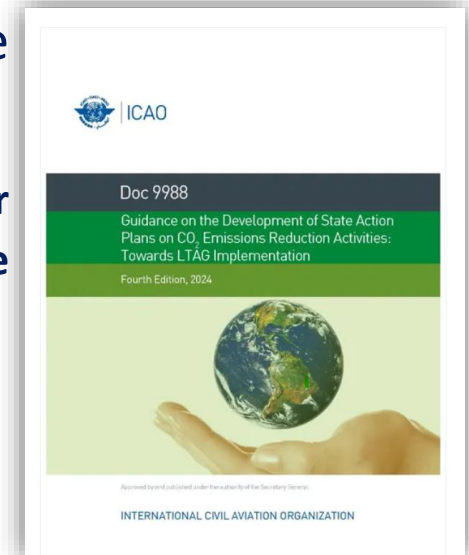
Plans d'action des États :

- un document de synthèse qui recense les informations relatives à l'ensemble des activités menées par l'État pour lutter contre les émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale.
- **Le CORSIA est l'un des éléments du panier de mesures ; les actions pertinentes menées par l'État pour mettre en œuvre le CORSIA peuvent donc être incluses dans le plan d'action de l'État.**



REMARQUE !!

- le « scénario de référence » établi par chaque État dans son plan d'action, en termes de projection actuelle et future des émissions de CO₂, diffère des émissions de CO₂ de l'État au titre de « l'année de référence » du CORSIA, à savoir 2019.
- Toutefois, les informations communiquées à l'État par le biais du système MRV du CORSIA peuvent servir de base aux données sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ figurant dans les plans d'action des États.



Suivi des progrès mondiaux grâce aux plans d'action des États

- Les informations quantifiées soumises dans les plans d'action des États permettent à l'OACI de compiler les progrès mondiaux vers ses objectifs climatiques ambitieux, notamment :
 - Une amélioration annuelle de 2 % de l'efficacité énergétique
 - Une croissance neutre en carbone à partir de 2020 (85 % des émissions de 2019)
 - **L'objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) collectif de neutralité carbone d'ici 2050, et**
 - Une réduction de 5 % des émissions de CO₂ d'ici 2030 grâce à l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation



Lien entre le LTAG et les plans d'action des États

21

La Résolution A42-21 associe le LTAG et le PAE



Les plans d'action des États sont essentiels pour suivre les progrès vers le LTAG de neutralité des émissions d'ici 2050.



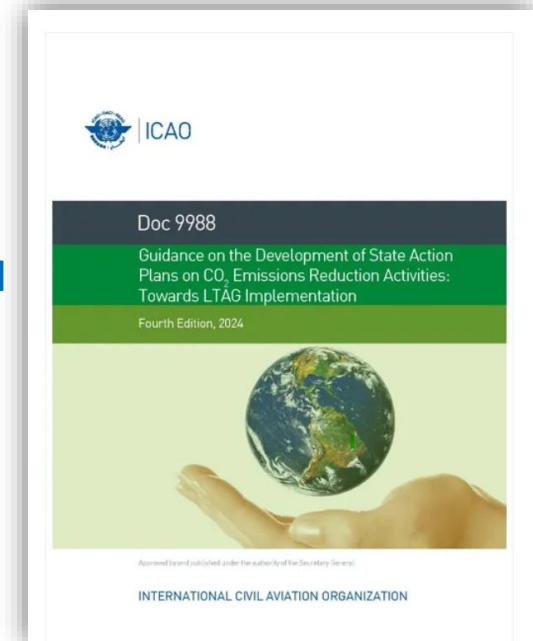
ICAO LTAG

Adopted by ICAO Assembly
Resolution A41-21 (2022)

https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Assembly/Resolution_A41-21_Climate_change.pdf

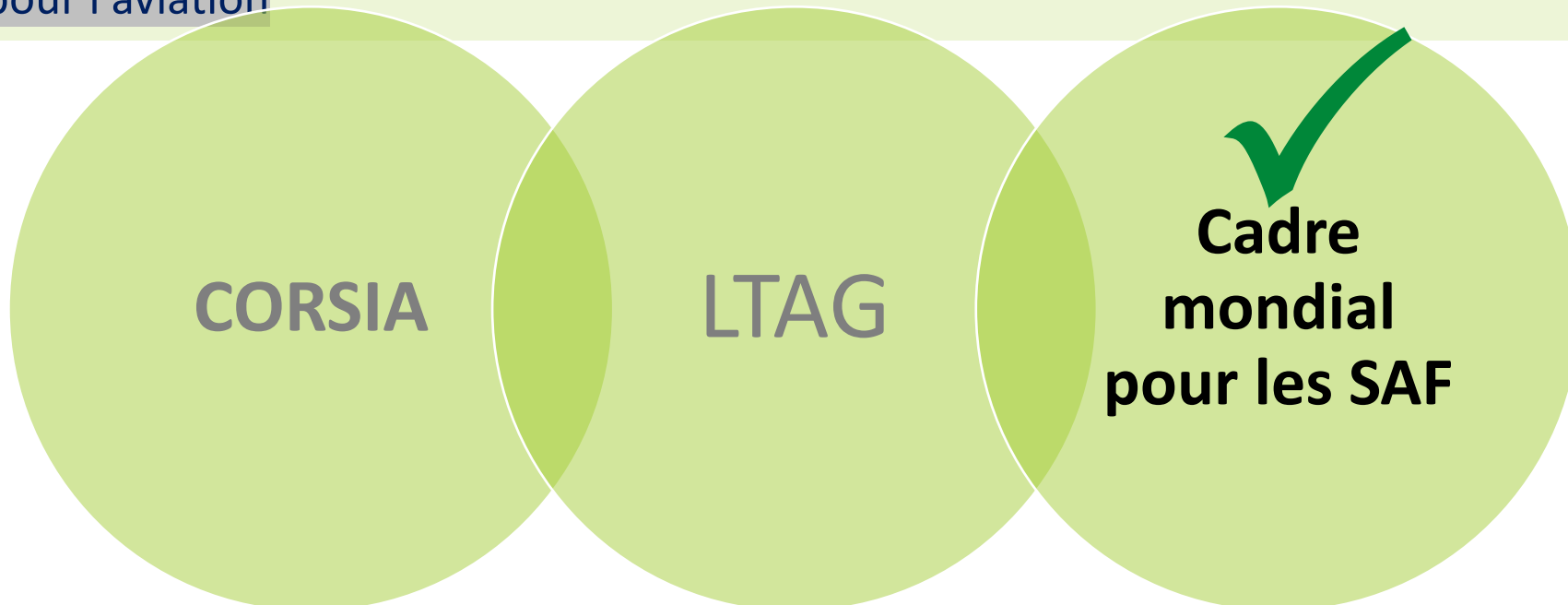


- **Mandat de la Résolution A41-21 de l'Assemblée de l'OACI (paragraphe 9) :**
la Résolution A42-21 de l'OACI désigne les PAE comme un **outil clé de suivi du LTAG**.
- **Transparence et redevabilité :**
les PAE offrent aux États un cadre structuré pour **communiquer leurs données d'émissions, partager leurs stratégies d'atténuation et démontrer leur engagement** à atteindre les objectifs ambitieux.
- **Évaluations fondées sur les données :**
appuient les évaluations et les orientations stratégiques de l'OACI fondées sur les données.



Suivi des progrès mondiaux grâce aux plans d'action des États

- Les informations quantifiées soumises dans les plans d'action des États permettent à l'OACI de compiler les progrès mondiaux vers ses objectifs climatiques ambitieux, notamment :
 - Une amélioration annuelle de 2 % de l'efficacité énergétique
 - Une croissance neutre en carbone à partir de 2020 (85 % des émissions de 2019)
 - L'objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) collectif de neutralité carbone d'ici 2050. et
 - Une réduction de 5 % des émissions de CO₂ d'ici 2030 grâce à l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation



Lien entre le Cadre mondial pour les SAF, LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation et les plans d'action des États

23

Axe 1 - Politique et planification : effort de collaboration entre les différentes parties prenantes, et encouragement des politiques, plans d'action et feuilles de route des États

Axe 3 – Soutien à la mise en œuvre : élaboration d'une boîte à outils/d'orientations stratégiques et soutien aux plans d'action des États

Les plans d'action des États jouent un rôle important dans la mise en œuvre du Cadre mondial

ICAO Global Framework for SAF, LCAF and other Aviation Cleaner Energies

(Adopted by CAAF/3 on 24 November 2023)

Whereas the 41st Session of the Assembly resolved under Resolution A41-21, paragraph 7 that “ICAO and its Member States are encouraged to work together to strive to achieve a collective long-term global aspirational goal for international aviation (LTAG) of net-zero carbon emissions by 2050, in support of the Paris Agreement’s temperature goal, recognizing that each State’s special circumstances and respective capabilities (e.g. the level of development, maturity of aviation markets, sustainable growth of its international aviation, just transition, and national priorities of air transport development) will inform the ability of each State to contribute to the LTAG within its own national timeframe”;

Whereas the Assembly Resolution A41-21, paragraph 8 further recognizes that “the LTAG is a collective global aspirational goal, and it does not attribute specific obligations or commitments in the form of emissions reduction goals to individual States, and urges each State to contribute to achieving the goal in a socially, economically and environmentally sustainable manner and in accordance with national circumstances”;

1. Politique et planification

- Vision mondiale ambitieuse visant à réduire de **5 %** les émissions de CO₂ de l'aviation internationale d'ici **2030**
- **Circonstances particulières et capacités respectives** de chaque État
- **CAAF/4** au plus tard en 2028, en vue de mettre à jour la Vision
- **Effort de collaboration** entre les différentes parties prenantes, et **encouragement des politiques, plans d'action et feuilles de route des États**
- Mise en œuvre **suivie et examinée** périodiquement



10. States are encouraged to include their respective policies, actions and roadmaps for the development and deployment of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, in their State Action Plans, and where possible, to:

- a) identify resources, capacity and other factors (e.g. capacity assistance and access to technology) required;
- b) help ICAO to tailor capacity building and implementation support measures, including facilitating access to financing and funding, in line with the State's needs; and
- c) to quantify their Plans, to support ICAO's work in monitoring progress towards achieving the LTAG.

11. The implementation of the global framework should be continually monitored and periodically reviewed, including through annual ICAO stocktaking, and the convening of CAAF/4. In this regard, ICAO, with the technical contribution of CAEP, should identify and develop methodologies for monitoring the:

- a) progress on emissions reductions from SAF, LCAF and other aviation cleaner energies toward the achievement of the LTAG, including through the gathering, compiling and analyzing, by ICAO, of actions undertaken by States according to their State Action Plans and other relevant State reporting mechanisms;
- b) progress, at a global and regional level, on means of implementation support, including financing, provided to achieve the emissions reductions from SAF, LCAF and other aviation cleaner energies toward the achievement of the LTAG, including through the gathering, compiling and analyzing, by ICAO, of actions undertaken by States, industry, and other stakeholders; and
- c) impacts on the sustainable growth of the aviation industry, the geographical distribution of SAF production, cost impacts (including airfares and the price of SAF, LCAF and other cleaner

energies), and the maintenance of fair and equal opportunities for the development and deployment of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, aspiring to have production sites in all ICAO regions before CAAF/4.

3. Soutien à la mise en œuvre

- Renforcement des capacités et soutien à la mise en œuvre solides, **ciblés et adaptés**
- **S'appuyant sur les programmes ACT-CORSIA et ACT-SAF**
- Faciliter les **partenariats** et l'échange de bonnes pratiques
- Élaborer une **boîte à outils/des orientations stratégiques** et appuyer les **plans d'action des États**
- Appuyer les **études de faisabilité** et les projets pilotes susceptibles de faciliter l'accès à l'investissement
- Appuyer l'accès à la **technologie**

Building Block 3 – Implementation Support

17. All States should have access to the means to participate across all stages of the development and deployment of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, and all States and regions are encouraged to work together in a spirit of solidarity to ensure there is a truly global effort to contribute to, and benefit from, the work to reduce emissions from such aviation cleaner energies.
18. The global scale-up in production of SAF, LCAF and other aviation cleaner energies requires a robust and substantial capacity-building and implementation support programme. States, ICAO, industry, academia and other relevant stakeholders are encouraged to work together to deliver such a programme that:
 - a) recognizes the need for an expanded, robust, targeted and tailored support to account for the various stages of readiness across the entire SAF/LCAF value chain, taking into account different circumstances across States and regions;
 - b) facilitates partnerships, alliances and cooperation between States and all relevant stakeholders, including regional collaborations that may result in regional solutions that produce fuels efficiently;
 - c) includes exchange of information, sharing of best practices and technological developments among States, for which ICAO should provide a platform to facilitate this exchange and track progress;
 - d) supports States in their planning, development and implementation of national and regional policies that can be applied across all stages of fuel supply-chain, including the following potential policy components that form part of a non-exhaustive 'toolkit' (referred to paragraph 6 above):

- h) **assists in the development of relevant aspects of State Action Plans and roadmaps, including ICAO guidance and tools, and State-to-State support partnerships, noting that State Actions Plans may also include information on specific assistance needs for the implementation of measures to reduce aviation CO₂ emissions, which may facilitate access to investment and technology.**

Mise en œuvre et déclaration des mesures sélectionnées :

Méthodologies de suivi et de déclaration

La Résolution A42-21* a prié le Conseil de l'OACI... (paragraphe 10)

avec la contribution technique du CAEP, de mettre en œuvre la méthodologie de suivi et de déclaration du LTAG (LMR) pour évaluer les progrès de la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ vers la réalisation du LTAG, le LMR étant alimenté par les informations issues du bilan annuel du LTAG de l'OACI, des outils de suivi de l'OACI, **des plans d'action des États pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale et d'autres sources d'information, y compris le suivi des progrès des moyens de soutien à la mise en œuvre et de financement.....** À cet égard, le Conseil présentera les mises à jour nécessaires sur le LMR, pour examen par la 43e session de l'Assemblée de l'OACI;

Panier de mesures de l'OACI

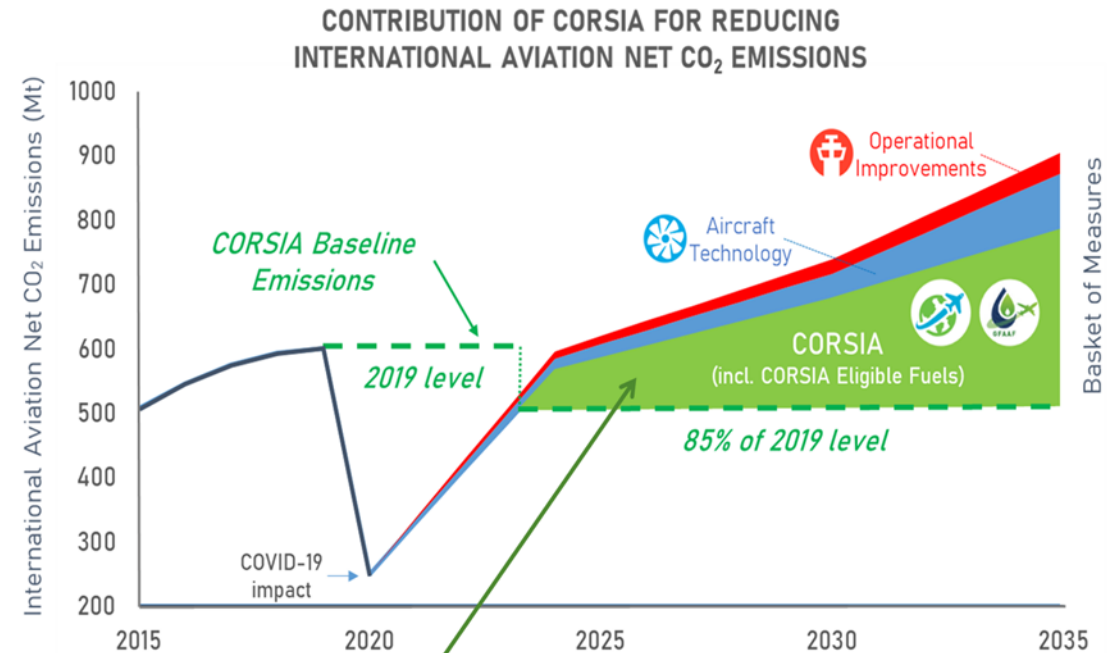
28

Technologie aéronefs

Améliorations
opérationnelles

Carburants d'aviation
durables

Mesures fondées sur le
marché (CORSIA)



CORSIA addresses the remaining "emissions gap" to achieve CNG2020

- l'objectif pour l'État est de décrire comment les réductions des émissions de CO₂ de l'aviation internationale seront réalisées
- Sélection des mesures et quantification de leurs résultats attendus
 - Examen du panier de mesures, de leur faisabilité et de leur potentiel de réduction des émissions
 - reflétant les capacités et circonstances nationales respectives
 - Hiérarchisation et sélection des mesures d'atténuation
 - **Quantification des effets** des mesures sélectionnées sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂

Description des mesures d'atténuation dans le PAE

Pour chaque mesure de chaque catégorie

- une indication de sa catégorie (opérationnelle, technologique, carburants, fondée sur le marché, etc.)
- le nom de la mesure tel qu'il est connu dans l'État
- la description de la mesure

#	Category of the measure(s)	Name of the measure(s) selected	Description of the measure(s)	Implementation time horizon (start-end date implementation)	CO ₂ savings per year (tonnes of CO ₂ /year)	Stakeholder(s) involved in implementing the measure(s)	Assistance needed for implementation
1	☐ Technology ☐ Operational Improvements ☐ Fuels (SAF, LCAF and other aviation cleaner energies) ☐ Market-based measures Other (please specify):						☐ Yes ☐ No If yes, please detail the kind of assistance needed for the implementation of the mitigation measure. For more information, see Chapter 5 of this guidance document.

en œuvre (date de début de la date de fin de mise en œuvre)

elles anticipées de la mesure

s impliquées dans la mise en ; et g) l'assistance nécessaire à es mesures

- l'assistance nécessaire à la mise en œuvre de la ou des mesures

Mécanismes de suivi des données pour les mesures de réduction du carburant/CO2

31

Exemple d'application des règles empiriques du Doc 9988 de l'OACI pour suivre les progrès des mesures applicables – Appendice C : tableau C-2

- Comprendre l'approche des règles empiriques
 - Le Doc 9988 propose une méthode de quantification de premier niveau lorsque des données de modélisation avancées ne sont pas encore disponibles.
- Les résultats attendus sont les économies de carburant/émissions de CO2. Il convient d'identifier les données d'entrée requises
 - Les données d'activité spécifiques dont chaque formule empirique a besoin, et qui les détient généralement dans votre État.
- Concevoir un mécanisme de suivi pratique
 - Un flux de données simple et reproductible, assorti de rôles clairs et de contrôles de qualité.
- L'intégrer dans le cycle de déclaration de l'OACI
 - Aligner votre suivi interne sur le cycle triennal du plan d'action.

Technologie aéronefs et mesures opérationnelles

32

Mesure	Formule empirique	Données d'activité requises
Acquisition de nouveaux aéronefs	$FS = 0.9\text{--}1.05\% \times \text{aircraft age} \times \text{old fuel burn}$	<i>Profil d'âge de la flotte ; consommation de carburant de référence par type</i>
Rétromodification (p. ex. winglets)	$FS = 2\text{--}6\% \times \text{baseline fuel burn}$	<i>Dates d'installation des rétromodifications et aéronefs concernés</i>
Opérations de descente continue (CDO)	$FS = 0.06 \text{ t fuel} \times \text{number of CDOs}$	<i>Nombre d'approches CDO effectuées</i>
Arrivées STAR PBN	$FS = 0.02\text{--}0.05 \text{ t} \times \text{number of arrivals}$	<i>Nombre d'arrivées selon les procédures STAR PBN</i>
Opérations de montée continue (CCO)	$FS = 0.09\text{--}0.15 \text{ t} \times \text{number of CCOs}$	<i>Nombre de départs CCO</i>
Roulage mono-moteur	$FS = \Sigma (22 \times \text{idle FB/min} \times \text{minutes})$	<i>Temps de roulage à effectif moteur réduit, par type d'aéronef</i>
Avitaillement en SAF	$\text{CO}_2 \text{ savings} = \text{SAF\%} \times \text{fuel burn} \times 3.16$	<i>Pourcentage de mélange SAF et volumes avitaillés. Valeurs d'analyse du cycle de vie</i>
CORSIA / Mesures fondées sur le marché	Déclaré selon le système de surveillance, déclaration et vérification (MRV) du CORSIA	<i>les données d'émissions vérifiées circulent déjà via le système MRV du CORSIA – aucune règle empirique distincte n'est nécessaire.</i>

FS = économies de carburant ;

Rôles et responsabilités

33

Rôle	Responsabilité	RACI
Point focal de l'État / Autorité de l'aviation civile (AAC)	Est propriétaire du plan d'action de l'État et le soumet	Responsable (A)
ENPA (ANSP, compagnies aériennes, aéroports, fournisseurs de carburant, etc.)	Fournit les flux de données d'activité sous-jacents	Exécutant (R)
Point focal de l'État / Autorité de l'aviation civile (AAC)	Compile les données et effectue les calculs	Exécutant (R)

Le mécanisme doit correspondre à la situation de votre État

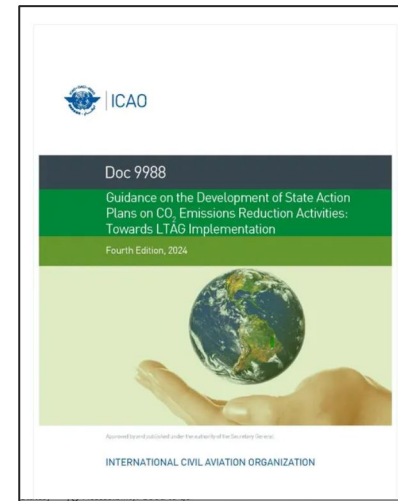
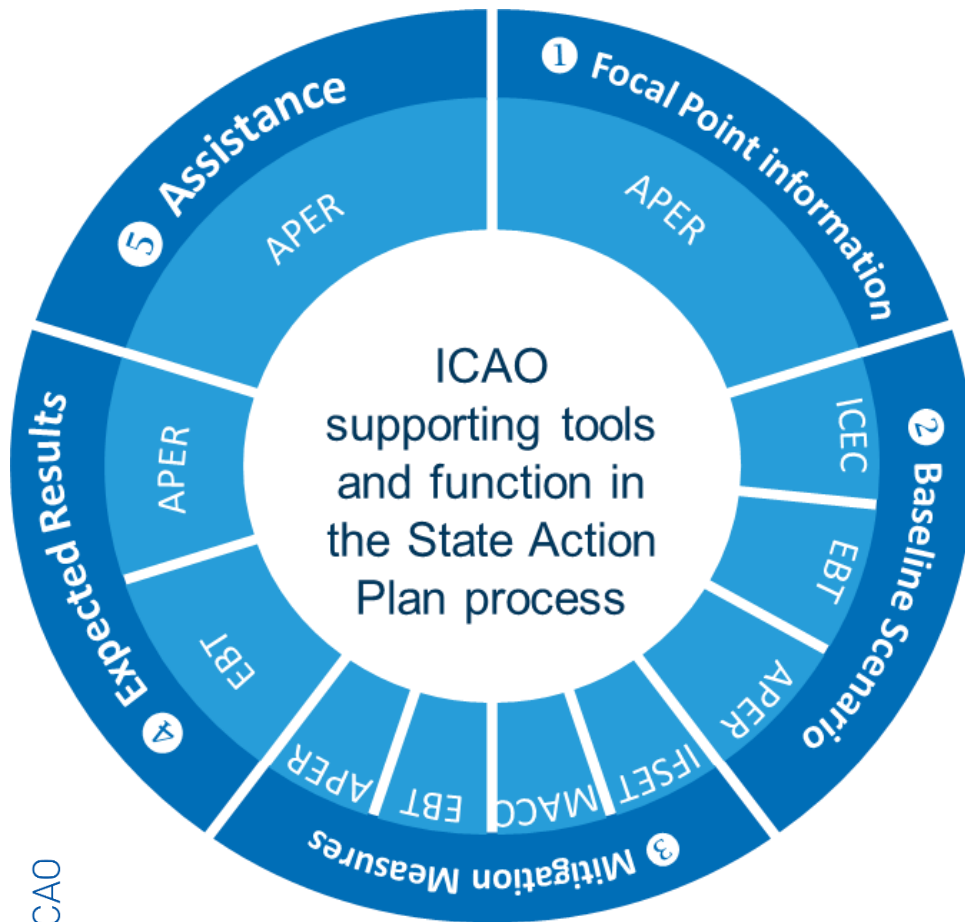
34

- Les règles empiriques constituent un point de départ pratique — et non un plafond — pour quantifier votre panier de mesures
- Un mécanisme de suivi est un registre, une routine de collecte de données, une étape de validation et une responsabilité claire — pas un simple tableur
- Concevez le mécanisme en fonction de la maturité actuelle des données de votre État, et planifiez la trajectoire de progression

Quelles données votre État collecte-t-il déjà — via votre ANSP, vos compagnies aériennes ou vos aéroports — qui pourraient alimenter ce mécanisme proposé ?

Outils PAE de l'OACI :

Zoom sur l'EBT (démonstration)



Site Web Action Plan on Emissions Reduction (APER)

Conçu pour aider les États souhaitant préparer et soumettre leur plan d'action à l'OACI, en donnant accès à des outils facilitant l'élaboration du PAE.

- Outil d'évaluation des avantages environnementaux (EBT)

Cet outil a été conçu par l'OACI pour aider les États à définir un scénario de référence, à estimer les avantages quantifiables résultant des mesures d'atténuation sélectionnées, et il fournit des résultats attendus estimés. Cet outil peut aider un État à établir un plan d'action quantifié, tout en nécessitant un minimum de données d'entrée. Tous les points focaux des plans d'action des États sont encouragés à utiliser cet outil lors de l'élaboration ou de la mise à jour d'un plan d'action de l'État.

Autres outils disponibles sur le site APER :

- Outil de courbe des coûts marginaux de réduction (courbe MAC)
- Outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET)
- Calculateur des émissions de carbone de l'OACI pour les États (ICEC)

Welcome to the Action Plan on Emissions Reduction (APER) Portal



This portal has been developed to assist States that want to prepare and submit their State Action Plan to ICAO. State Action Plans enable all ICAO Member States to establish a long-term strategy on climate change for the international aviation sector, involving all interested parties at national level.

Following the agreement at the 41st Session of the ICAO Assembly in 2022 on the long-term global aspirational goal for international aviation (LTAG) of net-zero carbon emissions by 2050, State Action Plans will play a pivotal role in monitoring the progress on the implementation of all elements of the basket of measures towards the achievement of the LTAG (A41-21 operative clause 9).

As defined within ICAO Document 9988 (provided below) a complete State Action Plan should contain:

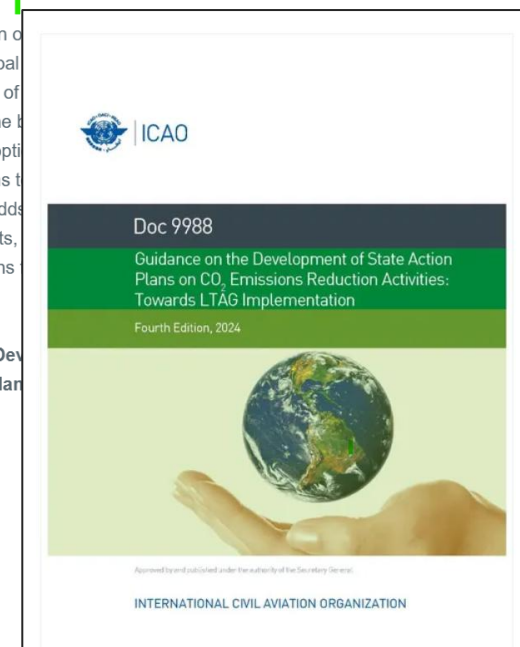
1. **Contact information** for the officially nominated State Action Plan Focal Point, alternate Focal Point (if applicable) and any other person(s) responsible for the compilation and submission of the Action Plan;
2. **Baseline Scenario (scenario without action)**: Projected annual fuel consumption, CO₂ emissions and traffic data (from the latest available year until at least 2050) for international aviation;
3. List of **selected measures** proposed for mitigating CO₂ emissions from international civil aviation;
4. **Expected Results (scenario after taking action)**: Estimated impact of the selected mitigation measures from the first implementation year to at least 2050 on the baseline scenario (including annual fuel consumption and CO₂ emissions); and
5. Identification of any **assistance needs** (for example financial, technological, training or capacity building) for the State.

*** NEW UPDATE – JUNE 2024: Updated ICAO Doc 9988 - Guidance on the Development of State Action Plans on CO₂ Emissions Reduction Activities (Fourth Edition)***

This document is the main resource for developing a State Action Plan. It provides step-by-step guidance, details of the required elements of a State Action Plan and contains a template that can be used to structure a State Action Plan. All State Action Plan Focal Points are encouraged to utilize this document while developing or updating a State Action Plan.

New update (June 2024): This updated version of the document reflects the ICAO Assembly's agreement on a long-term global goal for international aviation and the development of State Action Plans in contributing to the achievement of this goal. It also details the measures for reducing aviation fuels (LCAF), and other clean energy options. The updated Action Plan template aims to be in a harmonized manner. This Fourth Edition also adds new measures, such as building programs, possible financial instruments, decarbonization projects. It also includes lessons learned and best practices for CO₂ mitigation.

Updated ICAO Doc 9988 - Guidance on the Development of State Action Plans on CO₂ Emissions Reduction Activities (Fourth Edition) (other language versions)
[9988_cons_en.pdf](#)



Démonstration en direct de l'EBT

[EBT \(v2.9\) mis en ligne sur le site Web APER](#)

Outil d'évaluation des avantages environnementaux (EBT)

Cet outil a été conçu par l'OACI pour aider les États à **définir un scénario de référence et à estimer les avantages quantifiables résultant** des mesures d'atténuation sélectionnées, et il fournit des résultats attendus estimés.

Cet outil peut **aider un État à établir un plan d'action quantifié**, tout en nécessitant un minimum de données d'entrée.

Tous les points focaux des plans d'action des États sont encouragés à utiliser cet outil lors de l'élaboration ou de la mise à jour d'un plan d'action de l'État.

Soumission des PAE à l'OACI :

Catégorisation des plans d'action

Après la soumission

Informations fournies dans les PAE

40

- Le PAE doit être soumis **UNIQUEMENT** via le portail APER
- Les données quantifiables communiquées par les États dans leurs plans d'action permettent à l'OACI d'évaluer la contribution collective mondiale du plan individuel de chaque État à la réalisation des objectifs mondiaux ambitieux.
- Pour cette évaluation, l'OACI doit agréger les données quantifiées des plans d'action.
Catégorisation des plans d'action :

With Data	Partial Data	No Data
• Quantified data provided for Baseline • Quantified annual fuel burn reduction/CO₂ emission reductions from the selected mitigation measure(s) • Quantified data provided for Expected Results	• Only historical data provided • Projected data for only one or two of the following categories: CO₂, fuel burn, and RTK data • With a graphical representation, but without data	• No baseline scenario • No mitigation measures selected • No expected results

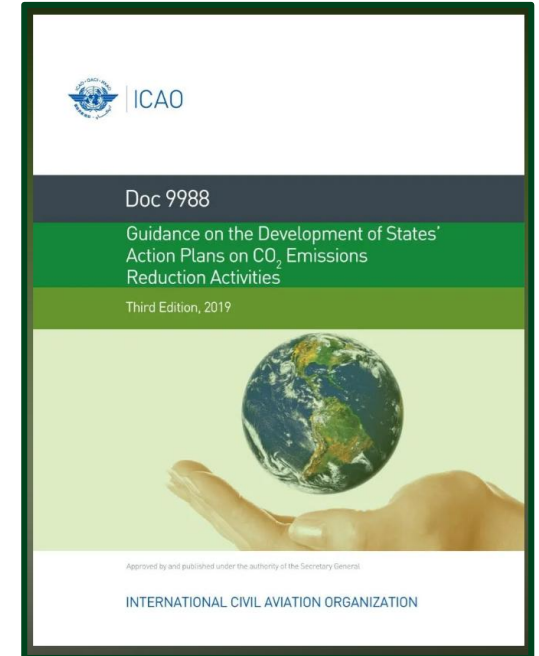
Après la soumission

41

L'élaboration et la soumission d'un plan d'action ne constituent pas une fin en soi !

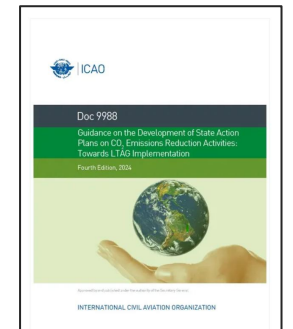
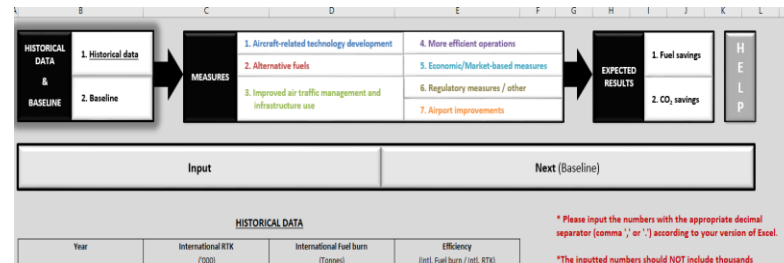
- Points clés :

- ✓ L'État devrait mettre en place un processus pour la mise en œuvre des mesures pertinentes du plan d'action
- ✓ Une consultation et une coordination continues entre les différentes parties prenantes sont essentielles à la mise en œuvre
- ✓ L'État devrait suivre la mise en œuvre de toutes les activités
- ✓ L'État devrait continuer à travailler en étroite collaboration avec l'OACI



42

- 



Merci

