



REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

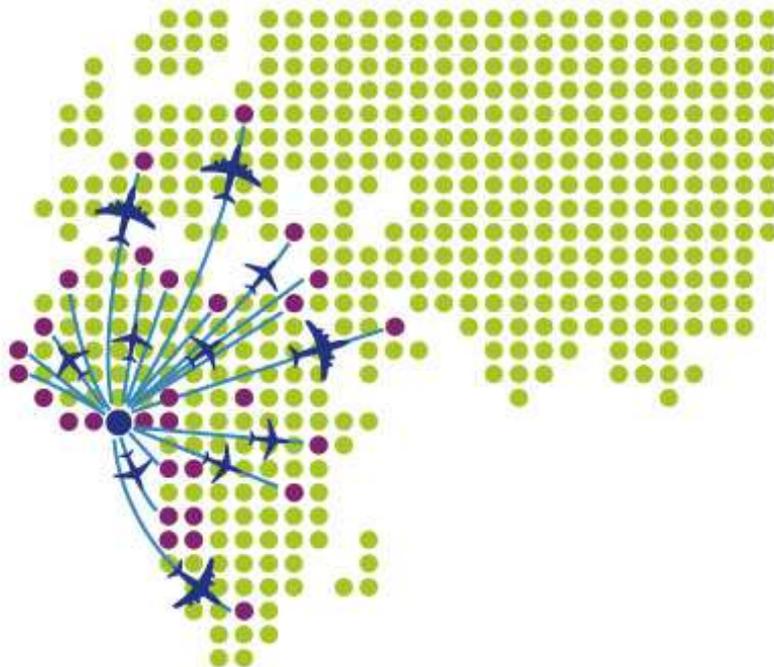


MINISTERE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

# Plan d'Action de la Côte d'Ivoire

Pour la réduction  
Des émissions de carbone (CO<sub>2</sub>)  
Issues de l'Aviation Civile  
Internationale





## I. TABLE DES MATIÈRES

II. LISTE DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS .....	3
III. TABLEAU DES AMENDEMENTS.....	4
IV. TABLEAU DES RECTIFICATIFS.....	5
V. LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE .....	6
VI. LISTE DES ABRÉVIATIONS .....	7
VII. CONTEXTE.....	9
VIII. PRESENTATION DE LA CÔTE D'IVOIRE.....	11
IX. SYSTÈME D'AVIATION CIVILE.....	12
1. Environnement législatif et réglementaire .....	12
1.1. Législation aéronautique de base .....	12
1.2. Les règlements spécifiques.....	12
2. Organisation et acteurs clés .....	13
2.1. Organisation du système d'aviation.....	13
2.2. Acteurs clés du système d'aviation .....	13
X. PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PLAN D'ACTION.....	17
1. Organisation du « Comité CO <sub>2</sub> .....	17
1.1. Coordonnées des « Points Focaux et Coordonnateurs » .....	17
1.2. Parties prenantes du « Comité CO <sub>2</sub> ».....	18
2. Estimation du scénario de référence .....	19
2.1. Méthodologie d'estimation du scénario de référence.....	19
2.2. Résultats .....	20
3. Mesures de réduction des émissions de CO <sub>2</sub> .....	23
3.1. Mesures sélectionnées .....	23
3.2. Politiques environnementales des exploitants d'avions.....	23
3.3. Politique environnementale de l'exploitant de l'aéroport FHB.....	24
3.4. Mesures environnementales relatives à l'ATM .....	26
3.5. Fiches individuelles de mesure.....	27
3.6. Résultats attendus.....	41
XI. Chronogramme de mise en œuvre des mesures .....	43
XII. BESOINS D'ASSISTANCE.....	44
XIII. ANNEXES.....	45





### III. TABLEAU DES AMENDEMENTS

<b>Amendement</b>	<b>Objet</b>	<b>Dates</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adoption/Approbation</b></li><li>▪ <b>Entrée en vigueur</b></li><li>▪ <b>Application</b></li></ul>
1 <sup>ère</sup> édition	Création du document	Décembre 2021



#### IV. TABLEAU DES RECTIFICATIFS

Rectificatifs	Objet	Date de publication



## V. 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 <sub>2</sub>	3 <sup>e</sup> édition	2019
---	---	---	---	---



## VI. LISTE DES ABRÉVIATIONS

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
CCNUCC	Convention-Cadre des Nations-Unis sur les Changements Climatiques
CCO	Continuous Climb Operations
CDM	Collaborative Decision Making
CDO	Continuous Descent Operations
CO <sub>2</sub>	Dioxyde de Carbone
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
DEL	Diode Électro Luminescente
DSV	Directeur de la Sécurité des Vols
DTA	Direction du Transport Aérien
EBT	Environmental Benefit Tool
EC	Économie de carburant
EFB	Electronic Flight Bag
FHB	Félix Houphouët Boigny
GIEC	Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'évolution du Climat
MINEDD	Ministère de l'Environnement et du Développement Durable
MMPE	Ministère des Mines du Pétrole et de l'Energie
NAS	National Aviation Service
OACI	Organisation Internationale de l'Aviation Civile
OMA	Organisme de Maintenance Agréé
PANS-OPS	Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations



Plan d'action de la Côte d'Ivoire  
Pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> issues de  
l'aviation civile internationale

Edition : 01  
Date : 01 déc. 2021  
Révision : 00  
Date : 01 déc. 2021

POP	Pool Pétrolier
RACI	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire
RTK (ou TKP)	Revenue Tonne-Kilometres
SAP	State Action Plan
S/O	Sans Objet
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



## VII. CONTEXTE

La question du réchauffement climatique figure de nos jours au nombre des préoccupations des États du monde, tant ses conséquences sont nombreuses et représentent de nos jours, une réelle menace pour la survie de l'humanité.

Selon le Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'évolution du Climat (GIEC), si des actions vigoureuses ne sont pas prises pour réduire l'intensification de l'effet de serre, la température sur la terre pourrait d'ici à la fin du siècle, augmenter d'environ quatre (4°) degrés par rapport à celles enregistrées à l'ère pré-industrielle.

L'effet de serre est un phénomène naturel par lequel le climat se réchauffe, du fait de l'absorption et de la rétention par des gaz présents dans la couche atmosphérique terrestre, d'une partie des rayons infrarouges émis vers l'espace, résultant de l'exposition de la terre à la lumière du soleil.

Ces gaz sont appelés « Gaz à effet de serre », et leur concentration élevée dans l'atmosphère, contribue proportionnellement à une élévation de la température qui peut de façon désastreuse et irréversible, entraîner :

- l'élévation du niveau des océans ;
- des événements météorologiques extrêmes ;
- la fonte des glaces ;
- l'extinction de la biodiversité ;
- des impacts socio-économiques.

Le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) est de tous les gaz à effet de serre d'origine anthropique connus à ce jour, celui dont les émissions sont les plus importantes. Celles-ci sont en effet estimées à plus de 76% de toutes les émissions de gaz à effet de serre dues à l'action de l'homme. Ces émissions sont essentiellement imputables aux secteurs du transport (aérien, terrestre, maritime, etc.), de la construction, de la foresterie, de l'industrie, de la production de l'énergie et de l'agriculture.

Selon le Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC), la part du transport aérien est actuellement estimée à environ 2% des émissions globales de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) d'origine anthropique.

Toutefois, en considérant la croissance moyenne annuelle du trafic aérien international estimée à 5%, cette part pourrait croître jusqu'à 3% à l'horizon 2050, en l'absence d'engagements fermes des États et d'actions fortes en vue de l'atténuation desdites émissions.



Préoccupées par le rôle de l'homme dans l'augmentation des concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, les parties à la Convention-Cadre des Nations-Unis sur les Changements Climatiques (CCNUCC), sont convenues en 1992, de ce qui suit :

- œuvrer à la stabilisation des concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau empêchant toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique ;
- atteindre ce niveau dans un délai raisonnable, qui favorise l'adaptation naturelle des écosystèmes aux changements climatiques, ainsi que la protection de la production alimentaire et la poursuite durable du développement économique.

En guise de contribution à l'atteinte des objectifs fixés par la Convention-Cadre des Nations-Unis sur les Changements Climatiques (CCNUCC), l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) n'a alors eu de cesse depuis 2010 (à travers ses résolutions successives A37-19, A38-18, A39-2 et A40-18), d'assister les États par le renforcement de leurs capacités, et de les encourager à soumettre des plans d'action volontaires qui décrivent les grandes lignes de la politique, ainsi que les mesures d'atténuation des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale.

L'aviation est ainsi devenue le premier secteur au monde à formaliser un plan d'action à long terme visant à la maîtrise de l'impact des émissions de dioxyde de carbone sur les changements climatiques.

Le présent plan d'action vise donc à décrire les grandes lignes de la politique, ainsi que les mesures d'atténuation des émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>* ».



## VIII. PRESENTATION DE LA CÔTE D'IVOIRE

La Côte d'Ivoire est située en Afrique, dans la partie occidentale du golfe de Guinée. Elle se présente sous la forme d'un carré d'environ 600 kilomètres de côtés. Sa superficie est d'environ 322 462 km<sup>2</sup>.

Elle partage ses frontières avec le Mali (au nord-ouest), le Burkina Faso (au nord-est), le Ghana à l'est, le Liberia (au sud-ouest), la Guinée (à l'ouest-nord-ouest). Elle est bordée au sud par l'océan Atlantique.



La population de la Côte d'Ivoire en 2021 est estimée à plus de 28 millions d'habitants. Elle a pour capitale politique et administrative Yamoussoukro. Cependant, la quasi-totalité de ses institutions se trouvent à Abidjan, son principal centre économique.

Elle compte près de 70 ethnies qui cohabitent pacifiquement depuis des siècles, faisant de la Côte d'Ivoire un modèle en Afrique. Cependant, sa langue officielle est le français.

La devise nationale est « Union-Discipline-Travail », qui suggère une ligne d'action ou un idéal national commun...



L'Emblème national est un Drapeau tricolore aux couleurs orange, blanc et vert en bandes verticales de largeurs égales, qui incarne 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.



## IX. 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.

### 1. Environnement législatif et réglementaire

#### 1.1. Législation aéronautique de base

Elle se compose de lois et d'ordonnances :

	Législation	Descriptif
LOIS / ORDONNANCES	<b>Législation aéronautique de base</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA* du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA</li> <li>• Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile</li> <li>• Ordonnance n° 2012-293 du 21 mars 2012 relative aux Télécommunications et aux Technologies de l'Information et de la Communication</li> </ul>

#### 1.2. Les règlements spécifiques

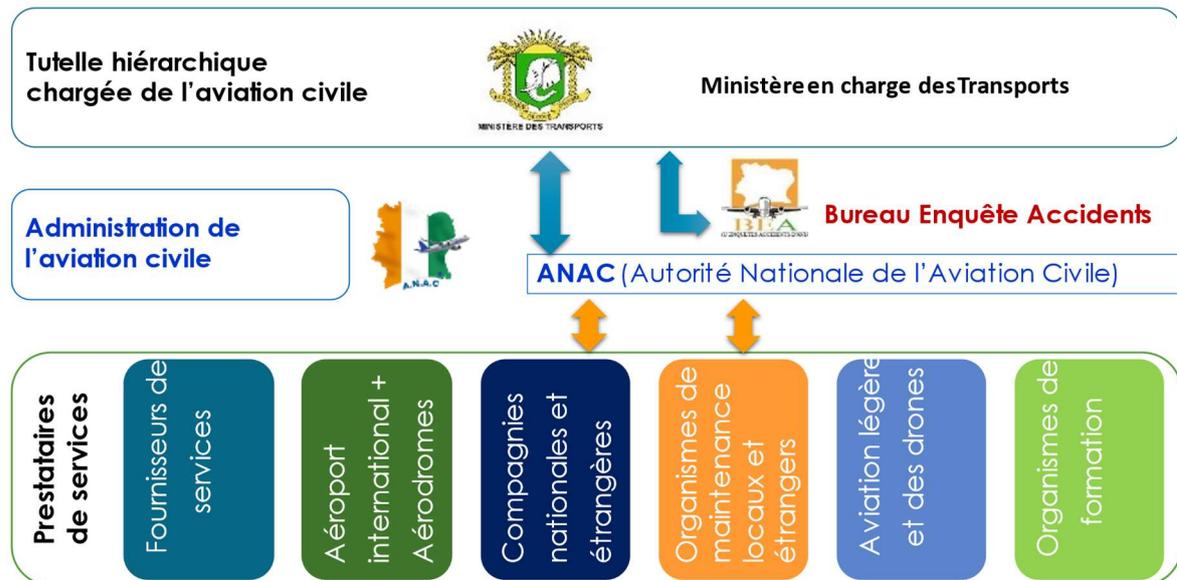
Les règlements spécifiques se déclinent essentiellement en décrets, les arrêtés et les décisions :

	Législation	Descriptif
DECRETS	<b>Règlements spécifiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réglementation de la sécurité aérienne (Décret n° 2014-97)</li> <li>• Règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (Décret n° 2014-512)</li> <li>• Organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé ANAC (Décret n°2008-277)</li> <li>• Organisation et fonctionnement des services de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix (Décret n° 2014-21)</li> <li>• Règles applicables en matière d'enquête sur les accidents et incidents graves dans l'aviation civile (Décret n°2014-128)</li> </ul>
ARRÊTES	<b>Règlements spécifiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nomination du dirigeant responsable du PNS (Arrêté n°476/MT/CAB du 04 sept 2012)</li> <li>• Attributions, organisation et fonctionnement du Bureau Enquêtes-Accidents d'Aviation, en abrégé BEA (Arrêté n° 039/MT/CAB)</li> <li>• Approbation des RACI* et documents associés par le Ministre en charge de l'aviation civile (publiés au Journal Officiel et disponibles sur le site web de l'ANAQ)</li> </ul>
DECISIONS	<b>Règlements spécifiques</b>	Décisions d'adoption des guides, procédures et documents associés

## 2. Organisation et acteurs clés

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

### 2.1. Organisation du système d'aviation



### 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'État, 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)

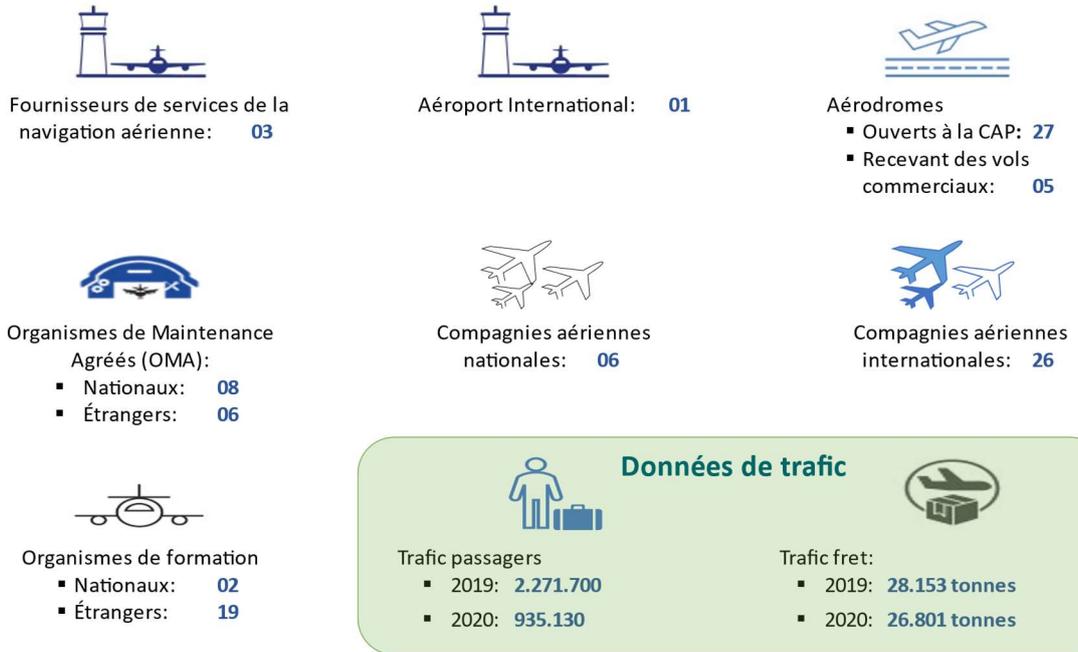
Le BEA est un organe indépendant. Il est placé sous la tutelle hiérarchique du ministre chargé de l'Aviation Civile. Il est chargé d'étudier et d'analyser



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 :



#### i. Les fournisseurs de services

<p><b>Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)</b></p>	<p><b>Centre Secondaire de Sauvetage (RSC) d'Abidjan</b></p>	<p><b>Société d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique</b></p>
<p><b>Par délégation, pour la navigation aérienne internationale (basée à Abidjan et à Dakar) pour les domaines suivants :</b></p>	<p><b>En charge:</b></p>	<p><b>En charge:</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>ATS</b> : Abidjan TWR, Abidjan APPROCHE, Abidjan Information</li> <li>○ <b>AIS</b> : Unité AIM Abidjan et BNI Dakar</li> <li>○ <b>CNS</b> : Unités CNS Abidjan et le Centre de contrôle en vol (pour la calibration des aides à Dakar)</li> <li>○ <b>MAP</b> : Service Cartographie à Dakar</li> <li>○ <b>MET</b> : Centre Météo Principal Abidjan et le Centre de Veille Météo à Dakar</li> <li>○ <b>PANS-OPS</b> : Bureau Procédure de vols à Dakar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ des services de recherche et sauvetage des aéronefs</li> <li>○ placé sous l'autorité du Commandant des Forces aériennes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ des services de la navigation aérienne des aérodromes de l'intérieur pour les six (06) aéroports de l'intérieur (usage domestique)</li> <li>○ Des aéroports AFIS : Bouaké (Info), Korhogo (Info), Man (Info), Odienné (Info)</li> <li>○ Des aérodromes contrôlés San Pedro (TWR) et Yamoussoukro (TWR)</li> </ul>



## ii. 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. Ce sont les aérodromes de Bouaké, Korhogo, Man, Odienné et San-Pedro.

## iii. 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 quatorze (14) OMA certifiés par l'ANAC conformément aux règlements aéronautiques de Côte d'Ivoire (RACI) applicables, dont huit (08) nationaux et six (06) étrangers.

## iv. 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.

## v. Exploitants d'avions opérant des vols internationaux

Parmi les exploitants d'avions, seules Air Côte d'Ivoire, Solenta Aviation Côte d'Ivoire et Max'Air opèrent des vols internationaux.

### Composition des flottes



DESIGNATION	FLOTTES	
	Types d'aéronefs	Quantité
Air Côte d'Ivoire	De Havilland DHC-8-400	04
	Airbus A319	02
	Airbus A320	02
	Airbus A320 Néo	01
Solenta Côte d'Ivoire	ATR 72	02
Max'Air	Beechcraft B200	01

Tableau 1 : Composition des flottes



## Types de vols opérés



EXPLOITANTS	DESTINATIONS	
	Côte d'Ivoire	Afrique
Air Côte d'Ivoire	Vols Réguliers	Vols Réguliers
Solenta Côte d'Ivoire	S/O	Vols Réguliers
Max'Air	Vols à la demande	Vols à la demande

*Tableau 2 : Types de vols opérés*

### vi. Les compagnies desservant la Côte d'Ivoire

À ce jour, 26 compagnies aériennes étrangères opèrent exclusivement des vols internationaux à destination et au départ de 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.

Ces compagnies contribuent par leur régularité, à la dynamisation du secteur aérien de la Côte d'Ivoire.

### vii. Système d'aviation légère

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

### viii. Organismes de formation

La certification par l'ANAC de deux (02) organismes nationaux de formation, confère à la Côte d'Ivoire la capacité à assurer diverses formations aéronautiques.

Cependant, la validation par l'ANAC d'une vingtaine d'organismes étrangers, a permis d'accroître cette capacité et de satisfaire ainsi aux besoins variés de la demande.



## X. PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PLAN D'ACTION

Le présent chapitre décrit le processus d'élaboration 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.

### 1. Organisation du « Comité CO<sub>2</sub> »

En application de la résolution A37-19 de l'Assemblée de l'OACI, le Directeur Général de l'ANAC par la « décision n° 5394/ANAC/DSV/DTA du 25 septembre 2018 », a procédé à la mise en place d'une Équipe du Plan d'Action dénommée « Comité CO<sub>2</sub> » dont la coordination est assurée par un Point Focal.

Cette décision définit l'organisation, les attributions et le fonctionnement dudit « Comité CO<sub>2</sub> », en vue de l'élaboration du Plan d'Action de la Côte d'Ivoire pour la Réduction des Emissions de CO<sub>2</sub> imputables à l'Aviation Civile Internationale.

Le « Comité CO<sub>2</sub> » est placé sous l'autorité du Directeur Général de l'ANAC. Son fonctionnement est assuré par un Point Focal nommé chargé d'en assurer la coordination.

En 2021, les Ministères en charge de l'Environnement et de l'Énergie, font leur entrée au « Comité CO<sub>2</sub> », et une équipe de « Points Focaux et Coordonnateurs » du Plan d'Action et du CORSIA est mise en place par la décision n° 8157/ANAC/DSV du 05 octobre 2021 du Directeur Général.

Cette équipe se compose d'un « Point Focal et Coordonnateur Principal » et de son suppléant.

#### 1.1. Coordonnées des « Points Focaux et Coordonnateurs »

Point Focal et Coordonnateur Principal	Point Focal et Coordonnateur Suppléant
<b>Waogninlin TRAORE</b> +225 07 08 18 56 13 +225 01 01 47 19 11 <a href="mailto:watraore@anac.ci">watraore@anac.ci</a>	<b>Yves BEDA</b> +225 01 03 86 28 57 +225 07 77 22 07 43 <a href="mailto:ybeda@anac.ci">ybeda@anac.ci</a>



## 1.2. Parties prenantes du « Comité CO<sub>2</sub> »

Le « Comité CO<sub>2</sub> » compte de 12 parties prenantes

PARTIES PRENANTES			Participants
01	Ministère en charge des transports		01
02	Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)		02
03	Ministère en charge de l'Environnement		01
04	Ministère en charge de l'Energie		01
05	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)		02
06	Air Côte d'Ivoire		02
07	Solenta Aviation Côte d'Ivoire		01
08	Max'Air		01
09	AERIA : Gestionnaire de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan (FHB)		02
10	SODEXAM : Société d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique		01
11	NAS Ivoire : Société d'assistance en escale sur l'Aéroport FHB		02
12	Pool pétrolier		01



## 2. Estimation du scénario de référence

L'estimation du scénario de référence vise à mettre en évidence, la tendance de l'évolution des consommations de carburant dues aux activités d'aviation internationale imputables à la Côte d'Ivoire sur la période allant de 2019 à l'horizon 2050, en l'absence de mesures d'atténuation.

Ledit scénario de référence permettra d'apprécier les gains de consommation obtenus, lorsque les mesures d'atténuation sélectionnées dans le cadre du présent plan d'action auront été mises en œuvre.

### 2.1. Méthodologie d'estimation du scénario de référence

La méthodologie d'estimation du scénario de référence s'est à la base fondée sur la définition de l'OACI de la notion de vol international selon laquelle « *Chaque État rend compte des émissions de CO<sub>2</sub> provenant des vols internationaux effectués par des avions immatriculés dans cet État (État d'immatriculation)* » (Cf. Doc 9988).

#### a. La collecte des données historiques

La collecte des données historiques a permis de faire un état des consommations de carburant et du trafic passés. Elle s'est opérée auprès des trois exploitants d'avions détenteurs d'un Permis d'Exploitant Aérien (PEA) délivré par la Côte d'Ivoire, et opérant des vols internationaux commerciaux de transport passagers, fret et poste.

#### b. Estimation des données historiques

Les données historiques de consommation de carburant et de RTK ont été déterminées pour les années 2018 et 2019. Elles s'établissent comme suit :

Année	Données historiques globales		Données historiques détaillées	
	Conso Carburant (l)	RTK	Conso Carburant Air CI (t)	Conso Carburant Solenta/Max'Air (t)
2018	57.733.080	89 780 335,98	43.715.136 (76%)	14.017.944 (24%)
2019	53.031.804	84 057 000,00	41.188.022 (78%)	11.843.789 (22%)

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

Tableau 3 : Estimation des données historiques



### c. Projections de consommation et de trafic

L'année référence déterminée pour l'estimation du scénario de référence est l'année 2019.

Celle-ci a permis de disposer de données historiques exhaustives des trois (3) exploitants Air Côte d'Ivoire, Solenta Aviation et Max'Air, et de générer grâce à l'outil « Environment Benefit Tool » (EBT) de l'OACI jusqu'à l'année 2050, les projections de l'évolution de la consommation de carburant et de trafic en l'absence de mesures d'atténuation.

## 2.2. Résultats

Le tableau ci-après présente les projections de croissance du trafic, des volumes de carburant consommé et des émissions internationales de CO<sub>2</sub>, obtenues grâce à l'outil EBT (Environmental Benefit Tool) de détermination des avantages environnementaux, élaboré par l'OACI pour aider les coordonnateurs des États :

- a. à établir le niveau de référence du Plan d'Action ;
- b. à estimer les avantages que les mesures d'atténuation sélectionnées apporteront ; et,
- c. à produire les résultats attendus par un calcul automatique de l'apport des mesures d'atténuation par rapport au niveau de référence.

L'EBT a été élaboré en outre pour offrir aux coordonnateurs la possibilité de suivre leur propre méthodologie d'économies de carburant s'ils en ont une, ou bien de se servir des règles empiriques pour obtenir une estimation globale des avantages. L'outil EBT se trouve sur le site web APER

Il ressort des résultats obtenus, que les émissions de carbone (CO<sub>2</sub>) imputables à l'aviation internationale pour le compte de la Côte d'Ivoire :

→ s'élevaient en 2019, à 134.064 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> ; et,

→ sont estimées en 2050 à 452.217 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en l'absence de mesure d'atténuation.

Soit une croissance annuelle moyenne de 7.65% sur la période allant de 2019 à 2050.



## SCENARIO DE REFERENCE

Année	RTK international ('000)	Carburant consommé international (t)	Émissions de CO <sub>2</sub> internationales (t)	Rendement de carburant
2019	84 057,00	42 425,40	134 064	0,50
2020	87 419,28	44 122,42	139 427	0,50
2021	90 916,05	45 887,31	145 004	0,50
2022	94 552,69	47 722,81	150 804	0,50
2023	98 334,80	49 631,72	156 836	0,50
2024	102 268,19	51 616,99	163 110	0,50
2025	106 358,92	53 681,67	169 634	0,50
2026	110 613,28	55 828,93	176 419	0,50
2027	115 037,81	58 062,09	183 476	0,50
2028	119 639,32	60 384,57	190 815	0,50
2029	124 424,89	62 799,96	198 448	0,50
2030	129 401,89	65 311,95	206 386	0,50
2031	134 577,97	67 924,43	214 641	0,50
2032	139 961,08	70 641,41	223 227	0,50
2033	145 559,53	73 467,07	232 156	0,50
2034	151 381,91	76 405,75	241 442	0,50
2035	157 437,18	79 461,98	251 100	0,50
2036	163 734,67	82 640,46	261 144	0,50
2037	170 284,06	85 946,08	271 590	0,50
2038	177 095,42	89 383,92	282 453	0,50
2039	184 179,24	92 959,28	293 751	0,50
2040	191 546,41	96 677,65	305 501	0,50
2041	199 208,26	100 544,75	317 721	0,50
2042	207 176,59	104 566,54	330 430	0,50
2043	215 463,66	108 749,20	343 647	0,50
2044	224 082,20	113 099,17	357 393	0,50
2045	233 045,49	117 623,14	371 689	0,50
2046	242 367,31	122 328,07	386 557	0,50
2047	252 062,00	127 221,19	402 019	0,50
2048	262 144,49	132 310,04	418 100	0,50
2049	272 630,26	137 602,44	434 824	0,50
2050	283 535,48	143 106,53	452 217	0,50

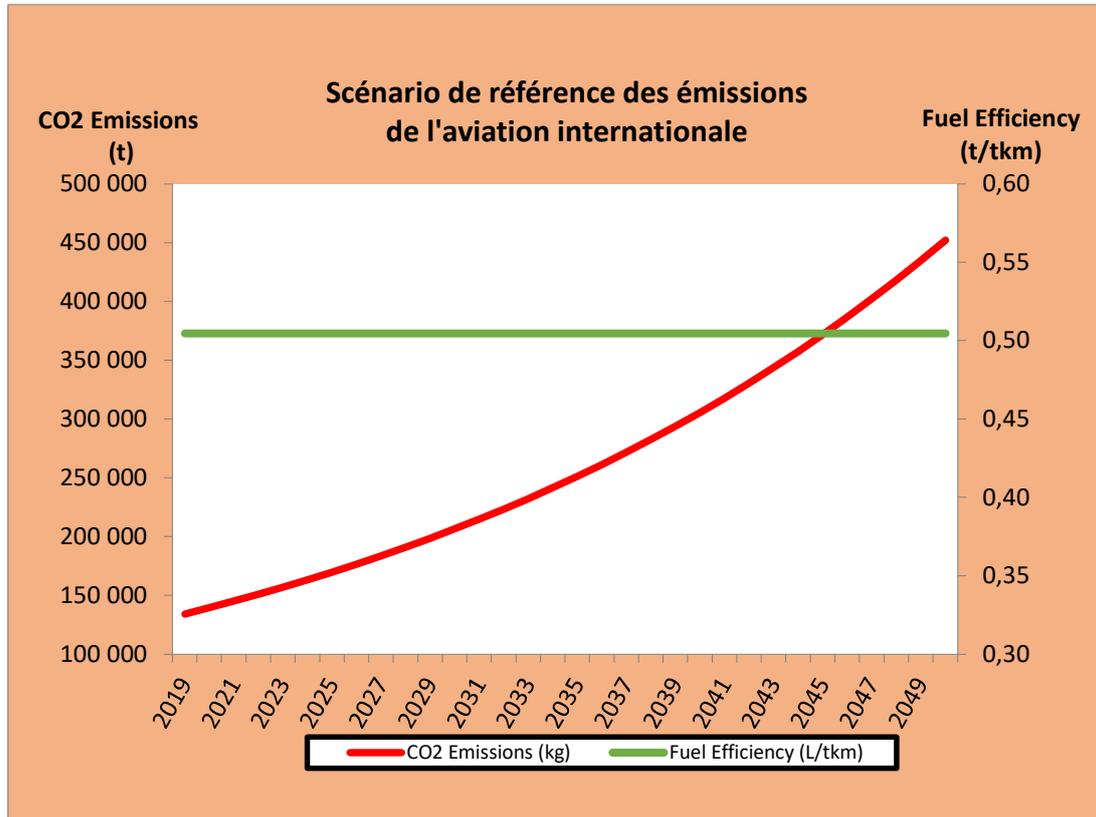
Tableau 4 :: Projection des données de carburant sur la période allant de 2019 à 2050

Source : Outil EBT de l'OACI



Le graphe ci-après est la représentation graphique de la croissance des émissions de CO<sub>2</sub> (la courbe verte) imputables à l'aviation internationale pour le compte de la Côte d'Ivoire, estimées année après année, sur la période allant de 2019 à 2050

Elle montre également un rendement énergétique de carburant de l'aviation internationale de Côte d'Ivoire (la ligne rouge), constant à 0.50 l/tkm.



Graphique 1 : Scénario de référence des émissions de CO<sub>2</sub> dans l'aviation internationale 2019-2050

Source : Tableau 4



### 3. Mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>

Les travaux sur la sélection des mesures ont permis au « Comité CO<sub>2</sub> », d'identifier les mesures dont la mise en œuvre a, ou pourrait avoir un impact significatif sur la réduction des émissions de carbone imputables à l'aviation internationale.

Le processus de sélection a consisté pour le « Comité CO<sub>2</sub> » à :

- Procéder à une revue exhaustive des mesures d'atténuation du panier de mesures proposé dans le doc 9988 de l'OACI, ainsi que de celles développées par les exploitants dans le cadre de leurs politiques environnementales propres ; et,
- Sélectionner au terme de la revue, les mesures ayant le potentiel d'atténuer substantiellement les émissions de carbone imputables à l'aviation internationale en Côte d'Ivoire.

#### 3.1. Mesures sélectionnées

Vingt (20) mesures au total ont été sélectionnées. Elles sont en parfaite adéquation avec les objectifs environnementaux du système d'aviation de la Côte d'Ivoire, et se répartissent sur les cinq (05) catégories suivantes de mesures d'atténuation :

- Technologie et normes
- Carburants d'aviation durables
- Améliorations opérationnelles
- Mesures basées sur le marché
- Avantages supplémentaires pour les secteurs nationaux.

#### 3.2. Politiques environnementales des exploitants d'avions

L'industrie aéronautique de la Côte d'Ivoire jouit d'une expérience avérée dans le domaine de la réduction des émissions de carbone imputables à l'aviation civile internationale, grâce notamment aux « politiques carburant » mises en place par les exploitants que sont Air Côte d'Ivoire et Solenta Aviation Côte d'Ivoire.

Ces politiques visent principalement à l'optimisation des dépenses affectées à l'achat du carburant. Cependant, elles contribuent conséquemment à la réduction des émissions de carbone imputables aux vols internationaux effectués par ces exploitants.

#### Mesures du plan d'action

Au nombre des mesures du présent plan d'action relevant de la politique environnementale des exploitants d'avions, on peut noter :

- a. Le rajeunissement des flottes d'aéronefs, qui se décline en deux actions spécifiques :
  - i. L'achat de nouveaux avions en vue le remplacement d'avions plus vieux ;
  - ii. L'acquisition d'avions usagers en vue du remplacement d'avions plus vieux.



- b. La mise en route tardive des moteurs, qui vise à réduire au strict minimum, la consommation de carburant au sol ;
- c. L'installation de systèmes de documentation électronique (EFB ou Electronic Flight Bag) à bord des avions, qui visent au remplacement des documents physiques par des documents numériques plus légers ; et,
- d. La réduction de l'altitude d'accélération qui consiste pour les équipages, à sortir rapidement de la couche basse de l'atmosphère où l'avion consomme le plus de carburant.

### 3.3. Politique environnementale de l'exploitant de l'aéroport FHB

L'expérience de l'industrie aéronautique s'est également enrichie des retombées de la politique environnementale par le gestionnaire AERIA, dont l'engagement et la volonté ont depuis 2015, permis à l'Aéroport International FHB d'Abidjan d'accéder à la certification « Airport Carbone Accréditation » qui est un programme porté par l'ACI (Airports Council International) Europe.

Grâce aux différents niveaux d'engagement et aux performances exceptionnelles affichées par AERIA, l'Aéroport International FHB d'Abidjan s'est progressivement hissé au niveau « Neutralité en carbone Level 3+ », du processus d'accréditation.



Toutes ces actions ont permis à l'Aéroport International FHB d'être déclaré en 2017, premier exploitant d'aéroport Africain à avoir atteint le niveau « **Level 3+** » de neutralité en carbone.

Le Système de Management Environnemental d'AERIA, est un système intégré qui couvre la gestion du bruit et les relations environnantes, la qualité de l'air et la qualité des eaux de rejet, la prévention du péril animalier, et la gestion durable des déchets.

Le mécanisme de gestion des déchets vise en un tri sélectif à la source des émissions, qui consiste à séparer les déchets spéciaux des déchets banals.

Les déchets spéciaux sont pris en charge par des structures agréées qui en assurent le traitement.

Les déchets banals sont quant à eux récupérés par un prestataire externe pour un second tri en vue de leur valorisation et de leur recyclage.

Pour l'année 2018 l'aéroport a compensé ses émissions carbonees en contribuant à la réalisation de deux projets neutres en carbone, respectant les principes du mécanisme de développement propre (MDP).

Au total, 18.383 tCO<sub>2</sub> ont été compensés à travers :

- La contribution à la construction d'une centrale d'énergie éolienne, en Mauritanie ;
- La contribution à l'installation de cuisinières améliorées en vue de soutenir les ménages vulnérables, réduire les dépenses en charbon de bois et réduire la déforestation au Ghana.

### Mesures du plan d'action

Au nombre des mesures du présent plan d'action relevant de la politique environnementale d'AERIA, on peut noter :

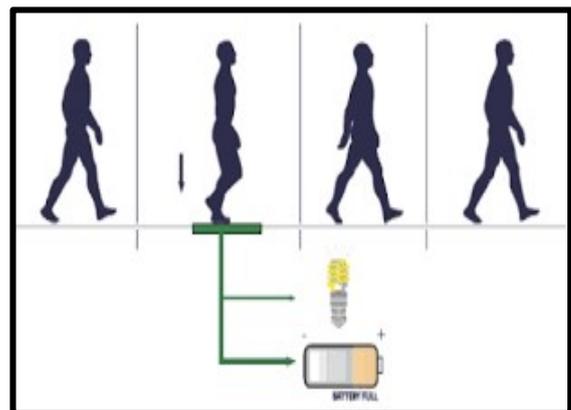
- a. La mise en œuvre d'un Mécanisme de Développement Propre (MDP), intégrant les processus de compensation des émissions de carbone ;
- b. L'installation de systèmes d'éclairage à DEL en lieu et place des systèmes classiques à incandescence ;
- c. La politique de réduction de la consommation d'énergie à l'Aéroport FHB, dont l'objectif à terme est de réduire de 20% la consommation annuelle d'énergie ;
- d. La réduction de la demande en énergie et préférence donnée aux sources d'énergie propres pour réduire de 20% la consommation d'énergie à l'Aéroport FHB ; et,
- e. L'installation de panneaux solaires à l'Aéroport FHB, qui vise à terme, à une production annuelle de 7.000.000 kWh.

À ces mesures, pourrait être rajoutée celle consistant en l'installation de pavés spéciaux équipés de capteurs électromagnétiques, qui transforment en énergie la pression mécanique exercée par les marcheurs.

Ce système énergétique innovant permettra de récolter une énergie cinétique (donc renouvelable) et d'économiser de l'électricité du réseau.

En outre, ce système pourrait également permettre de fournir de l'électricité aux zones dépourvues.

Cette énergie pourra venir en complément de celle fournie par les panneaux solaires.



Il en ressort que les mesures adoptées par AERIA contribuent de façon substantielle à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> imputables aux activités aéroportuaires.

**Cependant, les gains réalisés par la mise en œuvre des mesures liées aux avantages supplémentaires sur les améliorations des aéroports seront considérés dans le cadre du présent Plan d'Action, comme des co-bénéfices.**



### 3.4. Mesures environnementales relatives à l'ATM

Les mesures relevant de l'ATM sélectionnées dans le cadre du présent Plan d'Action sont :

- a. L'optimisation de la planification des vols avant le départ et la planification des arrivées ;
- b. L'optimisation de la mise en route des moteurs et de la gestion des trafics ;
- c. L'optimisation du processus de prise de décision en collaboration à l'aéroport international d'Abidjan (A-CDM) ;
- d. La mise en œuvre des procédures CDO à l'aéroport international d'Abidjan ;
- e. La mise en œuvre des procédures CCO à l'aéroport international d'Abidjan ;
- f. L'optimisation des capacités RNAV/RNP ; et
- g. L'assouplissement de l'utilisation de l'espace aérien civil et militaire, par la réduction des Zones d'Interdictions Temporaires (ZIT) à l'usage des militaires.

Les fiches individuelles ci-après, décrivent de façon exhaustive chacune des vingt (20) mesures sélectionnées.



### 3.5. Fiches individuelles de mesure

#### Fiche descriptive de la 1ère Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Rajeunissement de la flotte d'aéronefs</b>			
<b>CATEGORIE 1 : Technologie et normes</b>			
<b>1ère ACTION : Remplacement d'un Airbus A319-112 âgé de 16 ans par un Airbus A320-251 NEO neuf</b>			
<b>Description :</b> Retrait de la flotte d'un Airbus A319-112 âgé de 16 ans, et son remplacement par un Airbus A320-251 NEO neuf.			
<b>Date de début</b>	Octobre 2020	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Air Côte d'Ivoire</li> <li>▪ L'État de Côte d'Ivoire</li> <li>▪ Airbus</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Mars 2021		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conso horaire de l'A319-112 : 2300 kg/h (ou 2,3 t/h)</li> <li>▪ Conso horaire de l'A320-251 NEO : 2000kg/h (ou 2,0 t/h)</li> <li>▪ L'A319-112 a volé environ 2400 h en 2019.</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <p>→ EC : <math>(2,3t - 2,0t) * 2400 = 720</math> tonnes</p> <p>→ CO<sub>2</sub> évité : <math>720 * 3,16 = 2275,2</math> tCO<sub>2</sub></p>		
<b>Estimation du coût financier</b>	285.600.000 \$	<b>Besoin d'assistance</b>	Non
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>2275,2 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	N/A		
<b>2ème ACTION : Remplacement de deux Airbus A319-111 âgé de 17 ans par deux Airbus A320-112 âgés de 12 ans chacun.</b>			
<b>Description :</b> 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.			
<b>Date de début</b>	Février 2021	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Air Côte d'Ivoire</li> <li>▪ État de Côte d'Ivoire</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Juillet 2021		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conso horaire d'un A319-111: 2300 kg/h</li> <li>▪ Conso horaire d'un A319-112: 2240kg/h</li> <li>▪ Les A319-111 ont volé environ 2040 h en 2019.</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <p>→ EC : <math>(2,3t - 2,24t) * 2040 * 2 = 245</math> tonnes</p> <p>→ CO<sub>2</sub> évité : <math>245 * 3,16 = 773,6</math> tCO<sub>2</sub></p>		
<b>Estimation du coût financier</b>	7.000.000 \$	<b>Besoin d'assistance</b>	Non
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>773,6 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	N/A		



### Fiche descriptive de la 2ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Développement de carburants d'aviation durables</b>			
<b>CATEGORIE 2 : Carburants d'aviation durables (SAF)</b>			
<b>Description :</b> Développement de carburants d'aviation durables			
<b>Date de début</b>	Juin 2022	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Exploitants d'avions</li> <li>▪ Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Energie</li> <li>▪ Pool Pétrolier</li> <li>▪ ANAC</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2023		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u> Réalisation d'une étude de faisabilité pour l'évaluation du potentiel national pour le développement et la production de carburants durables, pour une utilisation dans le secteur de l'aviation civile.</p> <p><u>Gains attendus :</u> À déterminer</p>		
<b>Estimation du coût financier</b>	À déterminer	<b>Besoin d'assistance</b>	Oui
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	À déterminer		
<b>Actions requises</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation d'une étude de faisabilité</li> <li>- Recherche de financement.</li> </ul>		

### Fiche descriptive de la 3ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Amélioration de la planification avant le départ et la planification des arrivées</b>			
<b>CATEGORIE 3 : Améliorations dans l'exploitation</b>			
<b>Description :</b> Amélioration de la planification avant le départ et la planification des arrivées "gestion des départs (GD) et des arrivées (AMAN) " Cette mesure vise à : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gérer les arrivées et les départs par régulation temporelle, lorsque l'aéroport est doté de plusieurs pistes ;</li> <li>▪ Tirer parti plus efficacement, de la capacité inhérente de ces pistes.</li> </ul>			
<b>Date de début</b>	Juin 2025	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ État de CI</li> <li>▪ AERIA</li> <li>▪ ANAC</li> <li>▪ ASECNA</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2030		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 13469 vols opérés en 2019</li> <li>▪ Gains de consommation attendus : 75 kg en moyenne par vol.</li> <li>▪ Taux d'implémentation estimé = 20%</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <p>→ EC : <math>(13469 * 75 / 1000) * 0,2 =</math> <b>202 t de carburant</b></p> <p>→ CO<sub>2</sub> évité : <math>202 * 3,16 =</math> <b>638 tCO<sub>2</sub></b></p>		
<b>Estimation du coût financier</b>	À déterminer	<b>Besoin d'assistance</b>	Oui
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>638 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	Mise en œuvre efficiente des procédures applicables.		



### Fiche descriptive de la 4ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Optimisation de la mise en route des moteurs et de la gestion des trafics</b>			
<b>CATEGORIE 3 : Améliorations dans l'exploitation</b>			
<b>Description :</b> Retard de la mise en route des moteurs et repoussage des trafics sollicitant les départs aux mêmes heures et dont le poste de stationnement est consécutif, en vue de la minimisation des délais d'attente au sol avec moteurs en marche.			
<b>Date de début</b>	Janvier 2022	<b>Parties prenantes</b>	▪ ASECNA ▪ Exploitants d'avions
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2022		
<b>Détails sur la quantification</b>	<u>Contexte :</u> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 13469 vols opérés en 2019</li><li>▪ Gain par mouvement d'aéronef estimé = 5min</li><li>▪ Consommation d'un A320 estimée = 167kg/5 min</li><li>▪ Taux d'implémentation estimé = 30%</li></ul> <u>Gains attendus :</u> → EC : $(13469 \cdot 167 / 1000) \cdot 0,3 =$ 675 tonnes → CO <sub>2</sub> évité : $675 \cdot 3,16 =$ <b>2132 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Estimation du coût financier</b>	N/A	<b>Besoin d'assistance</b>	Non
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>2132 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	Mise en œuvre efficiente des procédures applicables.		

### Fiche descriptive de la 5ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Amélioration du processus de prise de décision en collaboration à l'aéroport international d'Abidjan (A-CDM)</b>			
<b>CATEGORIE 3 : Améliorations dans l'exploitation</b>			
<b>Description :</b> 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			
<b>Date de début</b>	Janvier 2023	<b>Parties prenantes</b>	▪ AERIA - ANAC ▪ ASECNA - NAS Ivoire ▪ Exploitants d'avions
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2024		
<b>Détails sur la quantification</b>	<u>Contexte :</u> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 13469 vols opérés en 2019</li><li>▪ Gain par mouvement d'aéronef estimé à 5min ;</li><li>▪ Consommation estimée à environ 67kg toutes les 2min</li></ul> <u>Gains attendus :</u> → EC : $13469 \cdot 0,2 \cdot 67 / 1000 =$ 180 t. de carburant → CO <sub>2</sub> évité : $180 \cdot 3,16 =$ <b>570 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Estimation du coût financier</b>	À déterminer	<b>Besoin d'assistance</b>	Oui
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>570 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	Mise en œuvre efficiente des procédures applicables.		



## Fiche descriptive de la 6ème Mesure

### INTITULÉ DE LA MESURE : Mise en œuvre des procédures CDO à l'aéroport international d'Abidjan

#### **CATEGORIE 3 : Améliorations dans l'exploitation**

**Description :** Consiste à descendre continuellement au ralenti et sans palier. L'avion vole à un niveau supérieur jusqu'au sommet optimal de la descente puis effectue sa descente ininterrompue en maintenant une descente au ralenti. Il réduit considérablement sa consommation de carburant.

<b>Date de début</b>	Janvier 2023	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ ASECNA</li><li>▪ Exploitants aériens</li><li>▪ AERIA</li></ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2025		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Les gains de consommation moyens attendus = 50 kg par vol.</li><li>▪ 13469 vols opérés en 2019.</li><li>▪ Optimisation du débit de circulation ;</li><li>▪ Profils de descente efficaces sur le plan de la consommation ;</li><li>▪ Augmentation de la capacité de la TMA d'Abidjan.</li><li>▪ Taux d'implémentation : 40%</li></ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <p>→ EC : <math>(13469 * 0,4) * 60 = 323</math> tonnes de carburant</p> <p>→ CO<sub>2</sub> évité : <math>(13469 * 0,4) * 60 * 3,16 = 1021</math> tCO<sub>2</sub></p>		
<b>Estimation du coût financier</b>	À déterminer	<b>Besoin d'assistance</b>	Oui
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>1021 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Consultation des parties prenantes</li><li>▪ Études de sécurité</li><li>▪ Conception des procédures y relatives</li><li>▪ Validation par l'ANAC</li></ul>		



### Fiche descriptive de la 7ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Mise en œuvre des procédures CCO à l'Aéroport international FHB</b>			
<b>CATEGORIE 3 : Améliorations dans l'exploitation</b>			
<b>Description :</b> Opérations en montée continue (CCO), en conjonction avec la PBN, afin de créer des possibilités d'optimiser le débit, d'améliorer la flexibilité, de permettre des profils de vol plus efficaces sur le plan du carburant et d'augmenter la capacité dans les régions terminales encombrées.			
<b>Date de début</b>	Janvier 2023	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ASECNA</li> <li>▪ Exploitants aériens</li> <li>▪ AERIA</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2025		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 13469 vols opérés en 2019</li> <li>▪ Optimisation du débit de circulation ;</li> <li>▪ Profils de descente efficaces sur le plan de la consommation ;</li> <li>▪ Augmentation de la capacité de la TMA d'Abidjan</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <p>→ EC : <math>(13469 \times 0,4) \times 100 = 538,8</math> tonnes de carburant</p> <p>→ CO<sub>2</sub> évité : <math>538,8 \times 3,16 = 1702</math> tCO<sub>2</sub></p>		
<b>Estimation du coût financier</b>	À déterminer	<b>Besoin d'assistance</b>	Oui
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>1702 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Consultation des parties prenantes - Études de sécurité</li> <li>▪ Conception des procédures y relatives - Validation par l'ANAC</li> </ul>		

### Fiche descriptive de la 8ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Optimisation des capacités RNAV/RNP</b>			
<b>CATEGORIE 3 : Améliorations dans l'exploitation</b>			
<b>Description :</b> Mesures permettant de tirer pleinement parti des capacités RNAV/RNP, et de changer les identifications des procédures RNAV GNSS en RNP. Cette mesure permet aux aéronefs de faire des choix de trajectoires directes en lieu et place d'une navigation conventionnelle en "ZIG-ZAG", beaucoup plus long			
<b>Date de début</b>	Juin 2022	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ASECNA</li> <li>▪ Exploitants aériens</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2022		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1825 vols RNAV/GNSS en moyenne</li> <li>▪ Gain de temps en moyenne : 5 Min</li> <li>▪ Carburant consommé par heure : 167 Kg</li> <li>▪ Taux d'implémentation estimé = 90%</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <p>→ EC : <math>(1825 \times 0,9) \times 167 = 274,3</math> tonnes de carburant</p> <p>→ CO<sub>2</sub> évité : <math>274,3 \times 3,16 = 867</math> tCO<sub>2</sub></p>		
<b>Estimation financière</b>	Non défini	<b>Besoin d'assistance</b>	Non
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>867 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	Révision des procédures actuelles d'approches RNAV GNSS		



## Fiche descriptive de la 9ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Assouplissement de l'utilisation de l'espace aérien civil et militaire</b>			
<b>CATEGORIE 3 : Améliorations dans l'exploitation</b>			
<p><b>Description :</b> Cette mesure vise à assouplir l'utilisation de l'espace aérien civil et militaire.</p> <p>L'application de cette mesure passe par les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Étude de sécurité préalable dans la définition des zones d'interdictions temporaires (ZIT) à l'usage des militaires</li> <li>▪ Réduction au minimum des volumes des ZIT</li> <li>▪ Flexibilité dans l'exploitation des ZIT par les militaires (contact radio permanent avec l'ATC, coordination avec l'ATC avant les opérations dans la ZIT)</li> </ul>			
<b>Date de début</b>	Permanent	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ASECNA</li> <li>▪ Militaires (FFCI, BAA, armée de terre)</li> <li>▪ ANAC</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Permanent		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1095 vols en moyenne ayant exploité les zones d'interdiction temporaire</li> <li>▪ Gain de temps en moyenne : 14 seconds soit 0,25 Min</li> <li>▪ Carburant consommé par heure : 8 Kg</li> <li>▪ Taux d'implémentation estimé = 4%</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <p>→ EC : <math>(1095 * 0,04) * 8 = 350,4</math> kg de carburant</p> <p>→ CO<sub>2</sub> évité : <math>350,4 * 3,16 = 1,1</math> tCO<sub>2</sub></p>		
<b>Estimation du coût financier</b>	Non-défini	<b>Besoin d'assistance</b>	Oui
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>1,1 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	Approbation des militaires		



### Fiche descriptive de la 10ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Mise en route tardive des moteurs</b>			
<b>CATEGORIE 3 : Améliorations dans l'exploitation</b>			
<b>Description :</b> Mise en route tardive des moteurs afin de réduire au minimum la consommation de carburant avant le décollage.			
<b>Date de début</b>	Janvier 2019	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SOLENTA Aviation CI</li> <li>▪ ASECNA</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2022		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réduction du temps de démarrage en moyenne d'au moins 5 mn.</li> <li>▪ Gain moyen : 5kg/ mm décollage</li> <li>▪ 2 décollages /jours</li> <li>▪ ATR 500 :50kg de carburant pour le roulage</li> <li>▪ Fuel Flow 310 kg/h /Engine = 5,16 kg /min</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <p>→ EC : <math>2*26*10,33*5/1000 = 2,7</math> t. de carburant,</p> <p>→ CO<sub>2</sub> évité : <math>2,7t*3,16 = 8,5</math> tCO<sub>2</sub> par an</p>		
<b>Estimation du coût financier</b>	N/A	<b>Besoin d'assistance</b>	Non
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>8,5 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	Coordination ASECNA et membres d'équipage.		

### Fiche descriptive de la 11ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Mise en place de la documentation électronique (EFB) à bord des aéronefs</b>			
<b>CATEGORIE 3 : Améliorations dans l'exploitation</b>			
<b>1<sup>ère</sup> ACTION : Installation d'EFB sur les aéronefs d'Air Côte d'Ivoire</b>			
<b>Description :</b> Implémentation de la sacoche électronique de vol, en remplacement des documents papiers à bord des avions.			
<b>Date de début</b>	Avril 2021	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Air Côte d'Ivoire</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Mars 2022		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Heures de vol = 25.000 hdv</li> <li>▪ AIR CI emporte 20 kg de documentation sur chacun de ses aéronefs ;</li> <li>▪ L'installation de l'EFB permettra de générer une économie de 1,2 kg de carburant par heure de vol.</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <p>→ EC : <math>25.000*1,2 = 30</math> tonnes de carburant</p> <p>→ CO<sub>2</sub> évité : <math>30*3,16 = 94,8</math> tCO<sub>2</sub></p>		
<b>Estimation du coût financier</b>	230.000\$	<b>Besoin d'assistance</b>	Non
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>94,8 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	Coordination ASECNA et membres d'équipage.		



<b>2<sup>ème</sup> ACTION : Installation d'EFB sur les aéronefs de Solenta Aviation CI</b>			
<b>Description :</b> Installation de tablettes EFB (Electronic Flight Bag) à bord des aéronefs, en remplacement de documents papiers.			
<b>Date de début</b>	Janvier 2021	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Air Côte d'Ivoire</li> <li>▪ SOLENTA Aviation CI</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2022		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Économie estimée à 1 Kg /LEG</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ EC : 14,2 t. de carburant</li> <li>→ CO<sub>2</sub> évité : 14,2*3,16 = <b>45 tCO<sub>2</sub></b></li> </ul>		
<b>Estimation du coût financier</b>	\$1000	<b>Besoin d'assistance</b>	Non
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>45 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	Coordination ASECNA et membres d'équipage.		

#### Fiche descriptive de la 12<sup>ème</sup> Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Optimisation des taux de descente des avions</b>			
<b>CATEGORIE 3 : Améliorations dans l'exploitation</b>			
<b>Description :</b> Taux de descente fixé à 3° au lieu de 4°. Cette correction permet de réduire la consommation du carburant pendant la phase de descente.			
<b>Date de début</b>	Janvier 2019	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SOLENTA Aviation CI</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2022		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pour un ATR 72-500 : 33Kg de fuel économisé par descente</li> <li>▪ Nombre de LEG : 1953 Leg en 2020 (soit une moyenne de 4 Leg / j)</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ EC : 1953*0,033 = 64.5 t. de carburant</li> <li>→ CO<sub>2</sub> évité : 64,5t*3,16 = <b>203,7 tCO<sub>2</sub></b></li> </ul>		
<b>Estimation du coût financier</b>	N/A	<b>Besoin d'assistance</b>	Non
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>203,7 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	Mise en place d'un processus de formation des équipages		



### Fiche descriptive de la 13ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Utilisation réduite des inverseurs de poussée</b>			
<b>CATEGORIE 3 : Améliorations dans l'exploitation</b>			
<b>Description :</b> Utilisation des inverseurs de poussée au minimum de leur puissance permet de réduire la consommation de carburant de 15 kg par vol.			
<b>Date de début</b>	Novembre 2020	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ SOLENTA Aviation CI</li> <li>▪ Air Côte d'Ivoire</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Mars 2021		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réduction estimée : 15 kg par vol</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ EC : <math>13469 * 15 = 202</math> t. de carburant</li> <li>→ CO<sub>2</sub> évité : <math>202t * 3,16 = 638,4</math> tCO<sub>2</sub></li> </ul>		
<b>Estimation du coût financier</b>	N/A	<b>Besoin d'assistance</b>	Non
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>638,4 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	Mise en œuvre efficiente des procédures applicables.		

### Fiche descriptive de la 14ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Réduction de l'altitude d'accélération après le décollage</b>			
<b>CATEGORIE 3 : Améliorations dans l'exploitation</b>			
<b>Description :</b> Le principe est d'accélérer à une altitude inférieure à ce qui se fait habituellement afin de sortir rapidement de la couche basse où l'avion consomme le plus. Dans la plupart des cas, l'altitude est réduite de 3000ft à 800ft et pour les avions plus légers elle peut être réduite à 400ft.			
<b>Date de début</b>	Novembre 2020	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Air Côte d'Ivoire</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Mars 2021		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <p>Les Airbus ont effectué 8757 vols en 2019 contre 4712 pour les Q400 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 51 kg d'économie par vol pour les Airbus</li> <li>▪ 16 kg d'économie par vol pour les Q400</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ EC : <math>[(8757 * 51) + (4712 * 16)] = 522</math> t. de carburant,</li> <li>→ CO<sub>2</sub> évité : <math>522 * 3,16 = 1649,5</math> tCO<sub>2</sub></li> </ul>		
<b>Estimation du coût financier</b>	42.500\$/an	<b>Besoin d'assistance</b>	Non
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>1649,5 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	Mise en œuvre efficiente des procédures applicables.		



### Fiche descriptive de la 15ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Inclusion volontaire de la Côte d'Ivoire au CORSIA</b>			
<b>CATEGORIE 4 : Mesures basées sur le marché</b>			
<b>Description :</b> Inclusion volontaire de la Côte d'Ivoire dans le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).			
<b>Date de début</b>	Janvier 2021	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ ANAC</li><li>▪ Air Côte d'Ivoire</li><li>▪ AERIA</li></ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2023		
<b>Détails sur la quantification</b>	À définir		
<b>Estimation du coût financier</b>	À déterminer	<b>Besoin d'assistance</b>	Oui
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	À déterminer		
<b>Actions requises</b>	Implication des parties intéressées.		

### Fiche descriptive de la 16ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Mise en œuvre d'un Mécanisme de Développement Propre (MDP)</b>			
<b>CATEGORIE 5 : Avantages supplémentaires pour les secteurs nationaux</b>			
<b>Description :</b> Explorer une extension MDP (Mécanisme de Développement Propre). Après l'implémentation de mesures de réduction des émissions carbone, les tonnes de CO <sub>2</sub> résiduelles sont compensées par l'aéroport à travers l'achat de crédits carbone. Ce mécanisme permet de financer des projets MDP selon la méthodologie CCNUCC (Convention-Cadre des Nations unies sur les Changements Climatiques) assurant un impact positif sur les populations et l'environnement. Pour l'année 2018 l'aéroport a compensé ses émissions carbonées en contribuant à la réalisation de deux projets neutres en carbone, respectant les principes du Mécanisme de Développement Propre (MDP). Au total, 4786 tCO <sub>2</sub> ont été compensés à travers : <ul style="list-style-type: none"><li>▪ La contribution à la construction d'une centrale d'énergie éolienne, en Mauritanie ;</li><li>▪ La contribution à l'installation de cuisinières améliorées en vue de soutenir les ménages vulnérables, réduire les dépenses en charbon de bois et réduire la déforestation au Ghana.</li></ul>			
<b>Date de début</b>	Janvier 2017	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ AERIA</li><li>▪ Usagers de l'aéroports FHB</li><li>▪ PARTENAIRES</li><li>▪ ANAC</li><li>▪ Autres autorités aéroportuaires</li></ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Illimité		



<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pour 2019, l'aéroport a compensé au total 4422 tCO<sub>2</sub></li> <li>▪ Pour 2018, l'aéroport a compensé au total 4786 tCO<sub>2</sub></li> <li>▪ Pour 2017, l'aéroport a compensé au total 4586 tCO<sub>2</sub></li> <li>▪ Pour 2016, l'aéroport a compensé au total 4589 tCO<sub>2</sub></li> <li>▪ Chaque année l'aéroport compense ses émissions Carbone.</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <p>→ EC : Sans Objet</p> <p>→ CO<sub>2</sub> évité : 18.383 tCO<sub>2</sub>.</p> <p><u>Documents de référence</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ACERT6.0 du programme ACA (Airport Carbone Accréditation) de l'ACI (Airport Council International) <a href="mailto:acert@aci.aero">acert@aci.aero</a></li> <li>- ICAO Doc 9889.</li> </ul>		
<b>Estimation du coût financier</b>	60.000\$	<b>Besoin d'assistance</b>	Oui
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>18 383 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	Chaque partenaire aéroportuaire devra élaborer et mettre en œuvre un plan de réduction carbone		

#### Fiche descriptive de la 17ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Installation de systèmes d'éclairage à DEL</b>			
<b>CATEGORIE 5 : Avantages supplémentaires pour les secteurs nationaux</b>			
<p><b>Description :</b> Installation de systèmes d'éclairage à DEL en remplacement de systèmes d'éclairage à lampes à incandescence/allogènes. Remplacer les lampes allogènes du terminal Sud par des LED, afin de réduire les émissions annuelles de CO<sub>2</sub></p>			
<b>Date de début</b>	Février - 2022	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ AERIA</li> <li>▪ Autorités aéroportuaires</li> </ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Juin - 2023		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réduction CO<sub>2</sub> = Nombre de kWh économisés * kg de CO<sub>2</sub>/kWhj (Secrétariat OACI)</li> <li>▪ Optimisation de la consommation annuelle d'électricité de ce terminal de 30% soit une réduction de 175 000 kWh.</li> <li>▪ Émission de CO<sub>2</sub> par kWh = 0,3 kg (0,0003 tonne)</li> </ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <p>→ EC : Sans Objet</p> <p>→ CO<sub>2</sub> évité : 175 000 * 0,0003 = <b>52.3 tCO<sub>2</sub></b></p>		
<b>Estimation du coût financier</b>	À déterminer	<b>Besoin d'assistance</b>	Oui (Assistance interne AERIA)
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>52,3 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir les détails du projet et préparer le cahier des charges ;</li> <li>- Sélectionner un prestataire</li> <li>- Mettre en œuvre ledit projet</li> </ul>		



## Fiche descriptive de la 18ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Installation des panneaux solaires à l'aéroport FHB</b>			
<b>CATEGORIE 5 : Avantages supplémentaires pour les secteurs nationaux</b>			
<b>Description :</b> Cette sources 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.			
<b>Date de début</b>	Janvier 2024	<b>Parties prenantes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ AERIA</li><li>▪ Partenaires techniques &amp; aéroportuaires</li><li>▪ ANAC</li></ul>
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2027		
<b>Détails sur la quantification</b>	<p><u>Contexte :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Réduction CO<sub>2</sub> = nombre de kWh produits * kg de CO<sub>2</sub>/kWhj (Secrétariat OACI)</li><li>▪ Production annuelle d'électricité solaire de l'aéroport = 7 millions de kWh :</li><li>▪ L'émission de CO<sub>2</sub> par kWh produit est de 0,3 kg (0,0003 tonne).</li></ul> <p><u>Gains attendus :</u></p> <p>→ EC : Sans Objet</p> <p>→ CO<sub>2</sub> évité : 2 000 000 * 0,0003 = 600 tonnes"</p>		
<b>Estimation du coût financier</b>	À déterminer	<b>Besoin d'assistance</b>	Oui
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>600 tCO<sub>2</sub></b>		
<b>Actions requises</b>	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)		



## Fiche descriptive de la 19ème Mesure

### INTITULÉ DE LA MESURE : Réduction de la demande en énergie

#### CATEGORIE 5 : Avantages supplémentaires pour les secteurs nationaux

##### Description :

Les mesures prises :

- Amélioration de la qualité d'énergie électrique reçu (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.

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



## Fiche descriptive de la 20ème Mesure

<b>INTITULÉ DE LA MESURE : Remplacement des GPU au gasoil par des GPU électriques</b>			
<b>CATEGORIE 5 : Avantages supplémentaires pour les secteurs nationaux</b>			
<b>Description :</b> La mesure vise au remplacement des GPU au gasoil par des GPU électriques lors des opérations de maintenance des avions. Seuls les bénéfices attendus des vols internationaux uniquement seront pris en compte. Par contre ceux des vols domestiques seront comptabilisés au niveau national.			
<b>Date de début</b>	Janvier 2019	<b>Parties prenantes</b>	SOLENTA Aviation CI
<b>Date de mise en œuvre complète</b>	Décembre 2021		
<b>Détails sur la quantification</b>	<u>Critères</u> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Consommation annuelle moyenne d'un GPU : 4866 l de gasoil.</li><li>▪ Facteur d'émission pour le gasoil de EF=3.101kgCO<sub>2</sub>/kg</li><li>▪ Masse volumique nette du gasoil : 0.7407 kg/l.</li></ul> <u>Gains attendus</u> <p>On considérera pour simplifier que les émissions de CO<sub>2</sub> issues de l'utilisation de GPU électriques sont négligeables.</p> <u>Gains attendus :</u> <ul style="list-style-type: none"><li>→ EC : 4866 l * 0.7407kg/l = 3604 kg</li><li>→ CO<sub>2</sub> évité : 3604kg * 3.101 kgCO<sub>2</sub>/kg /1000 = 11.17 tCO<sub>2</sub>/an</li></ul>		
<b>Estimation du coût financier</b>	10.000\$	<b>Besoin d'assistance</b>	Non
<b>Quantité de CO<sub>2</sub> évité</b>	<b>11.17 tCO<sub>2</sub>/an</b> <b>(Bénéfices et co-bénéfices)</b>		
<b>Actions requises</b>	N/A		



### 3.6. Résultats attendus

Le tableau ci-après présente les résultats attendus en cas de mise en œuvre effective des différentes mesures énoncées au chapitre 3, dans la période allant de l'année de référence 2019 à l'horizon temporel 2050.

Comme le montre le tableau ci-dessous, il est prévu une réduction des émissions cumulatives de **322 027 tCO<sub>2</sub>** de l'aviation internationale de la Côte d'Ivoire.

Annuellement cette baisse sera de **11.451 tCO<sub>2</sub>** à partir de 2024.

ANNÉE	CONSOMMATION ANNUELLE DE CARBURANT		QUANTITE ANNUELLE DE CO <sub>2</sub> EVITE	
	Avant la mise en œuvre des mesures d'atténuation (Tonnes)	Après la mise en œuvre des mesures d'atténuation (Tonnes)	En tonnes	En %
2019	42 425,40	42 425,40	0	0,00
2020	44 122,42	44 122,42	0	0,00
2021	45 887,31	45 887,31	0	0,00
2022	47 722,81	46 033,81	5 337	-3,54
2023	49 631,72	47 251,12	7 523	-4,80
2024	51 616,99	47 993,37	11 451	-7,02
2025	53 681,67	50 058,05	11 451	-6,75
2026	55 828,93	52 205,32	11 451	-6,49
2027	58 062,09	54 438,47	11 451	-6,24
2028	60 384,57	56 760,96	11 451	-6,00
2029	62 799,96	59 176,34	11 451	-5,77
2030	65 311,95	61 688,34	11 451	-5,55
2031	67 924,43	64 300,82	11 451	-5,33
2032	70 641,41	67 017,79	11 451	-5,13
2033	73 467,07	69 843,45	11 451	-4,93
2034	76 405,75	72 782,13	11 451	-4,74
2035	79 461,98	75 838,36	11 451	-4,56
2036	82 640,46	79 016,84	11 451	-4,38
2037	85 946,08	82 322,46	11 451	-4,22
2038	89 383,92	85 760,30	11 451	-4,05
2039	92 959,28	89 335,66	11 451	-3,90
2040	96 677,65	93 054,03	11 451	-3,75
2041	100 544,75	96 921,14	11 451	-3,60
2042	104 566,54	100 942,93	11 451	-3,47
2043	108 749,20	105 125,59	11 451	-3,33
2044	113 099,17	109 475,56	11 451	-3,20
2045	117 623,14	113 999,52	11 451	-3,08
2046	122 328,07	118 704,45	11 451	-2,96
2047	127 221,19	123 597,57	11 451	-2,85
2048	132 310,04	128 686,42	11 451	-2,74
2049	137 602,44	133 978,82	11 451	-2,63
2050	143 106,53	139 482,92	11 451	-2,53

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

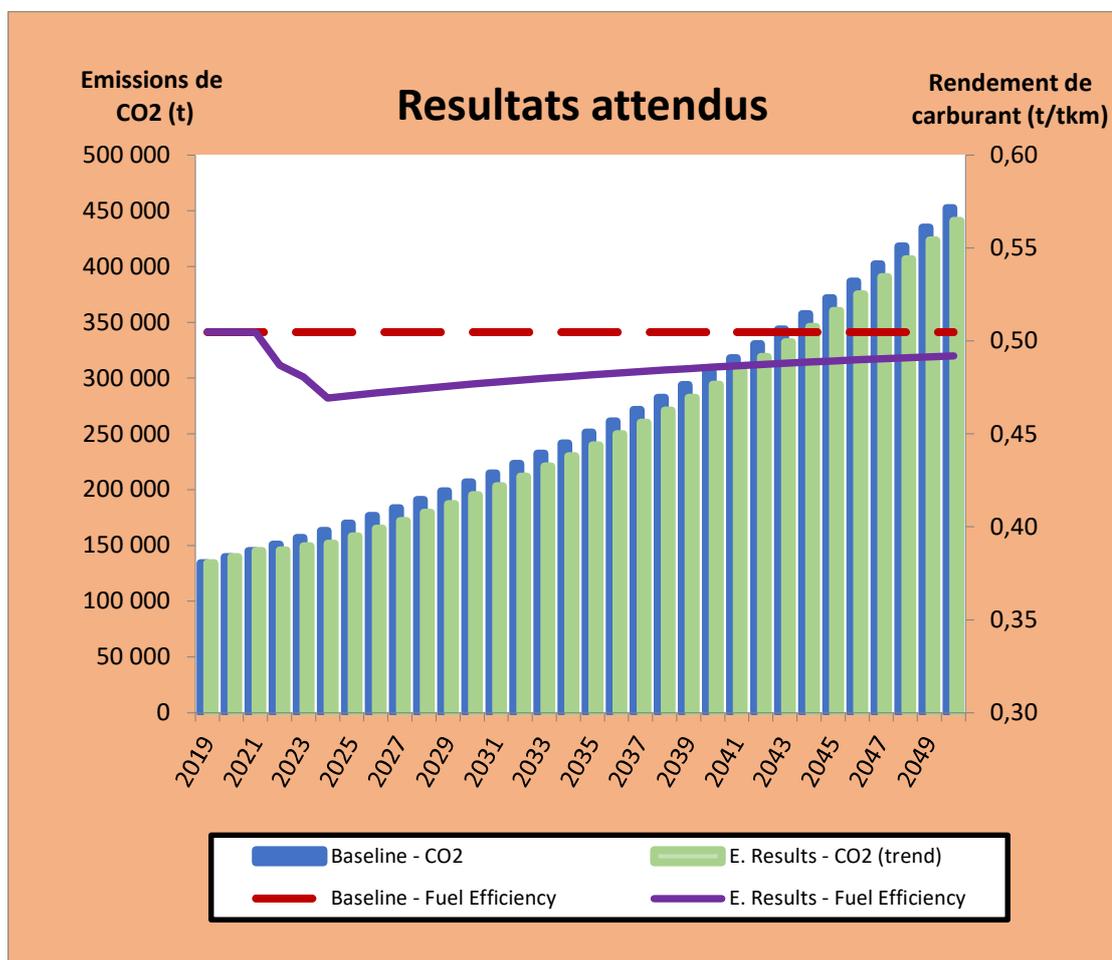
Source : Données générées par l'outil EBT



Le graphique ci-après est l'illustration visuelle des résultats attendus. Il montre une efficacité énergétique de la Baseline constante à 0,5 t/tkm sur la période allant de 2019 à 2050, de même que des émissions de CO<sub>2</sub> relatives à la Baseline en constante progression sur la même période.

Bien que toujours inférieures à la Baseline, les valeurs de l'efficacité énergétiques résultant des projections de mise en œuvre des mesures d'atténuation, affichent une inversion de tendance d'évolution, entre 2024 et 2050.

Cependant, du fait de la mise en œuvre des mesures d'atténuation, on peut observer une baisse rapide de l'efficacité énergétique entre 2021 et 2023, de même qu'une nette régression des émissions de CO<sub>2</sub> de 2022 à 2050.



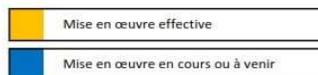
*Graphique 2 : Scénario de référence et résultats attendus*

*Source : Tableau 5*



## XI. Chronogramme de mise en œuvre des mesures

MESURE	INTITULE DES MESURES	HORIZON TEMPOREL																			
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2040	2050			
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
M01	Rajeunissement de la flotte d'aéronefs																				
Action 01	Remplacement d'un A319-112 âgé de 16 ans par un A320-251 NEO neuf																				
Action 02	Remplacement de deux A319-111 âgé de 17 ans par deux A320-112 de 12 ans d'âge																				
M02	Développement de carburants d'aviation durables																				
M03	Amélioration de la planification avant le départ et la planification des arrivées																				
M04	Optimisation de la mise en route des moteurs et de la gestion des trafics																				
M05	Amélioration du processus de prise de décision en collaboration à l'aéroport international d'Abidjan (A-CDM)																				
M06	Mise en œuvre des procédures CDO à l'aéroport international d'Abidjan																				
M07	Mise en œuvre des procédures CCO à l'Aéroport international FHB																				
M08	Optimisation des capacités RNAV/RNP																				
M09	Assouplissement de l'utilisation de l'espace aérien civil et militaire																				
M10	Mise en route tardive des moteurs																				
M11	Mise en place de la documentation électronique à bord des aéronefs																				
M12	Optimisation des taux de descente des avions																				
M13	Utilisation réduite des inverseurs de poussée																				
M14	Réduction de l'altitude d'accélération après le décollage																				
M15	Inclusion volontaire de la Côte d'Ivoire au CORSIA																				
M16	Mise en œuvre d'un Mécanisme de Développement Propre (MDP)																				
M17	Installation de systèmes d'éclairage à DEL																				
M18	Installation des panneaux solaires à l'aéroport FHB																				
M19	Réduction de la demande en énergie et préférence donnée aux sources d'énergie propres																				
M20	Remplacement des GPU au gasoil par des GPU électriques																				





## XII. BESOINS D'ASSISTANCE

La Côte d'Ivoire fait de la mise en œuvre efficiente du présent Plan d'Action, un objectif clé. La revue de la cartographie des mesures sélectionnées a mis en évidence la nécessité pour la Côte d'Ivoire de bénéficier d'appuis extérieurs diversifiés. Ces appuis s'entendent aux plans financiers, technologiques, de la formation, du renforcement des capacités et de la recherche.

Les mesures concernées sont les 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) » ;
- La mesure relative à la « Mise en œuvre des procédures CDO à l'aéroport international d'Abidjan » ;
- La mesure relative à la « Mise en œuvre des procédures CCO à l'aéroport international d'Abidjan » ;
- La mesure relative à « l'Assouplissement de l'utilisation de l'espace aérien civil et militaire » ;
- La mesure relative à « l'Inclusion volontaire de la Côte d'Ivoire au CORSIA » ;
- La mesure relative à la « Mise en œuvre d'un Mécanisme de développement Propre (MDP) » ;
- La mesure relative à « l'Installation de systèmes d'éclairage à DEL » à l'aéroport FHB d'Abidjan ;
- La mesure relative à « l'installation des panneaux solaires à l'aéroport FHB » à d'Abidjan ; et,
- La mesure relative à la « Réduction de la demande en énergie et préférence donnée aux sources d'énergie propres ».

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 de faisabilité 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.

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



### **XIII. ANNEXES**

- 
1. Décision de création de l'équipe du Plan d'Action
  2. Courrier de désignation des Points Focaux & Coordonnateurs du Plan d'Action
  3. Courrier de désignation du Point Focal des Ministères en charge de l'environnement et de l'énergie
  4. Statistiques de trafic 2019
  5. Statistiques de trafic 2020
  6. Statistiques de trafic 2021
-



## Annexe 01 : Décision de création de l'équipe du Plan d'Action

 **MINISTRE DES TRANSPORTS**  
**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**  
**DE CÔTE D'IVOIRE**

Abidjan, le 25 SEPT 2018

Décision n° 005394 /ANAC/DSV/DTA  
Portant organisation, attributions et fonctionnement d'un « Comité CO<sub>2</sub> » ad hoc, pour l'élaboration du Plan d'Action pour la Réduction des Émissions de CO<sub>2</sub> Imputables à l'aviation civile internationale, pour l'état de Côte d'Ivoire

**LE DIRECTEUR GENERAL**

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;  
Vu le règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du code communautaire de l'aviation civile des États membres de l'UEMOA ;  
Vu l'Ordonnance n°2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'aviation civile ;  
Vu le Décret n°2008-09 du 23 janvier 2008 portant réglementation de la sécurité aérienne ;  
Vu le Décret n°2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé « ANAC » ;  
Vu le Décret n°2013-285 du 24 avril 2013, portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé « ANAC » ;  
Vu le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;  
Vu le Décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;  
Vu l'arrêté n° 326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par des décisions, les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;  
Sur Proposition de la Direction de la Sécurité des Vols,

**D E C I D E**

ORGANE DE REGLEMENTATION DE CONTROLE DE SURETE ET DE SECURITE DU TRANSPORT AERIEN EN COTE D'IVOIRE  
07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél. : (225) 21 27 73 93 / 21 27 75 33/21 58 69 00/01 - Fax : (225) 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.ci/anac\_ci@yahoo.fr

**Article 1.** La présente décision détermine l'organisation, les attributions et le fonctionnement d'un « Comité CO<sub>2</sub> » ad hoc, chargée de l'élaboration d'un plan d'action de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> imputables à l'aviation civile internationale, pour l'état de Côte d'Ivoire.

**Article 2.** Le Comité CO<sub>2</sub> est placé sous l'autorité du Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire (ANAC).

**CHAPITRE I : ORGANISATION**

**Article 3.** Le Comité CO<sub>2</sub> se compose comme suit :

- un (1) représentant du Ministère en charge de l'aviation civile ;
- trois (3) représentants de l'ANAC ;
- un (1) représentant de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) ;
- un (1) représentant de la compagnie aérienne Air Côte d'Ivoire ;
- un (1) représentant de la compagnie aérienne Solenta Aviation Côte d'Ivoire ;
- un (1) représentant de la compagnie aérienne Max'Air ;
- un (1) représentant du Gestionnaire de l'Aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan (AERIA) ;
- un (1) représentant de la Société d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique (SODEXAM) ;
- un (1) représentant de l'organisme en charge de l'assistance en escale sur l'aéroport internationale Félix Houphouët Boigny, « NAS Ivoire » ;
- un (1) représentant du pool pétrolier.

**Article 4.** Il pourra être fait appel par le Président, en cas de nécessité, à toute personne ou toute structure possédant une expertise jugée utile pour l'enrichissement dudit Plan d'Action.

Dans ce cas, la convocation adressée à chaque membre mentionnera l'identité et la qualité de la personne ou de la structure sollicitée, ainsi que l'objet de son invitation.

Organisation, attributions et fonctionnement d'un « Comité CO<sub>2</sub> » ad hoc P 2/4

**CHAPITRE II : ATTRIBUTIONS**

**Article 5.** Les missions du Comité CO<sub>2</sub> sont :

- Réaliser un état des lieux des émissions de CO<sub>2</sub> ;
- Élaborer un plan triennal 2018-2020 de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, conformément à la résolution A39-2 « Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques », et aux normes et pratiques recommandées de l'OACI, relatives à l'annexe 16 volume 3 à la Convention de Chicago, du 7 décembre 1944 ;
- Identifier les mesures pertinentes d'atténuation des émissions de CO<sub>2</sub> ;
- Faire des propositions pour leur mise en œuvre efficace, afin d'atteindre les objectifs d'atténuation des émissions de CO<sub>2</sub> ;
- Identifier les sources de financement pour la mise en œuvre des mesures retenues et des actions futures ;
- Faire des propositions pertinentes pour l'intégration de la Côte d'Ivoire aux marchés du carbone (MBM) ;
- Proposer des mécanismes de suivi-évaluation de l'efficacité des mesures retenues ;
- Réaliser toute activité en rapport avec l'objectif des présentes missions ;
- Définir les besoins en assistance financière, technique ou de renforcement des capacités.

**Article 6.** Les missions du Comité CO<sub>2</sub> prennent fin après la validation dudit Plan d'Action, par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

**CHAPITRE III : FONCTIONNEMENT**

**Article 7.** La présidence du Comité CO<sub>2</sub> est assurée par le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile ou son représentant.

**Article 8.** Le secrétariat du Comité CO<sub>2</sub> est assuré par le point focal du projet, nommé par l'ANAC.

Organisation, attributions et fonctionnement d'un « Comité CO<sub>2</sub> » ad hoc P 3/4

**Article 9.** Le Comité CO<sub>2</sub> se réunit au moins une fois par mois sur convocation de son Président ou de son représentant. Chaque réunion est sanctionnée par un compte-rendu diffusé aux membres du Comité.

**Article 10.** Le Comité CO<sub>2</sub> ne délibère valablement que si au moins la moitié de ses membres est présente. Les décisions sont prises à la majorité absolue des membres présents. En cas d'égalité des voix, celle du Président est prédominante.

**Article 11.** Les dépenses liées au fonctionnement du Comité CO<sub>2</sub> sont engagées, liquidées ou ordonnancées par son Président. Elles sont prises en charge par l'ANAC.

**Article 12.** La fonction de membre du Comité CO<sub>2</sub> n'est pas rémunérée. Elle est bénévole.

**CHAPITRE IV : DISPOSITIONS FINALES**

**Article 13.** Le Directeur de la Sécurité des Vols (DSV) et le Directeur des Affaires Administratives et Financières (DAAF) de l'ANAC, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision.

**Article 14.** La présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature, sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.

  
Sinaly SILUE  
LE DIRECTEUR GENERAL  
AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

**Amplifications :**

- Ministère des Transports	---	01
- ANAC	---	03
- Air Côte d'Ivoire	---	01
- Solenta Aviation CI	---	01
- Max'Air	---	01
- ASECNA	---	01
- SODEXAM	---	01
- AERIA	---	01
- NAS Ivoire	---	01
- Pool Pétrolier	---	01

Organisation, attributions et fonctionnement d'un « Comité CO<sub>2</sub> » ad hoc P 4/4



## Annexe 02 : Courrier de désignation des PF & Coordonnateurs du Plan d'Action



MINISTRE DES TRANSPORTS  
**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE  
DE CÔTE D'IVOIRE**

Abidjan, le 05 OCT 2021

DECISION N° 008157 /ANAC/DSV  
Portant nomination des Points Focaux et Coordonnateurs pour le Plan  
d'Action Carbone et le Régime de Compensation et de Réduction des  
Emissions de Carbone pour l'Aviation Internationale (CORSA)

**LE DIRECTEUR GENERAL,**

**Vu** la Constitution ;  
**Vu** la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;  
**Vu** le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 23 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des États membres de l'UEMOA ;  
**Vu** l'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;  
**Vu** le Décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé ANAC ;  
**Vu** le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé ANAC ;  
**Vu** le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;  
**Vu** le Décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;  
**Vu** l'Arrêté n° 326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;  
**Vu** l'arrêté n° 0036 MT/CAB du 06 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la protection de l'environnement, dénommé RACI 4007-VOLUME 4, RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSA) ;  
**Vu** la correspondance n° 3951/ANAC/DSV du 13 juillet 2018 relative à la notification à l'OACI de la désignation du Coordonnateur national pour le Plan d'Action Carbone et le Régime de Compensation et de Réduction des Emissions de Carbone pour l'Aviation Internationale (CORSA) ;  
**Sur** proposition du Directeur de la Sécurité des Vols, et après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile,

**DECIDE**



ORGANE DE RÉGLEMENTATION DE CONTRÔLE DE SÛRETÉ ET DE SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN EN CÔTE D'IVOIRE  
07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél.: (225) 27 21 27 73 93 / 27 21 27 75 33 / 27 21 58 69 00/01 - Fax : (225) 27 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.cilanac\_ci@yahoo.fr

### Article 1 : Objet

La présente décision s'inscrit dans le cadre du processus de réduction et de compensation des émissions de carbone imputables à l'aviation civile internationale. Elle fixe les attributions des Points focaux et Coordonnateurs en charge du Plan d'Action de la Côte d'Ivoire et du Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'Aviation Internationale (CORSA) et les nomme.

### Article 2 : Attributions des points Focaux et Coordonnateurs

Les Points Focaux et Coordonnateurs sont chargés du pilotage des processus :

- d'élaboration, de mise en œuvre et de mise à jour périodique du Plan d'Action de la Côte d'Ivoire pour la réduction des émissions de carbone imputables à l'aviation civile internationale ;
- de la mise en œuvre du Régime de Compensation et de Réduction des Emissions de Carbone pour l'Aviation Internationale (CORSA).

### Article 3 : Nominations

Monsieur **TRAORE Waogninlin**, Chef de Service Étude de la Navigabilité, est nommé Point Focal et Coordonnateur Principal du Plan d'Action de la Côte d'Ivoire et du CORSA.

Monsieur **BEDA Yves Didier**, Chargé d'Étude Navigabilité, est nommé Point Focal et Coordonnateur Suppléant du Plan d'Action de la Côte d'Ivoire et du CORSA.

### Article 4 : Lien hiérarchique

Le Point Focal et Coordonnateur Principal et son suppléant sont placés sous l'autorité du Directeur Général de l'ANAC.

### Article 5 : Date d'effet

La présente décision prend effet à compter de sa date de signature et sera enregistrée, publiée et communiquée partout où besoin sera.



### Ampliations :

- Ministère des Transports ;
- DG ANAC ;
- Toutes Directions ;
- Intéressés ;
- Chrono.



**Annexe 03 : Désignation des Points Focaux ...**

... du Ministère en charge de l'Environnement	... du Ministère en charge de l'Energie						
<p style="text-align: center;">MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE</p> <p style="text-align: center;">DIRECTION GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT</p> <p style="text-align: center;">DIRECTION DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES</p> <p style="text-align: center;">RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE <i>Union - Discipline - Travail</i></p> <p style="text-align: center;">Abidjan, le 13 0 DEC 2020</p> <p>N° 006776 ANAC/DSV/SDNA/SEN</p> <p style="text-align: center;">A</p> <p style="text-align: center;">Monsieur le Directeur Général Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) de Côte d'Ivoire. <b>ABIDJAN</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">ANAC</p> <p style="text-align: center;">ARRIVEE Le 31-12-2020</p> <p style="text-align: center;">N° 7690</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>SAR</td> <td>COM</td> </tr> <tr> <td>CF</td> <td>CJ</td> </tr> <tr> <td>CT</td> <td>BFOP</td> </tr> </table> </div> <p><b>Objet :</b> Désignation d'un (01) représentant en qualité de Point Focal au comité CO<sub>2</sub> de l'ANAC.</p> <p><b>Monsieur le Directeur Général,</b></p> <p>J'accuse bonne réception de votre courrier en date du 18 Décembre 2020 Réf : N° 006776 ANAC/DSV/SDNA/SEN dans lequel vous avez bien voulu que le Directeur de la Lutte contre les Changements Climatiques puisse désigner un <b>représentant de son service en qualité de Point Focal, pour participer au Comité CO<sub>2</sub> de l'Aviation Civile.</b> Je vous en remercie vivement.</p> <p>En réponse, j'ai l'honneur de vous faire connaître que <b>Monsieur AKOSSI Oreste Santoni</b>, Sous-Directeur en charge du Renforcement des Capacités et de la Finance Climatique est désigné comme Point Focal dans le cadre de la participation du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable au sein du Comité CO<sub>2</sub> de l'Aviation Civile.</p> <p>Les contacts de <b>Monsieur AKOSSI Oreste Santoni</b> sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobil : (+225) 08 45 43 03/ 45 58 20 30</li> <li>- Email : akossisantoni@gmail.com</li> </ul> <p>Je vous prie de croire, <b>Monsieur le Directeur Général</b>, à l'assurance de ma parfaite considération.</p> <p style="text-align: center;">Le Directeur  <b>Dr. Eric-Michel ASSAMOI</b></p> <p style="font-size: small; text-align: center;">MINEDD/Direction de la Lutte contre les Changements Climatiques (DLCC) - Angré 7<sup>ème</sup> Tranche - 08 BP 2177 Abidjan 08 - Tél. : (+225) 88 36 03 00</p>	SAR	COM	CF	CJ	CT	BFOP	<p style="text-align: center;">MINISTÈRE DES MINES, DU PÉTROLE ET DE L'ÉNERGIE</p> <p style="text-align: center;">DIRECTION GENERALE DE L'ÉNERGIE</p> <p style="text-align: center;">RÉPUBLIQUE DE CÔTE-D'IVOIRE <i>Union - Discipline - Travail</i></p> <p style="text-align: center;">Abidjan, le 09 MAI 2021</p> <p style="text-align: center;">LE DIRECTEUR GENERAL /-)</p> <p style="text-align: center;">Monsieur le Directeur Général de l'ANAC CÔTE D'IVOIRE <b>ABIDJAN</b></p> <p><b>Objet :</b> Participation du Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Énergie au « comité CO<sub>2</sub> » de l'aviation</p> <p><b>Monsieur le Directeur Général,</b></p> <p>J'accuse réception de votre courrier référencé N° 002752/ANAC/DSV/SDNA/SEN du 30 avril 2021, relatif à l'objet susmentionné, et vous en remercie.</p> <p>En retour, je porte à votre connaissance que monsieur <b>DOSSO Moussa</b> (Email : mousdosso.md@gmail.com, Contacts : 2720206290 – 0707960895), Ingénieur Principal du Génie Énergétique à la Direction Générale de l'Énergie, a été désigné en tant que Point Focal pour participer aux travaux du « comité CO<sub>2</sub> » de l'aviation.</p> <p>Je vous prie d'agréer, <b>Monsieur le Directeur Général</b>, mes salutations distinguées.</p> <p style="text-align: right;"> <b>CISSE Sabati</b></p> <p style="font-size: x-small; text-align: center;">Abidjan-Plateau, annexe 1101, 2<sup>e</sup> étage - 01 BP 2541 Abidjan 01 Tél : 20 20 61 45 / 20 20 61 53 Fax : 20 20 09 80</p>
SAR	COM						
CF	CJ						
CT	BFOP						



## Annexe 04 : Statistiques de trafic 2019

### AERIA - AEROPORT INTERNATIONAL D'ABIDJAN

#### STATISTIQUES DE TRAFIC PAR REGION

Décembre 2019

Poste / Libellé	Décembre 2019				Cumuls depuis		Cumuls des	
	Arrivée	Départ	Total	%	le 1er janvier	%	12 derniers mois	%
<b>MOUVEMENTS</b>								
<b>MOUVEMENTS COMMERCIAUX</b>								
NATIONAL	94	93	187	+2.7	2 110	+26.0	2 110	+26.0
C.E.D.E.A.O	506	500	1 006	-11.9	12 444	-8.6	12 444	-8.6
RESTE AFRIQUE	272	270	542	+2.7	6 086	-2.7	6 086	-2.7
EUROPE	178	181	359	+10.1	4 222	+6.5	4 222	+6.5
DONT FRANCE	94	94	188	+1.6	2 346	+10.0	2 346	+10.0
AMERIQUE DU NORD	13	12	25	-3.8	243	+25.3	243	+25.3
RESTE DU MONDE	51	51	102	0.0	1 227	+1.2	1 227	+1.2
<b>TOTAL DES MOUVEMENTS COMMERCIAUX</b>	<b>1 114</b>	<b>1 107</b>	<b>2 221</b>	<b>-3.7</b>	<b>26 332</b>	<b>-2.2</b>	<b>26 332</b>	<b>-2.2</b>
<b>MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX</b>								
MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX	294	290	584	-13.9	7 043	-5.8	7 043	-5.8
<b>*** TOTAL GENERAL MOUVEMENTS</b> 1	<b>1 408</b>	<b>1 397</b>	<b>2 805</b>	<b>-6.0</b>	<b>33 375</b>	<b>-2.9</b>	<b>33 375</b>	<b>-2.9</b>
<b>PASSAGERS</b>								
<b>PASSAGERS COMMERCIAUX</b>								
NATIONAL	4 205	4 491	8 696	+2.4	93 906	+28.3	93 906	+28.3
C.E.D.E.A.O	33 158	34 630	67 788	-4.6	770 399	-0.9	770 399	-0.9
RESTE AFRIQUE	21 894	19 430	41 324	+4.7	456 922	+6.8	456 922	+6.8
EUROPE	26 851	24 206	51 057	+5.6	591 419	+5.7	591 419	+5.7
DONT FRANCE	19 911	17 259	37 170	+4.1	427 513	+5.3	427 513	+5.3
AMERIQUE DU NORD	1 883	1 092	2 975	+4.6	24 709	+49.0	24 709	+49.0
RESTE DU MONDE	3 949	4 171	8 120	-1.3	126 861	+8.0	126 861	+8.0
<b>TOTAL DES PASSAGERS COMMERCIAUX</b>	<b>91 940</b>	<b>88 020</b>	<b>179 960</b>	<b>+0.9</b>	<b>2 064 216</b>	<b>+4.7</b>	<b>2 064 216</b>	<b>+4.7</b>
<b>PASSAGERS EN TRANSIT</b>								
NATIONAL						-100.0		-100.0
C.E.D.E.A.O		7 577	7 577	+15.5	88 099	-3.8	88 099	-3.8
RESTE AFRIQUE		3 641	3 641	-14.8	45 058	-14.5	45 058	-14.5
EUROPE		2 840	2 840	+11.7	37 435	+5.6	37 435	+5.6
DONT FRANCE				-100.0	4 302	-33.9	4 302	-33.9
AMERIQUE DU NORD		407	407	-9.2	5 504	-3.5	5 504	-3.5
RESTE DU MONDE						-100.0		-100.0
<b>TOTAL DES PASSAGERS EN TRANSIT</b>		<b>14 465</b>	<b>14 465</b>	<b>+4.6</b>	<b>176 096</b>	<b>-5.1</b>	<b>176 096</b>	<b>-5.1</b>
<b>PASSAGERS NON COMMERCIAUX</b>								
PASSAGERS NON COMMERCIAUX	1 573	1 195	2 768	+16.6	31 388	+3.4	31 388	+3.4
<b>*** TOTAL GENERAL PASSAGERS</b> 2	<b>93 513</b>	<b>103 680</b>	<b>197 193</b>	<b>+1.3</b>	<b>2 271 700</b>	<b>+3.8</b>	<b>2 271 700</b>	<b>+3.8</b>
<b>FRET</b>								

Airport Manager



**AERIA - AEROPORT INTERNATIONAL D'ABIDJAN**

**STATISTIQUES DE TRAFIC PAR REGION**

**Décembre 2019**

Poste / Libellé	Décembre 2019				Cumuls depuis		Cumuls des	
	Arrivée	Départ	Total	%	le 1 <sup>er</sup> janvier	%	12 derniers mois	%
<b>FRET</b>								
<b>FRET COMMERCIAL</b>								
NATIONAL		10	10	-6.5	60	+70.6	60	+70.6
C.E.D.E.A.O	239	402	642	+4.9	7 372	+63.5	7 372	+63.5
RESTE AFRIQUE	303	44	346	+4.2	3 317	+61.0	3 317	+61.1
EUROPE	655	506	1 161	-8.0	14 379	-3.7	14 379	-3.7
DONT FRANCE	338	436	773	-7.0	9 299	+1.1	9 299	+1.1
AMERIQUE DU NORD	3		3	-73.5	151	+222.8	151	+223.4
RESTE DU MONDE	183	34	217	-23.8	2 737	-12.0	2 737	-12.0
<b>TOTAL DU FRET COMMERCIAL</b>	<b>1 383</b>	<b>996</b>	<b>2 379</b>	<b>-5.3</b>	<b>28 016</b>	<b>+13.4</b>	<b>28 016</b>	<b>+13.4</b>
<b>FRET POSTAL</b>								
NATIONAL						-66.7		-66.7
C.E.D.E.A.O				+40.9	3	-27.5	3	-25.2
RESTE AFRIQUE				-88.0	7	-16.1	7	-18.6
EUROPE	10	4	14	+48.0	124	+68.3	124	+69.0
DONT FRANCE	7		7	-6.9	48	-21.0	48	-21.2
AMERIQUE DU NORD								0.0
RESTE DU MONDE				-73.8	3	-75.5	3	-74.5
<b>TOTAL DU FRET POSTAL</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>+30.7</b>	<b>137</b>	<b>+39.2</b>	<b>137</b>	<b>+40.0</b>
<b>*** TOTAL GENERAL FRET</b>	<b>3</b>	<b>1 393</b>	<b>1 000</b>	<b>-5.2</b>	<b>28 153</b>	<b>+13.5</b>	<b>28 153</b>	<b>+13.6</b>



## Annexe 05 : Statistiques de trafic 2020

### AERIA - AEROPORT INTERNATIONAL D'ABIDJAN

#### STATISTIQUES DE TRAFIC PAR REGION

Décembre 2020

Poste / Libellé	Décembre 2020				Cumuls depuis		Cumuls des	
	Arrivée	Départ	Total	%	le 1er janvier	%	12 derniers mois	%
<b>MOUVEMENTS</b>								
<b>MOUVEMENTS COMMERCIAUX</b>								
NATIONAL	79	79	158	-15,5	1 322	-37,3	1 322	-37,3
C.E.D.E.A.O	395	394	789	-21,6	6 695	-46,2	6 695	-46,2
RESTE AFRIQUE	138	136	274	-49,4	2 590	-57,4	2 590	-57,4
EUROPE	92	92	184	-48,7	2 370	-43,9	2 370	-43,9
DONT FRANCE	48	48	96	-48,9	1 448	-38,3	1 448	-38,3
AMERIQUE DU NORD				-100,0	61	-74,9	61	-74,9
RESTE DU MONDE	30	30	60	-41,2	530	-56,8	530	-56,8
<b>TOTAL DES MOUVEMENTS COMMERCIAUX</b>	<b>734</b>	<b>731</b>	<b>1 465</b>	<b>-34,0</b>	<b>13 568</b>	<b>-48,5</b>	<b>13 568</b>	<b>-48,5</b>
<b>MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX</b>								
MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX	230	233	463	-20,7	4 943	-29,8	4 943	-29,8
<b>*** TOTAL GENERAL MOUVEMENTS</b> <sup>1</sup>	<b>964</b>	<b>964</b>	<b>1 928</b>	<b>-31,3</b>	<b>18 511</b>	<b>-44,5</b>	<b>18 511</b>	<b>-44,5</b>
<b>PASSAGERS</b>								
<b>PASSAGERS COMMERCIAUX</b>								
NATIONAL	3 589	3 696	7 285	-16,2	54 760	-41,7	54 760	-41,7
C.E.D.E.A.O	22 850	21 135	43 985	-35,1	308 541	-60,0	308 540	-60,0
RESTE AFRIQUE	12 351	9 259	21 610	-47,7	162 196	-64,5	162 196	-64,5
EUROPE	17 733	11 333	29 066	-43,1	265 012	-55,2	265 013	-55,2
DONT FRANCE	13 466	8 542	22 008	-40,8	202 785	-52,6	202 786	-52,6
AMERIQUE DU NORD				-100,0	6 291	-74,5	6 291	-74,5
RESTE DU MONDE	2 559	2 286	4 845	-40,3	42 192	-66,7	42 192	-66,7
<b>TOTAL DES PASSAGERS COMMERCIAUX</b>	<b>59 082</b>	<b>47 709</b>	<b>106 791</b>	<b>-40,7</b>	<b>838 992</b>	<b>-59,4</b>	<b>838 992</b>	<b>-59,4</b>
<b>PASSAGERS EN TRANSIT</b>								
C.E.D.E.A.O		3 462	3 462	-54,3	33 381	-62,1	33 381	-62,1
RESTE AFRIQUE		1 974	1 974	-45,8	17 891	-60,3	17 891	-60,3
EUROPE		2 333	2 333	-17,9	22 522	-39,8	22 522	-39,8
DONT FRANCE					747	-82,6	747	-82,6
AMERIQUE DU NORD				-100,0	1 675	-69,6	1 675	-69,6
RESTE DU MONDE					1 304		1 304	
<b>TOTAL DES PASSAGERS EN TRANSIT</b>		<b>7 769</b>	<b>7 769</b>	<b>-46,3</b>	<b>76 773</b>	<b>-56,4</b>	<b>76 773</b>	<b>-56,4</b>
<b>PASSAGERS NON COMMERCIAUX</b>								
PASSAGERS NON COMMERCIAUX	790	829	1 619	-41,5	19 365	-38,3	19 365	-38,3
<b>*** TOTAL GENERAL PASSAGERS</b> <sup>2</sup>	<b>59 872</b>	<b>56 307</b>	<b>116 179</b>	<b>-41,1</b>	<b>935 130</b>	<b>-58,8</b>	<b>935 130</b>	<b>-58,8</b>
<b>FRET</b>								



**AERIA - AEROPORT INTERNATIONAL D'ABIDJAN**

**STATISTIQUES DE TRAFIC PAR REGION**

**Décembre 2020**

Poste / Libellé	Décembre 2020				Cumuls depuis		Cumuls des	
	Arrivée	Départ	Total	%	le 1er janvier	%	12 derniers mois	%
<b>FRET</b>								
<b>FRET COMMERCIAL</b>								
NATIONAL		4	4	-63,6	59	-1,7	59	-1,7
C.E.D.E.A.O	439	434	873	+36,1	10 450	+41,8	10 450	+41,8
RESTE AFRIQUE	96	38	134	-61,2	2 928	-11,7	2 928	-11,7
EUROPE	528	799	1 327	+14,3	12 131	-15,6	12 131	-15,6
DONT FRANCE	357	618	975	+26,1	8 916	-4,1	8 916	-4,1
AMERIQUE DU NORD				-100,0	20	-86,8	20	-86,8
RESTE DU MONDE	131	18	148	-31,5	1 073	-60,8	1 073	-60,8
<b>TOTAL DU FRET COMMERCIAL</b>	<b>1 194</b>	<b>1 293</b>	<b>2 487</b>	<b>+4,5</b>	<b>26 661</b>	<b>-4,8</b>	<b>26 661</b>	<b>-4,8</b>
<b>FRET POSTAL</b>								
NATIONAL						-100,0		+100,0
C.E.D.E.A.O		1	1	+706,5	4	+33,3	4	+27,6
RESTE AFRIQUE				-63,7	6	-14,3	6	-14,3
EUROPE	15	6	21	+50,0	129	+4,0	129	+4,0
DONT FRANCE	12		13	+76,8	70	+45,8	70	+45,8
AMERIQUE DU NORD								0,0
RESTE DU MONDE				-100,0	1	-66,7	1	-66,7
<b>TOTAL DU FRET POSTAL</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>+53,6</b>	<b>140</b>	<b>+2,2</b>	<b>140</b>	<b>+2,1</b>
<b>*** TOTAL GENERAL FRET</b>	<b>3</b>	<b>1 299</b>	<b>1 300</b>	<b>+4,8</b>	<b>26 801</b>	<b>-4,8</b>	<b>26 801</b>	<b>-4,8</b>



## Annexe 06 : Statistiques de trafic 2021

### AERIA - AEROPORT INTERNATIONAL D'ABIDJAN

#### STATISTIQUES DE TRAFIC PAR EXPLOITANT

Décembre 2021

Poste / Libellé	Décembre 2021				Cumuls depuis		Cumuls des	
	Arrivée	Départ	Total	%	le 1er janvier	%	12 derniers mois	%
<b>MOUVEMENTS</b>								
<b>MOUVEMENTS COMMERCIAUX</b>								
AERO TRANSCARGO				-100.0		-100.0		-100.0
AEROSTAN AIRLINES					2		2	
AFRICA WORLD AIRLINES				-100.0	2	-97.6	2	-97.6
AIR ALGERIE				-100.0		-100.0		-100.0
AIR ATLANTA ICELANDIC				-100.0	2	-66.7	2	-66.7
AIR BURKINA	22	22	44	+29.4	463	+33.8	463	+33.8
AIR CÔTE D'IVOIRE	416	413	829	+17.1	8 970	+62.7	8 970	+62.7
AIR EUROPA				-100.0		-100.0		-100.0
AIR FRANCE	63	63	126	+96.9	1 182	+3.3	1 182	+3.3
AIR GHANA	21	21	42	-8.7	520	-10.5	520	-10.5
AIR PEACE				-100.0		-100.0		-100.0
AIR PORTUGAL				-100.0	98	+6.5	98	+6.5
AIR SENEGAL SA	31	31	62	+72.2	592	+81.6	592	+81.6
AIR SEYCHELLES				-100.0		-100.0		-100.0
ALLIED AIR LIMITED				-100.0	4	+100.0	4	+100.0
ANTONOV AIRLINES	1	1	2		14	+133.3	14	+133.3
ASKY AIRLINES	32	33	65	-13.3	864	+40.0	864	+40.0
ASTRAL AVIATION LIMITED					6		6	
AVIACON ZITOTRANS AIR COMPANY				-100.0		-100.0		-100.0
BRUSSELS AIRLINES	40	40	80	+40.4	806	+61.5	806	+61.5
CARGOLUX AIRLINES INTERNATIONAL SA				-100.0		-100.0		-100.0
CAVOK AIR					14	+600.0	14	+600.0
CORSAIR INTERNATIONAL	28	27	55	+71.9	581	+91.1	581	+91.1
CYGNUS AIR				-100.0		-100.0		-100.0
EGYPTAIR				-100.0		-100.0		-100.0
EMIRATES AIRLINES	26	26	52	+73.3	650	+144.4	650	+144.4
EROFEY AIRLINES				-100.0		-100.0		-100.0
ETHIOPIAN AIRLINES	60	61	121	+23.5	1 114	+32.0	1 114	+32.0
EXPRESS AIR CARGO				-100.0		-100.0		-100.0
FLY PRO				-100.0		-100.0		-100.0
GETJET AIRLINES				-100.0		-100.0		-100.0
HILLWOOD AIRWAYS					6		6	
ICELANDAIR				-100.0		-100.0		-100.0
JORDAN AVIATION				-100.0		-100.0		-100.0
KENYA AIRWAYS	18	18	36	+28.6	302	-0.7	302	-0.7
MAURITANIA AIRLINES INTERNATIONAL	17	17	34	+112.5	317	+103.2	317	+103.2
MEA AIR LIBAN	13	14	27	0.0	336	+41.2	336	+41.2
MERIDIAN AIRLINES	3	2	5		17		17	



**AERIA - AEROPORT INTERNATIONAL D'ABIDJAN**

**STATISTIQUES DE TRAFIC PAR EXPLOITANT**

**Décembre 2021**

Poste / Libellé	Décembre 2021				Cumuls depuis		Cumuls des	
	Arrivée	Départ	Total	%	le 1 <sup>er</sup> janvier	%	12 derniers mois	%
<b>MOUVEMENTS</b>								
<b>MOUVEMENTS COMMERCIAUX</b>								
MOTOR SICH A				-100.0		-100.0		-100.0
ONUR AIR				-100.0		-100.0		-100.0
QATAR AIRWAYS	22	22	44		250		250	
ROYAL AIR MAROC	4	2	6	-91.4	682	+43.9	682	+43.9
RUBY STAR AIRWAYS					2		2	0.0
RWANDAIR				-100.0		-100.0		-100.0
SOLENTA AVIATION-CI	27	27	54	-22.9	614	-5.4	614	-5.4
SOUTH AFRICAN AIRWAYS				-100.0		-100.0		-100.0
SWIFTAIR	3	3	6	0.0	102	+54.5	102	+54.5
TCA CARGO AIRLINES				-100.0		-100.0		-100.0
TERRA AVIA				-100.0		-100.0		-100.0
TUNIS AIR	21	21	42	+61.5	420	+43.8	420	+43.8
TURKISH AIRLINES	31	31	62	+82.4	606	+70.2	606	+70.2
ULS AIRLINES CARGO				-100.0		-100.0		-100.0
UKRAINE AIR ALLIANCE				0.0	4	0.0	4	0.0
VOLGA DNEPR AIRWAYS					18	+200.0	18	+200.0
VULKANAIR	1	2	3		11		11	
ZETAVIA					2		2	
<b>TOTAL DES MOUVEMENTS COMMERCIAUX</b>	<b>900</b>	<b>897</b>	<b>1 797</b>	<b>+22.7</b>	<b>19 573</b>	<b>+44.3</b>	<b>19 573</b>	<b>+44.3</b>
<b>MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX</b>								
MOUVEMENTS NON COMMERCIAUX	319	324	643	+38.9	6 496	+31.4	6 496	+31.4
<b>*** TOTAL GENERAL MOUVEMENTS</b>	<b>1 219</b>	<b>1 221</b>	<b>2 440</b>	<b>+26.6</b>	<b>26 069</b>	<b>+40.8</b>	<b>26 069</b>	<b>+40.8</b>
<b>PASSAGERS</b>								
<b>PASSAGERS COMMERCIAUX</b>								
AFRICA WORLD AIRLINES				-100.0	94	-93.1	94	-93.1
AIR ALGERIE				-100.0		-100.0		-100.0
AIR BURKINA	1 045	1 038	2 083	+23.0	20 750	+45.5	20 750	+45.5
AIR CÔTE D'IVOIRE	31 883	31 422	63 305	+33.3	605 416	+79.9	605 416	+79.9
AIR EUROPA				-100.0		-100.0		-100.0
AIR FRANCE	16 053	13 339	29 392	+92.7	253 039	+77.6	253 039	+77.6
AIR PEACE				-100.0		-100.0		-100.0
AIR PORTUGAL				-100.0	8 546	-6.8	8 546	-6.8
AIR SENEGAL SA	2 769	2 531	5 300	+102.8	42 661	+106.3	42 661	+106.3
AIR SEYCHELLES				-100.0		-100.0		-100.0
ASKY AIRLINES	2 701	2 424	5 125	+19.7	52 453	+141.1	52 453	+141.1
BRUSSELS AIRLINES	3 365	3 343	6 708	+50.8	73 559	+117.5	73 559	+117.5



**AERIA - AEROPORT INTERNATIONAL D'ABIDJAN**

**STATISTIQUES DE TRAFIC PAR EXPLOITANT**

**Décembre 2021**

Poste / Libellé	Décembre 2021				Cumuls depuis		Cumuls des	
	Arrivée	Départ	Total	%	le 1er janvier	%	12 derniers mois	%
<b>PASSAGERS</b>								
<b>PASSAGERS COMMERCIAUX</b>								
CORSAIR INTERNATIONAL	7 103	5 067	12 170	+82.2	103 868	+72.1	103 868	+72.1
EGYPTAIR				-100.0		-100.0		-100.0
EMIRATES AIRLINES	3 279	3 176	6 455	+94.0	79 704	+220.6	79 704	+220.6
ETHIOPIAN AIRLINES	3 059	2 511	5 570	+25.2	52 486	+29.8	52 486	+29.8
KENYA AIRWAYS	657	704	1 361	+3.7	8 809	-36.4	8 809	-36.4
MAURITANIA AIRLINES INTERNATIONAL	1 179	1 064	2 243	+126.1	19 229	+156.8	19 229	+156.8
MEA AIR LIBAN	1 505	1 260	2 765	-10.5	36 248	+49.8	36 248	+49.8
QATAR AIRWAYS	1 441	1 399	2 840		16 448		16 448	
ROYAL AIR MAROC	711		711	-89.7	75 606	+86.0	75 606	+86.0
RWANDAIR				-100.0		-100.0		-100.0
SOUTH AFRICAN AIRWAYS				-100.0		-100.0		-100.0
TUNIS AIR	1 552	1 333	2 885	+69.8	24 657	+42.6	24 657	+42.6
TURKISH AIRLINES	2 351	2 393	4 744	+96.5	41 056	+115.9	41 056	+115.9
<b>TOTAL DES PASSAGERS COMMERCIAUX</b>	<b>80 653</b>	<b>73 004</b>	<b>153 657</b>	<b>+43.9</b>	<b>1 514 629</b>	<b>+80.5</b>	<b>1 514 629</b>	<b>+80.5</b>
<b>PASSAGERS EN TRANSIT</b>								
AFRICA WORLD AIRLINES						-100.0		-100.0
AIR ALGERIE				-100.0		-100.0		-100.0
AIR BURKINA		115	115	+210.8	1 405	+166.6	1 405	+166.6
AIR CÔTE D'IVOIRE						-100.0		-100.0
AIR FRANCE		111	111		784	-48.8	784	-48.8
AIR SENEGAL SA		38	38	-77.1	477	-61.8	477	-61.8
AIR SEYCHELLES				-100.0		-100.0		-100.0
ASKY AIRLINES		73	73	-87.3	6 322	+34.9	6 322	+34.9
BRUSSELS AIRLINES		3 791	3 791	+89.1	27 813	+53.6	27 813	+53.6
EMIRATES AIRLINES						-100.0		-100.0
ETHIOPIAN AIRLINES		4 072	4 072	+25.8	39 884	+63.8	39 884	+63.8
KENYA AIRWAYS		874	874	+87.6	4 885	-11.7	4 885	-11.7
MEA AIR LIBAN					64	-66.1	64	-66.1
RWANDAIR				-100.0		-100.0		-100.0
TUNIS AIR		1 194	1 194	+82.8	10 998	+112.8	10 998	+112.8
TURKISH AIRLINES		1 751	1 751	+176.6	17 525	+111.0	17 525	+111.0
<b>TOTAL DES PASSAGERS EN TRANSIT</b>		<b>12 019</b>	<b>12 019</b>	<b>+54.7</b>	<b>110 157</b>	<b>+43.5</b>	<b>110 157</b>	<b>+43.5</b>
<b>PASSAGERS NON COMMERCIAUX</b>								
PASSAGERS NON COMMERCIAUX	1 001	928	1 929	+19.1	23 046	+19.0	23 046	+19.0
<b>*** TOTAL GENERAL PASSAGERS</b>	<b>81 654</b>	<b>85 951</b>	<b>167 605</b>	<b>+44.3</b>	<b>1 647 832</b>	<b>+76.2</b>	<b>1 647 832</b>	<b>+76.2</b>
FBET								



## AERIA - AEROPORT INTERNATIONAL D'ABIDJAN

### STATISTIQUES DE TRAFIC PAR EXPLOITANT

Décembre 2021

Poste / Libellé	Décembre 2021				Cumuls depuis		Cumuls des	
	Arrivée	Départ	Total	%	le 1er janvier	%	12 derniers mois	%
<b>FRET</b>								
<b>FRET COMMERCIAL</b>								
AERO TRANSCARGO				-100.0		-100.0		-100.0
AEROSTAN AIRLINES					62		62	
AFRICA WORLD AIRLINES				-100.0		-100.0		-158.7
AIR ALGERIE				-100.0		-100.0		-100.0
AIR ATLANTA ICELANDIC				-100.0	95	-45.1	95	-45.0
AIR BURKINA	5		6	+57.5	26	+5.3	26	+4.0
AIR CÔTE D'IVOIRE	54	73	127	+10.0	1 079	+31.9	1 079	+31.9
AIR FRANCE	476	240	716	-1.7	7 037	-1.1	7 037	-1.2
AIR GHANA	250	93	343	-23.6	4 450	-26.3	4 450	-26.3
AIR PORTUGAL					3	-52.6	3	-57.1
AIR SENEGAL SA	3	1	4	-50.5	50	+36.2	50	+35.1
ALLIED AIR LIMITED				-100.0	16	-25.4	16	-26.9
ANTONOV AIRLINES	31	30	61		254	+524.0	254	+523.5
ASKY AIRLINES				-73.4	16	-73.0	16	-73.3
ASTRAL AVIATION LIMITED					65		65	
BRUSSELS AIRLINES	109	187	296	-5.7	3 543	+75.5	3 543	+75.4
CAMAIR CO				-100.0		-100.0		-100.0
CARGOLUX AIRLINES INTERNATIONAL SA				-100.0		-100.0		-100.1
CAVOK AIR					29	+544.4	29	+480.0
CORSAIR INTERNATIONAL	131	213	344	+40.9	4 280	+134.3	4 280	+134.3
CYGNUS AIR				-100.0		-100.0		-99.1
EGYPTAIR				-100.0		-100.0		-100.0
EMIRATES AIRLINES	38	4	42	-48.5	1 069	+63.6	1 069	+63.6
EROFEY AIRLINES				-100.0		-100.0		-100.9
ETHIOPIAN AIRLINES	196	31	227	+97.6	1 964	-7.2	1 964	-7.2
EXPRESS AIR CARGO				-100.0		-100.0		-100.0
FLY PRO				-100.0		-100.0		-100.1
GETJET AIRLINES				-100.0		-100.0		-99.7
HILLWOOD AIRWAYS					7		7	
ICELANDAIR				-100.0		-100.0		-100.0
KENYA AIRWAYS	22	20	42	+192.2	328	+139.2	328	+139.4
MEA AIR LIBAN	8	1	9	-20.1	80	-68.9	80	-68.9
MERIDIAN AIRLINES					48		48	
MOTOR SICH A				-100.0		-100.0		-100.0
ONUR AIR				-100.0		-100.0		-100.0
QATAR AIRWAYS	18	6	24		169	+123.2	169	+123.3
ROYAL AIR MAROC	16	2	18	+79.1	372	-56.6	372	-56.6
RWANDAIR				-100.0		-100.0		-100.0