

# A NEWS

Le magazine de l'aviation civile ivoirienne



Numéro 10 • gratuit • Juin 2016

[www.anac.ci](http://www.anac.ci)



## LES DRONES ET LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

### HIGH-TECH

SCANNERS  
CORPORELS  
AUX RAYONS X

### ZOOM SUR

EXTENSION  
DE L'AÉROPORT  
D'ABIDJAN

### PARLONS-EN

LA CULTURE  
D'ENTREPRISE

### SANTÉ

FUMER DANS  
L'AVION



**Ministère des Transports**

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

Tél.: (+225) 21 58 69 00  
(+225) 21 58 69 01  
Fax: (+225) 21 27 63 46  
www.anac.ci

**ACTU**

4-5



**ZOOM SUR**

20-21



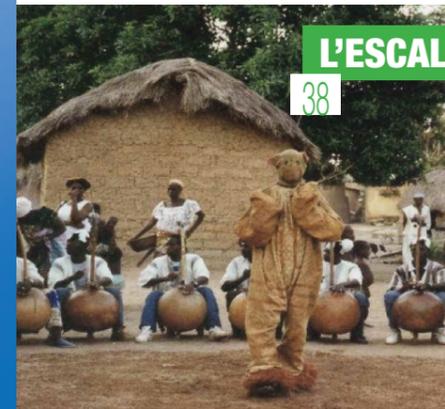
**DOSSIER**

25-27



**L'ESCALE**

38



ÉDITORIAL	5
L'ACTU	6 - 9
PUBLI-REPORTAGE	10 15
CŒUR DE METIER	16
HIGH-TECH	17
PARLONS EN	18
LE COIN DU MANAGER	19
ZOOM SUR	20 - 21
FAQ	22 - 24
DOSSIER	25 - 27
SUR LES TRACES DE	28 - 29
BOITE À IDÉES	30 - 31
SANTÉ	32
INSOLITE	34 - 37
L'ESCALE	38
COIN DU BONHEUR	39
ESPACE CULINAIRE	40
PAUSE DETENTE	41
JEUX	42 - 43

**DIRECTEUR  
DE PUBLICATION**  
Sinaly SILUÉ

**COORDINATEUR  
DE LA REDACTION**  
Katy OUATTARA

**COMITÉ DE REDACTION**  
Sinaly SILUÉ  
Michel ATTAMAH  
Katy OUATTARA

**CORRECTEUR**  
Michel ATTAMAH

**COLLABORATION**  
Alla Amani Jean  
Gboko Justin

**SIÈGE DE LA REDACTION**  
Port-Bouët  
07 BP 148 Abidjan 07  
Tél. : (225) 21 58 89 00 / 01  
Fax : (225) 21 27 63 48  
info@anac.ci  
servicecommunication@anac.ci

**TIRAGE**  
1 500 exemplaires

**EDITEUR**  
ETP Services



SCANNERS  
CORPHELS  
ALXWORKS X

EXTENSION  
DELAFORT  
D'ABIDJAN

PARLONS EN  
LA CULTURE  
D'ENTREPRISE

SAINT  
FLUMER DANS  
L'AVION

## LES DRONES ET LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE.

“ ...seuls 63 des 191 Etats membres de l'OACI ont adopté à ce jour une réglementation sur les drones ”

**A**u cœur des conflits de notre temps, les drones, ces petits aéronefs sans pilote à bord, sont devenus des armes incontournables pour les états-majors militaires. Le concept du drone a émergé durant la première guerre mondiale. À l'origine, le drone était un avion-cible à vocation militaire. Son développement a suivi le rythme des grands conflits du XXe siècle : seconde guerre mondiale, guerre de Corée, du Vietnam, guerre froide, conflits au Moyen-Orient, guerre d'Irak, d'Afghanistan ou encore en ex-Yougoslavie. Les drones sont plus économiques tout en évitant de mettre en jeu la vie des pilotes et de déployer des troupes terrestres notamment pour les missions de reconnaissance, de surveillance et les attaques ciblées. Leur utilisation au sein des armées et forces de police est devenue prépondérante. Du renseignement aux missions de destruction, ils font désormais partie de l'arsenal des grandes puissances.

Mais au-delà de leur usage purement militaire, ils commencent à prendre de l'importance dans notre quotidien et à remplir d'autres fonctions, notamment dans l'agriculture, le cinéma, l'environnement, la sécurité des citoyens par exemple.

Avec cette place qu'ils occupent de plus en plus dans la société, tant sur le terrain militaire que civil, ce sont non seulement des questions scientifiques et stratégiques qu'ils nous amènent à nous poser, mais aussi politiques, juridiques et même sociologiques.

Au plan de l'aviation civile, les drones posent aujourd'hui des questions liées à la sécurité des vols commerciaux avec la prolifération de ces aéronefs téléguidés.

En effet, de nombreux incidents souvent qualifiés de graves ont été relevés à travers le monde, à l'image de celui survenu récemment avec un Airbus A320 de la compagnie Air France qui a croisé un drone à 1 600 mètres d'altitude à l'approche de l'aéroport de Roissy Charles-De-Gaulle. Lorsqu'il a aperçu le drone, le copilote de l'avion qui volait alors à plus de 400 km/h a déconnecté le pilote automatique et effectué une manœuvre d'évitement. Le drone est passé à environ cinq mètres en dessous de l'aile gauche de l'avion.

Ces incidents appellent de nombreuses interrogations : dans quelle situation un drone devient-il une menace pour un avion ? Les pilotes et les avions sont-ils préparés à de tels incidents ? Quelles sont les règles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en matière d'utilisation des drones ?

Selon les statistiques, seuls 63 des 191 Etats membres de l'OACI ont adopté à ce jour une réglementation sur les drones ; neuf Etats sont en train d'en élaborer, tandis que cinq autres ont interdit l'utilisation des drones.

Qu'en est-il de notre région Ouest africaine et de la Côte d'Ivoire ? Que prévoient nos textes en matière de drones ?

ANEWS, notre magazine, lève un coin de voile sur cette question de plus en plus préoccupante pour la sécurité de l'aviation civile.

Bonne lecture à tous !

Sinaly SILUE





A l'occasion de la Journée Internationale des Secrétaires, l'Association des Secrétaires de l'ANAC (AS ANAC) a organisé une cérémonie pour témoigner sa reconnaissance au Directeur Général de l'ANAC.

Dans son adresse à Monsieur le Directeur Général, Madame SANGBEU Brigitte, coordinatrice de cette association, a d'abord rappelé que la Journée Internationale dédiée aux Secrétaires, est une belle initiative prise par un groupe de de Secrétaires en 1951 aux Etats Unis pour la reconnaissance et la valorisation de leur métier. Elle a ensuite remercié Monsieur le Directeur Général et les Responsables de l'ANAC pour le soutien et la confiance placée en leurs Secrétaires.

Enfin, Madame la coordinatrice de l'AS ANAC a présenté quelques doléances relatives au profil de carrières des Secrétaires et Assistantes administratives. Monsieur le Directeur Général a félicité les Secrétaires pour le travail qu'elles accomplissent au quotidien pour le rayonnement de l'ANAC.

Il a offert à chacune des dix-neuf (19) Secrétaires de l'ANAC un présent, tout en les encourageant à maintenir le cap afin que l'Aviation ivoirienne atteigne efficacement tous ses objectifs. La cérémonie s'est achevée par un déjeuner et la coupure d'un délicieux gâteau.



## LA POLLUTION LIEE AU TRAFIC AERIEN

### Le réchauffement climatique

Le réchauffement climatique est l'objet d'une communication fallacieuse et de manipulations par l'industrie concernant l'impact véritable de l'aviation sur l'effet de serre. Les manipulations les plus courantes consistent à ne parler que du CO2 et encore en se référant à des chiffres, à savoir 2 % de la contribution globale, qui remontent à 1990/1992. Ce faisant, on omet le rôle joué par les NOx, les traînées de condensation et leur impact sur la formation des cirrus, nuages de haute altitude qui empêchent notamment le refroidissement de la terre pendant la nuit. On peut estimer aujourd'hui que l'impact réel de l'aviation sur le réchauffement climatique global est plutôt de l'ordre de 4 à 8 %. Cela est d'autant plus inquiétant que le trafic aérien croît beaucoup plus vite que les autres activités humaines participant à l'effet de serre. Les acteurs du transport aérien poursuivent une course effrénée à la croissance. Un taux annuel de 5 % au niveau mondial d'ici à 2030 est couramment mentionné.



La technologie des moteurs a évidemment progressé. Les jets actuels consomment beaucoup moins par siège/kilomètre que les premiers avions à réaction. Toutefois, les plus performants aujourd'hui ne sont pas meilleurs que les Constellations du début des années 50 !

## LE VOL LE PLUS CHER AU MONDE

C'est le vol le plus luxueux qui existe. La compagnie Ethiad, des Emirats arabes unis, commercialise depuis peu une offre baptisée «La résidence» pour ses passagers fortunés. Moyennant 30.000 euros le billet pour un vol New York - Abu Dhabi, le blogueur américain Brian Kelly l'a testé et approuvé.

Dans une vidéo qui retrace l'ensemble de son voyage, le blogueur raconte que son voyage ultra VIP a démarré en bas de chez lui lorsque deux véhicules, l'un pour ses bagages, l'autre pour lui, sont venus le chercher pour le conduire à l'aéroport.

Après une attente arrosée de caviar et de champagne dans un espace feutré et entièrement privatisé, il embarque et se fait conduire dans une suite de trois pièces, l'espace qui lui est réservé pour tout le vol ! On y trouve un espace salon, avec un service restauration très haut de gamme puis une chambre qui, même minuscule, offre le meilleur lit que Brian Kelly n'ait jamais testé de sa vie, et une salle de douche avec toilettes.



Au final, Brian Kelly a qualifié son vol d'incroyable.

Source : Web

## THAÏLANDE / INSOLITE : DES POUPÉES CLIENTES PAYANTES À BORD

Tandis que plus de 10% de la population de ce pays vivent en dessous du seuil de pauvreté, d'autres se permettent le luxe de réserver un siège d'avion pour leurs « Luk Thep » (enfants-anges), des poupées ultra-réalistes grandeur enfant qui sont même servies à bord ! Ces effigies, censées contenir l'âme d'un enfant et porter chance, suscitent un vaste engouement dans le pays. Pour y répondre, la compagnie Thai Smile a adressé une directive à ses équipages. Elle les encourage à traiter les Luk Thep comme de vrais enfants. Il faut leur rappeler d'attacher leur ceinture et leur propo-

ser snacks et boissons – à condition que la poupée ait payé sa place.

Le Département de l'aviation civile thaïlandais (DCA) prend le phénomène très au sérieux. Les dirigeants de Thai Smile ont été convoqués pour évoquer les implications sécuritaires de ces enfants-anges. Car, même si la compagnie n'a pas de quoi interdire ces poupées, on en a découvert déjà une pas si « ange » que ça : les agents de l'aéroport de Bangkok ont intercepté une poupée bourrée de drogue.

## L'ANAC FORME LES FORCES DE L'ORDRE EN SERVICE SUR LES AEROPORTS DE L'INTERIEUR

Dans le cadre du renforcement des mesures de sûreté dans les aéroports de l'intérieur du pays, l'ANAC a initié une campagne de formation en sûreté de l'aviation Civile au profit des agents des forces de l'ordre en service sur les aéroports desservis par la compagnie nationale Air Côte d'Ivoire.

Ces formations ont eu lieu selon le calendrier ci-après :

- San Pedro du 23 au 26 février,
- Bouaké du 21 au 24 mars, et
- Korhogo du 29 au 30 mars 2016.

Au total, c'est un nombre important de Gendarmes et de Fonctionnaires de Police qui a été formé.

Les modules de formation ont été animés par des instructeurs AVSEC certifiés par l'ANAC, à savoir :

- Le Commissaire Principal de Police TOURE Lanzeni, Chef de service de la Police spéciale de l'Aéroport d'Abidjan ;
- Le Lieutenant-Colonel MADOU YEO, Commandant du Groupe de sécurité Aéroportuaire de la Gendarmerie Nationale (GSA/GN) et
- Le Capitaine KOUASSI KOUAKOU Benoît, Commandant du Peloton au GSA -GN.

Après ces trois aéroports, l'ANAC poursuivra ces formations sur les aéroports de Man et Odienné qui reçoivent également les vols de la compagnie Air Côte d'Ivoire depuis 2015.

C'est le lieu de féliciter le Directeur Général de l'ANAC pour la politique de renforcement des capacités des agents des forces de l'ordre en matière de sûreté de l'aviation civile aussi bien à l'aéroport international Félix HOUFHOUE BOIGNY que sur les aéroports domestiques.





L'ANAC a participé à la troisième édition du tournoi de maracana inter-sociétés organisé par l'Amitié inter professionnelle Football Club le Samedi 04 Juin 2016 au Centre Pilote de Port-Bouët. Ce tournoi qui a vu la participation de huit (8) entreprises a été remporté par l'équipe du Port Autonome d'Abidjan (PAA). L'équipe de l'ANAC s'est vue décerner la coupe du Fair Play pour son comportement exemplaire lors des rencontres.

Un autre trophée a été remis à l'ANAC pour son sponsoring qui a permis l'organisation du tournoi. Le Directeur Général de l'ANAC a remercié et félicité les joueurs pour leur participation très honorable à ce tournoi qui permet de développer les relations humaines entre les personnels des entreprises privées et publiques de la Commune de Port-Bouët.

**L'ANAC DÉLIVRE L'ATTESTATION D'HOMOLOGATION À L'AÉRODROME PRIVÉ DE TONGON**

Le 21 Avril 2016, le Directeur Général de l'ANAC a officiellement remis l'attestation d'homologation aux Responsables de l'aérodrome privé de Tongon. En effet, conformément aux dispositions de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), les aérodromes qui ne sont pas soumis aux exigences de certification doivent faire l'objet d'un processus d'évaluation et d'homologation de la part de l'Administration de l'Aviation Civile. Cette homologation s'adresse d'une part aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique pour lesquels un certificat d'aérodrome n'est pas exigé, et d'autre part aux aérodromes privés (civils) pour lesquels aucun service de contrôle aérien n'est assuré et qui sont utilisés uniquement dans des conditions météorologiques permettant le vol à vue, sans préjudice des dispositions propres à chaque aérodrome. L'aérodrome privé de Tongon Randgold, situé non loin du site de la mine d'or de Tongon, a manifesté son intérêt pour une homologation le 14 novembre 2014.



Toutes les étapes du processus d'homologation ont été conduites par l'ANAC. L'homologation de cet aérodrome privé qui a duré environ quinze (15) mois a démontré l'engagement des responsables de la société Randgold à réussir ce processus et a permis de mettre le niveau de sécurité de ce terrain privé en conformité avec les normes applicables. C'est donc à l'issue de ce processus que l'attestation

d'homologation a été délivrée à l'aérodrome privé de Tongon Randgold Ressources CI. C'est une première pour les aérodromes privés en Côte d'Ivoire. L'ANAC entend continuer sur cette voie dans le cadre de la supervision continue de tous les aérodromes publics et privés de notre pays.

**ABIDJAN ACCUEILLE LE BOEING 787 DREAMLINER**



La compagnie aérienne Ethiopian Airlines a desservi la plateforme d'Abidjan le 01er Février 2016 avec un appareil ultra moderne, le Boeing 787 Dreamliner. L'arrivée de cet avion de dernière génération montre encore une fois la capacité de l'aéroport international Félix Houphouët Boigny d'Abidjan à accueillir les gros porteurs à l'image de

l'Airbus A380 d'Air France qui dessert régulièrement la capitale économique ivoirienne depuis Novembre 2014. L'arrivée du Boeing 787 d'Ethiopian Airlines s'est effectuée dans le cadre du retour à Abidjan de la délégation ivoirienne après le dernier sommet de l'Union Africaine qui a eu lieu à Addis-Abeba (Ethiopie).

## NÉGOCIATION D'UN NOUVEL ACCORD AÉRIEN ENTRE LA CÔTE D'IVOIRE ET LA FRANCE

Du 1<sup>er</sup> au 02 Mars 2016, des délégations représentant les Autorités aéronautiques françaises et ivoiriennes se sont rencontrées à Paris pour discuter des sujets d'intérêt commun relatifs aux services aériens entre les deux pays et à la coopération technique entre les deux Administrations d'Aviation Civile.

Concernant les services aériens, la rencontre a été l'occasion pour les deux délégations de négocier et de conclure un nouvel accord aérien.

Signé le 19 octobre 1962, l'accord qui régit actuellement les relations aériennes entre la Côte d'Ivoire et la France ne répondait plus aux réalités du transport aérien moderne, car ne contenant pas les clauses nouvelles recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), à savoir :

Les clauses de sûreté et de sécurité, de désignation, de révocation des autorisations d'exploitation, de concurrence loyale, de représentation des entreprises, de coopération commerciale et de transit.

Toutes ces nouvelles dispositions qui donnent plus d'assurance et de garantie aux entreprises de transport aérien ont été introduites dans le nouvel accord, accord de ciel ouvert qui ne limite ni les fréquences, ni les capacités, ni le nombre de compagnies aériennes désignées pouvant desservir notre pays.

Le nouvel accord donne plus de flexibilité à l'exploitation des entreprises de transport aérien de fret qui prennent de plus en plus d'importance. Tous les droits de trafic leur sont accordés.

Quant aux services mixtes passagers et fret, ils bénéficient de tous les droits de trafic. Cependant l'exploitation des droits de 5<sup>ème</sup> liberté est subordonnée à l'autorisation des Autorités aéronautiques. Ceci, pour protéger les compagnies aériennes qui exploitent en 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> liberté.

Les vols charters, embryonnaires en 1962, aujourd'hui maillons importants du développement touristique, n'ont pas été oubliés. Les Parties encouragent les vols charters à conditions que leurs opérations ne portent pas préjudice aux transporteurs aériens réguliers.

Les deux délégations encouragent les entreprises des deux pays à développer tout type de coopération, notamment les accords de réservation, de capacité, de partage de code, de location d'aéronef ou tout autre accord de coentreprise.

Pour l'exploitation des services aériens agréés, la délégation française a désigné les compagnies aériennes Air France, Corsair et Aigles Azur tandis que la délégation ivoirienne a désigné la compagnie Air Côte d'Ivoire.

En marge de cette rencontre, Monsieur Sinaly SILUÉ, Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire et son homologue français Monsieur Patrick GANDIL, Directeur Général de l'Aviation Civile de France, ont signé un accord de coopération



dont l'objectif est de spécifier les domaines et procédures de coopération entre les deux aviations civiles et de promouvoir la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI. Les domaines concernés par cet accord de coopération sont les suivants :

- La sûreté et la sécurité de l'aviation civile ;
- La navigation aérienne, les aéroports, l'environnement ;
- La formation des personnels techniques (pilotes, contrôleurs aériens, ingénieurs, cadres aéroportuaires et techniciens de maintenance aéronautique).



## AUDIT DE CERTIFICATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL FELIX HOUPHOUËT BOIGNY D'ABIDJAN

Du 07 au 22 Mars 2016, l'ANAC a réalisé l'audit de certification de l'aéroport international Félix Houphouët Boigny d'Abidjan.

Avant le début effectif de cet audit, l'ANAC a organisé la cérémonie de lancement officiel le lundi 07 Mars 2016.

Cette cérémonie qui a regroupé l'ensemble des exploitants et partenaires aéroportuaires a permis de faire le point des différentes phases de cet audit.

En effet, conformément aux dispositions de l'OACI (DOC 9774), l'audit de certification d'un aéroport se déroule en cinq (5) phases, à savoir :

- La demande formelle du gestionnaire d'aéroport (expression d'intérêt) ;
- L'évaluation de la demande formelle ;
- La visite sur le site ;
- L'émission ou le refus du certificat d'aérodrome ;
- La publication du statut d'aérodrome certifié dans l'AIP.

Le Directeur Général de l'ANAC a relevé que l'exploitant principal de cet aéroport d'Abidjan (AERIA) a franchi la première étape en

adressant une demande formelle à l'ANAC le 20 Novembre 2014. AERIA a également transmis à l'ANAC le manuel d'aérodrome le 19 Décembre 2014.

Suite à cela, l'ANAC a procédé à l'évaluation de la demande formelle et a donné son accord à AERIA pour la poursuite du processus.

La troisième phase qui est la phase d'audit a porté sur les activités ayant une incidence sur la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome. Cette phase comporte, entre autres, les actions ci-après :

- L'analyse des documents (manuel d'aérodrome) fournis par AERIA ;
- La vérification sur le site et l'audit des procédures d'exploitation d'aérodrome ;
- Le contrôle sur le site et les essais des installations et équipements d'aérodrome ;
- Toutes autres fonctions relatives à la certification ou la surveillance continue des aérodromes ainsi que la détermination des mesures d'application appropriées en cas de non-respect des règlements.



## LES MERITES DE MONSIEUR SINALY SILUE, DIRECTEUR GENERAL DE L'ANAC, RECONNUS

Depuis plus d'une quinzaine d'années, le Groupe SAFAM COMMUNICATION INTER, un cabinet composé de journalistes, de professionnels de la communication et de la société civile, décerne des prix aux personnes et entreprises ayant excellé dans leur domaine d'activité, soit par la qualité du travail abattu, soit par des actions concrètes allant dans le sens du développement de la Côte d'Ivoire.

Au moment où notre pays amorce une étape importante vers son Emergence à l'horizon 2020, l'édition 2015 - 2016, placée sous le sceau du Développement et de l'Emergence, vise à encourager et à rendre hommage aux performances des cadres et des entreprises qui œuvrent efficacement à l'édification d'une nouvelle Côte d'Ivoire qui veut définitivement renouer avec la Paix et la Prospérité.

C'est dans ce cadre que les mérites de Monsieur SINALY SILUE, Directeur General de l'ANAC, ont été reconnus à travers le prix du Meilleur manager du secteur des transports de Côte d'Ivoire.

En effet, ce prix lui a été décerné le samedi 16 Janvier 2016 lors du diner gala organisé par le Groupe SAFAM COM INTER à la Caistab au Plateau.

Les mérites de Monsieur SINALY SILUE ont été reconnus pour les importantes réformes et les grands travaux entrepris conformément aux exigences de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et qui ont permis d'assainir et de redynamiser le système de l'Aviation Civile de la Côte d'Ivoire. Toutes ces actions ont abouti à l'obtention de l'agrément de la TSA américaine pour des vols directs entre les USA à partir de l'aéroport international d'Abidjan et permis à l'ANAC d'asseoir l'autorité que lui confère son rôle de régulateur du secteur du transport aérien dans notre pays.

Au-delà de la personne de Monsieur SINALY SILUE, c'est l'Aviation Civile tout entière qui est honorée et invitée à continuer sur cette belle lancée pour un transport aérien émergent à l'horizon 2020.



## CEREMONIE DE REMISE OFFICIELLE DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE (PEA) ET DU CERTIFICAT D'ORGANISME DE MAINTENANCE AGREE (OMA) A AIR COTE D'IVOIRE

C'est ce vendredi 08 Janvier 2016, que le Directeur Général de l'ANAC a officiellement remis à la direction générale de la Compagnie Nationale Air Côte d'Ivoire, deux importants documents, à savoir :

- le Permis d'Exploitation Aérienne (PEA)
- le Certificat d'Organisme de Maintenance Agréé (OMA)

La remise de ces documents est l'aboutissement d'un processus débuté le 26 Décembre 2013.

La remise desdits documents a été précédée par l'intervention de M. Jean ALLA AMANI, Directeur de la Sécurité des Vols (DSV) qui a brièvement expliqué les différentes phases suivies par la compagnie, conformément aux dispositions en vigueur.

Ces dispositions sont les suivantes :

- Phase 1 : Pré-candidature
- Phase 2 : Demande formelle
- Phase 3 : Analyse documentaire
- Phase 4 : Inspection et démonstrations
- Phase 5 : Délivrance du certificat

A l'issue de ces explications techniques, Monsieur le Directeur Général de l'ANAC a félicité les équipes de l'ANAC et d'Air Côte d'Ivoire pour le travail abattu en deux années pour aboutir à la délivrance du PEA et de l'Agrément OMA. Il a ensuite officiellement remis au Directeur Général d'Air Côte d'Ivoire les courriers N°097/ANAC/DSV/SDOA et N°098/ANAC/DSV/SDOA du 08 Janvier 2016 relatifs respectivement au PEA et à l'Agrément OMA.

Monsieur René DECUREY, Directeur Général puis le Général Abdoulaye COULIBALY, Président du Conseil d'Administration d'Air Côte d'Ivoire se sont successivement félicités de la vision et du professionnalisme du Directeur Général de l'ANAC.

Ils ont également salué l'appui et l'accompagnement techniques des équipes de l'ANAC. Ils ont promis de continuer à travailler sous la supervision des Inspecteurs de l'ANAC pour le maintien des conditions qui ont prévalu à la délivrance du PEA et de l'Agrément OMA dont la validité est de douze (12) mois.

On peut affirmer que l'année 2016 commence bien pour Air Côte d'Ivoire qui envisage acquérir très bientôt de nouveaux aéronefs pour étendre son réseau.



## CEREMONIE DE PRESTATION DE SERMENT DE 13 NOUVEAUX INSPECTEURS DE L'AVIATION CIVILE



Le mercredi 02 décembre 2015 à 09 heures dans la petite salle d'audience du Tribunal de 1ère Instance d'Abidjan, treize (13) nouveaux Inspecteurs sur les quinze prévus (deux étant en mission à l'étranger) en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ont prêté serment devant un Magistrat.

Il faut noter que le corps des Inspecteurs de l'aviation civile a été mis en place conformément aux dispositions du Code de l'Aviation Civile de notre pays.

La cérémonie de prestation de serment consacre une obligation réglementaire qu'impose la mission des Inspecteurs de contrôler et de superviser les exploitants et gestionnaires aéroportuaires en vue de s'assurer du strict respect des normes et des standards internationaux en matière d'aviation civile.

Au cours de cette cérémonie solennelle, le Magistrat a rappelé les missions dévolues aux Inspecteurs tout en mettant l'accent sur les qualités exigées par la loi pour assurer ces missions, notamment les critères de compétence, d'impartialité et d'intégrité morale.

Après la lecture des textes et les conseils d'usage du Magistrat, chacun des nouveaux Inspecteurs a levé la main droite et a prononcé la formule consacrée : "je le jure !". Sur ce, le Magistrat a pris acte du serment et a demandé aux nouveaux promus de prendre toute la mesure des missions qui leur sont confiées.



Du 10 au 11 décembre 2015, la Côte d'Ivoire a abrité dans les locaux de l'Autorité nationale de l'aviation civile (ANAC), un séminaire de sensibilisation à la réglementation communautaire en matière d'aviation civile au sein de l'Union économique et monétaire ouest-africaine. Une vingtaine de structures, composée d'exploitants de l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny, de compagnies aériennes, de Forces de l'ordre, de la Chambre de commerce et d'industrie, de Côte d'Ivoire Tourisme et de l'ANAC ont pris part à cette sensibilisation.

L'expert de l'UEMOA, M. Raphaël Marie Salamberé, a passé en revue la réglementation communautaire de l'aviation civile de l'UEMOA dans ses compartiments constitués de 12 livres. Il a expliqué les mécanismes d'agrément du transport aérien et les conditions d'accès des transporteurs aériens de la communauté aux liaisons intra-communautaires. Les tarifs passagers, frets et postes applicables aux services aériens, tout comme l'assistance

## SÉMINAIRE UEMOA SUR LE TRANSPORT AÉRIEN : LES EXPLOITANTS SENSIBILISÉS À LA LÉGISLATION COMMUNAUTAIRE

en escale dans les 20 aéroports de classe internationale implantés dans l'UEMOA ont été passés en revue.

Le directeur général de l'aviation civile qui a présidé la cérémonie d'ouverture s'est réjoui de la tenue de ce séminaire, car cette immersion au sein de la réglementation communautaire intervient dans un contexte de profondes mutations marquées par la libéralisation du transport aérien et la décision des États membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine d'unir leurs forces en vue de bâtir un marché commun dans le cadre d'une intégration régionale.

Il a salué les actions menées par l'institution en vue d'assister les États membres à se mettre aux normes de la réglementation de l'UEMOA en matière de transport aérien. M. Silué a demandé aux participants au séminaire de s'approprier cette réglementation communautaire pour une aviation civile sûre et durable dans la zone UEMOA.

## REUNION DU COMITE DE SUIVI DU PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU MAROC

Du 02 au 03 Février 2016 à RABAT (MAROC), une délégation de l'ANAC conduite par le Directeur Général a participé à la première réunion du comité de suivi du protocole d'accord relatif à la coopération technique dans le domaine de l'aviation civile entre le gouvernement de la république de la Côte d'Ivoire et le gouvernement du royaume du Maroc.

En effet, c'est en application des dispositions du protocole d'accord de coopération technique dans le domaine de l'aviation civile, signé entre le Maroc et la Côte d'Ivoire à Abidjan le 03 Juin 2015, que le comité de suivi prévu par l'article 5 dudit protocole a tenu sa première réunion au siège de la Direction Générale de l'Aviation Civile Marocaine à Rabat au Maroc.

Les deux parties ont rappelé les axes de coopération retenus dans ledit protocole et devant constituer la base pour l'établissement du plan d'actions prévu par l'article 3 du protocole, à savoir :

- L'assistance technique en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile ;
- Le développement des programmes de renforcement de capacités en ressources humaines et matérielles ;



- L'échange d'expériences en matière de réglementation régissant le transport aérien, la sécurité et la sûreté de l'Aviation Civile ;
- L'assistance dans le domaine de développement de l'infrastructure aéronautique, de l'exploitation et de la gestion de l'Aviation Civile ;
- Les programmes de jumelage entre Administrations et aéroports ;
- Les projets de Partenariat Public Privé.

La réunion a été principalement consacrée à l'identification et l'examen des actions de coopération en matière d'Aviation Civile devant servir à l'établissement du plan d'actions adopté.

Le comité de suivi a constitué trois sous-comités pour établir des programmes d'actions portant sur :

- La sécurité et de la sûreté de l'Aviation Civile ;
- Le transport aérien ;
- Les activités de recherches et sauvetage.

Les programmes d'actions précités ont été intégrés et consolidés dans le cadre d'un plan d'actions global. Ce plan d'action global, présente les actions retenues, leurs consistances et leurs échéanciers de mise en œuvre.

Pour cette parution, l'équipe d'ANEWS a eu le plaisir de tendre son micro à Mlle SANGBEU Brigitte, secrétaire de direction au sein de notre structure. Ce fut un agréable moment d'échange ...



## Scanners corporels utilisant la technologie des rayons X pour la sécurité dans les aéroports

### 1- Bonjour, Présentez-vous s'il vous plaît à nos lecteurs.

Bonjour ! Je suis SANGBEU Brigitte, Secrétaire à la Direction des Affaires Administratives et Financières. J'ai suivi une formation en secrétariat bilingue. Je suis mère d'une charmante demoiselle de 12 ans. Je suis entrée à l'Aviation Civile en septembre 2005, précisément à l'Agence Comptable de l'ex-ANAC (EPN) en tant qu'agent occasionnel.

### 2- Vous avez été pendant quelques années la présidente de l'association des secrétaires, quelles sont les aptitudes à avoir pour être une bonne secrétaire et quelle est la place que doit occuper la secrétaire dans l'entreprise ?

Inspirée par mes aînées secrétaires lors de mon parcours professionnel, j'ai voulu instaurer avec la coopération des collègues, une association des secrétaires au sein de notre structure. C'était une belle expérience.

Pour être une bonne Secrétaire, je dirai qu'il faut d'abord avoir fait la formation, car la compétence part des cours reçus puis de l'obtention d'un Brevet de Technicien Supérieur en Secrétariat de Direction. Ensuite il faut :

- Connaître le secteur d'activité dans lequel l'entreprise évolue ; la secrétaire doit pouvoir détenir des connaissances pratiques dans son domaine, d'où sa polyvalence.
- Avoir des connaissances d'une ou plusieurs langues étrangères.
- être honnête, aimer le travail en équipe, observer la discrétion, être courtoise, être toujours bien vêtue, car la secrétaire est la vitrine de son entreprise.

La secrétaire a une place très importante dans l'entreprise. Elle planifie la journée de travail de son patron dès le début de la journée. Elle gère les appels téléphoniques, l'agenda, les visites, conçoit et rédige les documents, prépare les réunions et missions de son patron. La secrétaire est la cheville ouvrière de toute direction car elle va au-delà de ses propres tâches liées à sa fiche de poste. Elle doit systématiquement vérifier tout écrit qu'elle reçoit. En un mot, elle doit contrôler le travail des collaborateurs du Directeur et apporter des appréciations.

La secrétaire supporte l'humeur de son patron ; si l'humeur est bonne tout va bien, si elle est mauvaise, la secrétaire doit s'atteler à la rendre meilleure sinon œuvrer

à ne pas l'aggraver.

### 3- Quel est le fait qui vous a le plus marqué depuis le début de votre carrière ?

Mon souvenir heureux, c'était l'an dernier lorsque la Côte d'Ivoire a enfin obtenu la certification TSA. L'information a été relayée dans les médias. Mes parents, qui résident dans un village à l'ouest du pays ont su que notre structure avait remporté un challenge, m'ont appelé pour me féliciter comme si c'était moi qui avait obtenu un prix. J'ai essayé de les persuader que cette victoire était le travail de tous les agents. Notre Directeur Général, a confirmé cela lors d'une allocution en expliquant que c'était le résultat du travail de tout le personnel, y compris les secrétaires. Je me suis sentie valorisée et grande fut ma joie.

Les pires souvenirs sont liés au décès de quelques collègues avec qui j'avais des relations plus qu'amicales. Il s'agit de Monsieur KABLANKAN Clément et Madame COULIBALY Maïmouna, ex-comptables à l'ANAC ainsi que Monsieur SAMAKE de la SODEXAM. Ils nous ont tragiquement quittés dans la fleur de l'âge. Que le Seigneur miséricordieux accepte leurs âmes dans son paradis.

### 4- Avez-vous un message à faire passer à vos collègues en tant que professionnelle dans votre domaine ?

Bien sûr, pour la professionnelle que je suis au sein d'une direction financière, ce que je peux dire à mes collègues se résume en quelques mots :

- Avoir une perception claire de toutes les composantes constituant le domaine de responsabilité du manager ;
- Anticiper le travail pour éviter les aléas d'une gestion au jour le jour ou d'une gestion à l'urgence ;
- Avoir le souci du détail, de l'ambition et de l'excellence ;
- Taire les secrets professionnels ;
- Eviter d'être une source de problème pour les collègues ;
- Enfin, éviter de se fusionner à la vie privée du patron (éviter le rôle de confidente du Patron) ;

En un mot que chacune observe une bonne conscience professionnelle. L'intérêt de la fonction, c'est le secret et la confiance placés en nous. C'est pourquoi, on dit que

les secrétaires sont une armée de muettes qui a le pouvoir du silence.

### 5- Souhaitez-vous donner un conseil à nos jeunes lectrices qui souhaitent embrasser le même métier que vous ?

Le secrétariat est un métier avec une vocation très noble. Depuis l'antiquité, il a toujours existé des secrétaires comme ce fut le cas des scripts en Egypte. Je les encourage à suivre la formation en secrétariat sanctionnée par un diplôme, connaître la déontologie et l'éthique liées au métier, maîtriser l'outil informatique et apprendre à parler d'autres langues étrangères. En somme, le secrétariat est un métier évolutif qui nourrit son homme. Par la force de ses compétences, une secrétaire peut espérer une reconversion pendant l'évolution de sa carrière.

### 6- Cela a été un véritable plaisir de nous entretenir avec vous. ANews vous souhaite le meilleur pour l'avenir. Votre dernier mot ?

Aux autorités de notre structure, je lance le vibrant appel de la confiance en leurs secrétaires. Elles sont toutes très bien formées. Toutes les secrétaires de l'ANAC ont un bagage intellectuel très bien fourni, elles peuvent très bien être reconverties à divers autres postes dans le cadre des promotions internes et aider efficacement dans la concrétisation des plans d'actions de l'entreprise.

Je remercie nos responsables parce que nous ne travaillons pas sous pression, nous sommes toutes des femmes épanouies et heureuses au sein de notre structure.

A notre Directeur Général, je voudrais lui dire que nous sommes fières de l'avoir comme manager. Il a toujours été à l'écoute des doléances de l'association des secrétaires de l'ANAC. Il a rehaussé le niveau de notre aviation civile au plan national et international.

Pour terminer, je réitère mes remerciements à mon responsable direct, Monsieur le Directeur des Affaires Administratives et Financières qui ne cesse de m'apporter de précieux conseils et un soutien constant pour l'atteinte des objectifs de l'ANAC.

Je remercie l'équipe d'ANew qui a bien voulu m'accorder cette interview.

Compte tenu des menaces terroristes, et en vue d'améliorer la sécurité dans les aéroports, de nouveaux scanners corporels ont été conçus pour compléter les détecteurs de métaux et les fouilles manuelles.

Des scanners n'utilisant pas la technologie des rayons X

- «scanners à ondes millimétriques» - sont déjà autorisés dans l'UE et mis en place dans certains aéroports. D'autres types de scanners déjà utilisés aux États-Unis, exposent les passagers à de faibles niveaux de rayons X. Ils ne sont pas encore autorisés dans l'UE à cause des inquiétudes concernant d'éventuels risques pour la santé.

L'utilisation de scanners de sécurité à rayons X est-elle sûre pour les passagers, notamment pour les voyageurs fréquents ?

Comment fonctionnent ces scanners corporels ?

Les scanners corporels fournissent une image du corps de la personne à travers ses vêtements pour révéler la présence d'objets cachés. Quatre technologies sont actuellement sur le marché :  
Les scanners à ondes millimétriques, qui n'utilisent pas la technologie des rayons X :

1. Les scanners passifs détectent les très faibles niveaux de radiation naturelle émanant de la surface du corps.

2. Les scanners actifs émettent des ondes radio qui sont réfléchies par la surface du corps.

Les scanners utilisant la technologie des rayons X :

3. Les scanners à rétrodiffusion émettent des rayons X à faible intensité énergétique, qui sont réfléchis par la surface du corps.

4. Les scanners de transmission envoient des rayons X à plus forte intensité énergétique dans le corps, tout comme les appareils

médicaux classiques utilisant la technologie des rayons X; ils peuvent révéler la présence d'objets dans le corps.

À quel niveau de radiation les personnes contrôlées par des scanners utilisant la technologie des rayons X sont-elles exposées ?

Lorsqu'il est exposé à des rayons X, notre corps absorbe de l'énergie, la quantité d'énergie réellement absorbée avec le temps étant exprimée en «sievert» (Sv).

Sur une année, une personne ne doit pas être exposée à plus d'1 millisievert au total, produit par des sources artificielles telles que les appareils médicaux de diagnostic ou les scanners de sécurité.

Il s'agit de la limite maximale admissible fixée pour le grand public, qui est à peu près l'équivalent du niveau de radiation naturelle auquel nous sommes également exposés.

Les scanners de transmission, qui voient à l'intérieur du corps, utilisent des rayons X à plus forte intensité énergétique que les scanners à rétrodiffusion, qui ne voient que la surface du corps; par conséquent, la dose absorbée est 10 fois supérieure.

Un seul scan équivaut à environ une heure de rayonnement ambiant au niveau de base, ou à 10 minutes à une altitude de croisière dans un avion. Dans le pire des cas, à savoir celui d'une personne faisant l'objet de scans trois fois par jour, chaque jour ouvrable, tout au long de l'année, un scanner à rétrodiffusion augmenterait sa dose annuelle de 0,3 millisievert.

En revanche, un scanner de transmission l'augmenterait de 3 millisieverts et dépasserait la limite tolérable.

En pratique, la plupart des passagers ne sont pas exposés aussi souvent à ces scanners. Cela peut toutefois poser problème pour le personnel navigant et les personnes qui

prennent l'avion très souvent. L'exposition aux rayons X des scanners comporte-t-elle des risques pour la santé ?

L'exposition à des niveaux élevés de rayons X peut augmenter le risque de cancers et de maladies cardiovasculaires, être à l'origine d'une opacification du cristallin de l'œil et avoir des effets héréditaires. Cependant, rien ne prouve que les faibles doses de radiation reçues dans le cadre de scanners corporels entraînent des problèmes de santé.

Toutefois, chaque exposition augmente la dose de radiation globale que nous recevons au cours de notre vie, et sur le long terme, le risque de développer un cancer augmente avec la dose de radiation.

Si aucune dose ne peut être considérée comme entièrement sûre, il est possible que le risque accru de cancer dû à l'exposition aux rayons X des scanners de sécurité soit si faible qu'on ne puisse le distinguer des effets de la radiation naturelle ou du risque naturel dû à d'autres facteurs. Il n'existe des preuves directes d'un risque accru de cancer que pour des doses cumulées supérieures à 100 millisieverts.

L'utilisation de scanners corporels à rayons X est-elle justifiée ?

En vue de décider s'il est acceptable ou non d'utiliser les scanners à rayons X, il faut déterminer les avantages et les risques liés à ces scanners, ce qui n'est pas simple.

Le principal avantage est la sécurité renforcée des vols, mais il existe également des coûts économiques et de faibles risques pour la santé.

Ainsi, au final, décider si l'utilisation de scanners à rayons X est acceptable ou non pour contrôler les passagers n'est pas une décision scientifique, mais politique, qui doit tenir compte de nombreux facteurs.

## COMMENT S'AUTOMOTIVER !

Êtes-vous un adepte du bouton d'arrêt momentané ou fonction répétition de votre réveille-matin? Votre travail ne vous donne-t-il plus envie de vous lever? Commencez-vous à l'appréhender dès le dimanche en fin de journée? Quel dommage! Si vous vous reconnaissez dans ce portrait, il serait tentant de vous proposer un exercice de réorientation professionnelle. Vous trouverez donc dans le texte qui suit quelques astuces pour vous motiver à travailler et à surmonter ce syndrome, la « lundinite ».

La première étape pour améliorer votre état serait de dresser la liste des aspects positifs et négatifs de votre travail. Il y a fort à parier que la première liste sera plus courte que la deuxième, mais faites un effort pour trouver quelques éléments qui vous plaisent.

Il peut s'agir de collègues avec lesquels vous avez des affinités, de votre paie ou même d'un plat à la pause! Soyez imaginatif! Il est impossible de tout détester dans son environnement de travail. En mettant l'accent sur ces aspects le matin, vous pourriez réussir à arriver au boulot en souriant. Même si votre sourire vous paraît forcé au début, cela crée malgré tout une chimie positive dans le cerveau et votre corps sera mieux disposé à bien travailler.

La deuxième liste pourrait vous servir à identifier certains irritants à éliminer ou à réduire, en collaboration avec votre équipe. De plus, vous pouvez, par des gestes simples, enjoliver votre environnement de travail. Transformez votre bureau en lieu à votre image, en y déposant photos, fleurs, plantes, objets décoratifs, etc.

Par ailleurs, certains changements dans votre vie en dehors du travail peuvent contribuer à soulager votre « lundinite ». Adoptez d'abord un horaire de sommeil stable. Commencez la semaine avec une activité plaisante. Partagez votre déjeuner avec des gens que vous appréciez, au bureau ou à l'extérieur, prenez une marche pour vous oxygéner, écoutez votre musique préférée en allant travailler plutôt que les nouvelles, etc. Bref, mettez les chances de votre côté pour créer un état d'esprit positif. Le lundi soir, récompensez-vous pour cette première journée accomplie. Un bon bain chaud vous détendrait, pourquoi attendre le vendredi soir ?

Vous pouvez aussi agrémenter votre pause du midi, par exemple en allant à une courte séance de soins esthétiques ou en allant flâner chez le concessionnaire automobile, n'importe quoi pour couper la journée en deux !

Aussi, si votre travail ne comble pas certains de vos besoins (créativité, aider les autres), il peut être fort utile de pratiquer

des activités paraprofessionnelles en ce sens (cours de peinture, bénévolat).

Petite idée originale pour vous motiver : le vendredi soir, vous pouvez vous écrire un petit mot que vous retrouverez dans votre tiroir, pour vous souhaiter un bon retour au travail et vous remercier pour les accomplissements de la semaine. Enfin, lorsque la fin de semaine arrive, rien de mieux que de fermer l'interrupteur. Interdit de penser au boulot! Changez-vous les idées! Vous avez bien mérité ces journées de congé.

Vous pouvez adopter ces stratégies particulièrement le lundi, et le mardi au besoin. Habituellement, le syndrome commence à s'alléger vers le milieu de la semaine et les derniers jours sont plus faciles à traverser. Soyez donc les ambassadeurs du lundi et vous rendrez du même coup votre entourage plus heureux, tout en améliorant votre système immunitaire.

Si les 2 listes des « pour » et des « contres » ne marchent pas, voilà une liste de 15 conseils afin de vous aider à trouver la motivation. Appliquez tous les points est impossible, mais si vous essayez de suivre quelques-unes de ces idées, cela devrait déjà vous donner un coup de pouce ! Et surtout, si vous vous rendez compte que vous faites l'inverse de tous ces conseils, ne vous étonnez plus de trainer la savate pour aller bosser.

**1. Mettez-vous en condition :** Essayez de voir le côté positif des choses, ne vous attardez pas sur les pensées négatives. Plus facile à dire qu'à faire, c'est sûr mais essayez quand même !

**2. Bougez-vous :** si vous avez arrêté le sport, reprenez ! Pour être mentalement motivé il faut un minimum d'énergie physique.

**3. Manger sain :** perdez 2-3 kilos si vous en avez besoin, vous vous sentirez mieux, vous serez plus en forme et vous augmenterez votre énergie

**4. Évitez les personnes négatives.** Les gens négatifs pompent votre énergie et vous font perdre votre temps.

**5. Entourez-vous de gens motivés.**

L'énergie positive est communicatrice. Pris dans un groupe, on a tendance à suivre le mouvement naturellement.

**6. Donnez-vous des objectifs.**

Avoir un but à atteindre peut vous aider à concentrer vos forces

**7. Concentrez-vous sur ce qui est important.**

Essayez de consacrer le plus de temps possible à votre objectif et laissez tomber les activités inutiles.

**8. Assumez la responsabilité de vos résultats.**

Si vous accusez la chance, le hasard ou le destin, vous aurez toujours une excuse pour ne pas vous impliquer.

**9. Dépassez vos limites.** Si vous faites toujours les mêmes choses, de la même façon, rien ne va changer. Essayez de repousser vos limites, testez de nouvelles méthodes.

**10. Passez à l'action.** Beaucoup d'entre nous ont tendance à attendre que tout soit parfait pour agir. C'est la meilleure façon de ne rien faire. L'important c'est l'action.

**11. Ne ruminez pas vos erreurs.** Le succès c'est tomber 7 fois, se relever 8. L'erreur vous permet d'apprendre. Rien ne sert de vous flageller à chaque échec.

**12. Ne prenez pas le succès trop au sérieux.** Le succès est éphémère, célébrez mais ne vous reposez pas sur vos lauriers.

**13. Soyez fermes dans vos objectifs.** N'utilisez pas de vocabulaire de type « si je peux », « j'essaierais... »...soyez déterminés.

**14. Éviter à tout prix l'inaction.** Etre inactif c'est la meilleure façon de ne pas atteindre son but, mais surtout de ne rien apprendre afin de s'en rapprocher.

**15. Réfléchissez avant de parler.** Ne soyez pas trop spontané et ne parlez que pour appuyer vos intérêts.

## LA CULTURE D'ENTREPRISE

La culture d'entreprise peut être définie comme l'ensemble des éléments particuliers qui expliquent les bases du fonctionnement d'une entité spécifique.

Elle est, dans un certain sens, un sous-produit de la culture nationale et régionale et par conséquent un ensemble de valeurs, de mythes, de rites, de symboles, de tabous et de signes partagés par la majorité des employés de l'entreprise. La culture d'entreprise est vitale pour la survie de l'entreprise.

Elle a besoin d'être structurée, évolutive s'est-il dire d'avoir des règles, des normes qui guident les actes des managers, des cadres et les employés et servent à résoudre les conflits internes.

La culture d'entreprise apparaît comme le lien social à partir duquel le groupe bâtit son identité.

Le partage des tâches entre membres de l'entreprise, les relations de « domination/pouvoir » admises, les symboles et plus particulièrement le langage sont les traces visibles de la culture d'une entreprise.

Elle est une variable essentielle pour expliquer le vécu quotidien et les choix stratégiques réalisés par un groupe social.

Toute entreprise, quelle que soit sa taille, forme un sous-groupe social composé d'individus appartenant à une ou plusieurs cultures nationales, régionales et professionnelles.

Pour assurer la cohérence de cette mosaïque, l'entreprise a besoin de créer une identité collective, qui

deviendra le point de repère de tous ses membres. Au fur et à mesure que l'entreprise se transforme en institution, elle tend à développer une culture d'entreprise qui est l'élaboration d'un système à la fois culturel, symbolique et imaginaire. Toute entreprise a une culture spécifique, élaborée au long de son histoire.

### Les valeurs de l'entreprise:

Ce sont les idées, les croyances, la philosophie partagée par chacun dans l'entreprise et qui guident le comportement. Elles déterminent sa charte de conduite exprimée par le règlement intérieur, les descriptifs des postes, ainsi que par le système de récompense et de sanctions adoptées. Les valeurs établissent les interdits, les tabous, les marges de liberté qui ne doivent pas être violées.

Elles s'expriment dans la finalité de l'entreprise :

- La qualité totale du service rendu (respect des clients)
- La patient du produit (défi de l'innovation)
- La culture de la performance et un climat d'harmonie humaine, qui passe par le respect de la différence
- La courtoisie et la ponctualité

### Les Mythes :

Les mythes sont des faits passés qui ont été amplifiés ou déformés. Leur objectif est de transmettre et de renforcer certaines valeurs de l'entreprise.

Les personnages des mythes sont les héros de l'organisation, c'est-à-dire des

modèles. Il peut s'agir de managers qui ont été rendus légendaires par leur charisme et qui personnalisent les valeurs fondamentales de l'entreprise. Il peut s'agir aussi des travailleurs méritants, que l'organisation donne en modèle aux autres.

### Les Rites :

Les rites sont des pratiques systématiques et invariables qui peuvent concerner les activités quotidiennes, à travers la façon de communiquer, le langage utilisé, etc. Les rites sont généralement des pratiques qui découlent des valeurs partagées. Le recrutement, les réunions de travail, les réceptions et l'évaluation du personnel sont des exemples de ces pratiques.

### Les Symboles :

Les symboles sont certains signes distinctifs, comme le Logo de l'entreprise (image symbolique choisie par l'entreprise pour la représenter), le style vestimentaire (uniforme ou façon de se vêtir), le style architectural (type de bâtiment et d'aménagement), etc.

De façon plus subtile, le langage apparaît comme le symbole le plus expressif de la culture. La mise en place d'un langage commun facilite la circulation de l'information, la communication sociale et surtout la prise de décision. Ce langage peut se manifester par des formules adoptées, le style de communication retenu (lettres, rapports, ordres écrits), et surtout par des procédures de contrôle.



## L'Etat ivoirien s'engage pour la modernisation et l'extension de l'aéroport d'Abidjan

Le Premier Ministre, SEM Daniel Kablan DUNCAN a visité dans la matinée du mercredi 30 décembre 2015, le chantier d'extension de l'aéroport Félix Houphouët BOIGNY d'Abidjan. Il était accompagné du Ministre des Transports, Monsieur Gaoussou TOURE, Ministre de tutelle, du Ministre auprès du Premier Ministre chargé du Budget, Monsieur Abdourahmane CISSE et du Ministre Délégué auprès du Président de la République chargé de la Défense, Monsieur Paul Koffi KOFFI.

Du chantier du nouvel Aérogare de fret au Salon d'Honneur, en passant par le hall d'accueil et le salon VIP rénové de l'aéroport, tout a été passé au peigne fin par le Chef du Gouvernement ivoirien.

Au sortir de cette visite, Monsieur Daniel Kablan DUNCAN a expliqué aux journalistes que cette visite a été suscitée par l'arrêt des travaux d'extension et de modernisation de l'aérogare de fret, dû au non versement par l'Etat ivoirien de sa part de contribution qui s'élève à 7 milliards sur les 24 milliards prévus pour la réalisation du projet.

Monsieur le Premier Ministre a indiqué que le Gouvernement a déjà pris les mesures urgentes nécessaires en vue de la poursuite des travaux par l'entreprise Arab Contractor.



Monsieur Daniel Kablan DUNCAN a souligné l'importance de ce projet pour l'amélioration du fret aérien ivoirien qui passera de 20 000 tonnes actuellement à 50 000 tonnes d'ici à 2019. Ce projet entre donc dans le cadre du développement de l'aéroport d'Abidjan en vue d'en faire un des aéroports les plus compétitifs de l'Afrique de l'Ouest, conformément aux instructions de Monsieur le Président de la République, SEM Alassane OUATTARA.

Monsieur le Premier Ministre a apprécié les investissements réalisés dans le cadre de la modernisation des infrastructures aéroportuaires, notamment au niveau du salon business (VIP). Il a également noté que c'est une quarantaine de milliards d'investissements qui vont se faire, avec à la clé, la construction d'un taxiway parallèle qui facilitera l'accès à la piste et permettra d'éviter les engorgements. Tous ces investissements permettront de doubler la capacité de l'aéroport en vue d'atteindre un trafic de 8 millions de passagers par an à l'horizon 2020, comme souhaité par Monsieur le Président de la République. Pour terminer le Premier Ministre a félicité Monsieur le Ministre des Transports et les différents responsables des structures

aéroportuaires pour les travaux réalisés et ceux en cours de réalisation. Le Chef du Gouvernement a par ailleurs souligné que ces investissements seront accompagnés de celui du projet « Aérocity », d'un coût global de plus de 1 000 milliards de francs CFA, qui consistera à créer une ville futuriste autour de l'aéroport d'Abidjan. Notons que le projet « Aérocity », c'est la mise en œuvre d'un plan d'aménagement futuriste sur un site de 3 700 ha dans la zone aéroportuaire pour la création d'une ville moderne, intégrant les services de transport multimodal et les activités économiques (commerces, logistiques, tourisme parc des expositions etc...).





## Quelques secrets que les compagnies aériennes vous ont toujours cachés

**Pourquoi la lumière de la cabine d'avion est-elle éteinte lors de la phase d'atterrissage ? Un passager peut-il déverrouiller les toilettes de l'extérieur ? Combien de minutes d'oxygène y a-t-il dans les masques à oxygène en cas de dépressurisation de la cabine ?**

Ce sont autant de questions qui alimentent les fantasmes et rumeurs, tout comme le fait qu'il y aurait une place plus sûre que les autres en cas d'accident.

Sur le site Reddit, des internautes ont eu l'idée de demander à des hôtesses de l'air, des stewards et à des pilotes d'avion de révéler certains secrets que les passagers ignorent.

**1. Il n'y a que 15 minutes d'oxygène dans les masques qui tombent en cas de dépressurisation de la cabine.**

Cela peut paraître peu, mais pas de panique, on vous explique pourquoi :

En cas de dépressurisation de la cabine, quand l'avion se trouve à son altitude de croisière (plus de 10.000 mètres pour les long-courriers, un peu moins pour les vols courts), la pression atmosphérique descend de manière brutale et l'air se vide de son oxygène, créant des conditions insupportables pour les organismes humains.

Le pilote doit donc faire redescendre au plus vite l'avion à 10.000 pieds d'altitude (environ 3.000 mètres), et il ne lui faut pas plus de 13 minutes pour effectuer cette descente, ce qui explique que les masques ne contiennent que 15 minutes d'oxygène.

**2. Si on éteint les lumières dans un avion qui atterrit de nuit, c'est pour habituer les yeux des passagers en cas d'évacuation d'urgence.**

Il s'agit tout simplement d'habituer les yeux des passagers en cas d'évacuation d'urgence. Prenons en exemple le cas d'un moteur qui prend feu: il faudra couper le courant principal de l'avion à l'atterrissage, et l'appareil ne sera alors plus éclairé que par un système d'éclairage de secours peu puissant. Etant donné qu'une évacuation doit en théorie s'effectuer en 90 secondes, il n'y a pas de temps à perdre avec l'acclimatation des yeux des passagers à l'obscurité. Ils pensent à tout.

Pour ceux qui se posent la question de l'obligation de relever les volets des hublots lors d'un atterrissage de jour, il s'agit plutôt de permettre au personnel de cabine de voir ce qu'il se passe à l'extérieur en cas de problème.

En cas d'atterrissage forcé, un feu peut se déclencher dans une des ailes. Le personnel doit pouvoir voir ce qui se passe à l'extérieur pour évacuer du côté opposé à l'incendie. Voilà voilà !

**3. Les pilotes font atterrir les avions de manière plus brutale quand il pleut pour éviter l'aquaplaning.**

Il peut arriver que votre avion se pose un peu brutalement par temps de pluie, mais ce n'est pas parce que le pilote est mauvais. En cas de pluie, les pilotes recherchent un atterrissage plus ferme pour éviter l'aquaplaning. De manière générale, les pilotes ne sont pas censés chercher à faire l'atterrissage le plus doux, aussi appelé «kiss landing», car celui-ci peut faire augmenter la distance d'atterrissage de l'avion.

**5. Le transporteur est-il en droit de refuser le bagage ?**

Le transporteur se réserve le droit de refuser le transport de tout objet pour des raisons de sécurité ou opérationnelles.

**5. Les deux pilotes ont des plateaux repas différents pour éviter les intoxications alimentaires simultanées.**

Ceci est une règle d'or : les deux pilotes doivent avoir des plateaux-repas différents pour éviter les intoxications alimentaires simultanées. Qu'il s'agisse des repas à bord du vol, mais également ceux qui précèdent le vol, les repas sont confectionnés par deux chaînes différentes.

**7. Les avions peuvent voler**



**avec un seul moteur si besoin.**

Tous les avions modernes sont conçus pour pouvoir voler, et même décoller, avec un moteur en panne. Les pilotes s'entraînent régulièrement sur des simulateurs pour voler ou atterrir avec un seul moteur.

**8. On peut déverrouiller les toilettes de l'extérieur.**

S'il semble logique que les stewards puissent ouvrir la porte des toilettes

de l'extérieur en cas d'urgence ou si quelqu'un est coincé à l'intérieur, peu de passagers savent qu'ils peuvent le faire eux-mêmes. Le système diffère selon le type d'avion, en voici un exemple en images.

**9. La vérité sur les casques.**

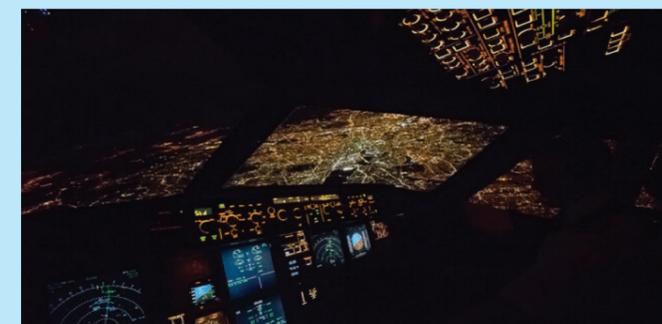
Si vous pensiez avoir un casque ou des écouteurs tout neufs à chaque fois que vous prenez l'avion, vous vous mettez le doigt dans l'oeil. En dépit d'être enveloppés, les écouteurs ont tous été nettoyés pour être emballés à nouveau. Peu importe, ils sont propres, et c'est plus économique.

**10. Les pilotes dorment la plupart du temps.**

Comme vous le savez, les instruments de bord sont de plus en plus sophistiqués. Le plus important pour un pilote, c'est le décollage et l'atterrissage. Pendant le vol, la moitié des pilotes font un somme, et un tiers d'entre eux a découvert à son réveil que son copilote dormait également.

Jean Belotti, ancien pilote chez Air France aujourd'hui à la retraite,

avoue s'être lui-même endormi dans le cockpit lors de vols long courrier. «On arrive tard à l'hôtel. Il y a du bruit ou une grande fête et on ne dort pas forcément bien la nuit... On a du sommeil en retard. Après huit ou neuf heures de vol, avec le décalage horaire, on a tendance à s'endormir. Les paupières sont lourdes, c'est vrai», raconte cet ancien commandant. «J'ai fait 20.000 heures de vol mais il y a 10.000 où je dormais», plaisante Jean, assurant tout de même qu'il veillait toujours à effectuer des roulements avec les copilotés. Ben oui quand même !





## 11. Et concernant les conditions de vol de vos animaux ?

Si le chien (ou un autre animal) est confié à la compagnie aérienne en bonne et due forme, il est alors placé dans une caisse spéciale, homologuée, et voyage avec les autres animaux dans une partie de la soute totalement adaptée, c'est à dire pressurisée et surveillée. Il n'y a donc aucun risque. Pour son bien-être, prévoyez une couverture et donnez-lui un calmant. En ce qui concerne le bruit, c'est autre chose..

## 12. Eteignez vos appareils électronique ! Les agents de bord avouent...

C'est bien connu, juste avant de décoller, on vous demande d'éteindre impérativement tous vos appareils électroniques. Mais certaines hôtesses (et stewarts) reconnaissent aller de temps en temps à l'arrière de l'appareil pour envoyer des petits SMS. Bande de filous !

## 13. Les cendriers dans les toilettes.

Il est obligatoire d'avoir des cendriers à l'intérieur des toilettes, même si la FAA interdit depuis des années de fumer pendant les vols. La raison : si des gens décident de fumer quand même, il est plus sécurisant de mettre le mégot dans un cendrier plutôt que dans une poubelle.



## Les drones et la sécurité de l'aviation civile

La prolifération des drones civils commerciaux ou de loisirs devient de plus en plus préoccupante pour la sécurité des avions de ligne. Les incidents qualifiés de graves sont fréquemment rapportés par les médias, les exploitants aéroportuaires et les structures de régulation aéronautique.

Qu'appelle-t-on drone ? Quelle menace représente le drone sur la sécurité de l'aviation civile ? Quelle est la réglementation en matière de drone ?

### Qu'est-ce qu'un drone ?

Un drone ou Unmanned Aerial Vehicle (UAV) est un aéronef sans passager ni pilote qui peut voler de façon autonome ou être contrôlé à distance depuis le sol. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), dans sa Circulaire 328/AN/190 sur les systèmes d'aéronef sans pilote (UAS), décrit les drones comme des aéronefs fonctionnant sans pilote à bord (UAV).

Les UAV peuvent se subdiviser en deux catégories. Dans la première, figurent les véhicules pilotés à distance par une personne et qui sont appelés systèmes d'aéronef télépilotés (RPAS). Dans la seconde, figurent les véhicules dits « autonomes » ou aéronef sans équipage dont le vol programmé ne requiert aucune intervention d'un pilote.

La taille d'un drone aérien peut aller de quelques centimètres pour les modèles miniatures à plusieurs mètres pour les drones spécialisés (surveillance, renseignement, combat, transport, loisirs). L'autonomie en vol va de quelques minutes à plus de 40 heures pour les drones de longue endurance. En octobre 2014, un drone spatial nommé X-37B lancé par l'armée américaine est revenu sur Terre après 22 mois passés à naviguer dans l'espace.

A titre de rappel historique, c'est lors de la première guerre mondiale que le concept du drone a émergé. Le drone était un avion-cible à vocation militaire. Ensuite son développement a suivi le rythme des grands conflits du XXe siècle : de la seconde guerre mondiale à la guerre d'Irak en passant par les guerres de Corée, du Vietnam et du Moyen-Orient.

En effet, les drones sont plus économiques tout en évitant de mettre en jeu la vie des pilotes et de déployer des troupes terrestres notamment pour les missions de reconnaissance, de surveillance et les attaques ciblées. L'utilisation des drones au sein des armées et forces de police est donc devenue prépondérante.

Si les drones ont d'abord eu un usage militaire, le développement d'un marché civil a connu un essor important à partir des années 2010 grâce à des appareils

miniaturisés, abordables et accessibles à tous.

### L'avènement des drones civils et leur impact sur la sécurité de l'aviation.

Aujourd'hui, il existe de nouveaux types de drones, tels que les drones civils, les drones de loisirs, les drones aquatiques les drones sauveteurs, les drones ambulanciers, etc.

En effet, de nombreux domaines (cinéma, télévision, agriculture, environnement, sécurité civile, gestion des catastrophes, opérations de recherche et de sauvetage, etc.) ont vu les drones susciter des applications inédites grâce à leur capacité à embarquer des appareils photo, des caméras, des caméras infrarouge ou des capteurs environnementaux.

Plusieurs sociétés spécialisées dans le transport du e-commerce travaillent sur des concepts de drones-livreurs. Ce type de service a été introduit en 2015 aux Émirats arabes unis pour la livraison de documents officiels.

Comme pour toute technologie, il existe aussi des risques qui doivent être examinés sérieusement par les acteurs concernés, les organismes de réglementation, les institutions et les citoyens afin de

prévenir, de réduire au maximum et éviter les éventuelles conséquences négatives de certaines applications de cette technologie.

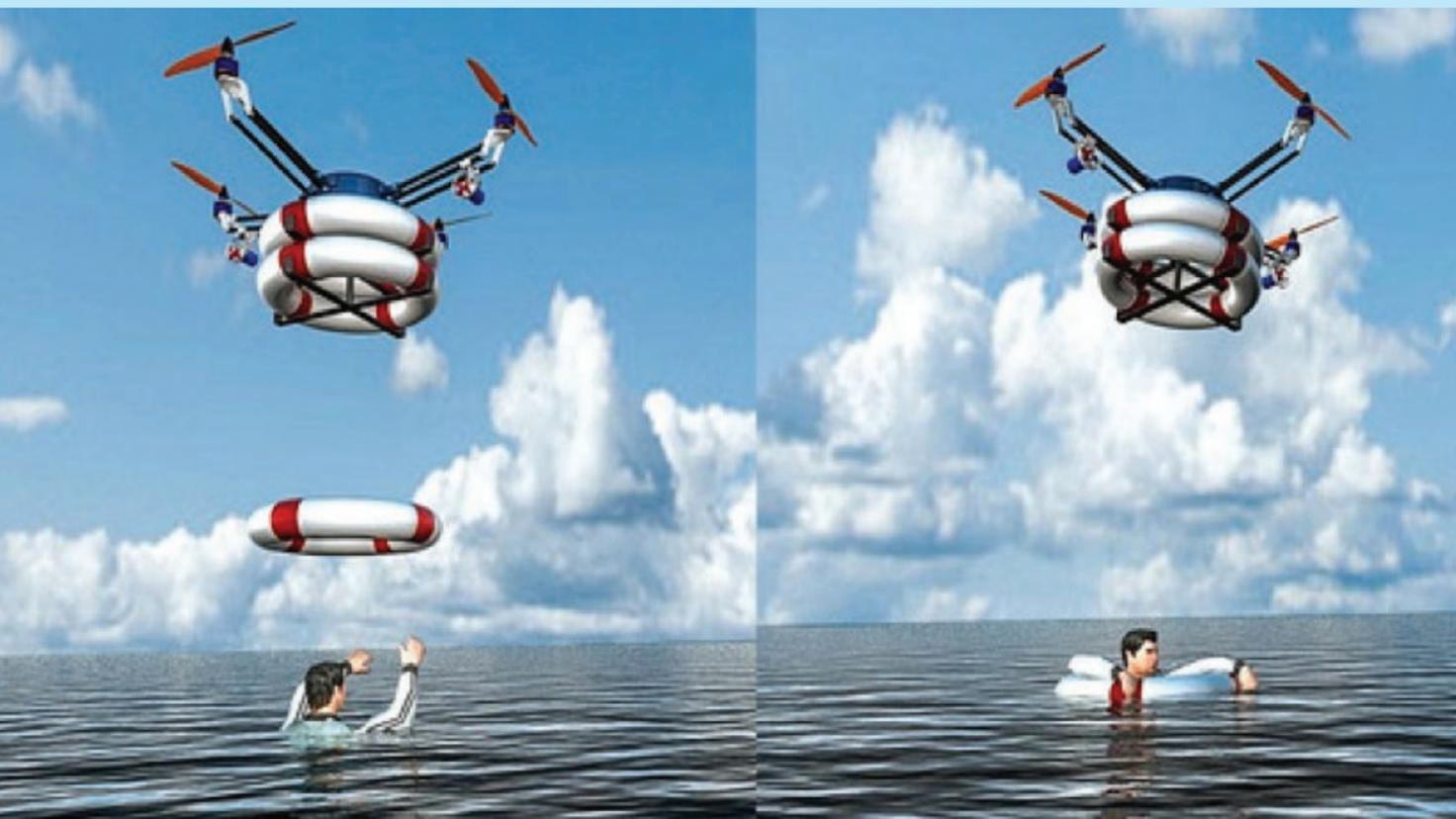
Cela est particulièrement le cas en l'absence d'une réglementation appropriée et/ou lorsque les drones sont utilisés de manière illégale, dangereuse ou irresponsable.

En termes de sécurité et de sûreté, l'utilisation des drones présente des risques considérables. En effet, de façon récurrente, les médias font état d'incidents tels que :

des drones ont été repérés au-dessus ou à proximité d'aéroports, perturbant l'aviation civile et/ou menaçant la sécurité des vols ; des drones se sont écrasés au sol ; des drones ont survolé des infrastructures critiques, des ambassades ou des attractions touristiques, etc.

L'augmentation potentielle du nombre des drones qui survolent des personnes et des propriétés privées à différentes altitudes (y compris dans l'espace actuellement réservé à l'aviation civile), pose de sérieux problèmes.

En clair, la prolifération dans le ciel de drones commerciaux ou de loisirs devient de plus en plus préoccupante pour la sécurité des avions de ligne, comme l'illustrent les graves incidents qui se sont produits récemment à Roissy avec un Airbus 320 d'Air France et à Los Angeles avec un Airbus 380 de Lufthansa. Ces avions de ligne se sont retrouvés à quelques mètres de drones lors de leurs atterrissages.



### Dans quelle situation un drone devient-il une menace pour un avion et la sécurité de l'aviation ?

Pour l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), les drones volant à basse altitude près des aéroports représentent une menace pour les avions qui décollent ou atterrissent et sont la principale préoccupation de l'organisation.

L'interférence des fréquences radio utilisées pour contrôler les drones avec les systèmes de contrôle aérien peut également poser problème.

Les moyens à bord ne permettent pas pour l'heure d'identifier les drones. En effet, comme on le sait, les avions sont équipés de systèmes anticollisions mais les deux appareils qui se croisent doivent en disposer. Dans le cas d'une rencontre dans l'espace aérien avec un drone, seule la vigilance humaine peut donc permettre de détecter l'engin.

Les constructeurs ont en revanche pris des mesures préventives (résistance des carlingues et tests des réacteurs) face à la fréquence plutôt élevée des collisions en vol entre aéronefs et oiseaux.

Dans le cas où un drone heurterait ou

serait aspiré par un réacteur, le principal risque viendrait de la batterie au lithium (un matériau très inflammable) de l'engin. Face à cette situation, quelles sont les dispositions réglementaires existantes ? Lufthansa. Ces avions de ligne se sont retrouvés à quelques mètres de drones lors de leurs atterrissages.



### Quelle est la réglementation en la matière ?

Au niveau international, le premier texte qui aborde le sujet des drones est la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, qui reconnaît que les RPAS sont officiellement des aéronefs, et qu'ils doivent respecter les règles de sécurité aérienne. En effet, la Convention interdit le vol des aéronefs sans pilote à bord, sauf si les autorités nationales compétentes leur délivrent une autorisation individuelle. L'article 8 dispose ainsi que :

« Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque État contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils ».

L'OACI a publié en 2015 une circulaire sur des recommandations générales relatives à la mise en place d'une réglementation spécifique pour l'usage des drones professionnels.

En plus, un groupe d'experts (Remotely Piloted Aircraft System Panel – RPASP), a été mis en place pour établir des normes et des recommandations afin de garantir la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'intégration des drones dans l'espace aérien non réservé et sur les aérodromes. Ce groupe qui doit rendre ses conclusions en mars 2018, vient de tenir sa 4<sup>ème</sup> réunion

(RPASP/4) à Montréal du 07 au 11 Mars 2016. Il a élaboré de nombreuses propositions concernant la navigation, la commande et le contrôle, la détection et l'évitement, les licences de télépilote, les opérations RPASP, l'intégration ATM et la question de la sécurité.

Ces propositions seront soumises au Conseil de l'OACI avant d'être proposées aux Etats pour adoption en Assemblée.

L'OACI a également fait des drones l'objet de son Symposium qui a eu lieu à Montréal du 23 au 25 mars 2015 afin d'étudier, avec l'ensemble des experts internationaux et acteurs du domaine, les différents thèmes et sujets de discussion pour une harmonisation internationale des règles d'utilisation des RPAS. Elle a, à cette occasion, créé des groupes de travail chargés de se pencher sur ces sujets avec un calendrier de travail allant jusqu'en 2023. Au niveau européen, le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA), a mis en place les règles de sécurité applicables à l'ensemble des aéronefs européens. Elle limite cependant le périmètre des aéronefs sans pilotes aux drones de plus de 150 kilogrammes.

La Commission européenne élabore en effet la politique de l'Union européenne sur les drones depuis dix ans, et a intensifié ces dernières années la planification des aspects réglementaires et les mesures d'appui, dans le but d'assurer une intégration en toute sécurité des drones dans l'espace aérien non réservé européen à partir de 2016.

En France, suite à la récurrence des incidents survenus près des aéroports impliquant des drones civils, la DGAC a initié un nouveau cadre réglementaire aux conditions très strictes en matière d'utilisation de ces drones.

Dans la sous-région Ouest africaine et en Côte d'Ivoire, il n'y a pas pour l'heure de réglementation spécifique sur les drones civils, mais face aux nombreux incidents graves relevés en Europe et en Amérique du Nord, les autorités ont commencé à préparer des textes en vue de réglementer l'utilisation des drones dans notre région et dans nos Etats.

En Côte d'Ivoire, avec le développement et le transfert rapides des nouvelles technologies, l'usage de drones civils devient de plus en plus courant dans de nombreux domaines tels que la télédétection, la géolocalisation, l'agriculture, l'environnement, la télévision etc. C'est pourquoi, la Direction de la Sécurité des Vols (DSV) de l'ANAC élabore en ce moment des textes réglementaires qui compléteront le Code de l'Aviation Civile de 2008 pour une préservation de la sécurité de l'aviation civile en général et de la sécurité des avions de ligne en particulier, conformément aux exigences de l'OACI.

Michel ATTAMAH

# SUR LES TRACES DE

## LES ARTICLES ADMIS EN FRANCHISE A L'AEROGARE INTERNATIONALE FHB

Le principe de dédouanement des marchandises en douane est déclaratif. C'est le voyageur lui-même qui déclare au service des douanes ce qu'il transporte ou détient. Toutes les marchandises importées ou exportées doivent faire l'objet d'une déclaration en

détail leur assignant un régime douanier. L'exemption des droits et taxes, soit à l'entrée, soit à la sortie, ne dispense pas de cette obligation (Art 75 du Codes des Douanes).

### I. OBLIGATIONS DES VOYAGEURS A L'ENTREE DU TERRITOIRE DOUANIER

Les articles ou marchandises contenus dans les bagages personnels des voyageurs sont soumis au paiement des droits et taxes, lorsque leur valeur excède :

- 100 000 FCFA (152,450 euros), pour les voyageurs de plus de 15 ans
- 50 000 FCFA (76,225 euros), pour les voyageurs de moins de 15 ans.

Toutefois, pour les produits ci-après désignés, il n'est pas tenu compte de la valeur. Des limites quantitatives sont fixées ainsi qu'il suit :



### TABACS

- 200 cigarettes ;
- Ou 25 cigares ;
- Ou 150 gr de tabac à fumer.

### BOISSONS ALCOOLISEES

- 1l de boissons distillée ;
- Ou 1l de boissons spiritueuse ;
- Ou 1l d'apéritif à base de vin ; ou d'alcool ;
- Ou 1l de vin mousseux ; ou de vin ou de liqueur.



### PARFUMS

- 75 gr ou 6 cl de parfum ;
- Ou 3/8 de litre d'eau de parfum



### CHOCOLAT

- 500 gr

Le cumul n'est pas autorisé dans chaque chapitre. Par ailleurs, les voyageurs âgés de moins de quinze (15) ans sont exclus des franchises des paragraphes A et B. Les effets usagés dont le délai de détention excède six (06) mois ne se dédouanent pas.

Pour les articles ou marchandises importés dans un but non commercial, les importations doivent :

1. Présenter un caractère occasionnel ;
2. Porter exclusivement sur les marchandises qui ne sont pas destinées à être remises dans le circuit commercial et qui apparaissent, par leur nature et leur quantité, réservées à l'usage personnel ou familial des voyageurs

Les conditions ci-dessus doivent être simultanément remplies. La franchise est individuelle et ne peut faire l'objet de cumul entre plusieurs personnes. La valeur des marchandises ou articles soumis à des restrictions quantitatives n'est pas prise en considération pour l'octroi de la franchise.

Lorsque la valeur globale des articles ou marchandises excède le montant de la franchise de 100.000 FCFA pour les adultes et de 50.000 FCFA pour les voyageurs âgés de moins de quinze (15) ans, la franchise n'est pas accordée.

La valeur d'une marchandise ne peut être fractionnée.

### II. SANCTIONS

Le non-respect des dispositions susmentionnées expose le contrevenant aux sanctions suivantes :

- Le paiement des droits et taxes exigibles ;
- Le paiement d'une amende légale ou double de la valeur de l'objet de fraude.

Source : Direction des Services Douaniers Aéroportuaires.

# BOITES À IDÉES

## LES CONFLITS ENTRE COLLEGUES

« L'ingrédient le plus important dans la recette du succès, c'est de savoir bien s'entendre avec les autres. »  
– Theodore Roosevelt

Dans une récente enquête, les chefs d'entreprise ont déclaré qu'ils perdaient en moyenne 18 % de leur temps à essayer de résoudre des conflits entre les employés. Cela représente plus de sept heures par semaine ou neuf semaines par année. Après observation, on a pu remarquer qu'il y a différents types de conflit :

**1** Les conflits de génération est de plus en plus fréquent dans les entreprises, il se caractérise par le fait que des salariés juniors se heurtent à des salariés seniors (différences au niveau des méthodes de travail, incompréhension, compétences remises en cause...).

**2** Les conflits de personnalité reposent sur des conflits émanant d'idéologies, de valeurs socioculturelles ou de caractères différents.

**3** Les conflits d'intérêts se définissent par des divergences engendrées par la visée d'une prime, l'augmentation de salaire ou une promotion hiérarchique. Autrement dit, ils résultent d'une lutte de

pouvoir.

**4** On parle des conflits sous-jacents quand, au sein d'une équipe, un individu, se retrouve en situation d'opposition avec ses collaborateurs ou sa hiérarchie

**5** Le conflit de valeurs surgit lorsqu'il y a incompatibilité dans les préférences, les principes et les pratiques auxquelles croient les personnes, par exemple la religion, l'éthique ou la politique.

**6** Le conflit de pouvoir se produit lorsque chaque partie désire maintenir ou maximiser l'influence qu'elle exerce au sein d'une relation ou d'un environnement social, par exemple dans

un processus de prise de décision.

**7** Le conflit organisationnel dépend des inégalités en raison de l'organigramme et des relations entre supérieurs et subordonnés.

**8** Le conflit découlant du contexte est un conflit causé par des facteurs extérieurs à l'organisation, par exemple une récession, un changement de gouvernement ou un haut taux d'emploi.



Enfin, il serait naïf de penser que vous vous entendez bien avec tous vos collègues. Des difficiles, grossiers et intransigeants, on en retrouve dans tous les milieux de travail. Et, même si vous faites tout pour entretenir des relations de travail harmonieuses, il est possible que vous n'arriviez

pas à vous entendre avec un collègue en particulier. Dans ce cas, vous devrez peut-être vous adresser à votre supérieur pour obtenir qu'il vous aide ou vous conseille. Cela dit, beaucoup de conflits entre collègues peuvent être évités ou facilement résolus sans l'intervention de la direction.

### Pour éviter de travailler dans un environnement conflictuel, donc contre-productif, voici quelques conseils des experts en RH :

- N' imaginez pas le pire. Est-ce qu'un de vos collègues a fait exprès de ne pas vous donner un dossier à temps? C'est possible, mais peu probable. En accordant à l'autre le bénéfice du doute, vous pourrez gérer la situation de manière neutre et objective au lieu de laisser les émotions influencer la discussion.

- Mettez-vous à la place de l'autre. Essayez non seulement de savoir comment ils aiment communiquer ou ce qui les agace, mais aussi de comprendre toutes les priorités et les contraintes qu'ils doivent concilier. Si vous connaissez bien leurs rôles, vous serez en mesure d'être plus empathique et tolérant envers vos collègues, tout comme eux se montreraient probablement compréhensifs à votre égard s'ils étaient au courant de toutes vos responsabilités.

- Restez sur la même longueur d'onde. Les petits malentendus occasionnent souvent de fortes tensions. Au début d'un projet de groupe, organisez une réunion pour déterminer les tâches de chacun. Tout de suite après, envoyez un courriel qui résume ce qui a été discuté. Vérifiez ensuite régulièrement si tout va bien pour éviter que les gens se précipitent à la dernière minute ou rejettent le blâme sur les autres.

- Acceptez les autres tels qu'ils sont. Si vous centrez votre attention sur les défauts des autres, vous suscitez des frustrations et des tensions. Quand vous travaillez en équipe, cherchez à mettre en valeur vos forces respectives plutôt que d'insister sur les faiblesses.

- Ménagez vos critiques. Il n'y a rien de

mal à avoir des différends si vous restez respectueux. Veillez à ce que vos critiques soient constructives. Un argument tout à fait logique n'aura pas la portée voulue et provoquera du ressentiment si vous le présentez de la mauvaise façon.

- Réglez les problèmes sans tarder. Un petit problème deviendra grand si vous pensez à tort qu'il se réglera de lui-même ou si vous attendez que l'autre personne fasse les premiers pas. Si vous devez demander pardon ou présenter des excuses pour mettre fin au différend, faites-le et passez à autre chose. Vous n'avez pas besoin de devenir les meilleurs amis du monde; vous devez simplement pouvoir travailler ensemble à l'avenir. un processus de prise de décision.

# ANAC

## Autorité Nationale de l'Aviation Civile



### GARANT DE LA SECURITE ET DE LA SURETE AEROPORTUAIRE

Réglementation - Contrôle - Surveillance - sûreté aéroportuaire - Autorisation survol / atterrissage  
Sécurité de l'aviation - Médecine aéronautique - coordination du transport aérien



## Fumer dans l'avion

*Fumer en avion est interdit. Pourquoi et que faire pour pallier son envie de fumer durant un vol?*

Une cigarette mal éteinte peut provoquer un départ de feu, par exemple dans une poubelle. Or, pour stopper un départ de feu, il faut une grande quantité d'eau... Imaginez la catastrophe dans un avion... Le vol n'aurait aucune chance d'en réchapper. Fumer dans un avion est donc strictement interdit. Un symbole au-dessus de la tête du siège des passagers le rappelle sans cesse.

Il faut savoir que fumer est passible de peine judiciaire. Le commandant de bord peut détourner l'appareil afin de vous remettre aux autorités. Et ce déroutement serait à vos frais !

Aux Etats-Unis, vous risquez même la prison ferme et forte amende. Sans parler du fait que seriez sans doute interdit à vie de vol sur la compagnie.

Pour combler la sensation de manque, les « petits » fumeurs préfèrent les pastilles ou spray adapté aux fumeurs. « Lorsque je sais que j'ai un vol long-courrier à faire je me prépare plusieurs jours l'avance.

Je réduis ma quantité journalière de cigarette, je me fais une réserve de pastille et spray. En plus de ces astuces, je me prépare moralement. » M. Attey.

Cependant, dans le souci de mettre ses clients à leurs aises, certaines compagnies proposent des substituts à la cigarette pendant les vols. Le substitut nicotinique est le plus répandu. Elles sont proposées sous forme de patch sur moyen et long courrier.

La cigarette électronique, ce substitut fait débat, c'est un produit électronique destiné à simuler l'acte de fumer du tabac. La cigarette électronique produit une vapeur ou « fumée artificielle » ressemblant visuellement à la fumée produite par la combustion du tabac.

Elle contient parfois de la nicotine. Donc, il n'y a pas de risque de feu avec cet instrument. Pour autant, la plupart des compagnies aériennes l'interdisent durant le vol. Aussi, pensez à bien demander à l'équipage avant d'en utiliser une !

Ainsi, en février 2012 (source : [prendrelavion.com](http://prendrelavion.com)), un passager d'un vol de Continental Airlines a été débarqué après avoir refusé d'éteindre sa cigarette électronique...

L'idéal est de se renseigner auprès de l'agence lorsqu'on prend le billet d'avion sur les règles à respecter à ce propos.



# SUIVEZ NOUS SUR



## Top 10 : des avions les plus insolites

Nos avions d'aujourd'hui ont beaucoup repris de leurs ancêtres de la Seconde Guerre mondiale. C'est sûrement parce qu'à l'époque, les constructeurs n'avaient pas tant de soucis à essayer tout ce qui leur passait par la tête :

«Si on mettait une aile par ci, un moteur par là...  
Et pourquoi ne pas lui faire un petit corps tout rond ?

Ou tout fin ?  
Ou lui coller un copilote en plein milieu d'une aile ?».  
Du coup, quand on plonge le nez dans l'histoire de l'aviation militaire, on trouve plein de prototypes surprenants, qui, après des millions de dollars dépensés, ont volé un temps, puis ont fini au placard.

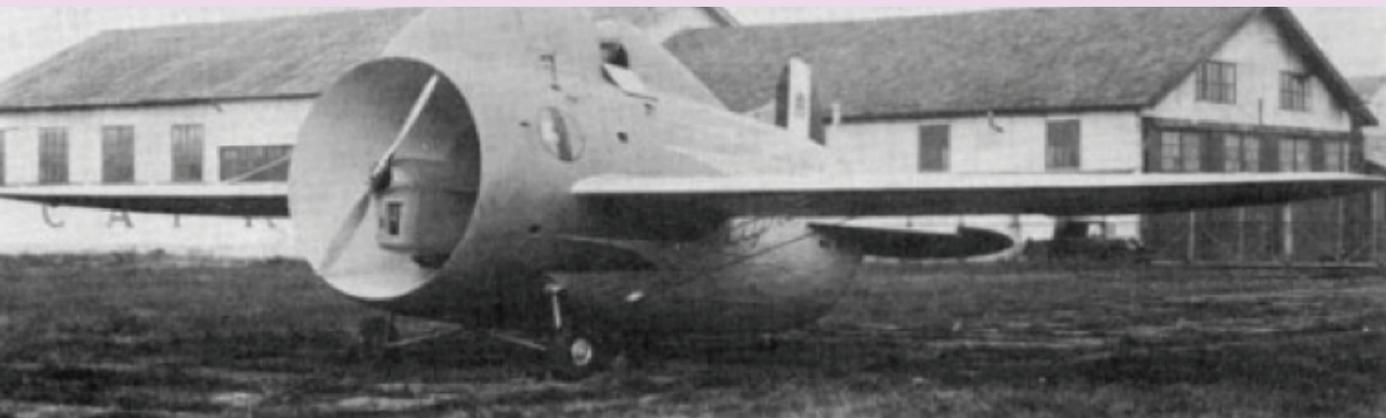
### 1. Le KM (1966)

Surnommé le «Monstre de la mer Caspienne», le KM est un ekranoplane : un avion conçu pour voler avec l'effet de sol, à quelques mètres au-dessus de la mer. Il pouvait facilement résister à des vagues de cinq mètres. Mais en 1980, suite à une erreur de pilotage, ce géant de 100 mètres et 550 tonnes s'est éteint, après 14 ans de bon et loyal service pour les scientifiques qui s'en servaient de laboratoire volant.



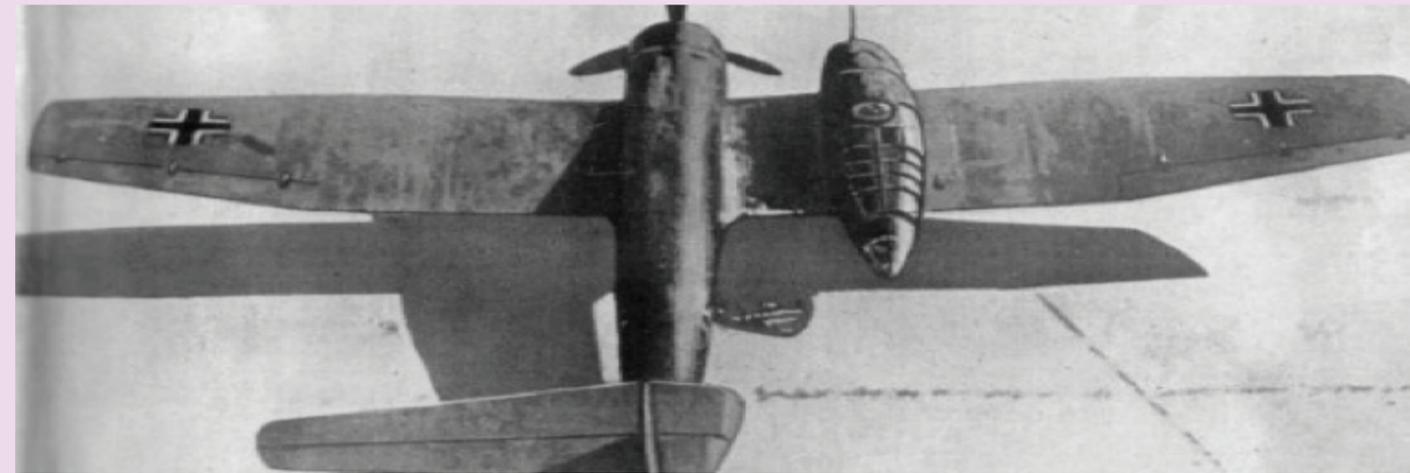
### 2. Le Stipa Caproni (1932)

Avion expérimental avec un fuselage en forme de tonneau, conçu par Luigi Stipa et construit par l'avionneur italien Caproni. Son système de propulsion avec un unique ventilateur soufflant a marqué une étape importante dans le développement de la propulsion par réaction.



### 3. Le Blohm & Voss BV 141 (1938)

Avion de reconnaissance allemand de la seconde guerre mondiale, il se distinguait par son asymétrie étrange, avec une cabine sur l'aile droite. Il n'était pas difficile à piloter, mais le champ de vision à gauche était largement obstrué par le moteur, alors que l'occupant de la cabine avait une parfaite vue sur tout le côté droit.



### 4. Le Douglas XB-42 Mixmaster (1944)

Un bombardier expérimental, conçu pour avoir une vitesse de pointe très élevée avec sa paire d'hélices à l'arrière. Avec la fin de la Seconde Guerre mondiale puis l'avènement du moteur à réaction, l'idée a été abandonnée. Pauvre Doug' !



### 5. Le M.35 miles Libellula (1945)

Ce tandem ailes et bimoteurs britannique permettait au pilote une excellente vue de l'atterrissage sur porte-avions, et une bonne stabilité et maniabilité. Il lui était en effet possible de se poser sans rabattre ses ailes et de piloter depuis le nez de l'avion.



## 6. Le North American XF-82 (1946)

Croisez deux P-51 Mustang, et vous obtenez ce chasseur d'escorte à longue portée. Fabriqué sur le principe de «plus on est de fous plus on rit», le tandem de l'escorte n'a pas fait long feu... Deux ans après son introduction, celui qu'on surnommait le «Twin Mustang» était jeté comme une vieille chaussette au profit du Republic F-84 Thunderjet, un bombardier plus efficace. C'est moche.



## 7. Le Northrop XB-35 (1946)

Développé pour l'US Air Force à la fin de la Seconde Guerre mondiale, ce bombardier lourd expérimental utilisait un système d'ailes très efficace, et ne disposait ni de queue ni de fuselage, ce qui rendait son look d'autant plus agressif.



## 8. Le McDonnell XF-85 Goblin (1948)

Un prototype de chasseur à réaction américain, destiné à être déployé à partir de la soute à bombes du Convair B-36. Le bébé kangourou de l'escorte de chasse, fourbement terré dans le ventre du bombardier, pour un projet qui portait bien son nom : le «projet chasseur parasite».



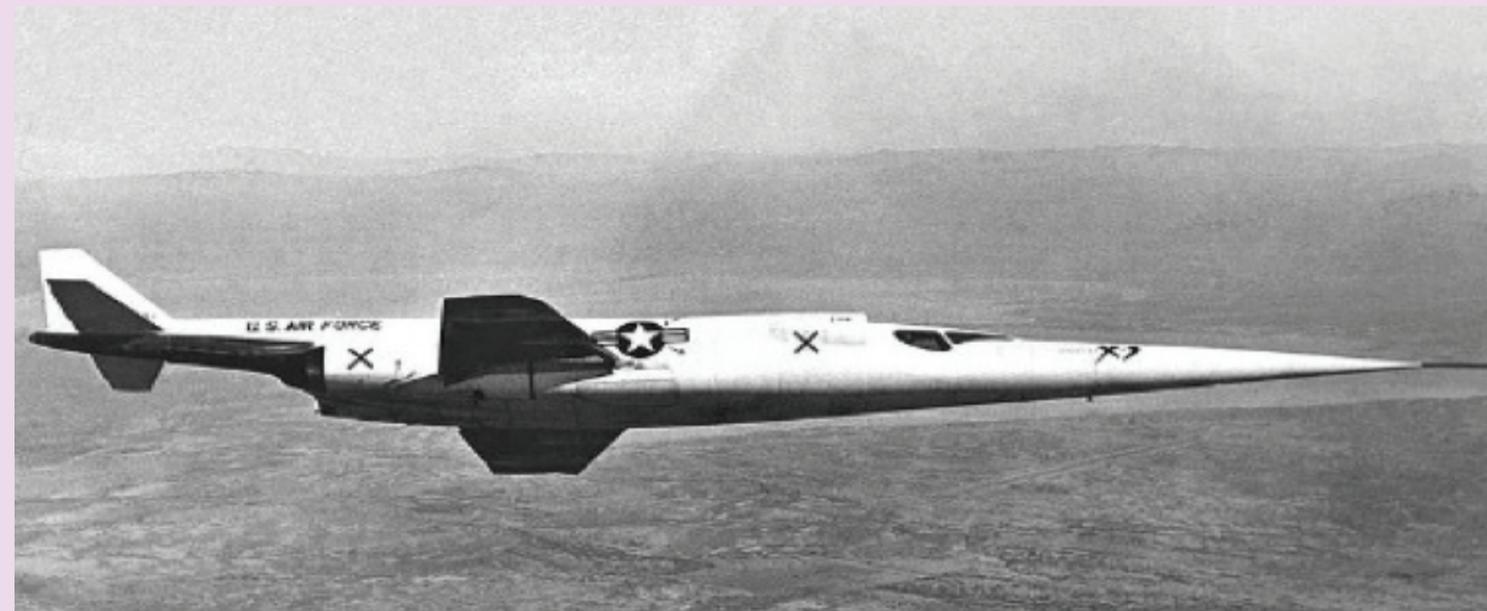
## 9. Le Martin XB-51 (1949)

Encore un bombardier expérimental peu orthodoxe ! Ce «tri-réacteurs» comporte un moteur à l'arrière et deux sous le fuselage... Toutefois, malgré quelques 12,6 millions de dollars dépensés pour le développer, le projet est arrêté en 1952 après seulement deux prototypes construits.



## 10. Le Douglas X-3 Stiletto (1953 - 1956)

Une petite révolution qui tient dans une structure en titane effilée, avec des ailes petites et trapues et une bonne tronche, c'est vrai, de stylo. C'est le premier avion construit pour voler à la vitesse du son de manière prolongée. Malheureusement, ses moteurs ne sont pas au niveau et il ne parvient pas à la vitesse attendue en vol horizontal... Le style ne fait pas tout !



Source: web



quelques mots symboliques. Le second cycle de 14 à 21 ans, appelé Kwonro, prépare à la vie adulte tant sur le plan moral que physique. Pendant ce temps l'adolescent doit participer aux travaux collectifs, confectionner des costumes et participer à des fêtes rituelles. Il subit une discipline extrêmement sévère, il fait des retraites de plusieurs semaines quasiment nues dans le bois sacré et est contraint de se débrouiller pour survivre. Il apprend les techniques culturelles, la couture, la chasse, la pêche ainsi que la philosophie et la cosmogonie. Le troisième et dernier cycle, destiné aux hommes de 21 à 28 ans, n'est pas obligatoire et s'adresse à une élite, c'est le tyolog. Il s'agit d'un approfondissement philosophique, d'une étude de la pharmacopée, d'un apprentissage de la langue liturgique et de la magie. Ce dernier cycle est sanctionné par des épreuves publiques qu'ils passent devant un collège d'anciens et toute la population masculine adulte du village. Il faut préciser qu'il existe une forme de Poro s'adressant aux jeunes filles jusqu'à ce qu'elles se marient. Cette initiation est alors interrompue jusqu'à la ménopause où elle peut reprendre. La vieille femme peut donc faire partie du conseil des anciens.



## Le poro : société secrète chez les Sénoufo

Le peuple senoufo compte plus d'un million d'habitants installé sur un vaste territoire, divisé en plusieurs villages, situé au Nord de la Côte d'Ivoire à 635 km d'Abidjan, et chef-lieu du District des Savanes.

Le Sinzanga est le domaine de la divinité féminine appelée Katyéléo, considérée comme la mère du village. L'autel qui se trouve au centre du bois sacré est considéré comme le nombril de Katyéléo et son lait est celui de la connaissance dont sont abreuvés les initiés.

Le Poro est une société secrète des Sénoufos dont l'objectif est d'éduquer et d'initier les hommes de l'enfance à l'âge adulte et bien au-delà. Une multitude de pratique mais une homogénéité culturelle trouvée à travers la grande structure initiatique du poro. Société animiste masculine, les grands dignitaires du poro sont les détenteurs du pouvoir politique des villages. Il n'est pas facile de parler du Poro quand on n'est pas soi-même initié.

La formation et l'initiation au Poro se déroulent durant toute la vie d'un homme, mais il y a trois phases principales qui s'étalent chacune sur sept ans et s'adressent à trois classes d'âge. Le premier cycle, appelé Poworo concerne les enfants de 7 à 14 ans. L'enfant apprend tout d'abord à respecter et à obéir aux adultes et en particulier aux vieux, il est chargé de corvées et apprend

Les Sénés ou Siénas appelés Sénoufos par les Mandingues sont des cultivateurs originaires du delta intérieur du Niger dans la région de Mopti et ont émigré au premier millénaire vers des terres fertiles au sud du Mali, au sud-ouest du Burkina Faso. Le séné est leur langue originale qui est distincte du mandingue. Chaque village ou ville possède à proximité un bois sacré ou Sinzanga où se déroulent les initiations et les sacrifices.



## NAISSANCES

ANEWS a le plaisir de vous faire part de la naissance des enfants du personnel ci-après :



**BAMBA faty yasmine,**  
fille de bamba yahaya,  
née le 27 janvier 2016 à la nouvelle  
clinique Farah (Marcory)



**N'ZEBO N'Gouan Othniel-Marie,**  
fils de N'Zebo Sylvain,  
né le 10 octobre 2015.



**GOUAMENE ANGELIQUE  
BELLE AURORE YASMINE,**  
fille de Gouamené Rock Léwis,  
née le 09 Janvier 2016



**DEGAN YEMIN MARIE-IMANE MINH,**  
fille de M. DEGAN Assogba Enagbo  
Herve, née le 24 Février 2016 au CENTRE  
MEDICAL LIRING sis à Koumassi Remblais.



## Régime Natman

### Au premier jour du régime Natman

- Matin :** Café ou thé sans sucre à volonté et ½ pamplemousse  
**Midi :** 1 steak grillé, Laitue, Tomates en salade, 1 pomme  
**Soir :** 2 œufs durs, Haricots verts, ½ pamplemousse

### Troisième jour

- Matin :** café ou thé sans sucre à volonté et ½ pamplemousse  
**Midi :** 1 steak grillé, laitue, céleri en salade, 1 pomme  
**Soir :** poulet grillé, tomates à l'étuvée, 1 grand verre de jus de pruneaux

### Deuxième jour du régime

- Matin :** café ou thé sans sucre à volonté et ½ pamplemousse  
**Midi :** 1 steak grillé, laitue, 1 grand verre de jus de tomate  
**Soir :** courgettes ou chou-fleur, haricots verts, compote de pommes sans sucre

### Quatrième jour du régime

- Matin :** café ou thé sans sucre à volonté et ½ pamplemousse  
**Midi :** 2 œufs durs, Haricots verts, 1 verre de jus de tomate  
**Soir :** 1 steak grillé, Laitue, 1 verre de jus d'ananas sans sucre.

### Le régime Natman est-il dangereux?

La réponse de la Nutritionniste-Diététicienne Dima Khalil  
 Ce régime, qui se présente comme une recette miracle pour éliminer des « kilos », est brutal pour l'organisme et complètement inadapté à une perte de poids définitive. Aussi, pour une personne en obésité, le régime Natman est bien trop court et ne permet pas aux personnes de le suivre à long-terme. En effet pour une personne qui doit suivre un régime pendant 2 ou 3 mois, le régime n'est pas efficace. Pire encore, pour une personne qui n'a que quelques kilos à perdre, le régime Natman est malsain et ne permet pas de développer de bonnes habitudes alimentaires. On est donc assuré de reprendre les kilos après coup, le fameux effet yoyo. On ne grossit pas de 4 kilos en 4 jours. Alors pourquoi vouloir maigrir aussi vite? C'est déraisonnable. Pour maigrir, il vaut mieux apprendre à gérer sa faim et ses habitudes alimentaires. Un régime rapide, c'est un régime définitif : on ne perd pas de temps à le recommencer à chaque reprise des kilos. Il faut donc manger équilibrer, tous les groupes d'aliments :

- Les produits laitiers
- Les protéines (les viandes, poissons, poulet, œufs)
- Les féculents
- Les fruits et légumes
- Les lipides (la graisse)



ON  
**RIT**  
 PAS  
**UN PEU!**



### Le fou et le poulet

Un fou a ramassé un poulet mort.  
 Mon voisin l'a vu et lui dit :  
 - Toi tu es vraiment fou, ce poulet est mort depuis deux jours, et tu veux le manger !  
 Le fou répond avec un petit sourire.  
 - Hum c'est toi-même qui es fou !  
 Tu as déjà vu quelqu'un manger un poulet vivant ?? Coquivoire que tu manges là, tu connais la date de son décès ??

### Le mariage

Lors d'un mariage, une fillette demande à sa mère :  
 - Maman, maman, pourquoi la madame ele est habillé tout en blanc ?  
 - Eh bien, c'est pour montrer qu'elle est heureuse, c'est une couleur qui annonce le bonheur, pour dire que son amour durera toujours.  
 - Ah, mais pourquoi le monsieur alors il est tout en noir ?



### Un garagiste

Le garagiste demande :  
 - Comment avez-vous crevé ce pneu ?  
 - Oh ! Bêtement, en roulant sur une bouteille d'alcool.  
 - Vous ne l'aviez pas vue ?  
 - Non l'homme l'avait dans sa poche.

### La femme mystérieuse

Une femme donne une pièce à un clochard qui mendie sur le trottoir.  
 - Tenez ! Lui dit-elle avec mépris, mais vous ne le méritez pas : vous n'êtes pas infirme ou handicapé !  
 Et le clochard lui répond :  
 - C'est ça, et pour vos vingt cents, je devrais me faire amputer la jambe peut-être ?





# Nos Partenaires



**Ministère des Transports**



*Pour un espace aérien plus sûr*