



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

17 SEPT 2025
Abidjan, le

N°008802/ANAC/DG/BPE

MA

Le Directeur Général

A

Monsieur le Secrétaire Général
de l'OACI

Email : actionplan@icao.int
bferrier@icao.int

MONREAL, Canada

Objet : Plan d'action de la Côte d'Ivoire pour la réduction
des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale

Monsieur le Secrétaire Général,

Conformément aux lignes directrices du Doc 9988 de l'OACI relatives à l'élaboration des plans d'actions des Etats sur la réduction des émissions de CO₂, j'ai l'honneur de vous faire parvenir la deuxième édition du plan d'action de la Côte d'Ivoire pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale.

Ce plan actualise celui de 2022 en intégrant les données affinées et vérifiées issues du système MRV du CORSIA (2021-2024), ainsi que les nouvelles dynamiques du secteur post-COVID.

Veuillez agréer, **Monsieur le Secrétaire Général**, l'assurance de ma considération distinguée.





REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE
Union – Discipline – Travail

MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



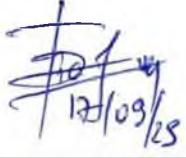
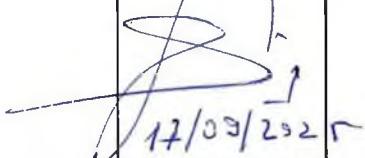


Autorité Nationale
de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

PAGE DE VALIDATION

	NOM ET PRENOMS	FONCTION	VISA/DATE
REDACTION	DIARRA Lamine	Point focal principal et Chef du Bureau Protection de l'Environnement par Intérim	 12/09/2025
VERIFICATION	LEGBEDJI Philippe	Point focal Adjoint	 P.O 17/09/2025
APPROBATION	Sinaly SILUE	Directeur Général	 17/09/2025



Autorité Nationale de
l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	N° d'édition	Date d'édition	N° d'amendement	Date d'amendement
0	2	15/09/2025	1	15/09/2025
i	2	15/09/2025	1	15/09/2025
ii	2	15/09/2025	1	15/09/2025
iii	2	15/09/2025	1	15/09/2025
iv	2	15/09/2025	1	15/09/2025
v	2	15/09/2025	1	15/09/2025
vi	2	15/09/2025	1	15/09/2025
vii	2	15/09/2025	1	15/09/2025
viii	2	15/09/2025	1	15/09/2025
1-10	2	15/09/2025	1	15/09/2025
11-20	2	15/09/2025	1	15/09/2025
21-30	2	15/09/2025	1	15/09/2025
An	2	15/09/2025	1	15/09/2025



Autorité Nationale
de
l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS

N°	Applicable le	Inscrit le	Par
0-1			

RECTIFICATIFS

N°	Applicable le	Inscrit le	Par



Autorité Nationale
de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

TABLEAU DES AMENDEMENTS

Amendement/ Edition	Objet	Date
Amendment 0 (Edition 1)	Création du document.	Décembre 2021
Amendment 1 (Edition 2)	Mise à jour du document afin de refléter l'évolution du contexte de l'aviation, et plus particulièrement de l'aviation internationale en Côte d'Ivoire	



Autorité Nationale de
l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	Révision	
			Numéro	Date
DOC 9988	OACI	Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO ₂	3 ^e édition	2019
BUR	Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de la Transition Ecologique	MINEDDTE/DLCC : Deuxième Rapport Biennal Actualisé de la Côte d'Ivoire -- -	Deuxième Rapport	2025



Autorité Nationale
de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES

ACI	Airport Council International
AERIA	Aéroport International d'Abidjan
ANAC	Autorité Nationale de l'Aviation Civile
ASECNA	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Service
BEA	Bureau d'Enquêtes et Analyse-Accidents
CCO	Continuous Climb Operations
CDM	Collaborative Decision Making
CDO	Continuous Descent Operations
CO ₂	Dioxyde de Carbone
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
DEL	Diode Électro Luminescente
DTA	Direction du Transport Aérien
EC	Économie de carburant
EFB	Electronic Flight Bag
FHB	Félix Houphouët Boigny
GES	Gaz à effet de serre
OACI	Organisation Internationale de l'Aviation Civile
OMA	Organisme de Maintenance Agréé
PANS-OPS	Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations
TKP (ou RTK)	Tonne-Kilomètre Payante
SODEXAM	Société d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique
UE	Union Européenne
ZIT	Zones d'Interdictions Temporaires



Autorité Nationale de
l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

LISTE DE DIFFUSION

Code	Direction/Sous-Direction/Service de l'ANAC	Support de diffusion	
		Papier	Electronique
DG	Direction Générale		X
DSSC	Direction de la Sécurité et du Suivi de la Conformité		X
DSV	Direction de la Sécurité des Vols		X
DSNAA	Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aérodromes		X
DTA	Direction du Transport Aérien	X	X
SDSI	Sous-Direction de l'informatique et de la Documentation Numérique		X
	Compagnies aériennes		X
	Exploitants d'aéronefs		X



TABLE DES MATIÈRES

PAGE DE VALIDATION	i
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	ii
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS.....	iii
TABLEAU DES AMENDEMENTS	iv
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	v
LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES.....	vi
LISTE DE DIFFUSION	vii
TABLE DES MATIÈRES	viii
1. CONTEXTE.....	1
2. PRESENTATION DE LA CÔTE D'IVOIRE	3
3. SYSTÈME D'AVIATION CIVILE.....	4
3.1 Environnement législatif et réglementaire	4
3.2 Organisation et acteurs clés	4
3.2.1 Organisation du système d'aviation	4
3.2.2 Acteurs clés du système d'aviation	5
4 PROCESSUS DE REVISION DU PLAN D'ACTION	10
4.1 Mise en place d'une équipe de protection de l'environnement.....	10
4.1.1 Coordonnées des « Points Focaux et Coordonnateurs »	10
4.1.2 Parties prenantes pertinentes	10
4.2 Estimation du scénario de référence	11
4.2.1 Méthodologie d'estimation du scénario de référence.....	12
4.4 Mesures de réduction des émissions de CO ₂	16
4.4.1 Mesures sélectionnées	16
4.4.2 Mesures d'atténuation à envisager pour le plan d'action national n° 3	23
4.4.3 Avantages connexes liés à la réduction des émissions de CO ₂ provenant du transport aérien domestique	26
5. BESOINS D'ASSISTANCE	29
ANNEXES.....	31



1.CONTEXTE

La Côte d'Ivoire subit de plein fouet les impacts du changement climatique, avec une aggravation des phénomènes météorologiques extrêmes qui fragilisent la résilience nationale. Le pays fait face à des défis majeurs tels que l'érosion côtière, les inondations récurrentes (causant pertes humaines et matérielles) et l'avancée des zones arides.

Engagée dans la lutte climatique depuis le Sommet de la Terre de Rio (1992), la Côte d'Ivoire a ratifié la CCNUCC (1994), le Protocole de Kyoto (2007) et l'Accord de Paris (2016). Elle s'est fixé un objectif de réduction de 30,41 % de ses émissions de GES d'ici 2030. Pour respecter ses obligations internationales, le pays a soumis trois Communications Nationales (2001, 2010, 2017), un Rapport Biennal Actualisé en 2018 et prépare son deuxième rapport pour 2025.

Le secteur de l'aviation, à travers différentes initiatives, travaille en collaboration avec l'OACI afin de réduire les émissions provenant de l'aviation, en mettant particulièrement l'accent sur les émissions provenant de l'aviation internationale. En effet, conformément à la demande de l'OACI, la Côte d'Ivoire a soumis à l'OACI son premier plan d'action national en 2022. Compte tenu du contexte différent au niveau national, déterminé par un travail plus précis en matière de gestion des données et de vérification croisée avec la compagnie aérienne attribuée à la Côte d'Ivoire, le secteur de l'aviation, représenté par l'ANAC Côte d'Ivoire, a lancé le processus de révision et les travaux préparatoires en vue de soumettre le deuxième plan d'action national à l'OACI d'ici septembre 2025.

Par conséquent, le plan d'action national n° 2 reflète et s'harmonise avec les données communiquées par la Côte d'Ivoire dans le cadre du CORSIA de 2021 à 2024. Étant donné que l'année 2020 a été marquée par la pandémie du COVID, les données de cette année n'ont pas été utilisées pour calculer la ligne de base du plan d'action national.

En outre, il faut noter que, pour des raisons de cohérence, les mêmes critères utilisés par l'ANAC Côte d'Ivoire pour le MRV du CORSIA (émissions de CO₂ égales ou supérieures à 10 000 tonnes par an) ont été utilisés pour détecter les compagnies aériennes impliquées dans la mise à jour du plan d'action national n° 2. Sur la base de ce principe, seulement les données



Autorité Nationale
de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

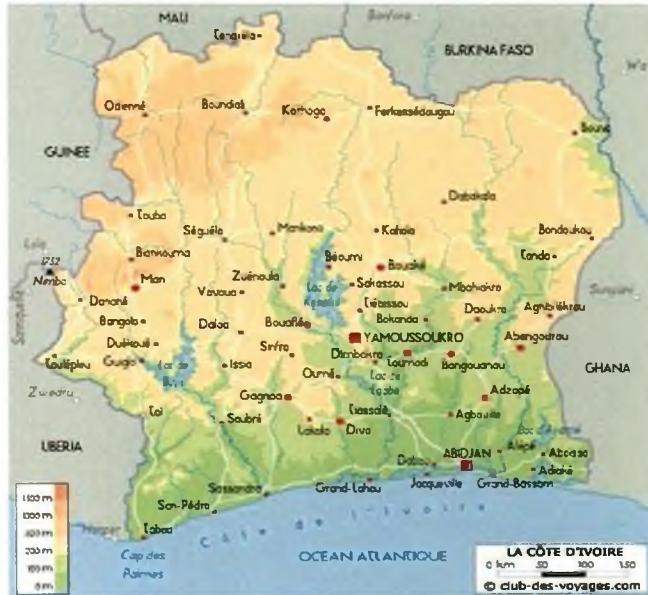
d'Air Côte d'Ivoire ont été utilisées pour la définition de la ligne de base.

Le présent plan d'action vise donc à décrire les grandes lignes de la politique, ainsi que les mesures d'atténuation des émissions de CO₂ imputables à l'aviation internationale, mises en place en Côte d'Ivoire, conformément aux recommandations des lignes directrices du Doc 9988 de l'OACI « Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂ ».



2. PRESENTATION DE LA CÔTE D'IVOIRE

Au cœur de l'Afrique de l'Ouest, la Côte d'Ivoire s'étend sur 322 462 km², formant un vaste carré d'environ 600 km de côté. Son littoral sud est baigné par les eaux de l'océan Atlantique, dans le golfe de Guinée. Le pays partage ses frontières terrestres avec cinq voisins : le Ghana à l'est, le Liberia et la Guinée à l'ouest, et le Mali et le Burkina Faso au nord.



Avec une population estimée à plus de 32 millions d'habitants en 2025, la Côte d'Ivoire est une nation multiculturelle comptant près de 70 ethnies vivant en harmonie. Bien que sa capitale politique soit Yamoussoukro, le cœur économique et administratif est Abidjan, où siègent la plupart des institutions. Le français en est la langue officielle.

La devise ivoirienne, « Union-Discipline-Travail », résume l'idéal national et guide l'action collective.



L'emblème national de la Côte d'Ivoire est un pavillon tricolore. Il se compose de trois bandes verticales et d'égale largeur, de couleurs orange, blanc et vert, et représente la souveraineté de l'État.



La Côte d'Ivoire est officiellement membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), depuis la ratification par elle le 31 octobre 1960, de la Convention relative à l'aviation civile internationale Chicago.



3.SYSTÈME D'AVIATION CIVILE

Le système d'aviation de la Côte d'Ivoire se présente sous la forme d'un environnement législatif, d'un système réglementaire et d'acteurs clés.

3.1 Environnement législatif et réglementaire



Réunion d'ouverture de l'ICVIA - Côte d'Ivoire - 23 octobre 2024

3.2 Organisation et acteurs clés

Plusieurs parties prenantes composent le système d'aviation de la Côte d'Ivoire. Ce sont principalement :

3.2.1 Organisation du système d'aviation



8



3.2.2 Acteurs clés du système d'aviation

a. Le Ministère en charge de l'aviation

Le secteur de l'aviation est logé sous la tutelle du Ministère en charge des transports.

b. L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)

L'ANAC est une Autorité Administrative indépendante dotée de la personnalité morale, de l'autonomie financière et de gestion. Elle est placée sous la tutelle hiérarchique du ministre chargé de l'Aviation Civile. L'ANAC a pour fonction d'assurer pour le compte de l'Etat, les missions de réglementation, de contrôle, de surveillance, de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile, de médecine aéronautique et de coordination en matière de transport aérien conformément aux dispositions de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

c. Le Bureau d'Enquêtes et Analyse-Accidents (BEA)

Le BEA est un organe indépendant. Il est placé sous la tutelle hiérarchique du ministre chargé de l'Aviation Civile. Il est chargé d'étudier et d'analyse des plans de prévention des accidents et incidents d'aviation en liaison avec les services concernés, et de mener des enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents d'aviation en liaison avec les services concernés.

d. Les prestataires de services

Le fonctionnement du secteur de l'aviation est assuré par divers parties prenantes appelées prestataires de services :





Autorité Nationale
de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

e. Les fournisseurs de services



Agence pour la SECurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)



Centre Secondaire de Sauvetage (RSC) d'Abidjan

sodexam

Société d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique

Par délégation, pour la navigation aérienne internationale (basée à Abidjan et à Dakar) pour les domaines suivants :

- **ATS** : Abidjan TWR, Abidjan APPROCHE, Abidjan Information
- **AIS** : Unité AIM Abidjan et BNIDakar
- **CNS** : Unité CNS Abidjan et le Centre de contrôle en vol (pour la calibration des aéronefs) à Dakar
- **MAP** : Service Cartographie à Dakar
- **MET** : Centre Météo Principal à Abidjan et le Centre de Veille Météo à Dakar
- **PANS-OPS** : Bureau Procédures de vols à Dakar

En charge:

- des services de recherche et sauvetage des aéronefs
- placé sous l'autorité du Commandant des Forces aériennes

En charge:

- des services de la navigation aérienne des aérodromes de l'intérieur pour les six (06) aéropôts de l'intérieur (usage domestique)
- Des aéropôts AFIS : Bouaké (Info), Korhogo (Info), Man (Info), Odienné (Info)
- Des aérodromes contrôlés San Pedro (TWR) et Yamoussoukro (TWR)

f. Aéroports et aérodromes

La Côte d'Ivoire dispose d'un (01) aéroport international (l'aéroport Félix Houphouët Boigny) et de vingt-sept 27 aérodromes ouverts à la circulation aérienne dont cinq (05) peuvent recevoir des vols commerciaux domestiques. Ci-dessous, la liste des aéroports de la Côte d'Ivoire identifiés par leur code OACI et IATA si disponible.

N	Localisation	Code OACI de l'aéroport	Code aéroport IATA	Nom de l'aéroport
1	Abengourou	DIAU	OGO	Abengourou Airport
2	Abidjan	DIAP	ABJ	Aéroport FHB
3	Aboisso	DIAO	ABO	Aboisso Airport
4	Bocanda	DIBC		Bocanda Airport
5	Bondoukou	DIBU	BDK	Soko Airport



N	Localisation	Code OACI de l'aéroport	Code aéroport IATA	Nom de l'aéroport
6	Bouaké	DIBK	BYK	Bouaké Airport
7	Bouna	DIBN	BQO	Tehini Airport
8	Boundiali	DIBI	BXI	Boundiali Airport
9	Dabou	DIDB		Dabou Airport
10	Daloa	DIDL	DJO	Daloa Airport
11	Dimbokro	DIDK	DIM	Dimbokro Airport
12	Divo	DIDV	DIV	Divo Airport
13	Ferkessédougou	DIFK	FEK	Ferkessédougou Airport
14	Gagnoa	DIGA	GGN	Gagnoa Airport
15	Grand-Béréby	DIGN	BBV	Nero-Mer Airport
16	Guiglo	DIGL	GGO	Guiglo Airport
17	Katiola		KTC	Katiola Airport
18	Korhogo	DIKO	HGO	Korhogo Airport
19	Man	DIMN	MJC	Man Airport
20	Odienné	DIOD	KEO	Odienné Airport
21	Ouango Fitini	DIOF	OFI	Ouango Fitini Airport



N	Localisation	Code OACI de l'aéroport	Code aéroport IATA	Nom de l'aéroport
22	San Pédro	DISP	SPY	San Pédro Airport
23	Sassandra	DISS	ZSS	Sassandra Airport
24	Séguéla	DISG	SEO	Séguéla Airport
25	Tabou	DITB	TXU	Tabou Airport
26	Touba	DITM	TOZ	Mahana Airport
27	Yamoussoukro	DIYO	ASK	Yamoussoukro International Airport

g. Organismes de Maintenance Agréés (OMA)

La Côte d'Ivoire fait de la maintenance et de la sécurité aérienne, une priorité. Elle compte à ce jour onze (11) OMA dont 09 certifiés par l'ANAC conformément aux règlements aéronautiques de Côte d'Ivoire (RACI) applicables et six (06) étrangers.

h. Exploitants d'aéronefs

Le transport aérien en Côte d'Ivoire est en croissance constante. Cette activité est assurée par des exploitants aériens certifiés par l'ANAC conformément aux règlements aéronautiques applicables de Côte d'Ivoire (RACI). On dénombre six (06) exploitants d'aéronefs détenteurs d'un Permis d'Exploitant Aérien qui opèrent des vols internationaux et/ou domestiques.

i. Exploitants d'avions opérant des vols internationaux

La Côte d'Ivoire compte deux exploitants aériens (Air Côte d'Ivoire et Solenta). Cependant, pour garantir la cohérence des données transmises par l'ANAC à l'OACI dans le cadre du système CORSIA, et considérant les émissions marginales de Solenta dans le transport aérien international, seules les données d'Air Côte d'Ivoire sont retenues pour le calcul de la base



de référence du plan d'action national. Ces données servent également à définir le scénario avec mesures dans la mise à jour du plan actuel soumis à l'OACI.

j. Composition des flottes

Tableau 1 : Composition des flottes

DESIGNATION	FLOTTE		Types de vols
	Types d'aéronefs	Quantité	
Air Côte d'Ivoire	De Havilland DHC-8-400	04	Réguliers/ internationaux/nationaux
	Airbus A319	05	
	Airbus A320	02	
	Airbus A320 Néo	01	
	Airbus A330	01	

k. Les compagnies desservant la Côte d'Ivoire

À ce jour, vingt-deux (22) compagnies aériennes étrangères assurent des liaisons internationales depuis et vers la Côte d'Ivoire. Ce sont notamment Air Burkina, Air France, Air Algérie, Air Sénégal, Asky Airlines, Brussels Airlines, Kenya Airways, Ethiopian Airlines, Emirates Airlines, Corsair International, Royal Air Maroc, Turkish Airlines. Grâce à la régularité de leurs vols, ces compagnies participent activement à la dynamisation du secteur aérien ivoirien.

l. Système d'aviation légère

Plusieurs exploitants opèrent dans le domaine de l'aviation légère, essentiellement concernant les activités de travail aérien, de transport privé et d'aéroclub.

m. Organismes de formation

La certification par l'ANAC d'un organisme national de formation, confère audit organisme la capacité d'assurer diverses formations aéronautiques. À ce jour L'ANAC a agréé un organisme de formation de contrôleur de la circulation aérienne. Cependant, la validation par l'ANAC d'une trentaine d'organismes étrangers, a permis d'accroître cette capacité et de satisfaire ainsi aux besoins variés de la demande.



4 PROCESSUS DE REVISION DU PLAN D'ACTION

Le présent chapitre décrit le processus de mise à jour du Plan d'action de la Côte d'Ivoire pour la réduction des émissions de carbone issues de l'aviation internationale. Il respecte la démarche décrite dans l'édition 03 du « Doc 9988 » de l'OACI.

4.1 Mise en place d'une équipe de protection de l'environnement

Par décision n°5972/ANAC/DG/DTA/BPE du 12 juillet 2024 portant mise en place de l'Equipe de Protection de l'Environnement, le DG a mis en place l'équipe de protection de l'environnement composée des spécialités suivantes : deux experts en navigabilité, deux experts en navigation aérienne, un expert en aérodromes, un expert en opérations aériennes.

Afin de s'aligner sur les changements intervenus au sein de l'ANAC au niveau de l'équipe en charge des questions environnementales, l'ANAC a nommé les points focaux suivants pour le CORSIA et le Plan d'action national et a informé l'OACI en conséquence.

Ces responsables sont opérationnels depuis avril 2024 et ont pris contact avec les différentes parties prenantes concernées par le Plan d'action national afin de mettre à jour le Plan et d'en réviser le contenu pour refléter l'évolution du contexte en Côte d'Ivoire.

4.1.1 Coordonnées des « Points Focaux et Coordonnateurs »

Point Focal et Coordonnateur Principal	Point Focal et Coordonnateur Suppléant
Diarra Lamine : +225 07 57585982 ldiarra@anac.ci	LEGBEDJI Philippe : +2250748482075 nlegbedji@anac.ci

4.1.2 Parties prenantes pertinentes

Les parties prenantes suivantes sont jugées pertinentes dans le cadre de la mise à jour du plan d'Actions de la Côte d'Ivoire.

PARTIES PRENANTES	
01	Ministère en charge des transports



02	Ministères en charge de l'Energie
03	Ministère en charge de l'Environnement
04	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)
05	Air Côte d'Ivoire
06	Solenta Aviation Côte d'Ivoire
07	AERIA : Gestionnaire de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan (FHB)
08	SODEXAM : Société d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique
09	MenZies Aviation : Société d'assistance en escale sur l'Aéroport FHB
10	Pool pétrolier

4.2 Estimation du scénario de référence

Quelques années se sont écoulées entre la soumission du premier et du deuxième plan, durant lesquelles l'ANAC a adopté une approche plus rigoureuse en matière de gestion et de communication des données. Cette évolution visait à harmoniser son travail avec les exigences du CORSIA. Lors de l'élaboration du Plan n°1 en 2022, seules les données des années 2018 et 2019 étaient disponibles. De plus, comme indiqué précédemment, l'ANAC ne disposait pas encore d'un système lui permettant de croiser et d'analyser finement les données CORSIA avec les données statistiques.

La période 2020–2021 a été marquée par la pandémie de COVID-19, qui a considérablement perturbé le secteur aérien à l'échelle mondiale, rendant complexe toute analyse comparative fiable. En effet, la base de référence reflète les émissions de CO₂, le RTK et l'efficacité d'une compagnie aérienne attribuée à la Côte d'Ivoire et relevant de l'applicabilité du MRV du CORSIA. Les données ont été croisées avec les informations fournies par l'ANAC Côte d'Ivoire à l'OACI aux fins du MRV du CORSIA et avec les données statistiques communiquées à l'OACI. Les années 2023 et 2024 sont celles où les émissions de CO₂ et du RTK représentent l'activité nationale réelle en termes de RTK et d'émissions de CO₂. Les données de l'année 2020 ne sont pas disponibles, et celles de l'année 2021 ne sont pas représentatives, car pendant plusieurs



mois, aucune activité réelle n'a eu lieu en raison des restrictions liées au COVID-19. L'année 2022 a enregistré un retour initial au « scénario habituel », qui a été atteint en 2024.

4.2.1 Méthodologie d'estimation du scénario de référence

La méthode suivante a été utilisée pour calculer la ligne de base : - données d'Air Côte d'Ivoire extrapolées à partir des formulaires A, C et M de l'OACI de la période 2021 à 2024 pour le calcul RTK. Les formulaires de l'OACI ont été transmis chaque année par l'ANAC Côte d'Ivoire à l'OACI et, en cas de modifications minimes, la dernière version mise à jour et révisée, en particulier pour le formulaire A, a été utilisée aux fins du plan d'action national. Les données croisées suivantes ont été utilisées pour définir la ligne de référence du plan d'action national dans le scénario sans mesures. Le même principe et la même approche en matière de données ont été utilisés pour remodeler le scénario avec mesures dans le présent document (point n° 3.2) :

- Données d'Air Côte d'Ivoire communiquées dans le cadre du CORSIA pour le carburant utilisé par les vols internationaux et les émissions de CO₂.
- Données d'Air Côte d'Ivoire de 2021 à 2024 pour le calcul du rendement énergétique.

4.2.1.1 Estimation des données historiques

Afin d'assurer une plus grande cohérence dans le calcul de la ligne de base/ligne de référence, quatre années ont été utilisées pour dégager la tendance du secteur en l'absence de mesures. Quatre années ont été utilisées afin d'obtenir une meilleure représentation du volume réel du trafic et des émissions liées à l'aviation internationale.

Il convient de noter que, parmi ces quatre années, les années 2021 et 2022 n'étaient pas vraiment représentatives, car l'année 2021 a été entièrement affectée par les restrictions et les limitations imposées aux compagnies aériennes en raison du COVID. L'année 2022 est en quelque sorte l'année où ces restrictions ont été réduites. Par conséquent, de manière réaliste, seules les années 2023 et 2024 sont représentatives à 100 % des tendances en termes de facteur de croissance et d'émissions pour Air Côte d'Ivoire. Les données historiques de consommation de carburant, de RTK et du rendement de carburant ont été déterminées pour les années 2021, 2022, 2023 et 2024. Elles s'établissent comme suit :



Année	Status	RTK international	Carburant consommé international en tonnes	Émissions de CO ₂ internationales en tonnes	Rendement de carburant
2020	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2021	Historique	63529,93	26090,94	82447,37	0,41
2022	Historique	82353	32070,96	101344,22	0,39
2023	Historique	93811,54	36916,2	116655,19	0,39
2024	Historique	98217,97	40208,8	127059,8	0,41

Tableau 3 : Estimation des données historiques

Formules de calcul :

Masse de fuel = Masse volumique X Volume de fuel

Masse volumique de fuel = Masse de fuel / Volume de fuel = 0,8 kg/l

*RTK = (M_{passagers} + M_{bagages} + M_{Cargo} + M_{Poste}) * Distance / 1000*

Rendement de carburant : Volume de fuel/RTK

4.2.1.2 Projections de consommation et de trafic

Conformément au document 9988 de l'OACI, les États sont invités à prévoir la croissance attendue d'ici 2030 et 2050 en termes de RTK et d'émissions dans un scénario sans aucune mesure. À cette fin, l'ANAC Côte d'Ivoire, en accord avec le département commercial de la compagnie aérienne qui lui est attribuée, a prévu une croissance de 0,1 % entre les années 2025 et 2050. Ces prévisions seront réévaluées dans le cadre du plan d'action n° 3 de l'État et en les comparant aux prévisions réelles.

4.2.1.3 Résultats attendus

Le tableau ci-après présente les projections de croissance du trafic, des volumes de carburant consommé et des émissions internationales de CO₂, obtenues en utilisant l'approche mentionnée dans le paragraphe précédent .



**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

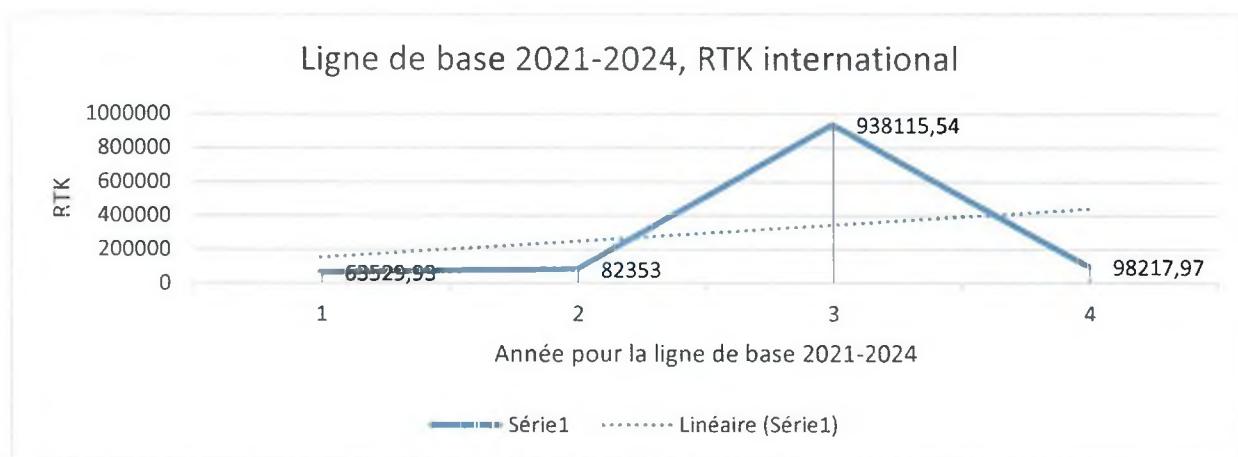
Tableau 4 :: Projection des données de carburant sur la période allant de 2021 à 2050 : où les années 2021 à 2024 ont été mesurées, vérifiées et utilisées pour la ligne de base réexaminée, tandis que les années 2025 à 2050 ont été estimées selon la méthodologie mentionnée au point b

Année	Statut	RTK international	Carburant consommé international en tonnes	Émissions de CO ₂ internationales en tonnes	Rendement de carburant
2020	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
2021	Historique	63529,93	26090,94	82447,37	0,41
2022	Historique	82353	32070,96	101344,22	0,39
2023	Historique	93811,54	36916,2	116655,19	0,39
2024	Historique	98217,97	40208,8	127059,8	0,41
2025	Prévision	98316,19	40249,01	127186,87	0,41
2026	Prévision	98414,50	40289,26	127314,05	0,41
2027	Prévision	98512,92	40329,55	127441,37	0,41
2028	Prévision	98611,43	40369,88	127568,81	0,41
2029	Prévision	98710,04	40410,25	127696,38	0,41
2030	Prévision	98808,75	40450,66	127824,08	0,41
2031	Prévision	98907,56	40491,11	127951,90	0,41
2032	Prévision	99006,47	40531,60	128079,85	0,41
2033	Prévision	99105,48	40572,13	128207,93	0,41
2034	Prévision	99204,58	40612,70	128336,14	0,41
2035	Prévision	99303,79	40653,31	128464,48	0,41
2036	Prévision	99403,09	40693,97	128592,94	0,41
2037	Prévision	99502,49	40734,66	128721,53	0,41
2038	Prévision	99602,00	40775,40	128850,25	0,41
2039	Prévision	99701,60	40816,17	128979,10	0,41
2040	Prévision	99801,30	40856,99	129108,08	0,41
2041	Prévision	99901,10	40897,85	129237,19	0,41
2042	Prévision	100001,00	40938,74	129366,43	0,41
2043	Prévision	100101,00	40979,68	129495,80	0,41
2044	Prévision	100201,10	41020,66	129625,29	0,41
2045	Prévision	100301,30	41061,68	129754,92	0,41
2046	Prévision	100401,61	41102,74	129884,67	0,41
2047	Prévision	100502,01	41143,85	130014,56	0,41
2048	Prévision	100602,51	41184,99	130144,57	0,41
2049	Prévision	100703,11	41226,18	130274,71	0,41
2050	Prévision	100803,81	41267,40	130404,99	0,41

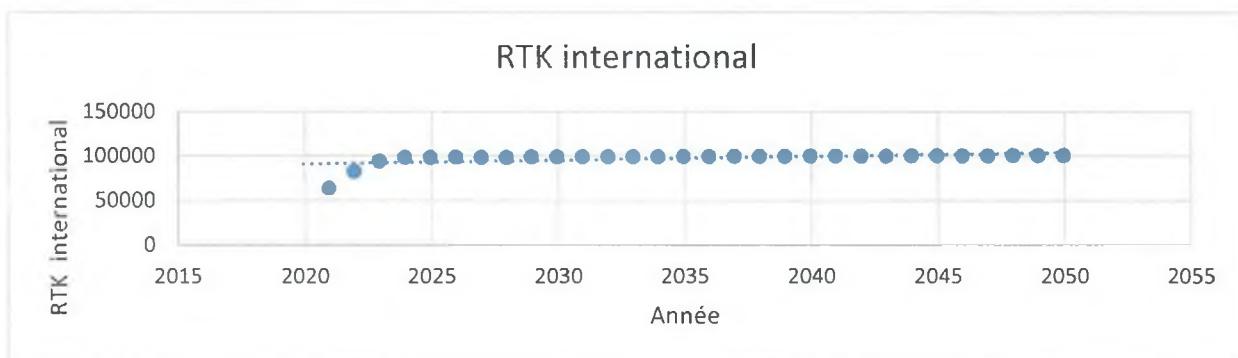
Dans un scénario sans mesures, c'est-à-dire sans actions visant à réduire les émissions de l'aviation internationale, les émissions de CO₂ passeront de **127 059,8 tonnes de CO₂ en 2024** à **130404,99 tonnes de CO₂ en 2050**. Une telle valeur représente une augmentation de 2,53 % des émissions si aucune mesure est envisagée. Le graphe ci-après est la représentation



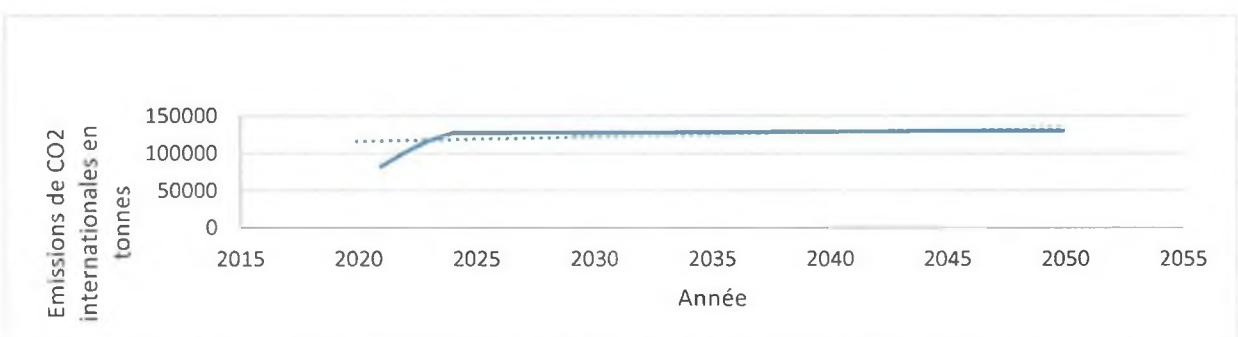
graphique de la croissance de la valeur du RTK de la Côte d'Ivoire dans la ligne de base et celle estimée jusqu'à l'année 2050 (A titre indicatif et en accord avec le service commercial de la compagnie aérienne, cette valeur a été calculée sur la base d'une croissance constante de 0,1 % du RTK entre les années 2025 et 2050).



Graphique 1 : Scenario de référence RTK international dans la ligne de base 2021-2024 dans l'aviation internationale



Graphique 2 : Scenario de référence RTK international 2021-2050



Graphique 3 : Scenario de référence des émissions de CO₂ dans l'aviation internationale 2020-2050



4.4 Mesures de réduction des émissions de CO₂

Comme mentionné dans le sommaire du plan d'action national et dans l'examen de la ligne de base, une nouvelle approche et un nouveau système de gestion des données ont été adoptés par l'ANAC Côte d'Ivoire dans la mise à jour du plan d'action. En utilisant le même principe, un examen de la structure du plan d'action dans le scénario avec des mesures a été effectué. En effet, en raison de la pandémie du COVID, certaines mesures d'atténuation citées dans le plan d'action national n° 1 ne peuvent pas être mises en œuvre et/ou elles ont subi un retard dans leur mise en œuvre (comme les carburants d'aviation durables). D'autres, au contraire, n'ont pas été mesurées et, aux fins du plan d'action national et de la base de référence révisée, les avantages de ces mesures sont déjà pris en compte dans la base de référence mise à jour (comme l'achat de nouveaux avions par Air Côte d'Ivoire¹). Pour compléter ces explications et harmoniser l'approche utilisée dans le cadre du CORSIA et du plan d'action, les données de Solenta ont été exclues tout aussi bien au niveau de la conception de la ligne de base du plan que de celle du scénario avec mesures.

Le nouveau scénario avec mesures d'atténuation vise à prendre en compte les avantages que la mise en œuvre de nouvelles mesures par Air Côte d'Ivoire déterminera en termes de réduction de la consommation de carburant grâce à des mesures opérationnelles et, à long terme (non quantifiable dans le cadre de cette action de l'État), la compensation dans le cadre du CORSIA et l'utilisation de carburant d'aviation durable. Outre la réduction des émissions de CO₂ résultant de la mise en œuvre de nouvelles mesures d'atténuation (principalement opérationnelles) par Air Côte d'Ivoire pour les trois prochaines années et prévues jusqu'en 2040 et 2050, une liste des avantages connexes attendus sera présentée, reflétant notamment le travail réalisé par l'exploitant de l'aéroport-AERIA-(point 3.5).

4.4.1 Mesures sélectionnées

Le présent plan d'action (numéro 2) se focalise sur les mesures d'atténuation issues du panier

¹ i) Retrait de la flotte d'un Airbus A319-112 âgé de 16 ans, et son remplacement par un Airbus A320-251 NEO neuf ; ii) Retrait de la flotte de deux AIRBUS A319-111 âgés de 17 ans chacun, et leur Remplacement par deux AIRBUS A319-112 de 12 ans chacun ; iii) Implémentation de la sacoche électronique de vol, en remplacement des documents papiers à bord des avions.



de mesures de l'OACI intitulé « Gestion et exploitation du trafic aérien ». Ces mesures reflètent uniquement celles qui peuvent être mises en œuvre et contrôlées par i) la compagnie aérienne attribuée à la Côte d'Ivoire (relevant de l'applicabilité du CORSIA MRV), ii) les aéroports et iii) l'ANSP, telles qu'intégrées dans leurs prochains plans commerciaux/de programmation. En effet, lors d'une réunion nationale sur la révision du plan d'Actions en février 2025, les compagnies aériennes ivoiriennes (opérant au niveau international), les aéroports et l'ANSP ont convenu de mettre en œuvre les mesures opérationnelles suivantes :

- CDO ;
- Idle reverse thrust;
- Short Approach;
- Pilot extra fuel ;
- Zero Fuel weight error;
- Landing with flaps.

La réduction des émissions de CO₂ liée à la mise en œuvre de ces mesures sera suivie et quantifiée dans le plan d'action national n° 3 sur la base des indicateurs spécifiques cités dans le modèle de mesures d'atténuation à l'aide d'un logiciel et/ou d'une règle empirique

Toutefois, il convient de noter que la Côte d'Ivoire reste déterminée à travailler et à mettre en œuvre les mesures d'atténuation suivantes à moyen/long terme :

- A-CDM ;
- SAF
- Mesures ATM et impliquant l'amélioration de l'espace aérien.

En raison de l'absence de procédures en place au moment de la finalisation du présent document et du temps nécessaire à leur mise en place, les avantages de ces activités seront quantifiés dans le plan d'Action n° 3, qui reflétera l'état de préparation et les différentes mesures politiques visant à les promouvoir. Ce point est mieux expliqué dans la partie n° 3.4 du présent document.



Autorité Nationale
de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

4.4.1.1 Fiches individuelles de mesure

CATEGORIE : Mesures opérationnelles			
1^{ère} ACTION : C D O			
Description : Technique de descente optimisée où l'avion descend de son niveau de croisière vers l'approche finale sans paliers intermédiaires inutiles, en maintenant une pente de descente continue, généralement à régime réduit.			
Date de début	01-01-2025	Parties prenantes	▪ Air Côte d'Ivoire
Date de mise en œuvre Complète	Continue		
Détails sur la quantification	<u>Gains attendus</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ EC : 401,90 ▪ CO₂ évité : 1 270,00 		
Estimation de CO ₂ évitée en 2025, en 2026, en 2027 (Tonnes)	2025 : 402,86 2026 : 423,00 2027 : 444,15		
Estimation Total de CO ₂ évité après 3 années (Tonnes)	1 270,00		
2^{ème} ACTION : IDLE REVERSE THRUST			
Description : Pendant l'atterrissement, les pilotes peuvent utiliser les inverseurs de poussée (reverse trust) pour aider au freinage, en inversant partiellement l'orientation du flux des moteurs.			
Date de début	01-01-2025	Parties prenantes	▪ Air Côte d'Ivoire
Date de mise en œuvre complète	Continue		
Détails sur la quantification	<u>Gains attendus</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ EC : 88,11 ▪ CO₂ évité : 278,43 		
Estimation de CO ₂ évitée en 2025, en 2026, en 2027	2025 : 88,32 2026 : 92,74 2027 : 97,37		
Estimation Total de CO ₂ évité après 3 années (Tonnes)	278,43		
3^{ème} ACTION: SHORT APPROACH/APPROCHE ECOURTEE			
Description : Manœuvre demandée ou autorisée par le contrôle aérien (ATC) où l'avion réduit la longueur de son circuit d'atterrissement.			
Date de début	01-01-2025	Parties prenantes	▪ Air Côte d'Ivoire
Date de mise en œuvre complète			



Autorité Nationale de
l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

Détails sur la quantification	Gains attendus <ul style="list-style-type: none">▪ EC : 18,85▪ CO₂ évité : 59,55
Estimation de CO₂ évitée en 2025, en 2026, en 2027(Tonnes)	2025 : 18,89 2026 : 19,84 2027 : 20,83
Estimation Total de CO₂ évité après 3 années (Tonnes)	59,55

4^{ème} ACTION: PILOT EXTRA FUEL

Description : La quantité de carburant supplémentaire que le **commandant de bord** décide d'emporter au-delà des minima réglementaires et opérationnels calculés par le service planification des vols (flight dispatch/OPS).

Date de début	01-01-2025	Parties prenantes	▪ Air Côte d'Ivoire
Date de mise en œuvre complète			
Détails sur la quantification	Gains attendus <ul style="list-style-type: none">▪ EC : 165,34▪ CO₂ évité : 522,49		
Estimation de CO₂ évitée en 2025, en 2026, en 2027 (Tonnes)	2025 : 165,74 2026 : 174,02 2027 : 182,73		
Estimation Total de CO₂ évité après 3 années (Tonnes)	522,49		

5^{ème} ACTION: ZERO FUEL WEIGHT ERROR

Description : Erreur sur la masse sans carburant sachant que Le **Zero Fuel Weight (ZFW)** est la masse de l'avion comprenant la **masse à vide + charge utile** (passagers, fret, bagages), **sans le carburant**

Date de début	01-01-2025	Parties prenantes	▪ Air Côte d'Ivoire
Date de mise en œuvre Complète			
Détails sur la quantification	Gains attendus : <ul style="list-style-type: none">▪ EC : 19,13▪ CO₂ évité : 60,45		
Estimation de CO₂ évitée en 2025, en 2026, en 2027 (Tonnes)	2025 : 19,17 2026 : 20,13 2027 : 21,14		
Estimation Total de CO₂ évité après 3 années (Tonnes)	60,45		

6^{ème} ACTION : LANDING WITH FLAPS

Description : Atterrissages avec volets sortis favorisant une **vitesse d'approche plus faible**, donc une distance d'atterrissement plus courte.

Date de début	01-01-2025	Parties prenantes	▪ Air Côte d'Ivoire
----------------------	------------	--------------------------	---------------------



Autorité Nationale de
l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

Date de mise en œuvre complète		Parties prenantes	
Détails sur la quantification	<u>Gains attendus</u> <ul style="list-style-type: none">▪ EC : 40,47▪ CO₂ évité : 127,90		
Estimation de CO ₂ évitée en 2025, en 2026, en 2027 (Tonnes)	2025 : 40,57 2026 : 42,60 2027 : 44,73		
Estimation Total de CO ₂ évité après 3 années (Tonnes)	127,90		

4.4.1.2. Résultats attendus

Le tableau ci-après présente les résultats attendus en cas de mise en œuvre effective des différentes mesures énoncées au chapitre 3 par Air Côte d'Ivoire, dans la période allant de l'année de référence 2025 à l'horizon temporel de 2030 à 2040.

La réduction des émissions de CO₂ projetée dans un scénario intégrant les six mesures d'atténuation que la Côte d'Ivoire appliquera au cours des trois prochaines années, avec un delta d'application de 10,25 à partir de 2028, résulte directement de la mise en œuvre de ces mesures.

Comme le montre le tableau ci-dessous, il est prévu une réduction des émissions cumulatives de 2805,98 tCO₂ de l'aviation internationale du 2025 à 2040 grâce à la mise en œuvre de ces 6 mesures.

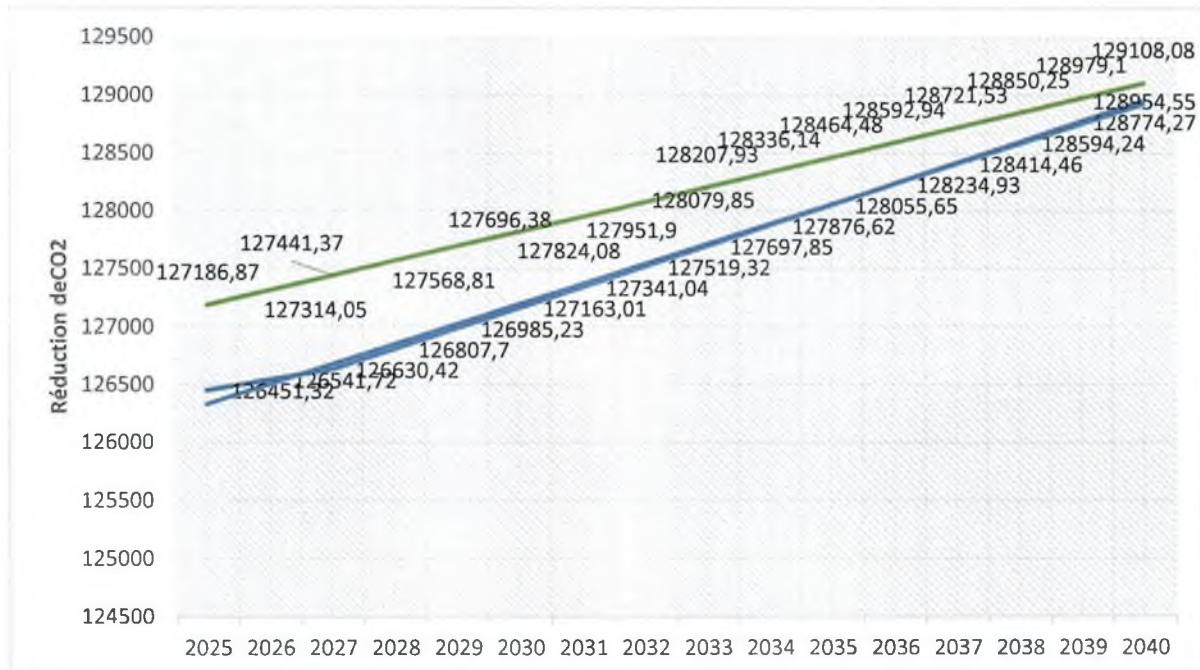


Tableau 5 : Résultats des projections de mise en œuvre des mesures d'atténuation

Status	Année	Consommation	Consommation de	Émissions de CO ₂	Émissions de CO ₂	Réduction
		annuelle de carburant avant la mise en œuvre des mesures	carburant après la mise en œuvre des mesures	internationales en tonnes avant la mise en œuvre des mesures	internationales en tonnes après la mise en œuvre des mesures	
Historique	2021	26090,94		82447,37		
Historique	2022	32070,96		101344,22		
Historique	2023	36916,2		116655,19		
Historique	2024	40208,8		127059,8		
	2025	40249,01	40016,24	127186,87	126451,32	-735,55
	2026	40289,26	40044,85	127314,05	126541,72	-772,33
	2027	40329,55	40072,92	127441,37	126630,42	-810,95
	2028	40369,88	40129,02	127568,81	126807,70	-894,07
	2029	40410,25	40185,20	127696,38	126985,23	-983,48
	2030	40450,66	40241,46	127824,08	127163,01	-1081,83
	2031	40491,11	40297,80	127951,90	127341,04	-1190,01
	2032	40531,6	40354,22	128079,85	127519,32	-1309,01
	2033	40572,13	40410,71	128207,93	127697,85	-1439,91
	2034	40612,7	40467,29	128336,14	127876,62	-1583,90
	2035	40653,31	40523,94	128464,48	128055,65	-1742,29
	2036	40693,97	40580,68	128592,94	128234,93	-1916,52
	2037	40734,66	40637,49	128721,53	128414,46	-2108,18
	2038	40775,4	40694,38	128850,25	128594,24	-2318,99
	2039	40816,17	40751,35	128979,10	128774,27	-2550,89
	2040	40856,99	40808,41	129108,08	128954,55	-2805,98

Source : Estimation réalisée sur la base du software d'Air Côte d'Ivoire et en appliquant un taux constant de 10,25 % en termes d'application de la mesure

Le graphique ci-après est l'illustration visuelle des résultats attendus. Le graphique illustre les tendances de croissance des émissions de CO₂ dans un scénario sans mesures (ligne en vert) et la réduction des émissions de CO₂ dans un scénario avec des mesures (ligne en bleu). Il convient de souligner que, bien que seules six mesures prises par Air Côte d'Ivoire aient été utilisées pour modeler les réductions attendues entre le 2025 et le 2040 dans un scénario avec mesures et que ces mesures soient principalement opérationnelles, les efforts de l'opérateur ivoirien permettront une réduction de 2805,98 tCO₂ de l'aviation internationale du 2025 à 2040.



Comme mentionné dans la partie précédente, la Côte d'Ivoire souhaitait être plus précise dans ses données et ses estimations pour l'avenir et a donc choisi de se concentrer sur ce qui est raisonnablement réalisable dans les trois années suivant la soumission du présent document. Dans le dernier paragraphe, cependant, la Côte d'Ivoire exposera les éléments qui pourraient être pris en considération pour la mise à jour de son plan d'action national n° 3 si les procédures et les politiques connexes sont préparées/finalisées et approuvées entre la soumission du présent document et sa mise à jour (trois années plus tard).

La compensation dans le cadre du CORSIA et les carburants d'aviation durables joueront un rôle essentiel dans la réalisation de l'ambition de la Côte d'Ivoire d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

L'ampleur et l'impact de la compensation dans le cadre du CORSIA pour la Côte d'Ivoire seront déterminés vers novembre 2027, une fois que l'ANAC Côte d'Ivoire aura informé Air Côte d'Ivoire du montant qui lui sera demandé de compenser à la fin de la première phase du CORSIA (2024-2026).

En ce qui concerne l'ampleur des carburants d'aviation durables, les travaux menés par l'ANAC Côte d'Ivoire avec le ministère de l'Énergie pour intégrer les carburants d'aviation durables dans la réglementation nationale, ainsi que les effets de l'étude de faisabilité de l'OACI et les



investissements internationaux en cours, seront évalués dans leur dimension initiale lors de la mise à jour du plan d'action national n° 3.

Enfin, les travaux menés par le fournisseur de services de navigation aérienne pour améliorer la connectivité au sein de la région et de l'espace aérien sont encore en cours d'élaboration. C'est pourquoi, les résultats attendus de ces activités encore en cours d'élaboration seront pris en compte dans le prochain plan d'action national.

4.4.2 Mesures d'atténuation à envisager pour le plan d'action national n° 3

La Côte d'Ivoire est consciente que les ambitions en matière de décarbonisation vont croître, mais, dans le même temps, l'ANAC Côte d'Ivoire souhaite refléter la préparation réelle du pays et de ses parties prenantes à l'aide de différentes catégories de mesures. La Côte d'Ivoire s'attend à ce que la compensation CORSIA contribue à ces ambitions. L'ampleur de cette contribution reste à déterminer, mais elle sera quantifiable d'ici novembre 2027. En ce qui concerne les carburants d'aviation durables, la Côte d'Ivoire pose les bases pour devenir l'un des leaders de la région.

Vous trouverez ci-dessous une liste des mesures d'atténuation possibles que la Côte d'Ivoire envisage pour l'avenir, à moyen et long terme.

CATEGORIE : Mesures fondées sur le marché			
1^{ère} ACTION : Le CORSIA			
Description : Compensation dans le cadre du CORSIA conforme aux normes et recommandations de l'OACI (SARP), annexe 16, volume IV, et basée sur les unités d'émissions éligibles CORSIA			
Date de début	Novembre 2025	Parties prenantes	▪ Air Côte d'Ivoire
Date de mise en œuvre complète	Novembre 2027		
Détails sur la quantification	<u>Gains attendus</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ CO₂ à compenser (2024 SGF*CO₂ sujet à compensation+2025 SGF* CO₂ sujet à compensation+2026 SGF* CO₂ sujet à compensation) 		
Estimation de CO₂ évitée en 2027	Compensation pour l'année 2024+2025+2026 selon la formule de l'OACI		
Actions requises	N/A		



CATEGORIE : Carburants d'aviation durables (SAF)

INTITULÉ DE LA MESURE : Développement de carburants d'aviation durables

Description : Développement de carburants d'aviation durables

Date de début	2023	Parties prenantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Exploitants d'avions ▪ Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Energie ▪ Pool Pétrolier ▪ ANAC
Date de mise en œuvre complète	En cours		
Détails sur la quantification	<p><u>Contexte :</u> L'étude de faisabilité a été réalisée dans le cadre du programme ACT SAF. En coopération avec l'OACI, l'AESA et par les services de la DCA France, les actions suivantes sont en cours :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégration des aspects liés au SAF dans le code de la bioénergie et dans un décret traitant des hydrocarbures • Elaboration d'un arrêté spécifique au SAF. <p>En aout 2025, l'étude opérationnelle et économique des SAF a été lancé.</p> <p>L'investisseur s'efforce actuellement de comprendre les opportunités et la Côte d'Ivoire devrait figurer parmi les leaders de la région en matière de carburants d'aviation durables.</p> <p><u>Gains attendus :</u> À déterminer</p>		
Estimation du coût financier	À déterminer	Besoin d'assistance	Oui
Quantité de CO ₂ évité	À déterminer		
Actions requises			

CATEGORIE : Améliorations dans l'exploitation

INTITULÉ DE LA MESURE : Amélioration de la planification avant le départ et la planification des arrivées

Description : Amélioration de la planification avant le départ et la planification des arrivées "gestion des départs (GD) et des arrivées (AMAN)"

Date de début	Juin 2025	Parties prenantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ AERIA
Date de mise en œuvre complète	Décembre 2030		
Détails sur la quantification	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (33104. mouvements opérés en 2024) ▪ Gains de consommation attendus : 75 kg en moyenne par vol. ▪ Taux d'implémentation estimé = 20% <p><u>Gains attendus :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ EC :(33104*75/1000) *0,2 =496.2 ▪ CO₂ évité EC t*3,16 = 1569,2 tCO₂ 		



Autorité Nationale de
l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

Estimation du coût financier	À déterminer	Besoin d'assistance	Oui
Quantité de CO₂ évité			
Actions requises	Mise en œuvre efficiente des procédures applicables.		

CATEGORIE : Améliorations dans l'exploitation

INTITULÉ DE LA MESURE : Amélioration du processus de prise de décision en collaboration à l'aéroport international d'Abidjan (A-CDM)

Description : Cette mesure permettra le partage des données concernant les opérations à la surface entre les différentes parties prenantes de l'aéroport et l'amélioration de la gestion du trafic de surface par réduction des retards sur les aires de mouvement

Date de début	Janvier 2026	Parties prenantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ AERIA - ▪ ASECNA - ▪
Date de mise en œuvre complète			
Détails sur la quantification		<u>Contexte :</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 33104 de vols opérés en 2024 ▪ Gain par mouvement d'aéronef estimé à 5min ; ▪ Consommation estimée à environ 67kg toutes les 2min <u>Gains attendus :</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ EC : 33104 *0,2*67/1000 = 443.6 ▪ CO₂ évité : EC t*3,16 = 1 401.7 tCO₂ 	
Estimation du coût financier	À déterminer	Besoin d'assistance	Oui
Quantité de CO₂ évité			
Actions requises	Mise en œuvre efficiente des procédures applicables.		

CATEGORIE : Améliorations dans l'exploitation

INTITULÉ DE LA MESURE : Optimisation des capacités RNAV/RNP

Description : Ces mesures permettant de tirer pleinement parti des capacités RNAV/RNP, et de changer les identifications des procédures RNAV GNSS en RNP. Elles permettent aux aéronefs de faire des choix de trajectoires directes en lieu et place d'une navigation conventionnelle en "ZIG-ZAG", beaucoup plus long.

Date de début	2026	Parties prenantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ASECNA ▪ Air Côte d'Ivoire
Date de mise en œuvre complète			
Détails sur la quantification		<u>Contexte :</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1825 vols RNAV/GNSS en moyenne ▪ Gain de temps en moyenne : 5 Min ▪ Carburant consommé par heure : 167 Kg ▪ Taux d'implémentation estimé = 90% <u>Gains attendus :</u> $\rightarrow \text{EC} : (1825 * 0,9) * 167 = 274,3 \text{ tonnes de carburant}$ $\rightarrow \text{CO}_2 \text{ évité} : 274,3 * 3,16 = 867 \text{ tCO}_2$	
Estimation financière	Non défini		



Quantité de CO ₂ évité	867 tCO ₂	Besoin d'assistance	Non
Actions requises	Révision des procédures actuelles d'approches RNAV GNSS		

4.4.3 Avantages connexes liés à la réduction des émissions de CO₂ provenant du transport aérien domestique

Comme spécifiquement demandé par l'OACI dans le document 9988, les émissions provenant de l'aviation nationale doivent être comptabilisées dans une ligne d'action différente de celles provenant de l'aviation internationale.

Pour cette raison, la section 3.5 du présent plan d'action de l'État a été entièrement consacrée au travail mené par l'aéroport de Côte d'Ivoire pour réduire les émissions provenant de ses opérations, avec une attention particulière accordée à la dimension nationale.

Exploité par AERIA avec le soutien d'Egis, l'aéroport FHB d'Abidjan est à la pointe des normes de durabilité en Afrique depuis qu'il a rejoint le programme ACA en 2015, devenant le premier aéroport neutre en carbone du continent lorsqu'il a atteint le niveau 3+ deux années plus tard. En 2024, Abidjan est devenu le premier aéroport parmi les 26 aéroports africains participant au programme à être accrédité au niveau 4+ Transition.

Pour atteindre le niveau « Transition » 4+, l'aéroport s'est engagé à réduire de manière absolue ses émissions de scope 1 et 2, en formulant un objectif à long terme aligné sur la trajectoire des 2 °C du GIEC*. Cela signifie que l'aéroport réduit ses propres émissions de scope 1 et 2 ainsi que celles de ses partenaires commerciaux conformément aux objectifs de l'Accord de Paris, et qu'il compense ses émissions résiduelles de scope 1 et 2 à l'aide de crédits carbone reconnus internationalement. Cette réalisation est évaluée et vérifiée de manière indépendante par une tierce partie.

La gouvernance est assurée par un plan spécifique de gestion du carbone et un plan de partenariat avec les parties prenantes concernées afin d'atteindre l'objectif fixé. En termes plus concrets, la direction de l'aéroport a mis en œuvre des initiatives couvrant à la fois les émissions directes et indirectes (scopes 1, 2 et 3). Les mesures prises comprennent notamment la réduction de la consommation de carburant et d'énergie (en particulier pour la climatisation et l'éclairage des bâtiments), l'utilisation d'énergies propres et la réduction des temps de rotation au décollage et à l'atterrissement (LTO). L'aéroport a également développé Soil.is, un



projet innovant de gestion et de restauration des sols permettant la séquestration naturelle du carbone sur le site. Des études techniques pour le projet Soil.is sont en cours et soutiennent quatre initiatives de restauration des terres, notamment la restauration de la végétation de 83 hectares de pistes d'atterrissement, la formation de jardiniers aux pratiques agroécologiques, la restauration de 2,63 hectares de mangroves dégradées et la conversion de 810 tonnes de biodéchets en compost par année.

Ci-dessous, une liste et une mise à jour des avantages connexes d'AERIA qui, bien qu'ils ne soient pas utilisés pour la conception du scénario avec mesures d'atténuation jusqu'en 2040, représentent l'engagement de l'opérateur et du pays à décarboner le secteur et à comptabiliser les efforts de manière très claire et structurée.

CATEGORIE : Avantages supplémentaires pour les secteurs nationaux

INTITULÉ DE LA MESURE : Installation des panneaux solaires à l'aéroport FHB

Description : Cette source devra permettre à l'aéroport de produire 70% (7.000 000 kWh/an) d'énergie propre pour le fonctionnement de la climatisation centrale, le fonctionnement des passerelles télescopiques alimentant les aéronefs en électricité, le fonctionnement des éclairages de l'aire de trafic et pour le fonctionnement des GSE électriques.

Date de début	Janvier 2026	Parties prenantes	AERIA
Date de mise en œuvre complète	Décembre 2028		
Détails sur la quantification	<u>Contexte :</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction CO₂ = nombre de kWh produits * kg de CO₂/kWhj (Secrétariat OACI) ▪ Production annuelle d'électricité solaire de l'aéroport = 7 millions de kWh : ▪ L'émission de CO₂ par kWh produit est de 0,3 kg (0,0003 tonne). <u>Gains attendus :</u> <p>En une année</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ EC : Sans Objet ▪ CO₂ évité : 2 000 000 * 0,0003 = 600 tonnes" 		
Estimation du coût financier	À déterminer	Besoin d'assistance	Oui
Quantité de CO ₂ évité	600 tC		



Autorité Nationale
de l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

Actions requises

Intervenir auprès des autorités compétentes afin d'intégrer l'utilisation de sources de production d'énergie propre (panneaux photovoltaïques) dans le projet d'extension de l'aéroport (R&D, mise en œuvre & investissement)

CATEGORIE : Avantages supplémentaires pour les secteurs nationaux

INTITULÉ DE LA MESURE : Réduction de la demande en énergie

Description : Les mesures prises :

- Amélioration de la qualité d'énergie électrique reçue (COS Phy = 1) ;
- Régulation de la température à l'intérieur des terminaux ;
- Acquisition de nouveaux moteurs pour le groupe froid ;
- Remplacer les lampes à incandescence par des LED.

Date de début	Janvier 2016	Parties prenantes	▪ AERIA
Date de mise en œuvre complète	En cours		
Détails sur la quantification	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Le projet vise à réduire la consommation d'énergie de 20% (200.000 kwh). ■ Réduction de la consommation annuelle d'électricité de l'aéroport FHB de 200 000 kWh. ■ Émission de CO₂ par kWh = 0,3 kg (0,0003 tonne). ■ Réduction CO₂ = nombre de kWh économisés * kg de CO₂/kWhj (Secrétariat OACI) <p><u>Gains attendus : De 2016 à 2025 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ EC : Sans objet ■ CO₂ évité : $200\ 000 \times 0,0003 = 60\ tCO_2$ 		
Estimation du coût financier	Non évalué	Besoin d'assistance	Oui
Quantité de CO ₂ évité	60 tCO ₂		
Actions requises	Sur le mécanisme de production de la climatisation : R&D, mise en œuvre & investissement.		



5. BESOINS D'ASSISTANCE

La Côte d'Ivoire fait de la mise en œuvre efficiente du présent Plan d'Action, un objectif clé. La mise à jour du plan d'action national a permis à la Côte d'Ivoire de mieux comprendre et de commencer à élaborer une approche plus sophistiquée, plus analytique et centrée sur les données afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Même si les ambitions grandissent et que les résultats du secteur se sont améliorés après la pandémie de COVID, le secteur et l'État ont encore besoin de temps pour harmoniser les stratégies, les mettre en œuvre et les rendre opérationnelles.

La Côte d'Ivoire et ses parties prenantes ont besoin d'une assistance technique pour continuer à améliorer la qualité des données et à intégrer de nouvelles mesures d'atténuation mesurables dans le prochain plan d'action national.

L'OACI et l'EASA, par le biais du projet CORSIA AFRICA AND CARIBBEAN de l'UE, ont joué un rôle déterminant pour guider l'ANAC et ses parties prenantes dans les opportunités liées au plan d'action national et au CORSIA. La Côte d'Ivoire tient à remercier chaleureusement ces institutions et espère de continuer à travailler avec elles à l'avenir.

Afin de poursuivre le processus engagé avec l'examen de ce document, la Côte d'Ivoire est intéressée par une aide financière, technique et de renforcement des capacités pour améliorer les plans mentionnés ci-dessus. En particulier, l'aide mentionnée ci-dessus est appréciée pour les initiatives suivantes :

_La mesure relative au « développement de carburants d'aviation durables » ;

_La mesure relative à « l'Amélioration de la planification des vols avant le départ et la planification des arrivées »

_La mesure relative à « l'amélioration du processus de prise de décision en collaboration à l'aéroport international d'Abidjan (A-CDM) » :

Les besoins d'assistance devront être en adéquation avec les mesures sélectionnées. Ils s'entendront notamment selon le cas :



- au plan financier, notamment pour la réalisation d'études technico-commerciales en matière de SAF et/ou recherche ;
- au plan de la formation et du renforcement des capacités, notamment pour la mise à disposition des compétences requises ;
- au plan technique, notamment pour la mise en œuvre de ladite mesure

Dans le même temps, la Côte d'Ivoire étudie déjà comment quantifier les réductions d'émissions de l'aviation intérieure, en créant un système national capable de quantifier les émissions des vols intérieurs.

Toutes les actions d'assistance seront coordonnées par l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile.



Autorité Nationale de
l'Aviation
Civile de Côte d'Ivoire

**PLAN D'ACTION DE LA COTE D'IVOIRE
POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE**

Edition 2
15/09/2025
Amendement 1
15/09/2025

ANNEXES

1. Décision n°05438/ANAC/DG/DTA/BPE du 27 juin 2024 portant nomination des points focaux et coordonnateurs pour le Plan d'Action Carbone, le programme ACT-SAF et le CORSIA
2. Decision n°08090/ANAC/DG/DTA/BPE du 22 aout 2024 portant nomination des membres de l'Equipe de Protection de l'Environnement de l'ANAC
3. Decision n°05972/ANAC/DG/DTA/BPE du 12 juillet 2024 portant mise en place de l'Equipe de Protection de l'Environnement de l'ANAC
4. Statistiques de trafic aéroportuaire par AERIA en 2020,
5. Statistiques de trafic aéroportuaire par AERIA en 2021
6. Statistiques de trafic aéroportuaire par AERIA en 2022
7. Statistiques de trafic aéroportuaire par AERIA en 2023
8. Statistiques de trafic aéroportuaire par AERIA en 2024