

# Rapport ACA 2

## Aéroport de Rodez Aveyron



## Sommaire

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<b>I) PRESENTATION DE LA DEMARCHE</b> .....	<b>3</b>
1) LES OBJECTIFS DU RAPPORT.....	3
2) L'ENGAGEMENT POLITIQUE ET CO2 DE L'AEROPORT.....	3
3) LES INFORMATIONS GENERALES DE L'AEROPORT.....	4
4) LE PERIMETRE.....	5
A) <i>Le périmètre opérationnel</i> .....	5
B) <i>Le périmètre organisationnel</i> .....	5
C) <i>Le périmètre temporel</i> .....	6
<b>II) LA COLLECTE DES DONNEES</b> .....	<b>7</b>
1) LES PROCESSUS AEROPORTUAIRES.....	7
A) <i>Les véhicules de l'aéroport</i> .....	7
B) <i>Les entraînements au feu</i> .....	9
C) <i>Les combustibles des unités stationnaires</i> .....	9
D) <i>Les produits chimiques de dégivrage</i> .....	11
2) LES COMBUSTIBLES UTILISES POUR LE CHAUFFAGE DES BATIMENTS ET LA PRODUCTION D'ELECTRICITE.....	12
3) ÉLECTRICITE ACHETEE OU PRODUITE A PARTIR D'UNE PRODUCTION HORS SITE.....	13
4) LE CHAUFFAGE (VAPEUR OU EAU CHAUDE) GENERE HORS SITE ET/OU REVENDU SUR SITE.....	14
5) LA GESTION DES PROCESSUS AEROPORTUAIRES.....	15
A) <i>Le traitement des déchets solides</i> .....	15
B) <i>Le traitement des eaux usées</i> .....	15
C) <i>Les autres processus aéroportuaires pertinents</i> .....	15
<b>III) LES RESULTATS ET CONCLUSION</b> .....	<b>16</b>
1) LES RESULTATS EN VALEUR ABSOLUE.....	16
2) LES RESULTATS EN VALEUR RELATIVE.....	18
3) CONCLUSION.....	20
<b>IV) LE SYSTEME DE MANAGEMENT CARBONE</b> .....	<b>20</b>
1) LE PILOTAGE INTERNE.....	20
A) <i>L'équipe Projet</i> .....	20
B) <i>Le planning</i> .....	21
2) LE PLAN DE FORMATION.....	22
3) LE PLAN DE COMMUNICATION.....	24
4) LE PLAN D'ACTION.....	25
5) L'ANALYSE DES INVESTISSEMENTS.....	26

## I) Présentation de la démarche

### 1) Les objectifs du rapport

L'aéroport de Rodez Aveyron souhaite obtenir l'accréditation ACA 2 sur l'année 2021. 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 avec 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 2017 à 2021 (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 ;
- Mettre en place un 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 2021 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 est le suivant :
  - 2017 : 31,11
  - 2018 : 31,70
  - 2019 : 29,04
  - 2021 : 27,45
  
- La surface des bâtiments exploités par l'aéroport depuis 2017 est de 3 500 m<sup>2</sup>.
  - 2017 : 3 500 m<sup>2</sup>
  - 2018 : 3 500 m<sup>2</sup>
  - 2019 : 3 500 m<sup>2</sup>
  - 2021 : 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>2021</b>	15 315	32 476	NC
<b>2019</b>	14 803	87 714	NC
<b>2018</b>	14 617	81 170	NC
<b>2017</b>	31 007	78 730	NC

*Source : Données d'activité de l'aéroport*

- Le nombre d'employés des locataires et des concessionnaires sur l'aéroport est estimé à :
  - 2017 : 50
  - 2018 : 50
  - 2019 : 53
  - 2021 : 60

#### 4) 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
- 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.

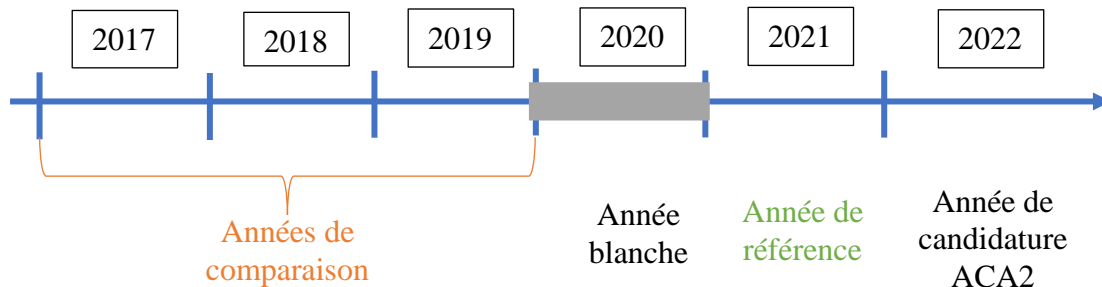
En raison de la crise sanitaire liée au COVID-19, les émissions GES de 2020 ne sont pas comptabilisées pour assurer une cohérence entre les actions prises et les résultats.

Ainsi nous comparerons l'année de référence 2021 aux années 2017, 2018 & 2019.

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 2017, 2018 et 2019 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 2017 à 2021.

## II) La collecte des données

### 1) Les processus aéroportuaires

#### A) Les véhicules de l'aéroport

#### **Collecte des données**

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.

Les données obtenues sont les suivantes :

Année	Consommation de Diesel (L)	Consommation de GNR (L)	Consommation de Propane (L)
<b>2017</b>	10 416	1 768	357
<b>2018</b>	9 331	2 542	484
<b>2019</b>	10 612	2 614	331
<b>2021</b>	7 200	1 866	204

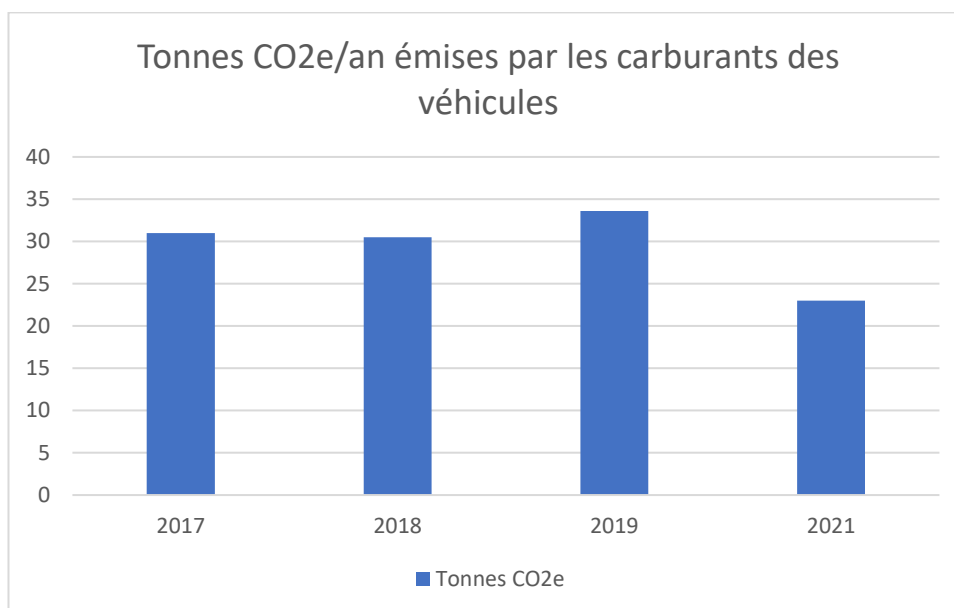
## Résultats

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 2,52 kgCO<sub>2</sub>e/L,
  - Diesel : le FE associé à la combustion uniquement est 2,50 kgCO<sub>2</sub>e/L,
  - Propane : le FE associé à la combustion uniquement est 1,53 kgCO<sub>2</sub>e/L,

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

Année	Tonnes CO <sub>2</sub> e
<b>2017</b>	31
<b>2018</b>	30,5
<b>2019</b>	33,6
<b>2021</b>	23

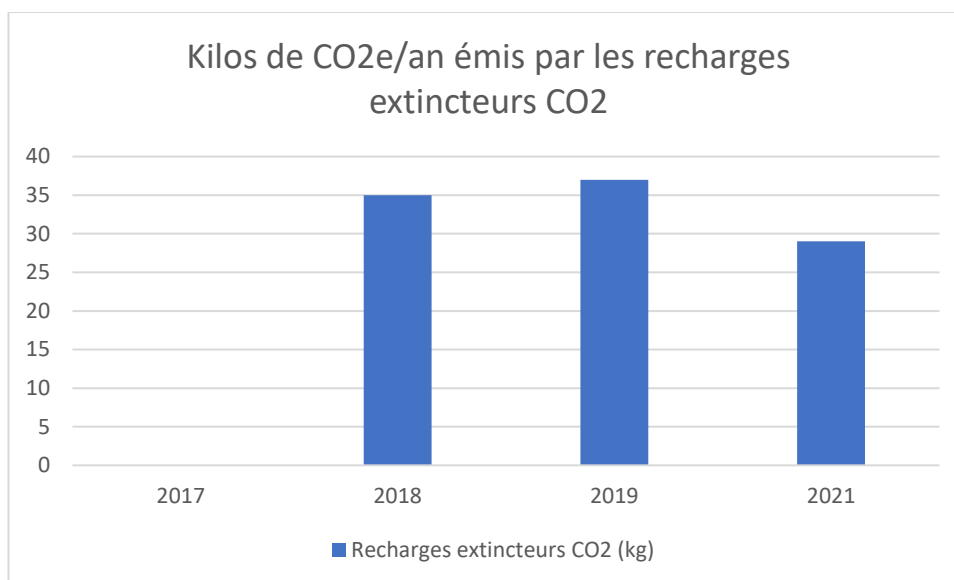




## B) Les entraînements au feu

L'aéroport de Rodez Aveyron possède des extincteurs au CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> en kg sont les suivantes :

Année	Recharges extincteurs CO2 (kg)
2017	0
2018	35
2019	37
2021	29



## 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 :

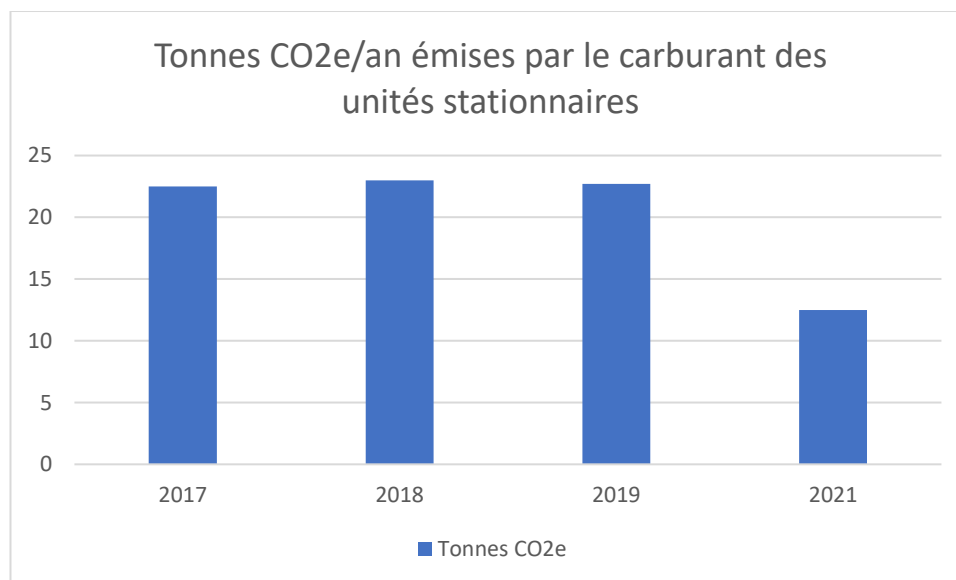
Année	Consommation de GNR (L)
2017	8 732
2018	8 962
2019	8 835
2021	4 861

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 :
  - o GNR : le FE associé à la combustion uniquement est 2,57 kgCO<sub>2e</sub>/L,

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

Année	Tonnes CO <sub>2e</sub>
2017	22,5
2018	23
2019	22,7
2021	12,5



## 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 :

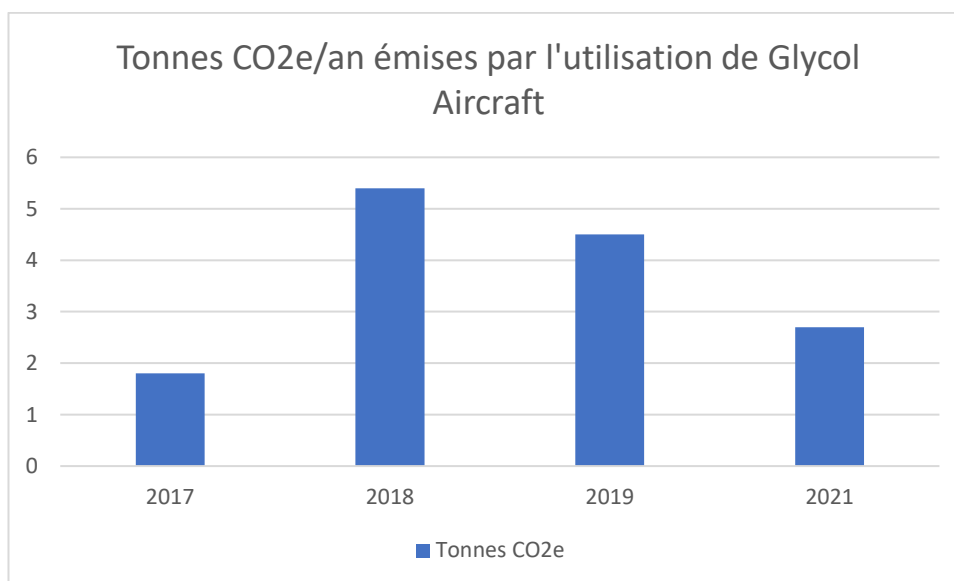
Année	Consommation de Glycol Aircraft (L)
2017	2 100
2018	6 250
2019	5 150
2021	3 100

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 suivantes :

Année	Tonnes CO <sub>2</sub> e
2017	1,8
2018	5,4
2019	4,5
2021	2,7



## 2) Les combustibles utilisés pour le chauffage des bâtiments et la production d'électricité

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 (kWh)	m <sup>2</sup> total chauffé	kWh/m <sup>2</sup>
2017	595 161	3500	170
2018	570 475	3500	163
2019	606 848	3500	173
2021	605 508	3500	173

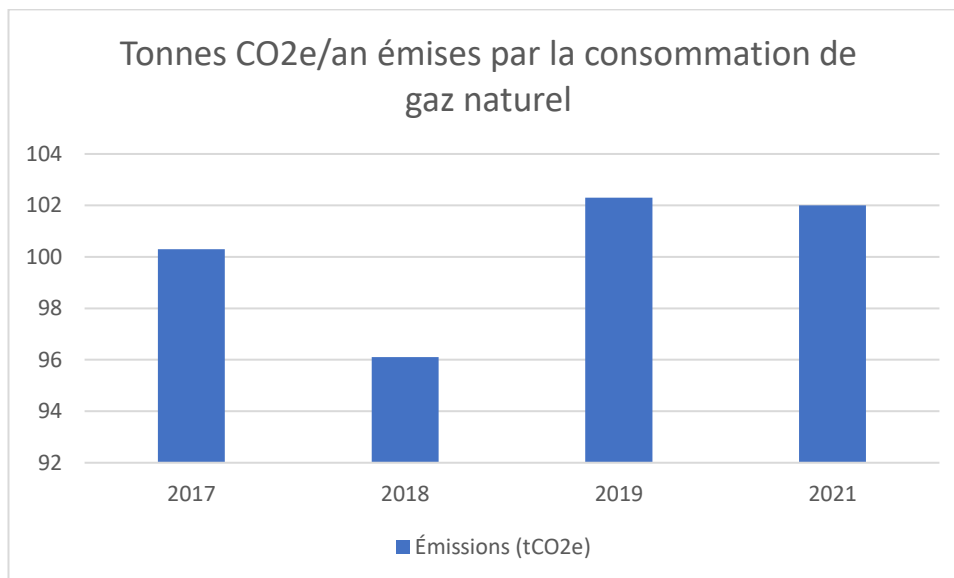
### Résultats

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 : 0,169 kgCO<sub>2e</sub>/kWh PCS.

On obtient ainsi les émissions suivantes :

Année	Émissions (tCO <sub>2e</sub> )
2017	100,3
2018	96,1
2019	102,3
2021	102



### 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 Campie
- La Landeyrie
- Onrazac

#### Collecte des données

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

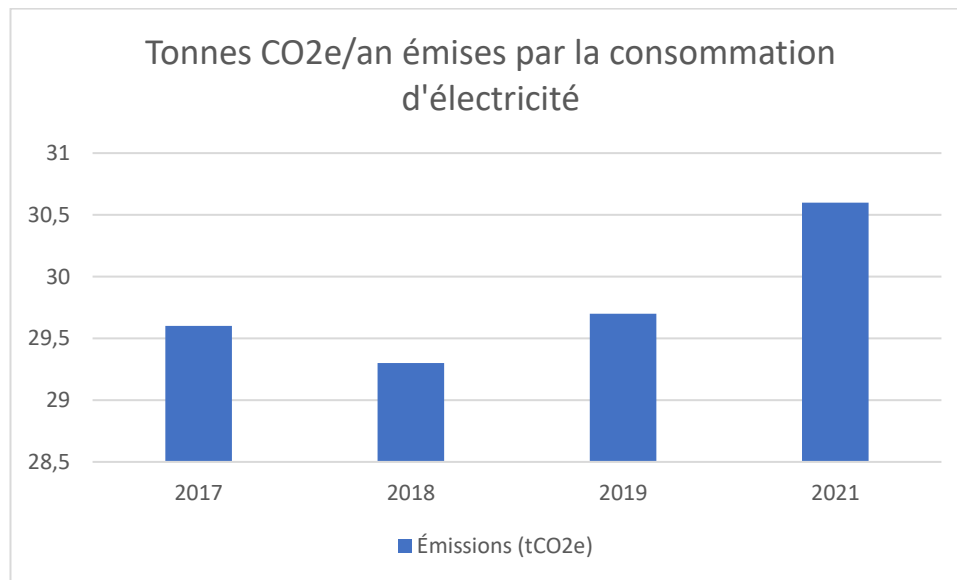
Les données collectées sont les suivantes :

Année	Consommation électrique totale (kWh)
2017	748826
2018	742621
2019	753115
2021	774949

## 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>2e</sub>/kWh.

Année	Émissions (tCO <sub>2e</sub> )
2017	29,6
2018	29,3
2019	29,7
2021	30,6



#### 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

L'aéroport de Rodez Aveyron ne réalise pas de suivi des eaux usées.

Aucune émission n'est liée à ce poste par conséquent.

### 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**

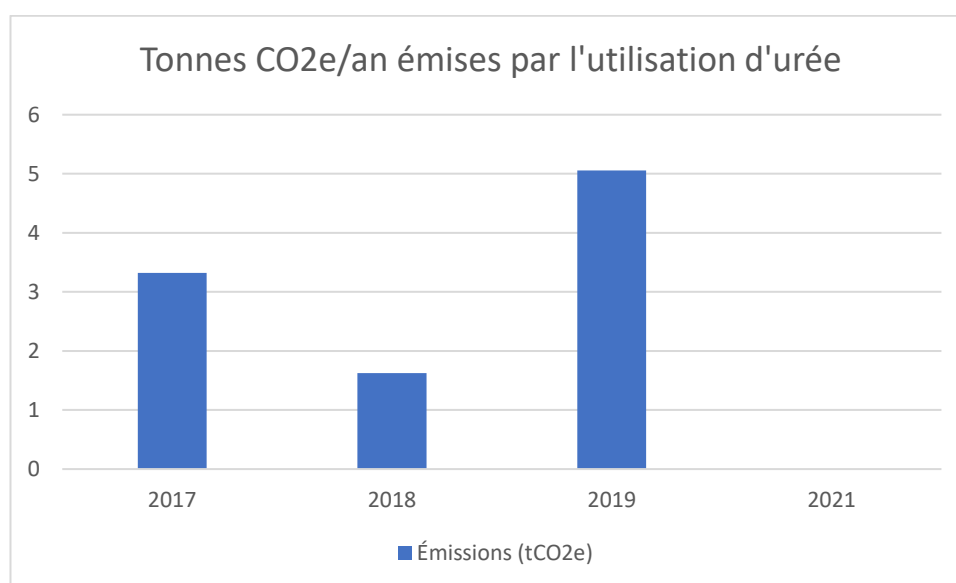
Les données d'utilisation d'urée ont été obtenues à partir du montant indiqué sur les factures en k-euros (k€). Les données collectées sont les suivantes :

<b>Année</b>	<b>Consommation d'urée (k €)</b>
<b>2017</b>	2,076
<b>2018</b>	1,017
<b>2019</b>	3,161
<b>2021</b>	0

## 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 1600kgCO<sub>2</sub>e/k€.

Année	Émissions (tCO <sub>2</sub> e)
2017	3,322
2018	1,627
2019	5,058
2021	0



## Les résultats et conclusions

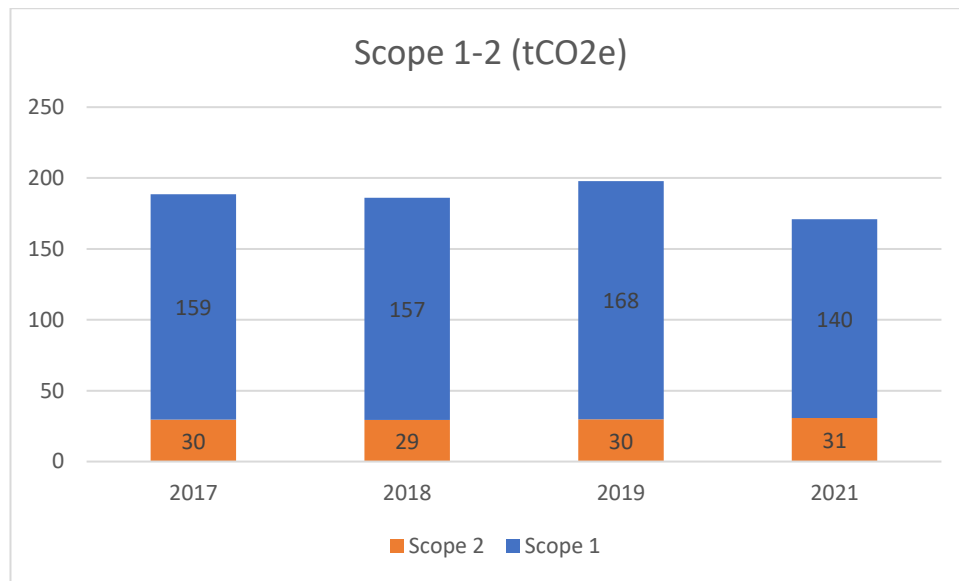
### 1) Les résultats en valeur absolue

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	Émissions scopes 1-2 (tCO <sub>2</sub> e)
2017	188
2018	186
2019	198
2021	171

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.

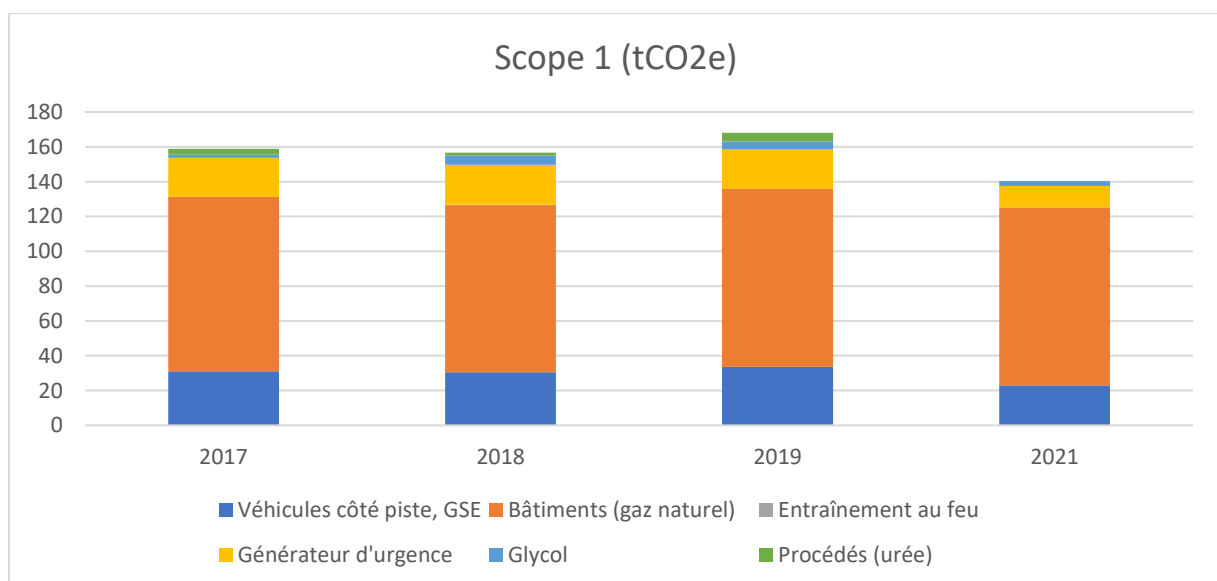




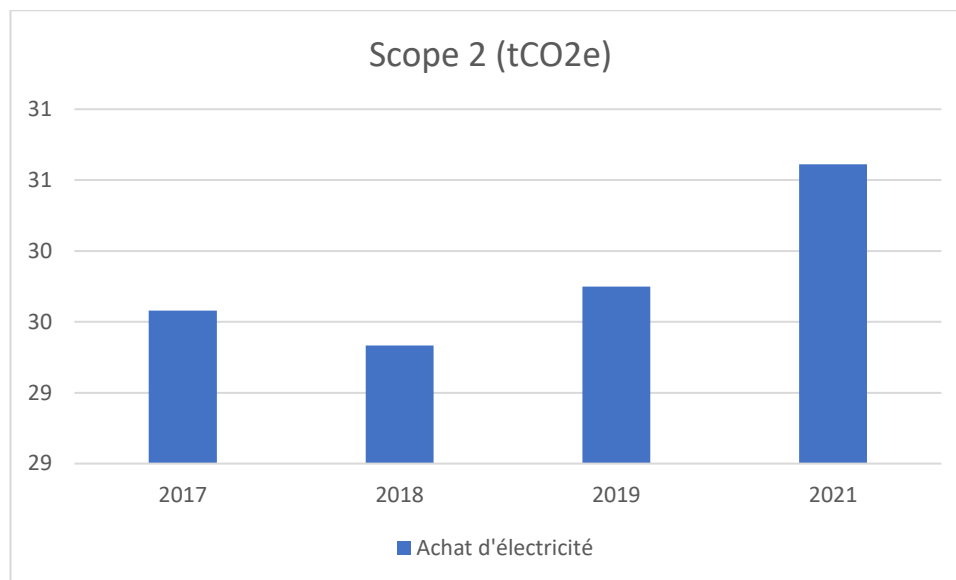
Sur cette représentation graphique, nous remarquons une empreinte carbone du scope 2 (consommation électrique) constante à environ 30 tonnes sur l'ensemble des années étudiées. Nous remarquons également une fluctuation de l'empreinte carbone du scope 1 (consommation de combustible) sur l'ensemble des 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 65%), suivie par les carburants des véhicules de piste (en moyenne 19%) et les générateurs d’urgence et GPU (en moyenne 13%). La part du glycol et de l’urée sont minimales (2% respectivement).



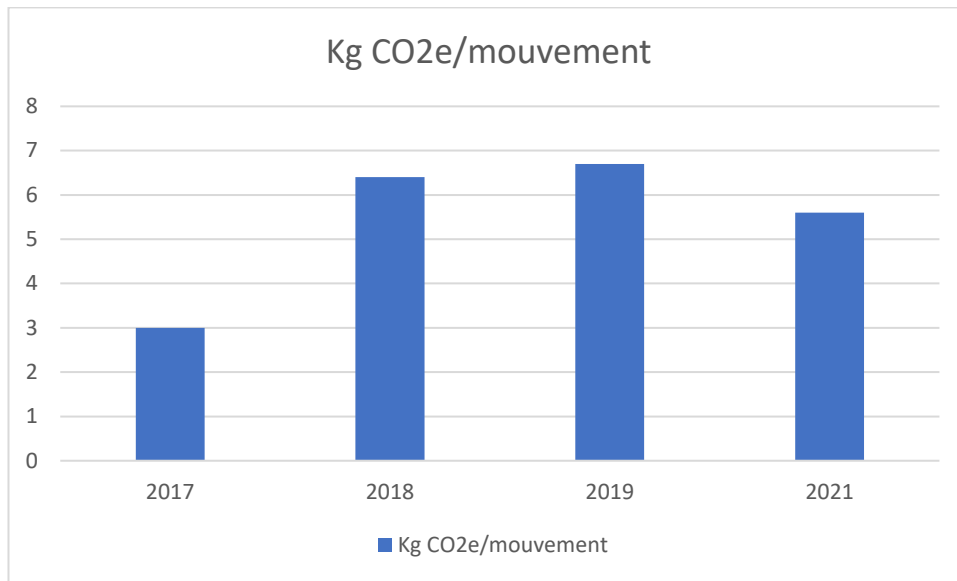
Cette représentation graphique nous permet d’observer une faible augmentation de l’empreinte carbone due aux consommations d’électricité, allant de 30 tCO<sub>2</sub>e en 2017 à 31 tCO<sub>2</sub>e en 2021.

## 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.

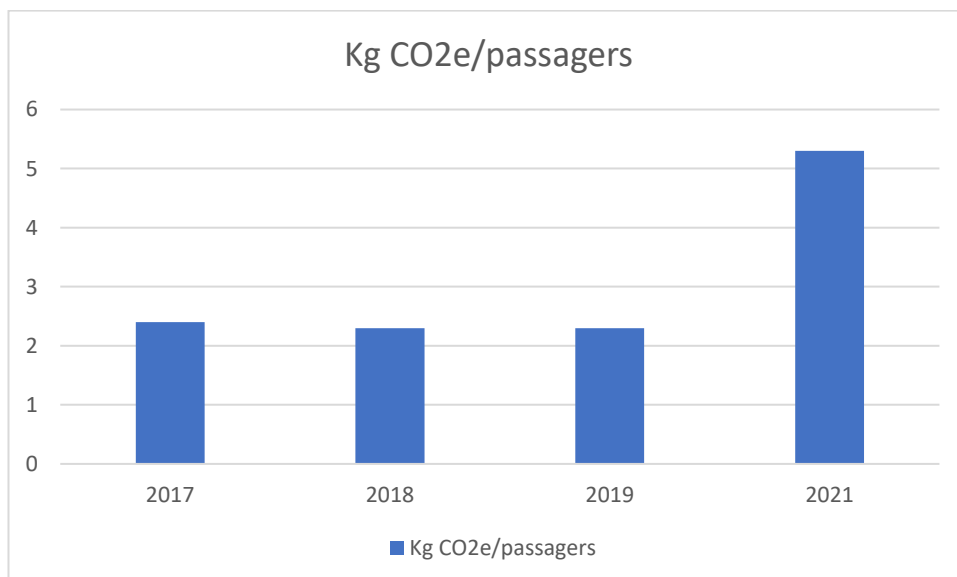
On peut retenir notamment les indicateurs **par mouvements** sur les Scopes 1 et 2:

Année	Kg CO <sub>2</sub> e/mouvement
2017	3,0
2018	6,4
2019	6,7
2021	5,6



**Par passagers :**

Année	Kg CO <sub>2</sub> e/passagers
2017	2,4
2018	2,3
2019	2,3
2021	5,3



## 3) Conclusion

Les résultats en valeur absolue suivent une diminution en continu.

Année	Émissions (tCO2e)
2017	188
2018	186
2019	198
Moyenne	191
2021	171

La moyenne des 3 années qui précèdent 2021 est de 191 tCO2e contre 171 tCO2e en 2021 soit une baisse de 10 %.

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

- Chauffage (65%)
- Véhicules (19%)
- GPU (13%)

En conclusion, l'aéroport de Rodez Aveyron peut présenter sa candidature pour le niveau ACA 2 en prenant comme année de référence l'année 2021 en valeur absolue.

## III) Le système de management carbone

### 1) Le pilotage interne

#### A) L'équipe Projet

L'équipe projet dans le cadre de la démarche ACA est décomposée ainsi :

Nom-Prénom	Poste	Missions ACA
Léna DUTKOWIAK	Pilote Interne ACA	
Léna DUTKOWIAK	Responsable Formation	Élaborer un plan de formation avec un budget prévisionnel sur les GES, climat, énergie et démontrer la réalisation des formations.

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

## B) Le planning

<b>Étape 1 : Application des procédures</b>	
<b>Périodicité</b>	<b>Tâches</b>
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

<b>Budget</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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 €.</li> <li>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.</li> <li>N'ayant pas d'expériences pour l'heure sur les demandes, l'aéroport de Rodez Aveyron s'appuiera sur les recommandations et les propositions que Time to Fly pourra lui faire.</li> </ul>
<b>Plan de formation</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'aéroport a suivi une sensibilisation de la fresque du climat le 22/11/21 pour 13 de ses collaborateurs.</li> <li>La planification des formations se fera à travers les recommandations effectuées par Time to Fly et la validation de l'aéroport de Rodez Aveyron.</li> <li>L'aéroport a intégré les formations planifiées ou suivies en rajoutant un bloc spécifique à l'ACA et à l'environnement.</li> <li>Le suivi des formations planifiées et/ou suivies avec le bloc ACA sera fourni dans les documents justificatifs.</li> </ul>
<b>Les formations identifiées</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Formations suggérées par Time to Fly et lors du plan d'action :</li> </ul>

- **Formation sur l'énergie. La formation aura pour but de mieux appréhender les différents impacts gaz à effet de serre et environnementaux de l'énergie. L'objectif pédagogique est de permettre aux stagiaires d'avoir tous les éléments de compréhension afin de choisir la meilleure énergie possible. Coût = 1 000 €, participants = 8 (Choix n°1)**
- 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 à l'animation de la fresque du climat. Les membres du personnel ayant déjà suivi la fresque du climat seront formés à l'animation. L'objectif pédagogique est de rendre l'aéroport autonome dans la réalisation des fresques du climat. Coût = 1 000 €, participants = 4
- Formation sur le climat. La formation aura pour but l'approfondissement et la maîtrise des éléments du dérèglement climatique. L'objectif pédagogique est de mieux appréhender les conséquences du dérèglement climatique et de s'y adapter. Coût = 1 000 €, 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 la mobilité
  - La fresque du numérique
  - La fresque de la biodiversité
  - Atelier 2 tonnes
  - La fresque Océane
  - La fresque de l'économie circulaire
  - La fresque des déchets
  - La fresque de l'alimentation
  - 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 prévoit de réaliser les relectures par Time To Fly afin d'en valider la pertinence vis-à-vis de l'ACA.
- L'aéroport réalisera un audit interne de sa démarche tous les trimestres. Time To Fly s'occupera de cette réalisation et le rapport d'audit sera partagé en interne aux équipes.
- 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 défini sur les thématiques SGS et spécifiques aux activités de l'aéroport. L'aéroport prévoit de rajouter un encart supplémentaire ACA au moins tous les trimestres sur la newsletter Air News.

#### 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 et sur ses réseaux sociaux notamment LinkedIn.
- 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'action

Action	Gain (tCO <sub>2e</sub> )	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'éco-conduite des véhicules de piste	-3	Sur devis	2025	Léna DUTKOWIAK/ Séverine GODOT
Action de pilotage du chauffage	-10		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 ;
- 1) 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.

### 2) 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.