



# RAPPORT ACA 2

## AÉROPORT RODEZ- AVEYRON

# 2023

Aéroport de Rodez-Aveyron



Année du rapport : 2023  
Niveau : ACA 2

# SOMMAIRE

## **I) Présentation de la démarche**

- 1) Les objectifs du rapport
- 2) L'engagement politique et CO2 de l'aéroport
- 3) Les informations générales de l'aéroport
- 4) Le périmètre
  - a) Le périmètre opérationnel
  - b) Le périmètre organisationnel
  - c) Le périmètre temporel

## **II) La collecte des données**

- 1) Les processus aéroportuaire
  - a) Les véhicules de l'aéroport
  - b) Les entraînements au feu
  - c) Les combustibles des unités stationnaires
  - d) Les produits chimiques de dégivrage
- 2) Les combustibles pour le chauffage des bâtiments et la production d'électricité
- 3) Électricité achetée ou produite à partir d'une production hors site
- 4) Le chauffage (vapeur ou eau chaude) générée hors site et/ou revendu sur site
- 5) La gestion des processus aéroportuaire
  - a) Le traitement des déchets solides
  - b) Le traitement des eaux usées
  - c) Les autres processus aéroportuaire pertinents

## **III) Les résultats et conclusion**

- 1) Les résultats en valeurs absolue
- 2) Les résultats en valeurs relative
- 3) Conclusion

## **IV) Le système de management carbone**

- 1) Le pilotage interne
  - a) L'équipe Projet
  - b) Le planning
- 2) Le plan de formation
- 3) Le plan de communication
- 4) Le plan d'actions
- 5) L'analyse des investissements

# PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

## 1) LES OBJECTIFS DU RAPPORT

L'aéroport de Rodez Aveyron souhaite renouveler l'accréditation ACA 2 sur l'année 2023. Pour se faire accompagner dans sa démarche, l'exploitant de l'aéroport SAEML AIR 12 a fait appel à Time to Fly.

La démarche a été initiée dans un premier temps par une définition détaillée des périmètres de l'aéroport de Rodez Aveyron pour identifier les données utiles pour le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES). Suite à cette définition des périmètres, les données ont pu être collectées de 2019 à 2023 (sauf 2020 considérée comme année blanche) sur les différents postes d'émissions.

Ce rapport a trois objectifs :

- Présenter et valider les données collectées ;
- Présenter les résultats du bilan des émissions de GES ;
- Présenter la mise en œuvre du système de management carbone ;



## 2) L'ENGAGEMENT POLITIQUE ET CO2 DE L'AÉROPORT

Dans un contexte international où l'urgence climatique devient de plus en plus une évidence, l'aéroport de Rodez-Aveyron a décidé d'adopter une démarche volontariste en inscrivant l'évaluation et la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans ses objectifs à long terme.

Au sein de cette démarche, une première étape consiste à mesurer l'empreinte CO2 des activités de l'aéroport sur le périmètre Scope 1 & 2 du GHG Protocol afin d'identifier les postes les plus émissifs et d'identifier les actions les plus adéquates pour maîtriser ces émissions. Cette démarche permet aussi de sensibiliser l'ensemble des collaborateurs aux enjeux environnementaux de la gestion aéroportuaire.

Afin de certifier cette étape de sa stratégie de développement durable, l'aéroport de Rodez- Aveyron a, par ailleurs, choisi de soumettre cette mesure à l'Airport Carbon Accreditation (ACA) de niveau 2. Ce programme, développé par l'ACI-Europe et ACI ASIA-PACIFIC, a été mis en place spécialement pour les aéroports cherchant à mieux gérer leurs émissions de carbone et à devenir plus efficaces. Cette certification évalue et reconnaît les efforts entrepris par les aéroports afin de réduire leurs émissions en gaz à effet de serre et exige une vérification par un tiers indépendant.

L'aéroport de Rodez-Aveyron s'engage donc, au sein d'une démarche de développement durable de long terme, à mesurer les émissions de CO2 liées à ses activités opérationnelles (scope 1 & 2 du GHG Protocol) sur l'année 2023 afin de cartographier de manière précise et robuste les « hotspots » d'émissions, d'identifier et d'engager les actions prioritaires à mener dans le cadre d'une amélioration continue de sa performance environnementale.

Dans le cadre de la démarche, l'aéroport s'engage à une baisse de 25% de ses émissions de GES. La valeur sera absolue aux activités et sera comparée entre 2019 et 2025.

### 3) Les informations générales de l'aéroport

Dans le cadre du reporting de l'ACA, certaines informations générales sur l'activité de l'aéroport de Rodez-Aveyron sont requises pour pouvoir comparer l'activité de l'aéroport à ses émissions de gaz à effet de serre.

Ces informations sont répertoriées dans cette section du rapport.

#### Le nombre d'employés de l'aéroport

- 2019 : 29,04
- 2021 : 27,45
- 2022 : 28,56
- 2023 : 27,74

#### Le nombre d'employés des locataires et des concessionnaires sur l'aéroport

- 2019 : 53
- 2021 : 60
- 2022 : 63
- 2023 : 60

#### La surface des bâtiments exploités par l'aéroport

- 2019 : 3 500 m<sup>2</sup>
- 2021 : 3 500 m<sup>2</sup>
- 2022 : 3 500 m<sup>2</sup>
- 2023 : 3 500 m<sup>2</sup>

Les mouvements liés à l'activité de l'aéroport sont de :

Année	Mouvements d'aéronefs	Mouvements de passagers	Tonnes de fret
<b>2023</b>	13 223	70 374	NC
<b>2022</b>	14 289	73 087	NC
<b>2021</b>	15 315	32 476	NC
<b>2019</b>	14 803	87 714	NC

Source : Données d'activité de l'aéroport



# LE PÉRIMÈTRE

Pour effectuer un bilan des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de l'ACA, trois périmètres sont à prendre en compte : Le périmètre organisationnel ; Le périmètre opérationnel ; Le périmètre temporel ;

## a) Le périmètre opérationnel

Le périmètre opérationnel permet de catégoriser les postes d'émissions des activités de l'aéroport au sein du périmètre organisationnel pour assurer leur prise en compte dans le bilan des émissions. Le niveau d'accréditation ACA visé par l'aéroport de Rodez Aveyron étant le niveau ACA 2, les émissions des scopes 1 & 2 seront prises en compte dans le bilan des émissions.

Ces scopes correspondent pour :

- Le scope 1 : les émissions de gaz à effet de serre (GES) direct provenant des postes d'émission sous le contrôle opérationnel de l'aéroport ;
- Le scope 2 : les émissions de GES indirectes liées à l'électricité ;

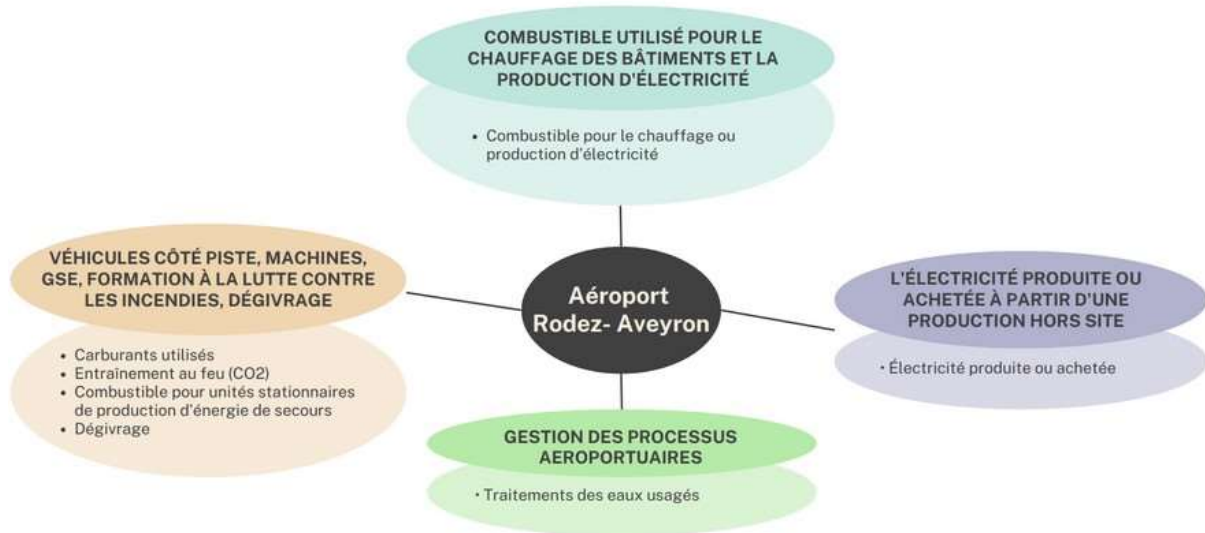
## b) Le périmètre organisationnel

Le périmètre organisationnel permet de déterminer les activités et les sites à prendre en compte dans le bilan des émissions.

Le périmètre organisationnel de l'aéroport de Rodez Aveyron prend en compte :

- Le carburant utilisé par les véhicules et les machines exploitées par l'aéroport, à savoir : ◦
  - Diesel
  - GNR
  - Propane
  - SP 95
- Le carburant utilisé pour les unités stationnaires, à savoir : ◦
  - GNR
- Le chauffage au gaz naturel,
- L'électricité des bâtiments exploités opérationnellement par l'aéroport, à savoir :
  - 1 SSLIA
  - 2 hangars de maintenance ◦
  - 1 aérogare
  - 1 hangar aéroclub

La cartographie des postes d'émissions de l'aéroport de Rodez Aveyron est la suivante :



### c) Le périmètre temporel

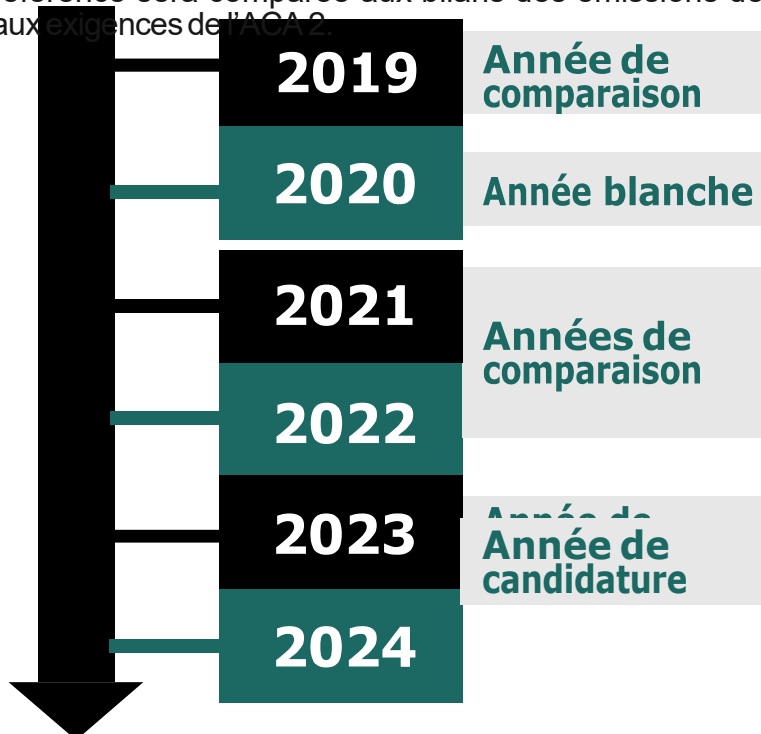
Le bilan des émissions pour l'accréditation ACA doit être réalisé sur une durée d'un an.

En raison de la crise sanitaire liée au COVID-19, les émissions GES de 2020 ne sont pas comptabilisées pour assurer une cohérence entre les actions prises et les résultats.

Ainsi nous comparerons l'année de référence 2023 aux années 2019, 2021 & 2022.

Dans le cadre de l'obtention de l'accréditation ACA 2, l'aéroport doit démontrer une réduction de ses émissions sur un roulement de 3 années consécutives ou au moins 1 année comparable.

En résumé, l'année de référence pour la demande d'ACA 2 sera l'année 2021. Cette année de référence sera comparée aux bilans des émissions de 2019, 2021 et 2022 pour satisfaire aux exigences de l'ACA 2.



La suite du rapport présente la collecte des données et les résultats obtenus du bilan des émissions sur les années 2019 à 2023.



# LA COLLECTE DES DONNÉES

## 1) LES PROCESSUS AÉROPORTUAIRES

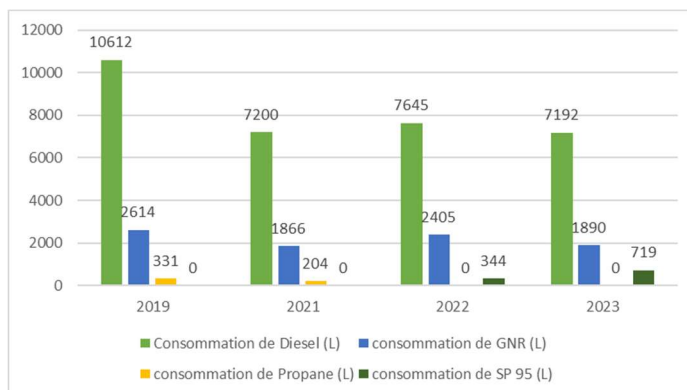
### A) Les véhicules de l'aéroport

La majorité des véhicules exploités par l'aéroport utilisent du diesel, du GNR ou du propane. Ces véhicules viennent se recharger sur l'aéroport où une cuve de chaque carburant est mise à disposition.

Les véhicules se Réapprovisionnent en carburant directement sur les cuves. Nous avons utilisé les factures indiquant les Quantités de carburant livrées à l'aéroport pour chacune des années.

#### Résultats :

Consommation annuelle des véhicules de l'aéroport par carburant (en Litre)



	2019	2021	2022	2023
Consommation de Diesel (L)	10612	7200	7645	7192
consommation de GNR (L)	2614	1866	2405	1890
consommation de Propane (L)	331	204	0	0
consommation de SP 95 (L)	0	0	344	719

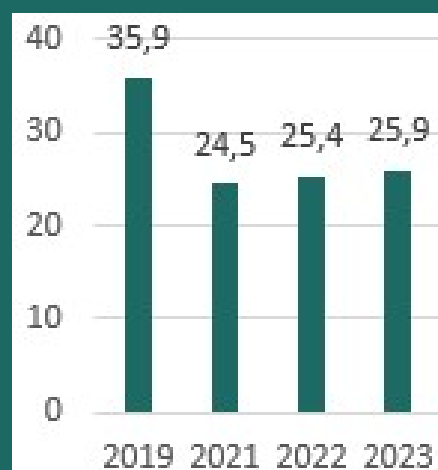
Pour obtenir une émission de GES à partir des données, nous utilisons les facteurs d'émissions (FE) de la base carbone ADEME. Pour les quantités de carburants en litre :

- GNR : le FE associé à la combustion uniquement est 2,52 kgCO<sub>2</sub>e/L,
- Diesel : le FE associé à la combustion uniquement est 2,6988 kgCO<sub>2</sub>e/L,
- Propane : le FE associé à la combustion uniquement est 2,9976 kgCO<sub>2</sub>e/kg,

Ainsi on obtient par produit des données collectées avec les facteurs d'émission associés les émissions de GES suivantes :

	Tonnes CO <sub>2</sub> e
2019	35,9
2021	24,5
2022	25,4
2023	25,9

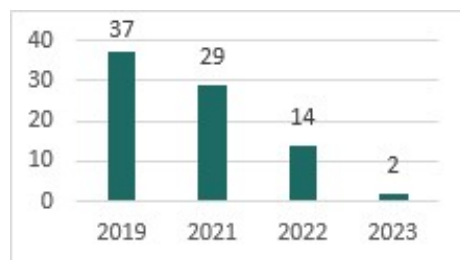
Emissions de GES associé aux carburants des véhicules de l'aéroport (en T CO<sub>2</sub>e)



## b) Les entrainements feux

L'aéroport de Rodez Aveyron possède des extincteurs au CO2. Ces extincteurs peuvent être utilisés pour de la formation ou pour les systèmes incendies. Les extincteurs sont rechargés certaines années. Les recharges des extincteurs au CO2 en kg sont les suivantes :

Recharges extincteurs CO2 (kg)



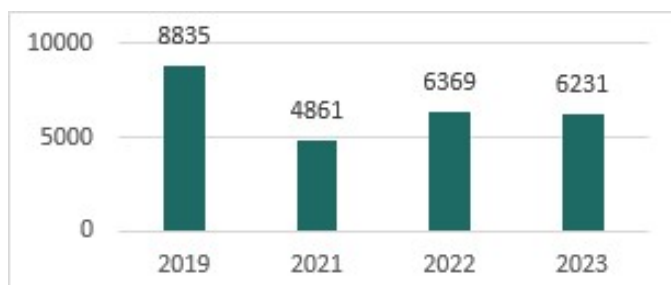
Année	Recharges extincteurs CO2 (kg)
2019	37
2021	29
2022	14
2023	2

## c) Les combustibles des unités stationnaires

L'aéroport de Rodez Aveyron dispose de GPU (Ground Power Unit) sur sa plateforme. Les données ont été obtenues à partir du suivi des factures et du suivi de la consommation de l'aéroport afin de dissocier le GNR utilisé par les véhicules de piste et par le GPU.

Le GPU fonctionne au GNR. Les données obtenues sont les suivantes

	Consommation de GNR (L)
2019	8 835
2021	4 861
2022	6 369
2023	6 231



### Résultats :

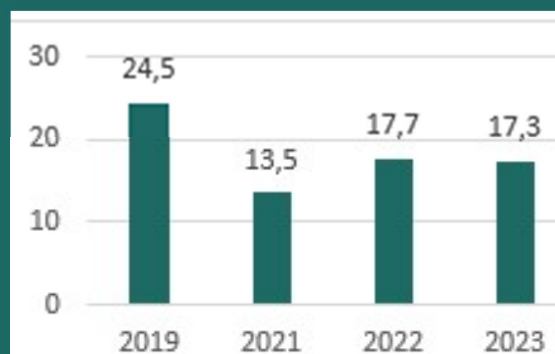
Pour obtenir une émission de GES à partir des données, nous utilisons les facteurs d'émissions (FE) de la base carbone ADEME qui sont les suivants :

-Pour les quantités de carburants en litre :

- GNR : le FE associé à la combustion uniquement est 2,7727 kgCO2e/L,

Ainsi on obtient par produit des données collectées avec les facteurs d'émission associés les émissions de GES suivantes

Emissions de GES associé au combustible des unités stationnaires (en T CO2e)



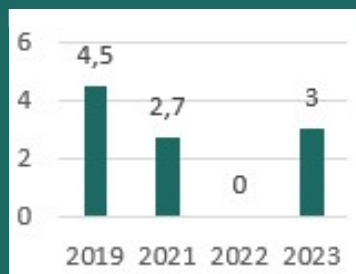
## d) Les produits chimiques de dégivrage

L'aéroport de Rodez Aveyron utilise du Glycol Aircraft pour dégivrer. Le Glycol Aircraft est dilué. Les données obtenues sont les suivantes :

Année	Consommation de Glycol Aircraft (L)
2019	5 150
2021	3 100
2022	0
2023	2050



### Emissions de GES associé aux produits chimique de dégivrage (en T CO<sub>2</sub>e)



Année	Émissions de Glycol Aircraft (en T CO <sub>2</sub> )
2019	4,5
2021	2,7
2022	0
2023	3,0

Pour obtenir une émission de GES à partir des données, nous utilisons les facteurs d'émissions (FE) de la base carbone ADEME qui sont les suivants :

- Glycol Aircraft : le FE associé est de 0,868 kgCO<sub>2</sub>e/L pour une dilution 50/50

Ainsi on obtient par produit des données collectées avec les facteurs d'émission associés les émissions de GES ci-contre.

ents et la production

L'ensemble des bâtiments de l'aéroport de Rodez Aveyron sont chauffés au gaz naturel.

### Collecte des données

Les données de consommation de Rodez Aveyron pour le chauffage des bâtiments ont été obtenues grâce aux factures du fournisseur de gaz naturel indiquant la consommation en kWh. Les données obtenues sont les suivantes :

Année	Consommation de gaz naturel total	m <sup>2</sup> total chauffé
2019	606 848 kWh	3500
2021	605 508 kWh	3500
2022	35 771 m <sup>3</sup>	3500
2023	44 370 m <sup>3</sup>	3500

### Résultats

Pour obtenir une émission de GES à partir des données, nous utilisons le facteur d'émissions (FE) de la base carbone ADEME. La base carbone ADEME donne le mix moyen du gaz naturel utilisé pour la consommation en 2015. Le facteur d'émission associé à la combustion est : 1,8906 kgCO<sub>2</sub>e/ m<sup>3</sup> PCS.

On obtient ainsi les émissions suivantes :

	Émissions (tCO <sub>2</sub> e)
2019	106,5
2021	106,3
2022	67,63
2023	83,89

### Emissions de GES associé aux gaz naturel utilisé pour le chauffage (en T CO<sub>2</sub>e)



### 3) ÉLECTRICITÉ ACHETÉE OU PRODUITE À PARTIR D'UNE PRODUCTION HORS SITE

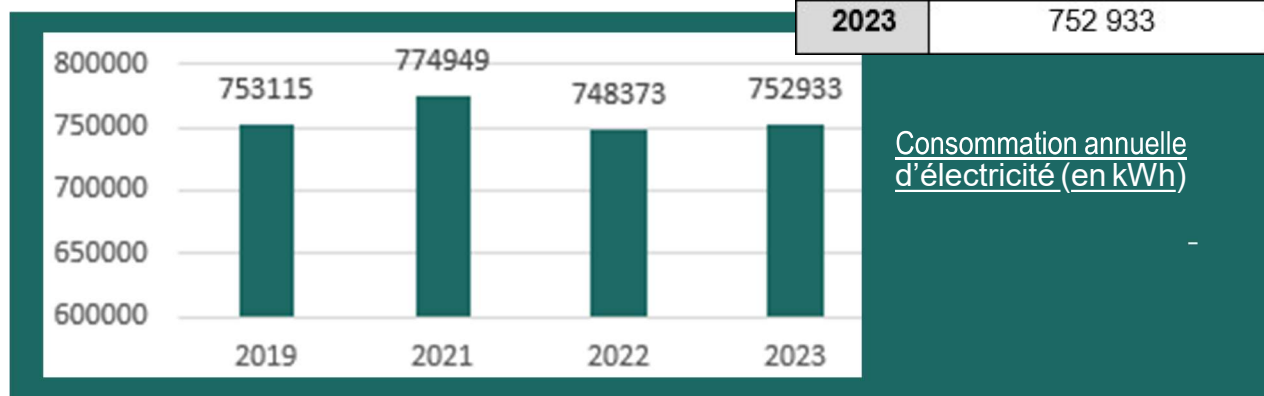
L'aéroport de Rodez Aveyron possède quatre postes différents de consommation d'électricité dans son périmètre :

- Aérogare
- La Landeyrie
- La Campie
- Onrazac
- 

#### Collecte des données

Les données de consommation d'électricité annuelle ont été récupérées grâce aux factures du fournisseur d'électricité.

Année	Consommation électrique totale (kWh)
2019	753 115
2021	774 949
2022	748 373
2023	752 933



#### Résultats

Pour obtenir une émission de GES à partir des données, nous utilisons le facteur d'émissions (FE) fourni par la base carbone ADEME et intégré dans l'outil ACERT EASEE qui est de : 0,0395kgCO<sub>2</sub>e/kWh.

#### 4) Le chauffage (vapeur ou eau chaude) généré hors site et/ou revendu sur site

L'aéroport de Rodez Aveyron ne génère pas de chauffage (vapeur ou eau chaude) sur sa plateforme. Aucune émission n'est liée à ce poste par conséquent.

#### 5) La gestion des processus aéroportuaires

##### a) Le traitement des déchets solides

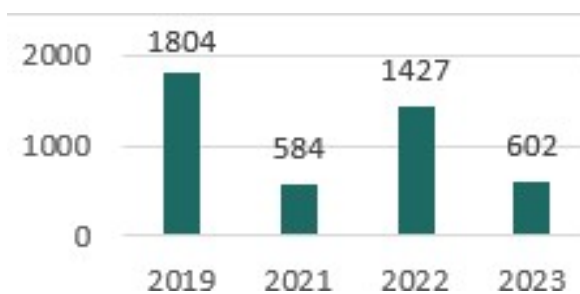
L'aéroport de Rodez Aveyron ne réalise pas de suivi des déchets. Aucune émission n'est liée à ce poste par conséquent.

## b) Le traitement des eaux usées

Les données de consommation d'eau ont été récupérées grâce aux factures du fournisseur d'eau.

Collecte de données :

Année	Quantité d'eaux usées (m <sup>3</sup> )
2019	1804
2021	584
2022	1427
2023	602

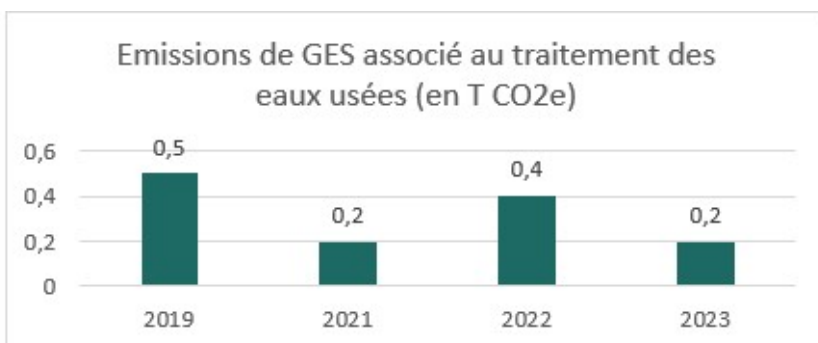


Pour obtenir une émission de GES à partir des données, nous utilisons les facteurs d'émissions (FE) de la base carbone ADEME qui sont les suivants :

- Traitement eaux usées : le FE associé est de 0,2720 kgCO<sub>2</sub>e/m<sup>3</sup> On

obtient ainsi les émissions suivantes :

Année	Émissions (tCO <sub>2</sub> e)
2019	0,5
2021	0,2
2022	0,4
2023	0,2



## c) Les autres processus aéroportuaires pertinents

L'aéroport de Rodez Aveyron a identifié un autre processus aéroportuaire pertinent :  
• L'utilisation d'urée

Collecte des données :

Les données d'utilisation d'urée ont été obtenues à partir du montant indiqué sur les factures en k-euros (k€).

Résultats :

Il n'existe pas de facteur d'émission spécifique à l'utilisation de l'urée. De fait, le facteur d'émission utilisé est celui des produits chimiques. Le facteur d'émission associé aux produits chimiques est de 1600 kgCO<sub>2</sub>e/k€.

Année	Consommation d'urée (k €)
2019	3,161
2021	0
2022	0
2023	1,495

	Émissions (tCO <sub>2</sub> e)
2019	5,058
2021	0
2022	0
2023	2,392

# LES RÉSULTATS ET CONCLUSIONS

## 1) Les résultats en valeur absolue

Grâce aux données collectées et au calcul des émissions de GES avec les facteurs d'émissions pertinents, nous obtenons un bilan des émissions de GES par année qui est le suivant :

Année	Scope 1 (tCO <sub>2</sub> e)	Scope 2 (tCO <sub>2</sub> e)	Scopes 1-2 (tCO <sub>2</sub> e)
2019	177	29,7	207
2021	147	30,6	178
2022	111	29,6	141
2023	131	29,7	161

À partir de la définition des scopes 1 & 2 en section 2 de ce rapport, il est possible de représenter la part des émissions de chaque scope par année.

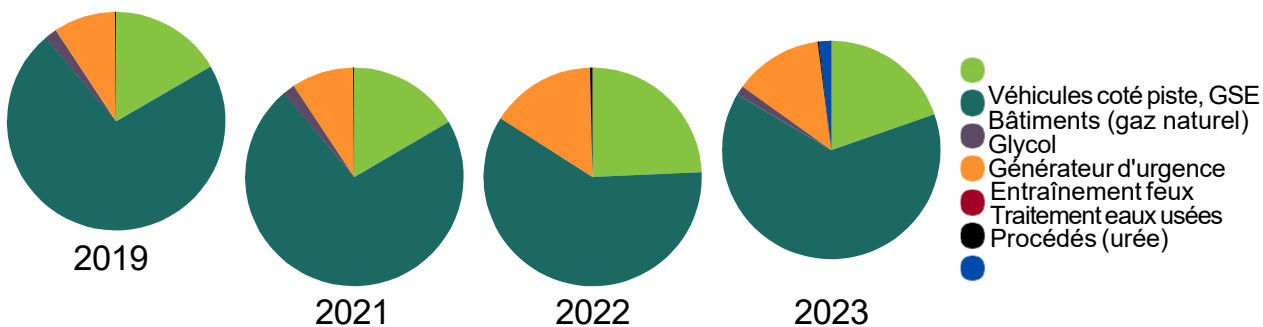


Sur cette représentation graphique, nous remarquons une empreinte carbone du scope 2 (consommation électrique) constante à environ 30 tonnes sur l'ensemble des années étudiées. Nous remarquons également une fluctuation de l'empreinte carbone du scope 1 (consommation de combustible) sur l'ensemble des années étudiées.

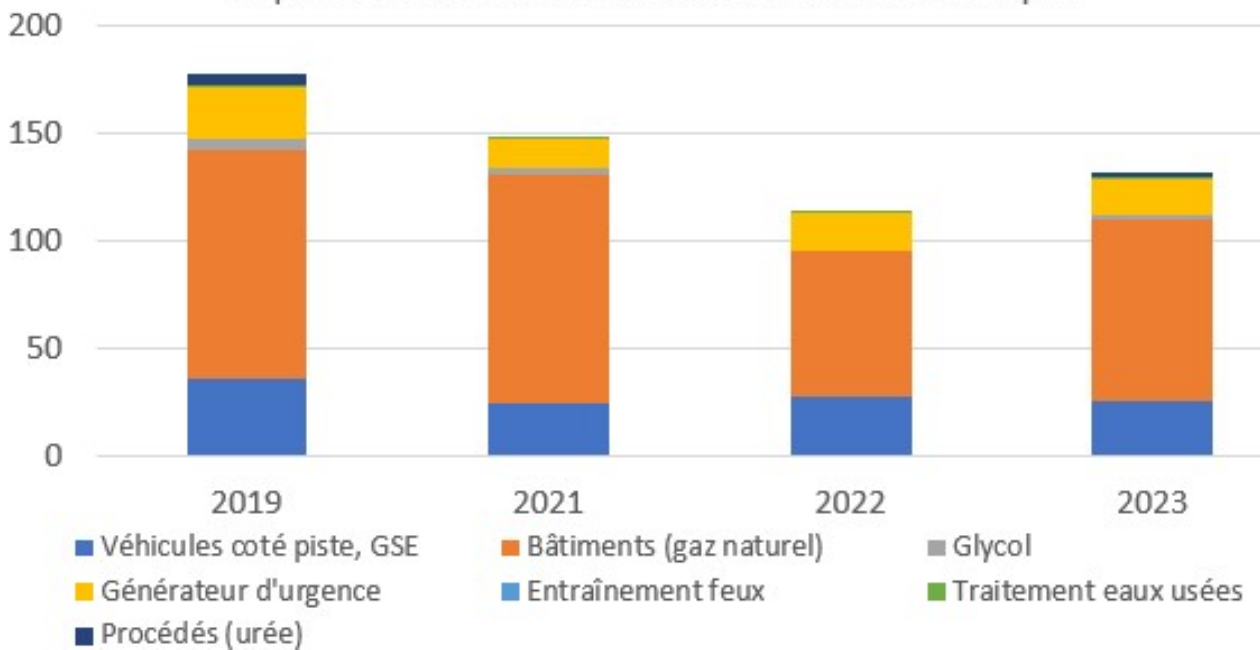
La représentation graphique nous montre clairement la part plus importante du scope 1 en matière de carbone comparé au scope 2 (plus de 80%). Nous détaillerons dans les étapes suivantes le contenu de chacun de ces scopes.

Afin de distinguer plus précisément la part des postes d'émissions au sein des scopes, nous représentons dans le graphique ci-dessous le bilan des émissions par année avec la part des émissions liée à chaque poste.

Cette représentation graphique permet d'apercevoir la part importante du chauffage au gaz naturel dans le scope 1 (en moyenne 67%), suivie par les carburants des véhicules de piste (en moyenne 19%) et les générateurs d'urgence et GPU (en moyenne 12%). La part du glycol et de l'urée sont minimales (1% respectivement).

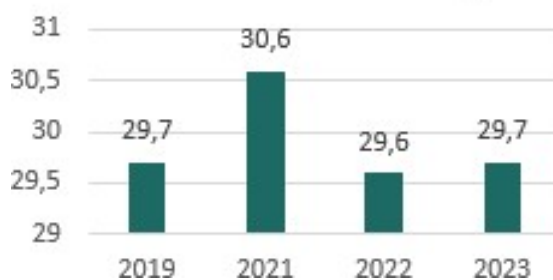


Répartition annuelle des émissions de GES dans le scope 1



Cette représentation graphique nous permet d'observer une faible augmentation de l'empreinte carbone due aux consommations d'électricité, allant de 29,7 tCO<sub>2</sub>e en 2019 à 30,6 tCO<sub>2</sub>e en 2021 puis une diminution à 29,6 tCO<sub>2</sub>e en 2022 et 29,7 tCO<sub>2</sub>e en 2023

Détail Scope 2 (en tCO<sub>2</sub>e)



# LES RÉSULTATS ET CONCLUSIONS

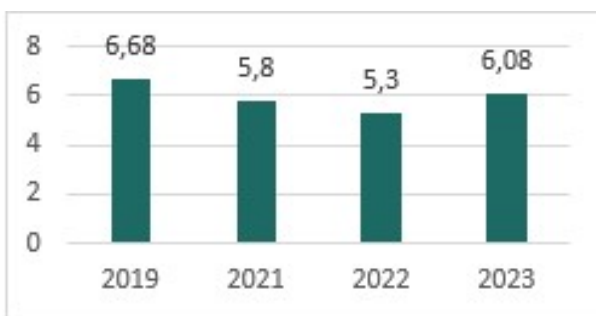
## 2) Les résultats en valeur relative

Il est également intéressant de déterminer des indicateurs d'intensité carbone de l'aéroport à partir des informations générales présentées en section 3 du rapport avec notamment les mouvements de passagers et d'aéronefs par année.

On peut retenir notamment les indicateurs suivant sur les Scopes 1 et 2 :

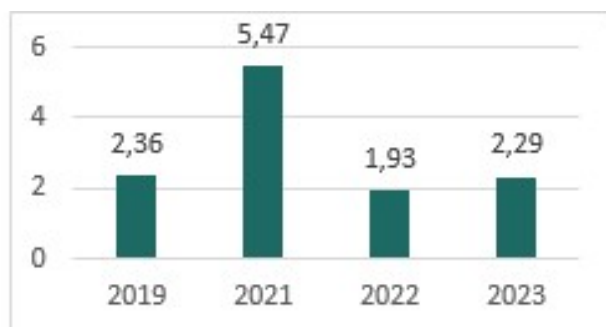
### PAR MOUVEMENTS

Année	Kg CO <sub>2</sub> e/mouvement
2019	6,68
2021	5,8
2022	5,3
2023	6,08



### PAR PASSAGERS

	Kg CO <sub>2</sub> e/passagers
2019	2,36
2021	5,47
2022	1,93
2023	2,29

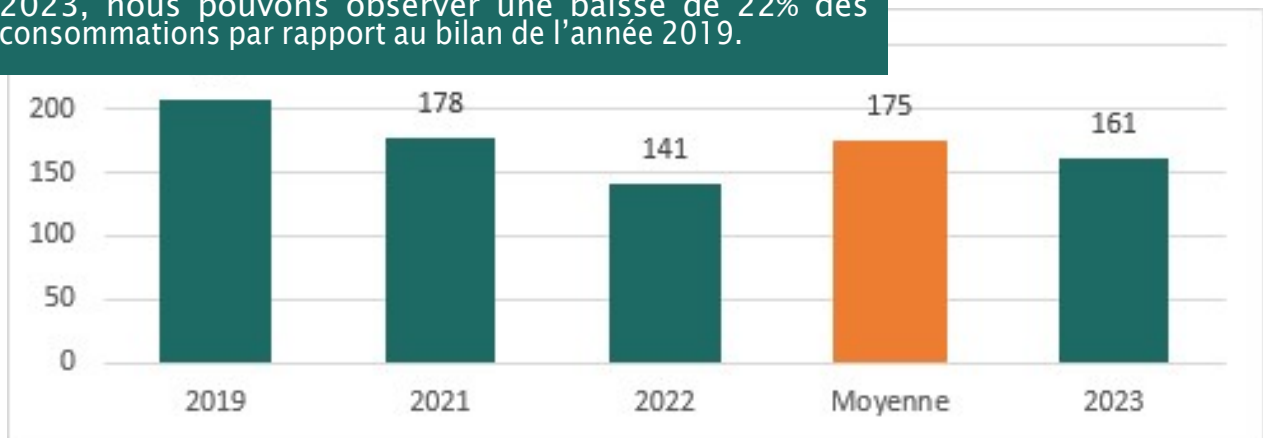




## Conclusion

La moyenne des 3 années qui précèdent 2023 est de 176 tCO<sub>2</sub>e contre 161 tCO<sub>2</sub>e en 2023 soit une diminution de 8%.

Pour rappel, notre engagement de diminution de notre empreinte carbone entre 2019 et 2025 est de -25%. Avec ces résultats de 2023, nous pouvons observer une baisse de 22% des consommations par rapport au bilan de l'année 2019.



On observe que les postes émettant le plus de gaz à effet de serre sont par ordre décroissant :

- Chauffage (67%)
- Véhicules (19%)
- GPU (12%)

En conclusion, l'aéroport de Rodez-Aveyron peut prendre les résultats d'émissions de l'année 2023 en valeur absolue pour présenter sa candidature pour le niveau ACA 2.

# LE SYSTÈME DE MANAGEMENT CARBONE

## 1) Le pilotage interne

### a) L'équipe Projet

Poste	Responsable	Les missions du poste
Pilote Interne ACA	Léna DUTKOWIAK	
Responsable Formation	Léna DUTKOWIAK	Élaborer un plan de formation avec un budget prévisionnel sur les GES, climat, énergie et démontrer la réalisation des formations.
Responsable communication	Claire LACOMBE	Réaliser un plan de communication interne (intranet, newsletters,...) et externe (rapport environnement, communiqué de presse, réseaux sociaux...) prévues sur un planning et avec un budget prévisionnel
Procédure de reporting ACA	Léna DUTKOWIAK	Contrôler de la bonne mise en place de la démarche ACA et de son adéquation avec les exigences du programme
Archivage des données CO2	Léna DUTKOWIAK	Archiver les données d'activités collectées par année (gaz naturel, carburant, produit de dégivrage, nombre de passagers...)
Outils et rapport CO2	Léna DUTKOWIAK	Remplir l'outil ACERT et rédiger un rapport des résultats par Scope et par source d'émissions
Plan d'actions	Séverine GODOT/ Vincent MENEGHETTI/ Léna DUTKOWIAK	Définir les actions de réduction, les objectifs, calendrier, suivi et évaluation à formaliser.
Procédure d'analyse des investissements	Vincent MENEGHETTI / Pierre-Jean AYRAL	Analyser tous les investissements d'un point de vue GES pour respecter la stratégie fixée.

### b) Le planning

Étape 1 : Application des procédures	
Périodicité	Tâches
Mensuel	Collecte et archivage des données ACA
Mensuel	Contrôle de la mise en place du système de management carbone
Trimestriel	Réunion de direction et état des lieux de la démarche ACA

<b>Étape 2 : Révision et suivi des procédures</b>	
<b>Périodicité</b>	<b>Tâches</b>
Annuel	Suivi et mise à jour du plan d'action
Annuel	Suivi et mise à jour du plan de formation
Annuel	Suivi et mise à jour du plan de communication
Annuel	Suivi et mise à jour du processus d'analyse des investissements
Annuel	Suivi et mise à jour de la procédure de collecte des données ACA

<b>Étape 3 : Mise à jour des données</b>	
<b>Périodicité</b>	<b>Tâches</b>
Annuel	Synthèse des données N-1
Annuel	Calcul des émissions N-1
Annuel	Rapport d'empreinte carbone
Annuel	Préparation à l'audit
Annuel	Audit vérificateur

## 2) Le plan de formation

### Le budget :

- L'aéroport de Rodez décide de s'appuyer sur les tarifs proposés par Time To Fly afin de budgétiser son plan de formation. L'aéroport a l'intention de réaliser au moins une formation/an avec un coût de 1 000 €.
- Le choix des formations se fera à la proposition des devis sur le sujet climat et environnement plus généralement. Par la suite, l'aéroport révisera la méthode annuellement lors des révisions du plan de management carbone.
- N'ayant pas assez d'expériences sur les demandes, l'aéroport de Rodez Aveyron s'appuiera sur les recommandations et les propositions que Time to Fly pourra lui faire.

### Le plan de formation :

- L'aéroport a suivi une formation sur l'énergie le 28/11/23 pour 8 de ses collaborateurs.
- La planification des formations se fera à travers les recommandations effectuées par Time to Fly et la validation de l'aéroport de Rodez Aveyron.
- L'aéroport a intégré les formations planifiées ou suivies en rajoutant un bloc spécifique à l'ACA et à l'environnement.
- Le suivi des formations planifiées et/ou suivies avec le bloc ACA sera fourni dans les documents justificatifs.

Formations suggérées par Time to Fly et lors du plan d'action :

Réalisation d'une fresque du climat. Animation d'un jeu de carte reliant les points de cause à effet du dérèglement climatique. L'objectif pédagogique est de sensibiliser sur les impacts de nos activités sur le climat. Coût = 600 €, participants = 8

Formation sur les nouvelles propulsions de l'aviation. La formation établira un balayage sur les différentes technologies pouvant permettre une décarbonation du secteur. L'objectif pédagogique est de mieux comprendre le potentiel et les contraintes de ces technologies. Coût = 1 000 €, participants = 8

Formation autres pouvant entrer dans le cadre ACA sur les thématiques énergie/climat. Time To Fly se propose de valider la conformité des formations sélectionnées par l'aéroport si nécessaire.

Benchmark des différentes formations/sensibilisations existantes et pouvant entrer dans le plan de formation de l'aéroport :

- La fresque de l'aviation durable
- La fresque de l'économie circulaire La fresque de la biodiversité
- La fresque de l'alimentation
- La fresque Océane
- La fresque de la mobilité
- La fresque du numérique
- Atelier 2 tonnes
- La fresque des déchets La fresque des low-tech
- ...

### 3) Le plan de communication

Le suivi des communications (interne/externe) de l'aéroport sera fait avec une classification par thème.

#### Communication interne

- La veille aviation durable sera réalisée en interne à l'aide d'information et de newsletters notamment récupérés sur le site de l'UAF.
- L'aéroport réalisera un audit interne de sa démarche tous les trimestres.
- L'aéroport effectuera un suivi des consommations mensuel qui entrainera une présentation de ce suivi tous les trimestres. L'objectif est d'offrir une vision sur le suivi des consommations et d'enclencher les actions de sobriété nécessaire au renouvellement de la démarche.
- L'aéroport réalise une newsletter à une fréquence non définie sur les thématiques SGS et spécifiques aux activités de l'aéroport.

#### Communication externe

- Réalisation, mise en place et suivi des communications externes
- Le renouvellement de la démarche ACA entraînera la rédaction du rapport de synthèse tous les ans. L'aéroport prévoit de publier ce rapport sur son site internet.
- L'aéroport envisage de communiquer sur les réseaux sociaux à travers ses actions sur l'ACA ou sur des thématiques propres aux ODD. La périodicité des publications se fera selon la saison car l'aéroport pourra plus facilement mettre en avant ses contenus en haute saison.
- L'aéroport pourrait envisager la réalisation d'un communiqué de presse sur l'ACA mais avec des incertitudes. La décision se fera selon le contenu à mettre en avant et les possibilités.

### 4) Le plan d'actions

Action	Gain (tCO2e)	Coût	Échéance (Année)	Responsable
Acquisition d'une flotte de véhicules et/ou engins de pistes électriques	-1	Sur devis	2025	Léna DUTKOWIAK/ Séverine GODOT
Les véhicules sont ravitaillés en diesel synthétique	-2	Sur devis	2025	Léna DUTKOWIAK/ Séverine GODOT
Action d'écoconduite des véhicules de piste	-3	Sur devis	2025	Léna DUTKOWIAK/ Séverine GODOT
Action de pilotage du chauffage	-10	Sur devis	2025	Léna DUTKOWIAK/ Séverine GODOT
Remplacer la chaudière gaz	-77	Sur devis	2025	Léna DUTKOWIAK/ Séverine GODOT
Installer des capteurs de détection de mouvement dans les bâtiments	0	Sur devis	2025	Léna DUTKOWIAK/ Séverine GODOT
Encourager les employés de l'aéroport à éteindre d'allumer et de débrancher les appareils lorsqu'ils ne sont pas utilisés	-3	Sur devis	2025	Léna DUTKOWIAK/ Séverine GODOT

Action relative à l'électricité verte	-3	Sur devis	2025	Léna DUTKOWIAK/ Séverine GODOT
Actions d'études et audits	0	Sur devis	2025	Léna DUTKOWIAK/ Séverine GODOT

## 5) L'analyse des investissements

La procédure d'analyse des investissements se décompose en deux parties :

- L'évaluation de l'impact gaz à effet de serre des actions intégrées dans le plan d'action ;
- La mise en place d'une procédure d'analyse des investissements du point de vue gaz à effet de serre ;

### L'évaluation de l'impact GES du plan d'action

La stratégie de mise en œuvre est utile pour décrire les moyens par lesquels les initiatives de gestion du carbone seront réalisées. Elle doit inclure des sujets tels que l'objectif, la conception du projet, la gestion et les rôles, la gestion des risques, les délais, le suivi, l'évaluation, la listes de contrôle, les rapports, etc.



### L'analyse des investissements

L'analyse des investissements concerne l'ensemble des investissements d'un montant supérieur à 30 000 €. Les investissements devront être étudiés sous le prisme des gaz à effet de serre, c'est-à-dire qu'ils ne devront pas contribuer à augmenter les émissions de l'aéroport de Rodez- Aveyron et devront rester conforme aux engagements de l'AIRPORT CARBON ACCREDITATION.

Pour se faire, l'aéroport passera en revue de direction les investissements et disposera d'un indicateur gaz à effet de serre pour prendre les décisions.

Par la suite nous nous focaliserons sur la mise en place d'un système de management carbone définissant les sources d'émissions de gaz à effet de serre indirectement lié à l'activité de la plateforme



AÉROPORT

RODEZ  
AVEYRON

