

ANEWS

Le magazine de l'aviation civile ivoirienne

Fevrier 2017 N° 012 ANAC ANEWS - Gratuit



www.anac.ci

La sûreté Aéroportuaire, tous concernés



LE COIN DU MANAGER

le rôle des RH
en entreprise

PARLONS EN

ANAC,
prestations rendues et
rémunérations

SANTÉ

Conseils d'experts
pour surmonter sa
peur de l'avion



Autorité Nationale de l'Aviation Civile

GARANT DE LA SECURITE ET DE LA SÛRETE DE L'AVIATION CIVILE

07 BP 148 Abidjan 07 • Tel : +225 21 58 69 00/01 • Fax : +225 21 27 63 46
site web : www.anac.ci • email : anac_ci@anac.ci / info@anac.ci

Sommaire

Fevrier 2017 N° 012 ANAC-NEWS

05 EDITO

06 ACTUALITÉ

10 INBOX : Entretien avec M. Kouamé, Président de la MUTANAC

12 PUBLIREPORTAGE 1 : L'ANAC reçoit une récompense nationale

14 PUBLIREPORTAGE 2 : Noël à l'ANAC

16 PUBLIREPORTAGE 3 : 76 agents de l'ANAC honorés

18 PUBLIREPORTAGE 4 : L'ANAC forme les forces de l'ordre

20 CŒUR DE MÉTIER : Le service courrier

22 HIGH-TECH

24 PARLONS EN : ANAC, prestations rendues et rémunérations

29 SUR LES TRACES DE : ... Miss Touré

30 LE COIN DU MANAGER : le rôle des RH en entreprise

32 FAQ : 6 questions à se poser avant d'accepter un poste

34 DOSSIER : Sûreté aéroportuaire ... tous concernés

38 BOITES À IDÉES : Feng shui : les secrets pour créer un bureau zen

40 SANTÉ : Conseils d'experts pour surmonter sa peur de l'avion

44 L'escale : Jacqueville, le nouveau paradis balnéaire

46 ESPACE CULINAIRE : Le fromage, un plaisir pour le palais

48 COIN DU BONHEUR

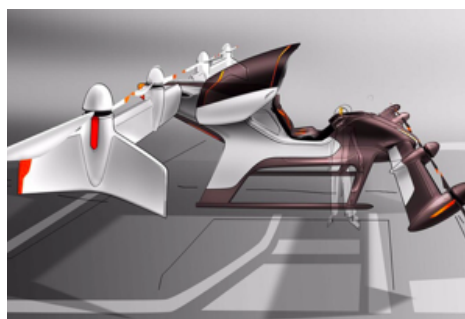
49 PAUSE DÉTENTE

50 JEUX



12

L'ANAC reçoit une récompense nationale



22

◀ Airbus dévoile les premières images de son taxi volant

40

▼ Conseils d'experts pour surmonter sa peur de l'avion



44

◀ Jacqueville, le nouveau paradis balnéaire



DIRECTEUR DE PUBLICATION
Sinaly SILUÉ

COORDINATRICE
À LA RÉDACTION
Katy OUATTARA

CORRECTEUR
Bureau Qualité, Sécurité au
Travail et Environnement
(BQSE) - ANAC

COMITÉ DE RÉDACTION
Sinaly SILUÉ
Katy OUATTARA

TIRAGE
5000 exemplaires

SIÈGE DE LA RÉDACTION
Port-Bouet

07 BP 148 Abidjan 07
Tél : 00225 21 58 89 00 / 01
Fax : 00225 21 27 63 48
info@anac.ci
katyrosine@anac.ci

la sûreté aéroportuaire... tous concernés

“

L

'objectif principal de la sûreté de l'aviation civile est d'assurer la protection et la sécurité des passagers, des membres d'équipage, du personnel au sol, du public, des aéronefs et des installations aéroportuaires servant à l'aviation civile, contre les actes d'intervention illicite perpétrés au sol ou en vol. (...) L'état de la sûreté aéroportuaire n'a pas toujours été tel qu'il est actuellement. Plusieurs actions ont été réalisées pour atteindre le niveau de sûreté actuel de l'aéroport d'Abidjan »

”



Sinaly SILUE

Directeur Général
de l'ANAC

Chers lecteurs,

Je vous souhaite à vous, ainsi qu'à vos familles, mes vœux de réussite et de bonheur pour cette année 2017. L'année précédente a été riche en activité dans le secteur de l'aviation civile ivoirienne en général et elle s'est terminée sur une note positive particulièrement pour l'ANAC. En effet, c'est avec beaucoup de fierté que nous avons reçu le 2ème prix national de l'administration publique la plus moderne de Côte d'Ivoire dans le cadre du prix d'excellence 2016. Pour cette nouvelle année, nous continuerons de maintenir notre notoriété, d'apporter encore plus d'innovation dans notre secteur, d'améliorer la qualité de nos prestations et de renforcer la confiance de nos partenaires. Découvrez notre douzième magazine qui ouvre une lucarne sur les prestations de l'ANAC en



nous plongeant au cœur de la sûreté. Vous verrez qu'en matière de sûreté aéroportuaire, chaque maillon a un rôle important à jouer. Il doit mettre en application les mesures de sûreté qui lui sont dévolues dans la répartition des responsabilités. Plongez avec nous au cœur du service courrier de l'ANAC, des ressources humaines et allons à la découverte de la ville de Jacquenville, ce nouveau paradis balnéaire.

Bonne lecture.

OLUMUYIWA BENARD ALIU RÉÉLU PRÉSIDENT DU CONSEIL DE L'OACI



Olumuyiwa Benard Aliu a été réélu par acclamation le 21 novembre 2016 pour un second mandat de trois ans à la présidence du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

«Au cours des trois dernières années, l'OACI a travaillé sans relâche à promouvoir l'importance de l'aviation civile pour le développement socio-économique, ainsi que sa priorisation dans les plans de développement et d'investissement nationaux et régionaux », a déclaré M. Aliu dans son discours d'acceptation. Nous avons aussi réalisé de grandes avancées en vue d'assurer l'assistance et le renforcement des capacités dont nos États ont le plus besoin, dans le cadre de l'initiative de l'OACI. Aucun pays laissé de côté, et nous attendons avec impatience sa prochaine version, qui sera davantage axée sur le développement des infrastructures de l'aviation.»

«Le Conseil de l'OACI a joué un rôle crucial de leader dans ce processus, et ses indications seront maintenant plus nécessaires que jamais afin d'assurer l'élaboration accélérée du nouveau Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) de l'OACI, adopté à la 39e session de l'Assemblée, en vue de rendre les procédures d'audit plus efficaces et efficaces, de faire en sorte que l'OACI optimise pleinement ses données exhaustives provenant d'audits et d'autres sources, d'affiner tous nos programmes et priorités, et, de façon essentielle, de contribuer à ce que le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) de l'OACI devienne

pleinement opérationnel en 2020.»

«À l'avenir, la poursuite constante des objectifs et cibles exposés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) devrait être complétée par des orientations supplémentaires destinées aux États sur les exigences opérationnelles et réglementaires, ainsi que sur les besoins relatifs à la formation et au renforcement des capacités pour appuyer la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI, à la fois au niveau national et régional. » a-t-il ajouté.

Aliu a souligné qu'il mettra à profit son nouveau mandat pour encourager de nouveaux progrès en ce qui concerne les exigences réglementaires relatives à la préparation en matière de cyber sécurité, aux systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) et aux vols spatiaux commerciaux ainsi que dans l'élaboration et la mise en place opérationnelle d'une politique d'intervention d'urgence de l'OACI, parmi un vaste éventail d'autres objectifs pour l'Organisation et le transport aérien du XXIe siècle.

Aliu a pour la première fois assumé les fonctions de Président du Conseil le 1er janvier 2014, après avoir été élu par acclamation par le Conseil de l'OACI après la fin du mandat de M. Roberto Kobeh González, le précédent Président. Auparavant, M. Aliu a siégé au Conseil de l'OACI du 1er janvier 2005 au 31 décembre 2013 comme Représentant du Nigéria. (oaci) ■

L'aéroport de Lomé teste une alternative au GPS

Un nouveau système de positionnement par satellite baptisé 'Galileo' sera déployé d'ici 2020 dans les aéroports des 18 pays membres de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (Asecna). Des tests sont en cours à l'aéroport Gnassingbé Eyadema de Lomé.

Galileo est le concurrent européen direct du GPS américain et du russe Glonass. Le programme Galileo a été initié en 1999 par la Commission européenne pour doter l'Europe de son propre système de radionavigation. Galileo proposera différents services. La géolocalisation avec une précision d'un mètre, une version payante avec une précision encore plus affinée, un usage gouvernemental destiné par exemple aux aéroports et aux armées, enfin un programme de recherche et de sauvetage qui permettra de repérer un appel de détresse en temps réel et partout sur la Terre. Ce qui révolutionnera la localisation des bateaux

perdus en mer et des avions en détresse ».

A Lomé, un avion équipé des technologies Galileo a réalisé une batterie de tests pour vérifier leur efficacité et leur comptabilité avec les équipements de surveillance aérienne de l'aéroport. Le nouveau système de géolocalisation ne sera pas opérationnel avant 2020 et la mise en orbite de tous les satellites ■ (republicoftogo.com, image : ESA)



Antonio Souaré veut relancer l'aérien guinéen, avec Guinea Airlines

Selon la presse guinéenne, une réunion s'est tenue le 26 novembre 2016 à la Direction nationale de l'aviation civile (DNAC), pour évoquer le sujet.

L'homme d'affaires guinéen Antonio Souaré, PDG du Groupe Business Marketing et président du club de football guinéen Horoya AC, est toujours engagé dans la création d'une nouvelle compagnie aérienne nationale, Guinea Airlines, pour prendre le relais de la défunte Air Guinée, dissoute en 2002.

Selon Antonio Souaré, «Guinean Airlines» pourrait dans un premier temps exploiter des vols intérieurs, notamment pour désenclaver les grandes villes de l'intérieur du pays. Dans un deuxième temps, la compagnie pourrait desservir les capitales de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et le reste du continent.

Le samedi 26 novembre, une réunion s'est tenue à la Direction nationale de l'aviation civile (DNAC) pour évoquer les aspects techniques, administratifs

et financiers de la création de la compagnie. Antonio Souaré a évoqué l'arrivée prochaine à Conakry de partenaires chinois, qui seraient prêts à moderniser les installations aéroportuaires de la capitale guinéenne et intervenir dans la constitution de la flotte ■



Un A380 Emirates en fleurs



Depuis le 27 novembre, le Dubai Miracle Garden abrite une nouvelle attraction : un Airbus A380 Emirates grandeur nature composé de plus de 500 000 fleurs fraîches.

Long de plus de 72 mètres et haut de 24 mètres, cet avion est présenté comme la plus grande installation florale au monde. Plus de 200 personnes ont travaillé près de 10 heures par jour pendant 180 jours pour cette réalisation. La structure de l'appareil reprend des éléments clés de l'avion, tels les aubes de soufflante des réacteurs.

Pour Boutros Boutros, vice-président de la compagnie aérienne, en charge de la communication et du marketing, « l'A380

d'Emirates est un avion emblématique qui est très populaire auprès des passagers du monde entier et nous espérons que cette collaboration avec Dubai Miracle Garden inspirera et ravira les visiteurs. Les méthodes respectueuses de l'environnement employées pour la construction et la plantation de l'A380 en fleurs sont également en harmonie avec cet avion eco-efficent » .

L'installation est la plus grande structure jamais construite au Dubai Miracle Garden. Elle repose sur un parterre de 7,460 mètres carrés, soit environ 10% du jardin.

Premier opérateur mondial de l'A380, Emirates compte 87 exemplaires dans sa flotte et en attend 55 autres ■

Fumées toxiques en A380 : un équipage de British Airways hospitalisé

Les trois pilotes et 22 hôtesses de l'air et stewards d'un Airbus A380 vol de la compagnie aérienne British Airways ont été brièvement hospitalisés l'automne dernier, apparemment suite à un dégagement de fumées toxiques.

Le Sunday Times a publié le 1er janvier 2017 un rapport interne citant le chef de cabine d'un superjumbo qui reliait le 26 octobre dernier l'aéroport de San Francisco à sa base à Londres-Heathrow, avec 388 passagers et 25 membres d'équipages. L'avion s'était posé à Vancouver après avoir déclaré une urgence médicale, les hôpitaux locaux annonçant avoir accueilli un passager et tous les navigants – tous rapidement « relâchés », seuls quatre ayant été traités pour inhalation de fumée. Les passagers avaient pu quitter Vancouver le lendemain. Les autorités canadiennes avaient diffusé un rapport selon lequel une « forte odeur » avait été notée au niveau de la porte 4 et du galley du pont supérieur de l'A380, 40 minutes après le décollage ; les pilotes avaient alors déroutés l'avion vers la ville canadienne, utilisant les masques à oxygène.

Si l'incident n'avait eu que peu d'échos à l'époque, la description faite par le chef de cabine est parlante : il évoque des vomissements parmi les PNC, l'un d'eux « se recroquevillant au sol sous une couverture » tandis que d'autres paraissaient drogués et utilisaient des masques à oxygène. Il parle de maux de tête, vertiges, nausées, yeux rougis, goût métallique dans la bouche – et plus grave, de perte d'orientation, de confusion et d'incapacité à s'exprimer normalement qui « ont créé une grave inquiétude ». Et affirme que l'un des PNC s'est évanoui en arrivant à Heathrow le jour de son retour. Une passagère dit avoir cru à un détournement d'avion en raison de la panique affichée par certains navigants. Une autre source dans la compagnie aérienne évoque une session de debriefing de l'équipage durant laquelle certains étaient en pleurs, mais son affirmation que quelques PNC n'auraient toujours pas repris le travail n'a pas été confirmée par le Sunday Times. British Airways et Airbus avaient envoyé une équipe technique à Vancouver pour inspecter l'A380, sans pouvoir trouver la source du problème – y

compris lors du vol retour à vide vers Londres, et malgré une série de tests. La compagnie a plus tard évoqué un « incident lié à des odeurs », déclarant au quotidien avoir envoyé à l'autorité britannique de l'Aviation civile (CAA) décrivant tous les détails de l'affaire. « La sécurité des passagers et membres d'équipage est toujours notre priorité première », a déclaré son porte-parole.

Le syndicat Unite a immédiatement accusé la compagnie de l'alliance Oneworld de minimiser l'incident, se demandant pourquoi aucune enquête officielle n'avait été menée sur le sujet. Une des pistes avancées et le système de bleed air, qui en cas de fissure sur un joint de réacteur

pourrait entraîner en cabine dans certains cas des émissions de fumée d'huile brûlée, dont les conséquences sur la santé pourraient être sérieuses.

Rappelons qu'en France, le syndicat d'hôtesse de l'air et stewards SNPNC affirmait en septembre dernier que 10% d'entre eux souffrent de « mal aigu des montagnes » lors de vols à bord des A380 de la compagnie aérienne Air France, dont les symptômes se rapprochent de ce qu'on vécut les navigants de British Airways – sans toutefois les odeurs ou les fumées toxiques. (Air Journal, photo : British Airways) ■





ENTRETIEN AVEC M. KOUAMÉ,

Président de
la mutuelle des agents
de l'ANAC (MUTANAC)

1 - Comment se porte la MUTANAC depuis notre dernier entretien ?

Nous sommes dans la dynamique de réussite. En effet, nous avons tenu une Assemblée Générale (l'organe suprême de notre mutuelle) qui a porté sur l'amendement des textes ainsi que le relèvement du taux des cotisations pour renforcer les capacités de la MUTANAC.

Ces changements majeurs ont été initiés en vue d'atteindre les objectifs assignés à notre mutuelle et satisfaire aux légitimes attentes des mutualistes. L'Assemblée Générale à l'unanimité a approuvé le relèvement du taux de cotisations et le prélèvement est fait à la source depuis le mois de février 2016.

Ces dites cotisations étant nécessaires pour la survie de notre mutuelle. Cela nous permet de fournir aujourd'hui les différentes prestations pour les événements heureux ou malheureux sans attendre de nombreux mois comme par le passé.

2 - Quels sont vos projets que vous avez réalisés et ceux en cours ?

Lors de notre prise de fonction, la MUTANAC avait pris des engagements auprès d'une structure financière partenaire de la place qui n'étaient pas honorés. Certains mutualistes étaient redevables d'importantes sommes et d'autres se trouvaient en situation d'impayés depuis plusieurs années. A ce jour, nous avons recouvré ces dettes, ce qui a renforcé la confiance entre la MUTANAC et ce partenaire. Nous considérons que cela représente un acquis à n'en point douter.

En outre, grâce à des partenariats, nous travaillons à faciliter la vie à nos mutualistes. Aujourd'hui chaque membre peut obtenir des équipements (les meubles et les appareils électroménagers) à coût réduit et avec des facilités de paiement. La rentrée scolaire n'est

plus un moment de stress pour les parents car ils ont la possibilité d'avoir accès à des kits scolaires de qualité à crédit. Le remboursement est fait en plusieurs échéanciers, ce qui permet aux mutualistes de supporter les contraintes liées à cette période de l'année.

Nous avons conclu une convention avec une structure de construction immobilière qui nous a accordé des faveurs en vue de permettre aux mutualistes d'acquérir des logements sous la forme de location-vente. Certains mutualistes ont déjà souscrit et d'autres sont inscrits afin d'obtenir un logement.

Monsieur le Directeur Général, toujours favorable à toutes les actions qui s'inscrivent dans le sens du bien être et de l'amélioration du cadre de vie de ses agents, accorde une attention particulière à ce projet.

Concernant les projets en cours, nous sommes en pourparlers avec des structures en vue d'acquérir des terrains pour les mutualistes qui désirent bâtir leur logement sans l'intervention des structures immobilières.

Nous souhaitons organiser une sortie détente en février prochain hors d'Abidjan et une seconde à l'extérieur du pays à la fin du mois de mai, ce qui permettra de s'épanouir et de ressourcer.

Nous comptons organiser un séminaire de formation au profit des mutualistes sur la retraite des agents affiliés à la CNPS dans le mois d'avril 2017. De même, un comité sera mis en place pour octroyer des prêts internes à un taux préférentiel aux mutualistes.

3 - Vos objectifs sont-ils atteints ?

Nous pouvons affirmer sans se tromper que nous sommes sur la voie de réussir et réaliser nos ambitions. Nul n'est parfait, nous continuons de

travailler de manière modeste en restant dans la dynamique du travail bien fait afin d'atteindre tous les objectifs que nous nous sommes assignés.

4 - Quel message souhaitez-vous transmettre aux membres de la MUTANAC en ce début d'année ?

Le seul et unique message à lancer est de consolider la famille ANAC avec une MUTANAC plus forte. En effet, la MUTANAC est un outil commun de développement, de progrès et de bonheur partagé au service de tout le personnel.

Nous rassurons les membres que la MUTANAC est toujours à l'écoute de tous et de chacun. L'année 2016 fut une période de bonheur et joie pour les uns et difficile pour d'autres.

Puisse le Seigneur, fortifier tous ceux qui ont perdu un être cher.

Nous lançons aussi, un appel aux nouveaux agents d'adhérer à la MUTANAC, nous restons à leur disposition pour toute information. Nous souhaitons une bonne, heureuse et sainte année 2017 à tous les mutualistes en général et particulièrement au premier mutualiste, Monsieur le Directeur Général de l'ANAC.

5 - Votre mot de fin ?

Pour clore, nous disons merci à tous ceux qui, de manière directe ou indirecte nous orientent sur la voie de la réussite, tous les mutualistes, les amis et les partenaires qui nous accordent leur confiance.

Nous tenons à remercier le premier mutualiste, Monsieur le Directeur Général pour la caution morale et les aides substantielles qu'il nous a toujours apportées pour la réalisation de nos projets.

Vive l'ANAC, que vive la MUTANAC.

Je vous remercie ■

01

ANAC OBTIENT LE 2^{ÈME} PRIX DE L'ADMINISTRATION LA PLUS MODERNE



L'authorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) vient de recevoir une distinction nationale. En effet, elle a été désignée 2^{ème} administration publique la plus moderne à la suite d'un concours initié par le Ministère de la Fonction Publique et de la Modernisation de l'Administration (4^{ème} édition). Le prix a été réceptionné par le Directeur Général de l'ANAC, le jeudi 17 novembre 2016, au Ministère de la Fonction Publique et de la Modernisation de l'Administration en présence de son comité de direction, du représentant

des agents de l'ANAC et de la présidente de l'association des secrétaires AS-ANAC. Pour rappel, c'est en 2013 que le Président de la République Alassane Ouattara a institué le Prix de l'excellence. Ce prix a pour but de distinguer les services, les directions ou les acteurs du secteur public ou privé ayant fait preuve d'un degré élevé d'exemplarité dans l'accomplissement de leurs activités et de leurs obligations. Le Ministre Pascal K. Abinan dans son adresse aux récipiendaires a insisté sur l'importance de la performance des structures administratives et

QUELQUES IMAGES DE LA CEREMONIE

des fonctionnaires au niveau des prestations servies aux citoyens. Il faut le rappeler, la présente cérémonie est la suite de celle organisée par la Présidence de la République, le samedi 06 août 2016, à l'occasion de la Journée Nationale de l'Excellence (JNE), au cours de laquelle les premiers lauréats de chaque prix ont été distingués ■



02 | Noël à l'ANAC



La journée du 23 décembre 2016 était dédiée aux enfants des agents de l'ANAC. En effet, environ une centaine de joyeux gamins a bénéficié de bon d'achat et de jouet offerts par la direction générale. Pour célébrer d'une manière anticipée Noël, des airs de jeux ont été aménagés.

Les enfants se sont donnés à cœur joie sur les châteaux gonflables, les piscines de balle et le toboggan implanté à l'occasion sur le parking de la structure. Les parents ont aussi mis la main à la pâte pour que la fête soit belle. La journée s'est terminée après le goûter au tout petit ■

QUELQUES IMAGES
DE L'ÉVÈNEMENT



03 | 76 AGENTS DE L'ANAC HONORÉS



L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), met un point d'honneur à reconnaître les mérites professionnels de son personnel qui demeure le fer de lance de ses bonnes performances.

C'est à cette fin, qu'à la demande de la Direction Générale, la Direction des Affaires Administratives et Financières a organisé une cérémonie de distinction des agents de l'ANAC.

Ainsi donc, le jeudi 29 décembre 2016, s'est tenue dans la salle de l'auditorium de la Caistab à Abidjan-Plateau, la cérémonie de remise des médailles d'honneur et du travail à 76 agents de l'ANAC.

Invités du jour, parents, amis et familles des

récipiendaires, ainsi que les Directeurs Généraux et responsables des structures aéroportuaires ont répondu présents à ce rendez-vous ô combien important.

Après l'installation des autorités de tutelle et des responsables de l'ANAC conduits par Messieurs DIABY Moustapha, Président du Conseil de Surveillance et Sinaly SILUE, Directeur Général, le Maître de cérémonie, salutations d'usage à l'appui, a rappelé le cadre de la manifestation du jour avant d'inviter Monsieur DJADOU Marc-Antoine, Sous-Directeur des Ressources Humaines et pour l'occasion Directeur de projet de la cérémonie, à venir au pupitre pour son mot de bienvenue.

QUELQUES IMAGES DE LA CEREMONIE



①



②



③



① M. Silué Sinaly Directeur Général de l'ANAC

② M. Soro, Directeur de Cabinet du Ministère des Transports

③ M. Djadou Marc-Antoine, Sous-Directeur des Ressources Humaines



La série des allocutions s'est poursuivie avec Monsieur Sinaly SILUE, Directeur Général de l'ANAC, Messieurs SORO Daufanguy Benjamin, Directeur de Cabinet, Représentant le Ministre des Transports et Bagaté BOLOU Inspecteur Général, Représentant le Ministre de l'Emploi et de la Protection Sociale.

À la suite de ces différentes interventions, les médailles d'honneur et les diplômes ont été remis aux 76 agents de l'ANAC dans les catégories : Grand OR (14), OR (18), Vermeil (20) et Argent (24).

Au nom des récipiendaires Madame OBOU Micheline épouse GOULIHI, médaillée Grand Or qui totalise 40 ans d'ancienneté, a remercié les

autorités ministérielles et la Direction Générale de l'ANAC pour l'honneur qui leur a été fait.

Cette cérémonie a été ponctuée par des prestations d'artistes au nombre desquels, celle de l'inégalable humoriste Joël.

Cette cérémonie a été aussi l'occasion pour 8 agents de l'ANAC admis à faire valoir leurs droits à la retraite de se voir offrir des présents en reconnaissance des années de sacrifice consentis au service de cette administration.

La manifestation a pris fin par des jeux organisés par les différents partenaires, ce qui a permis aux invités de repartir avec des bons d'achats et de nombreux autres cadeaux surprises ■

04 | L'ANAC FORME LES FORCES DE L'ORDRE



Du 09 au 13 janvier 2017 s'est tenue dans la salle de conférence de l'ANAC une formation des cadres des forces de l'ordre de la plateforme aéroportuaire. Conformément aux règles de l'OACI, cette formation qui portait sur les bases de la sûreté aéroportuaire, été dispensée par M. MILAN Daniel, Directeur de la Sûreté et de la Facilitation (DSF). Y étaient présents les cadres de la douane, la gendarmerie, la police et des eaux et forêts ■



①



① M. DADIE Jean-Pierre

③

Photo de Famille



③

②

M. MILAN Daniel, Directeur de la Sûreté et de la Facilitation et Commissaire DIALLO née TOURÉ



②



SAI Marie Espérance,

Assistante du Directeur Général
de l'ANAC, Chef de Service,
responsable du Service Courrier

1) Bonjour Mme, Pouvez-vous vous présenter ?

Je me nomme SAI Marie Espérance, Assistante du Directeur Général de l'ANAC, Chef de Service, responsable du Service Courrier.

2) Depuis combien de temps êtes-vous responsable du service courrier ?

Il faut noter que le Service Courrier est rattaché à la Direction Générale. Le Directeur Général a donc décidé de me nommer responsable de ce service en 2013.

3) Comment est organisé le service courrier ?

Le service est composé de quatre personnes dont un chauffeur. Les trois autres agents s'occupent du courrier « arrivée » et du « courrier départ » qui comprend le courrier interne.

4) Quels types de courriers vous recevez au quotidien ?

Nous recevons généralement des documents de personnes externes à la structure appelés « courrier arrivée », des documents (lettres, notes, ...) des directions et principalement de la Direction Générale appelés « courrier départ » pour diffusion.

5) Quelles sont les difficultés que vous rencontrez dans l'exécution de vos tâches ?

Le service courrier, comme vous le savez, est la porte d'entrée et de sortie d'une entreprise. Nous comptons 4852 courriers arrivés et 4960 courriers au départ pour l'année 2016, il est de ce fait accessible à tous (personnes externes et internes). Les difficultés que nous rencontrons dans cette gestion de service public sont liées aux problèmes de communication avec les usagers et tous ceux qui nous sollicitent, et à la gestion des documents (diffusion urgente, adresse du correspondant erronée ou introuvable, etc ...).

6) Selon la pensée populaire, ce service est lent dans la transmission des courriers, comment faites-vous pour gérer au mieux cette difficulté ?

De quelle pensée populaire parlez vous ? (Rire). Je me porte en faux sur la lenteur de la diffusion du courrier. En interne, le système de la gestion électronique du courrier n'a pas été très facile à mettre en place parce qu'il fallait scanner et saisir les documents affectés par le DG avant diffusion. Malgré cela, le courrier traité est généralement diffusé le même jour.

En ce qui concerne le courrier « départ », tout est mis en œuvre pour diffusion le plus rapidement possible par tous les moyens (mail, fax, dépôt physique par le chauffeur). Les cas de retard sont vraiment minimes par rapport au volume de courrier traité.

Je profite pour inviter les usagers à bien libeller les adresses et à fournir tous les contacts qui permettront au service courrier de les localiser

rapidement.

Au personnel de l'ANAC, je souhaite qu'il consulte régulièrement la messagerie ANAC.CI sur laquelle tous les documents à usage interne sont systématiquement diffusés, cela nous éviterait du gaspillage en encre, en papier et surtout une perte de temps.

7) Que voulez-vous que l'on retienne de votre service ?

Je voudrais qu'on retienne que le service courrier de l'ANAC est ouvert à tous (usagers externes et internes) de 7H30 à 16H même au de-là, tous les jours ouvrables. Les agents font des formations continues pour être mieux outillés dans l'accomplissement de leurs tâches. Tous les efforts sont mis en œuvre pour donner satisfaction. Nous veillons à ce que cela soit ainsi.

8) Avez-vous un message à adresser aux lecteurs de Anews ?

Aux lecteurs de Anews, je voudrais dire que nous sommes un service disponible et ouvert à toutes les personnes qui se présenteront à notre service, toujours dans le respect et la cordialité ■





Delta Airlines suit les bagages à la trace

Perdre ses valises lors d'un voyage en avion, c'est l'une des plus grandes hantises des voyageurs. Pour les rassurer, la compagnie Delta Airlines a mis en place, aux États-Unis, un système de suivi de bagages via des étiquettes RFID. Le passager peut ainsi surveiller son bagage sur l'application mobile de la compagnie aérienne, qui lui notifie

chaque passage à un point de contrôle. Delta a équipé 84 aéroports américains et souhaite maintenant déployer la technologie dans de grands aéroports internationaux. Des fabricants de valises développent également des systèmes de suivi, plus ou moins perfectionnés...



Airbus dévoile les premières images de son taxi volant

Airbus planche sur un projet de taxi volant... qui devient de plus en plus concret. Il projette même de faire décoller un premier exemplaire de «Vahana» avant la fin 2017. L'avionneur vient de publier les premières images de ce taxi sans chauffeur sur un blog dédié au projet. «Conçu pour transporter un passager ou des colis, notre but est de faire le premier avion sans pilote pouvant embarquer des passagers à son bord», écrit Rodin Lyasoff, le PDG d'A3, le pôle d'innovation d'Airbus basé dans la Silicon Valley.

Comme Airbus l'avait déjà annoncé, un mémorandum a été signé avec l'autorité singapourienne de l'aviation civile. Il a reçu l'autorisation de tester son projet sur le campus de l'Université de Singapour courant 2017. Ce test permettra de prouver la sûreté de leur nouveau moyen de locomotion et le gain de temps qu'il procure. Une première étape avant de proposer son taxi volant à toutes les métropoles du monde... En effet, face à l'engorgement des centres urbains, Airbus veut contribuer à les rendre verticaux, c'est-à-dire développer

le transport aérien «d'une manière prévisible et contrôlée». «Nous pensons que l'automatisation complète va nous permettre d'atteindre une plus grande sécurité en minimisant l'erreur humaine», écrit encore Rodin Lyasoff. L'aeronef suivra des trajectoires prédéterminées et sera capable d'éviter des obstacles. Selon A3, ce mode de fonctionnement sera compatible avec les systèmes de gestion de l'espace aérien qui vont se développer. Et davantage d'avions pourront se partager l'espace aérien. «L'automatisation complète nous permet également de faire nos avions aussi petit et léger que possible, et permettra de réduire considérablement les coûts de fabrication», précise l'auteur du post de blog.

Mais Airbus n'est pas le seul à lorgner sur les taxis volant. Récemment, un mystérieux avion a été aperçu par deux témoins à l'aéroport d'Hollister, décollant à la verticale. Cet engin est la voiture volante que le cofondateur de Google, Larry Page, a commandé à la start-up très discrète Zee.Aero. Et un acteur majeur du secteur de la mobilité serait sur les rangs. Uber espère trouver un partenaire industriel afin de proposer un service «volant» d'ici à 2026. Ses appareils décolleraient à la verticale - à l'instar des avions d'Airbus et de Larry Page - et serait entièrement électrique. A la différence tout de même qu'Uber prévoit un chauffeur et plusieurs passagers dans son embarcation ■

La Chine et la Russie s'allient pour développer un avion gros porteur



Le constructeur aéronautique chinois Comac (Commercial Aircraft Corporation of China) a annoncé mercredi avoir constitué une coentreprise avec le russe UAC (United Aircraft Corporation) en vue du développement en commun d'un avion gros porteur.

Le chinois Comac et le russe UAC annonce la création d'une coentreprise, basée à Shanghai. Elle sera opérationnelle avant la fin de l'année, précise Comac dans un document diffusé au salon aéronautique Airshow China qui se tient actuelle-

ment à Zhuhai, dans le sud du pays.

Le jumbo en projet porte l'ambition des deux pays de contester le duopole d'Airbus et Boeing sur le segment des long-courriers.

Le projet avait été annoncé en 2014 par les deux groupes publics mais peu de détails avaient filtré depuis. En juin dernier, Comac et UAC avaient dit vouloir commencer les livraisons en 2025, un objectif jugé très ambitieux par les analystes occidentaux ■

ANAC, PRESTATIONS RENDUES ET RÉMUNÉRATIONS

I – Introduction.

L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) est un établissement public à caractère particulier, plus précisément une Autorité Administrative Indépendante créée par l'ordonnance N° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant code de l'Aviation Civile.

Ce statut d'administration autonome est une exigence de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui demande que les administrations d'aviation civile de ses Etats membres aient une autonomie de gestion ce qui implique une autonomie de décision qui a son tour sous-entend une capacité de s'autofinancer ou en d'autres termes de disposer d'une indépendance financière.

Le code de l'aviation civile cité ci-dessus qui crée l'ANAC et le décret N° 2008-277 du 03 octobre 2008 qui détermine son organisation et son fonctionnement, indiquent les missions et prestations à rendre par celle-ci pour le compte de l'Etat ainsi que les redevances à percevoir en contrepartie. Lesdites prestations sont rémunérées soient directement à l'ANAC pour les services rendus aux usagers du transport aérien, soient par le biais de pourcentage des taxes, redevances, droits, ressources fiscales et parafiscales et amendes déterminés par décret.

II - Catégories de prestations et de rémunérations.

Les missions de l'ANAC sont nombreuses et les prestations rendues pour les assurer le sont d'autant. Les prestations qui font l'objet de rémunérations

peuvent être classées en trois (3) catégories :

- celles qui sont réalisées par le biais d'un partenaire technique choisi avec l'aval de l'Etat ;
- celles que l'ANAC rend elle-même directement à la demande des usagers du transport aérien ;
- celles qui font parties de ses missions régaliennes ou qui à la demande des autorités de tutelle sont rendues sous forme de mission spécifique de service public et pour lesquelles l'Etat participe au financement à travers une redevance spécifique ou des subventions dédiées.

Les modalités de réalisation de ces prestations et les rémunérations à appliquer à celles-ci se font sur la base de principes généraux ci-après édictés par l'OACI (Doc 9082). En effet, Il est recommandé que les Etats :

- n'autorisent l'imposition de redevances qu'aux seuls services et fonctions qui sont fournis pour les activités de l'aviation civile, qui leur sont directement liés, ou qui sont dans leur intérêt en dernière analyse ;
- s'abstiennent d'imposer des redevances à caractère discriminatoire pour l'aviation civile internationale vis-à-vis des autres modes de transport international ».

Ces principes sous-entendent que les prestations rendues doivent être effectives et rémunérées à leurs justes prix c'est-à-dire en considérant le coût des facteurs entrant dans la réalisation desdites prestations.

II - 1 Prestations rendues à travers des organismes partenaires et leurs rémunérations.

Parmi les missions de réglementation, de contrôle, de surveillance, de sécurité et de sûreté de l'aviation

civile et autres coordinations en matière de transport aérien, figure en bonne place celle de la réglementation et de la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation civile. Ce volet des missions de l'ANAC a pris une grande importance ces derniers temps avec les menaces terroristes qui ont atteint un niveau jamais égalé.

Concernant donc les mesures de sûreté qui sont la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites, si l'ANAC élabore elle-même la réglementation nationale sur la base de la réglementation internationale mise en place par l'OACI, elle a eu recours depuis 2007 à un partenaire internationalement reconnu pour sa mise en œuvre en l'occurrence AVISECURE.

AVISECURE est la filiale de droit ivoirien d'une entreprise canadienne avec qui l'Etat a signé un contrat pour la mise en œuvre des mesures de sûreté, sous la responsabilité de l'ANAC. A ce titre, elle assure les contrôles de sûreté des passagers et du fret au niveau des aéroports mais aussi au niveau des autres accès en zones réservées de l'aéroport, à Abidjan avec l'appui de la police spéciale de l'aéroport (PSA) et du Groupe de Sécurité Aéroportuaire de la Gendarmerie Nationale (GSA-GN), structures mises à la disposition de l'ANAC pour emploi.

AVISECURE assure les mêmes missions sur les aérodromes de l'intérieur fréquentés par Air Côte d'Ivoire avec l'appui des forces de défense et de sécurité présentes en ces lieux.

Les rémunérations perçues par l'ANAC et son

partenaire AVISECURE se font par le biais du « décret N° 2008-10 du 23 janvier 2008 portant réévaluation des taux de la redevance sûreté sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ».

Les taux de la redevance sûreté sont fixés comme suit :

1. Passagers embarquant sur l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à destination de :

- d'un aéroport de la République de Côte d'Ivoire 2 000 F CFA ;
- de tout autre aéroport de la CEDEAO 10 000 F CFA ;
- de tous autres aéroports 12 500 F CFA.

2. Passagers embarquant sur un aéroport ivoirien autre que l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny à destination de :

- d'un autre aéroport de la République de Côte d'Ivoire 2 000 F CFA ;
- de tous autres aéroports 5 000 F CFA.

3. Kilogramme de fret exporté à partir de l'aéroport International Félix Houphouët-Boigny ou de tous autres aéroports ivoiriens 50 F CFA.

La redevance est intégrée par les compagnies aériennes dans le coût du transport au moment de l'émission des billets d'avion. Elle est recouvrée suivant un régime propre défini par l'ANAC et répartie selon une clef (quote-part de chacun) arrêtée avec le partenaire AVISECURE.

Pour l'année 2017, les prévisions indiquent que la quote part de la redevance de sûreté à percevoir par l'ANAC représentera 62% de son budget.



II - 2 Prestations rendues aux usagers contre rémunérations perçues directement par l'ANAC.

L'accomplissement des missions de réglementation, de contrôle, de surveillance, de sécurité et de sûreté de l'aviation civile, de médecine aéronautique et de coordination en matière de transport aérien repose sur l'établissement de nombreux actes requis et réalisés au profit des usagers du transport aérien conformément aux dispositions de l'OACI.

Afin d'assurer l'autofinancement des administrations des aviations civiles comme le recommande l'OACI, presque tous les Etats ont adopté le principe de faire supporter par les usagers le coût des prestations rendues. En Côte d'Ivoire, ces actes sont rémunérés conformément au « décret N° 2008-11 du 23 janvier 2008 portant rémunération des prestations rendues aux usagers du transport aérien par les services de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).

Les principes directeurs énoncés par l'OACI sont pris en compte pour la détermination des montants à savoir :

- l'équilibre entre les coûts supportés et les services fournis, ils doivent être en plus équitables et non discriminatoires ;
- les redevances ou rémunérations perçues ne doivent pas compromettre la compétitive des industries concernées.

Conformément au décret précité, les rémunérations des prestations rendues concernent :

- le personnel aéronautique ;
- les aéronefs ;
- l'exploitation et la navigabilité ;
- les enquêtes accidents d'aviation ;
- les aérodromes et servitudes aéronautiques ;
- les prestations de service.

II - 2 - 1 : Les prestations concernant le personnel aéronautique

Elles sont fournies pour les services rendus au profit des membres d'équipage, du personnel au sol et pour le personnel médical en charge de l'appréciation des concernés. Ce chapitre vise également les amendes en cas de faux et usage de faux. Les documents émis sont pour une grande part les diverses licences, cartes et autres attestations liées aux personnes.

II - 2 - 2 : Les prestations concernant les aéronefs.

Les prestations rendues à ce niveau et les documents émis en contreparties ont trait à l'identification de l'aéronef et à son aptitude au vol (CDN) ainsi que ceux qui permettent de le suivre dans sa vie. L'élément de tarification ici est l'aéronef selon son poids ou le document attestant sa propriété (hypothèque, mutation, location, ...)

II - 2 - 3 : Les prestations concernant l'exploitation et la navigabilité.

Les prestations visées ici ont trait aux études et contrôles réalisés pour s'assurer que l'exploitant d'un aéronef réunit les conditions d'accès au marché et qu'il a les capacités techniques et financières pour assurer son exploitation et la maintenance de sa flotte. Des rémunérations sont également perçues pour l'examen des dossiers et la délivrance des agréments aux sociétés d'assistance aux exploitants (assistance en escale ou en matière de sûreté) et les prestataires de service. La base de la rémunération dans ces cas est le plus souvent la société d'exploitation de service aérien, l'atelier ou le prestataire de service.

II - 2 - 4 : Les prestations concernant les enquêtes accidents d'aviation.

En cas d'accident, les investigations techniques nécessitent des moyens matériels, humains et financiers importants. La participation de l'exploitant aux financements de l'enquête est donc sollicitée en fonction de la zone géographique de l'accident (sur le territoire ivoirien ou en dehors) et du type d'aéronef concerné (transport commercial de passagers ou non).

II - 2 - 5 : Les prestations concernant les aérodromes et servitudes aéronautiques.

Les services rendus dans cette rubrique concernent les études et contrôles nécessaires à l'acceptation des infrastructures mises en place au sol en vue de recevoir les aéronefs (certification ou homologation). La rémunération est fonction du site (aérodrome ou héliport) et peut intégrer des éléments de trafic pour le renouvellement du document.

II - 2 - 6 : Les prestations concernant les prestations de service.

On regroupe dans cette partie toutes les prestations à la demande, non traitées par ailleurs telles que les autorisations de survol ou d'atterrissage, de vols supplémentaires, d'étude spécifique dont le montant dans ce cas est arrêté par convention entre les parties. Les prévisions de recettes liées à l'ensemble des prestations rendues aux usagers contre rémunérations perçues directement par l'ANAC représentent 24% de son budget pour l'année 2017.

En raison du poids relativement faible de cette source de financement des activités de l'ANAC d'une part et de la nécessité d'intégrer de nouveaux types de prestations d'autre part, il s'avère nécessaire d'envisager une révision du décret de 2008 actuellement en vigueur.

II - 3 Prestations pour missions de service public et subventions de l'Etat.

Conformément au Code de l'Aviation Civile, l'ANAC,

en plus de ses missions de réglementation, de supervision et de contrôle, assure également la mise en œuvre de la politique du gouvernement dans le domaine du transport aérien. A ce titre, elle se doit de réaliser les missions les plus variées entres autres :

- réaliser des objectifs spécifiques de l'Etat tels que ceux assignés en 2012 relatifs à la certification T.S.A de l'aéroport d'Abidjan ou la classification de l'ANAC en catégorie 1 de la F.A.A ;
- accroître la connectivité du pays par la négociation de plusieurs accords aériens et la gestion du portefeuille des droits de trafic associés ;
- suivre la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;
- assurer le suivi et la gestion des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile (conventions, déclarations, protocoles ,...);
- promouvoir et impulser le développement de l'industrie aéronautique ;
- favoriser la formation et le renforcement des capacités en ressources humaines dans le secteur aérien et la météorologie.

Pour permettre à l'ANAC d'assurer ces missions et rendre les prestations qui en découlent, il est fait recours à des subventions ou redevances spécifiques.

Ainsi pour la certification T.S.A. de l'Aéroport F. H-B d'Abidjan obtenue en 2015 et la classification de l'ANAC en catégorie 1 de la F.A.A. en cours, l'Etat a dégagé une subvention spécifique qui s'est avérée insuffisante pour ces deux objectifs.

Concernant les missions plus globales ci-dessus citées, un nouveau décret N° 2016-190 du 06 avril 2016 portant institution d'une redevance de sécurité aérienne et ses modalités de perception a été pris pour son financement.

Il vise le renforcement des capacités financières de l'Aviation Civile pour lui permettre d'assumer avec plus d'efficacité ses prérogatives régaliennes.

La recette totale attendue de l'application de cette redevance est de l'ordre de 3,6 milliards de F.CFA pour l'année 2017. Comme pour les autres redevances instituées dans le secteur aérien, l'ANAC devrait la partager avec d'autres intervenants notamment le Ministère en charge de la Sécurité selon des modalités de répartition qui restent à déterminer.

Ces modalités de répartition à venir devraient tenir largement compte de l'esprit à l'origine de la création de ladite redevance de sécurité aérienne et de la position en la matière de l'OACI qui, dans diverses publications, recommande aux Etats de n'autoriser l'institution de redevance qu'en contrepartie des seuls services et fonctions :

- qui sont fournis pour les activités de l'aviation civile ;
- qui leur sont directement liés ou ;

- qui sont dans leur intérêt en dernière analyse.

Les missions de réglementation, de supervision et de prérogative régaliennne qu'assure l'ANAC englobent ces services et fonctions visées par l'OACI.

III – Autofinancement ou indépendance financière de l'ANAC

Il apparaît au terme de cet exposé que les services rendus par l'ANAC aux usagers du transport aérien sont nombreux et variés. Leurs rémunérations par les



bénéficiaires méritent d'être revalorisées pour tenir compte des facteurs qui concourent à leur réalisation (salaire du personnel, frais de déplacement,...).

Il est surtout à remarquer qu'une part très importante des services à rendre pour le compte de l'Etat de Côte d'Ivoire ne trouve pas en face un mécanisme de financement pertinent. Ces services et missions relèvent des prérogatives de maîtrise d'œuvre de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile.

III - 1 Constat de la situation économique et financière.

Le constat global relativement aux prestations rendues ou à rendre et les rémunérations perçues est le suivant :

1. L'ANAC a des besoins financiers énormes liés aux missions importantes de régulation, de sécurité et de sûreté qui lui sont assignées, alors que ses ressources propres sont limitées ;
2. L'insuffisance des ressources ne permet pas à l'ANAC de déployer toute la structure organisationnelle et opérationnelle nécessaire à la mise en œuvre dans un environnement sécurisé des missions qui lui sont assignées ;
3. L'activité aéronautique évoluant dans un environnement réglementaire international sans cesse en évolution du fait des problématiques de sécurité et de sûreté, l'ANAC ne dispose pas

→

de ressources humaines en nombre suffisant et formées dans tous les domaines pour réaliser toutes les diligences de ses missions ;

4. L'absence de moyens pour mettre en œuvre les recommandations des organismes régionaux et internationaux de l'Aviation civile ;

5. un déséquilibre entre les recettes propres et les besoins, nécessitant des appuis de l'Etat pour les combler ; insuffisance des recettes propres qui s'explique elle-même par la non application des décrets de mise à disposition des ressources de l'ANAC.

III - 2 Ressources mobilisables pour financer les activités de l'ANAC.

L'ANAC en tant qu'autorité de l'aviation civile ne perçoit qu'environ 13% des redevances collectées dans le secteur. C'est dire que les ressources du secteur sont inégalement réparties.

Pour financer convenablement ses activités l'ANAC dispose théoriquement de 3 niveaux de mobilisation de ressources financières qui s'ils sont mis en œuvre devraient lui garantir son autofinancement :

III - 2 - 1 : Collecte exhaustive des revenus actuels.

Les revenus actuels de l'ANAC sont constitués essentiellement des redevances de sûreté, de fret, de sécurité et de la rémunération des services rendus aux usagers (actes courants).

Les actions à mener ici à court terme sont de s'assurer de l'émission exhaustive des factures et du recouvrement effectif des factures émises (surtout auprès d'Air Côte d'Ivoire) et à moyen terme obtenir la révision du décret de rémunérations des actes courants.

III - 2 - 2 : L'augmentation des quotes-parts perçues par l'ANAC sur la redevance de sécurité actuelle.

L'ANAC a perçu jusque-là 10% sur la redevance de sécurité aérienne contre 90% pour l'opérateur Sécuriport exerçant pour le compte de la Police Nationale. Cette répartition est disproportionnée au regard des tâches effectivement réalisées par Sécuriport ; la convention qui a déterminé cette clé devrait être mise à plat pour être renégociée. A défaut de créer une redevance propre à l'ANAC sa quote-part doit être augmentée à au moins 50% de la redevance perçue.

III - 2 - 3 : Mise à disposition de ressources nouvelles déjà prévues par des décrets.

Le décret N° 2009-123 du 02 avril 2009 fixe la quote-part des redevances dues par les concessionnaires des aéroports et les concessionnaires des services d'assistance en escale à 35% au profit de l'ANAC.

A ce jour, ces redevances sont versées respectivement et intégralement à SODEXAM pour la première et à la Trésorerie Principale des Transports Terrestres Maritimes pour la seconde.

La quote-part de l'ANAC ne lui est pas reversée

Au total, pour assurer l'autofinancement de l'ANAC ou en d'autres termes garantir son indépendance financière et lui permettre de réaliser pleinement ses missions, les actions suivantes doivent être menées concomitamment et dans les meilleurs délais :

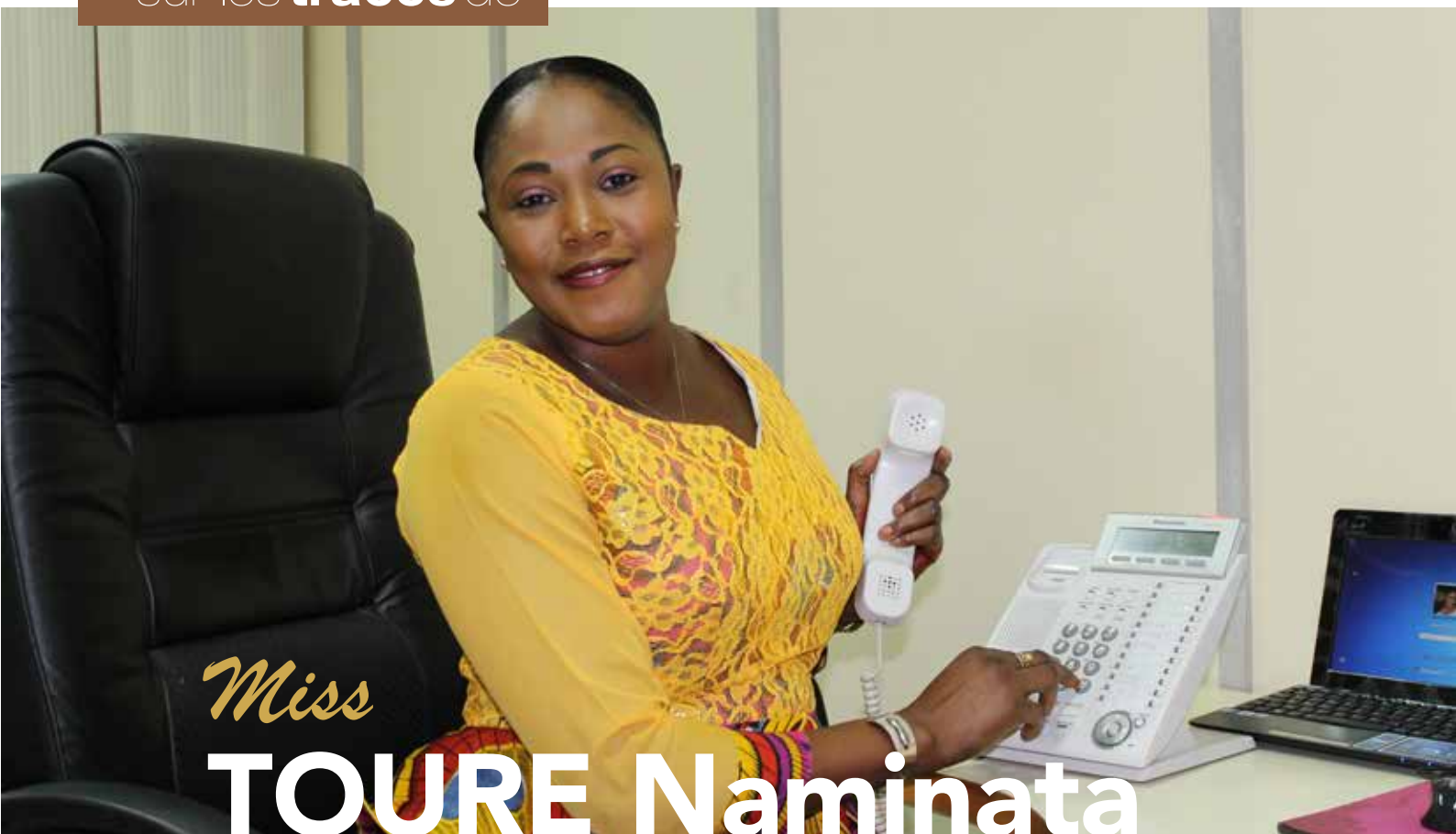
1/ La révision du décret de rémunération des services rendus aux usagers du transport aérien (les actes courants) ;

2/ La formalisation de la quote-part perçue par l'ANAC sur la redevance de sécurité actuelle à un niveau équitable ;

3/ L'application effective du décret qui fixe à 35% la quote-part de l'ANAC dans les redevances versées par les concessionnaires des aéroports et des services d'assistance en escale ■

Doumbia Yahaya
Directeur des Affaires Administratives et Financières

The advertisement for cikdo.com features a festive theme with a red ribbon, hearts, and gift cards. The main text reads "Je t'aime... est bon Mais cadeau est mieux". Below this, it says "Assistance client - Livraison rapide Produits authentiques - Retour gratuit". The website address "www.cikdo.com" and the phone number "22 00 90 90" are prominently displayed at the bottom.



Miss **TOURE Naminata**

1. Bonjour Miss, Pouvez-vous vous présenter ?

Je suis TOURE Naminata, standardiste à l'ANAC depuis le 11 décembre 2014. J'ai fait des études en technique hôtelière au lycée hôtelier d'Abidjan, en Tourisme et Loisirs au CBCG de Cocody et en anglais à Accra (Ghana).

2. Comment est organisé votre journée au service standard ?

À la prise de service le matin, je vérifie l'état de mon matériel de travail et je mets à jour le registre d'appel. Tout au long de la journée, je gère et je traite les appels internes et externes en les distribuant vers les terminaux téléphoniques. Nous avons aussi des écrans auxquels sont connectés les caméras de surveillance des locaux. Je dois donc, avec l'aide de ma collaboratrice, avoir un œil sur les allées et venues dans les couloirs.

3. Quelles sont les difficultés que vous rencontrez dans l'exécution de vos tâches ? Comment faites-vous pour gérer au mieux ces difficultés ?

Vous savez quand on aime ce qu'on fait, les difficultés

ne sont pas insurmontables. Cependant nos plus gros problèmes sont liés aux temps d'attente des correspondants en ligne. Parfois certains agents sont hors de leurs bureaux (du fait des réunions, séances de travail, inspections ...), du coup ça devient long de les localiser lorsqu'ils reçoivent des appels de l'extérieur. Les interlocuteurs s'en plaignent mais avec le calme et les bons mots on arrive à les calmer. Il est important de retenir que le standard est la porte d'entrée d'une entreprise, car nous sommes les premiers interlocuteurs. À part cela, le travail se déroule normalement car tout a été mis en place pour la bonne marche du service.

4. Avez-vous un message à adresser aux lecteurs de Anews ?

Je souhaite au Directeur Général de l'ANAC, Monsieur SILUÉ Sinaly et à tout le personnel, une bonne et saine année 2017 couronnée de succès dans tous les services. Que la paix et la santé règnent dans la vie de tous ■

TOURE Naminata



LE RÔLE DES RH DANS L'ENTREPRISE

Les entreprises ne conçoivent pas toutes la gestion des ressources humaines (RH) de la même façon, ce qui influe sur le rôle dévolu aux responsables du personnel au sein de la société et dans le cadre des entretiens qu'ils mènent. Les quatre rôles principaux du service RH dans l'entreprise sont :

Stratégie HRM « Human Resource Management »

Les ressources humaines sont considérées comme le partenaire stratégique des responsables de ligne. Le personnel n'est plus (seulement) regardé comme un facteur-coûts mais comme une composante importante de la réussite de l'entreprise. Le management du personnel revêt donc une importance stratégique au même titre que la taille de l'entreprise, la part de marché, le niveau technologique des produits, la maîtrise des coûts, etc. L'entreprise qui gère un personnel qualifié possède un avantage sur la concurrence. Ainsi par exemple, sécurité de l'emploi, commitment (attachement, loyauté), niveau salarial suffisant, évolution de carrière ciblée et leadership peuvent se révéler être des avantages concurrentiels. Intégrer la stratégie de l'entreprise dans la stratégie HRM devient donc une nécessité.

Processus de management RH: «HR-Systems Provider»

Rôle traditionnel des RH: définition, maintien et perfectionnement des procédures professionnelles et des instruments du recrutement, du développement, de l'évaluation, de la rémunération

et de la promotion du personnel. Les RH fixent, par exemple, le processus de sélection du personnel du profil requis jusqu'à l'initiation des employé(e)s et conviennent avec les responsables de ligne du rôle respectif des supérieurs hiérarchiques et des collaboratrices et collaborateurs RH dans le processus global. Ils soutiennent les supérieurs directs en fournissant les modèles de description de poste, les profils requis, les fils conducteurs d'entretiens, etc. et viennent en soutien des phases individuelles de sélection ou les prennent en charge dans leur totalité (p.ex. présélection, recherches de références, etc.). De même, pour le processus d'évaluation du personnel, les ressources humaines élaborent le processus, le calendrier et les instruments appropriés. Le système salarial et ses modalités d'application bien particulières ainsi que le processus de fixation des salaires pour les cas individuels et la tenue des négociations salariales sont d'autres exemples du même ordre.

Coopération partenariale et administration des ressources humaines

Comme les prestations globales pour tous les processus RH comme marketing du personnel, sélection du personnel, rémunération, etc. Les tâches ci-après font partie du domaine de l'administration: missions d'information telles que la gestion des dossiers du personnel et les statistiques, traitement des mouvements de personnel (entrées et sorties), etc., tenue des comptes tels que les bulletins de salaire et le décompte avec les assurances sociales, missions de signalement comme l'arrivée à terme d'une



période d'essai, informations aux assurances sociales ainsi que les tâches de contrôle en cas de maladie, saisie du temps de travail, contrôle des congés, etc. Les RH peuvent en plus assumer d'autres prestations pour décharger les responsables de ligne. Par exemple, dans le domaine du marketing de personnel, en assurant l'approche ciblée et directe de candidat(e)s potentiel(le)s et en garantissant leur présélection de façon autonome.

Aux rôles ci-dessus peuvent aussi être ajoutées les missions suivantes :

- Centre de compétence : conseillère/conseiller de la ligne et des employé(e)s pour les questions spécifiques du droit du travail, les questions relatives aux assurances sociales, etc.
- Interlocuteur des cadres dirigeants et du personnel pour répondre à toutes les demandes : en cas d'évolution négative, avocat(e) du personnel face aux responsables de ligne ou face à la direction.
- Contrôle : définir ou fixer les objectifs dans le secteur du personnel, traiter et discuter les résultats. En cas d'évolution défavorable, rôle de police : surveillance des décisions prises par les lignes. Entre ces deux variantes se situe la difficile tâche de pouvoir imposer le respect des règles.

Répartition des tâches entre ligne et les ressources humaines

Le service interne du personnel ou le/la chef(fe) du personnel assume essentiellement les tâches opérationnelles suivantes :

- Elabore les conditions générales (bases

contractuelles, système salarial, système d'évaluation, etc.)

- Protège les intérêts sectoriels supérieurs (p.ex. coordination)
- Soutient les cadres dirigeants lors de la mise en œuvre.
- Accompagne le suivi de la sélection, de la gestion et du développement du personnel ainsi que des licenciements.
- Assure la gestion des salaires et du personnel (le décompte des salaires peut aussi être affecté au service comptable)

La responsabilité, la mise en œuvre et les pouvoirs décisionnels pour les cas concrets individuels incombent aux supérieurs hiérarchiques directs (responsables de ligne) qui sont en dernier lieu compétents pour :

- le choix,
- l'utilisation,
- l'évaluation,
- le développement,
- le licenciement, etc. de leurs employé(e)s

Ceci, toujours dans le cadre des conditions générales de fonctionnement de l'entreprise et des intérêts supérieurs ■



6 QUESTIONS À SE POSER AVANT D'ACCEPTER UN POSTE

Vous avez une proposition de poste et après des heures d'attente, des semaines de recherche, des jours de découragement, vous êtes enfin excité, soulagé et heureux. Félicitations ! Pour faire durer cette motivation, il vous reste une étape : doser vos émotions pour être sûr de faire le bon choix. Au-delà du salaire, des avantages, de la localisation etc., ce choix repose sur 6 questions qui vont vous permettre de savoir si ce poste aura des effets positifs sur vous et votre carrière. Welcome to the Jungle vous aide à prendre votre décision !

1/ Que cache l'intitulé de poste ?

Titre très attractif ou plus classique ? L'intitulé de poste en dit finalement assez peu sur les tâches dont vous allez être en charge. Devant l'excitation, on se laisse parfois emballer par cet intitulé dont on s'imagine la signification et dont on ne voit que les aspects positifs. Si ces aspects ne constituent finalement que la moitié du poste, vous risquez d'être déçu. Ne raisonnez pas seulement en terme de titre mais soyez sûr d'avoir bien cerné les contours de votre poste et ce que l'on attend de vous. Vous devez être capable de faire une liste des tâches, des enjeux et de vos objectifs.

2/ Ce travail correspond-il à mes compétences ?

Avoir de l'ambition et vouloir progresser vite est une très bonne chose mais il convient de doser finement le ratio compétences / objectifs. Vous avez bien identifié les tâches qui vous attendent, assurez-vous maintenant que ces tâches conviennent à vos capacités et vos envies. Même si vous n'avez certainement pas encore toutes les compétences requises, ceci peut être rattrapé par la maîtrise d'autres sujets et les possibilités de formation et d'apprentissage. Faites juste attention à ne pas accepter un poste qui serait trop calibré pour vous ou qui vous emmènerait vers des fonctions qui ne vous ressemblent pas (du management par exemple ou de la technique).

3/ Quel est l'historique de ce poste ?

Cet historique peut en dire long sur son contenu ! Combien de personnes se sont succédées sur ce poste avant vous ? Combien de temps sont-elles restées ? Pourquoi sont-elles parties et comment ? Tous ces éléments vous permettront de mieux comprendre le profil attendu, le style de management et l'évolution du poste. Essayez d'en savoir le maximum pendant vos différents échanges et entretiens avec les équipes. Cherchez sinon sur LinkedIn ou renseignez-vous auprès des salariés ou des personnes de leur entourage.

4/ Quelle composante de ce travail va être une source de bonheur ?

Votre poste sera peut-être stressant, challengeant, prenant : essayez d'identifier un élément qui fera que même dans les jours difficiles, vous serez toujours content d'être là. C'est cet élément qui fera la différence, vous motivera et vous permettra de vous dépasser. Pour cela, identifiez d'abord ce qui, pour vous, est indispensable à votre épanouissement : aider les autres, créer quelque chose, accomplir des défis personnels, se cultiver, se perfectionner, avoir un lien social ? Si ce poste ne peut vous apporter aucun de ces éléments, vous risquez fortement de ne pas tenir sur le long terme ! L'environnement de travail jouera beaucoup aussi sur votre bonheur. Tentez de vous renseigner au maximum sur l'ambiance, les bureaux, les équipes et leurs valeurs. Vous y passerez du temps alors autant se sentir bien !



5/ En quoi cette expérience va constituer un plus dans ma carrière ?

Votre carrière est comme un assemblage de différentes pièces qui, petit-à-petit, vont constituer un édifice solide. Ne faites pas de bons en arrière : vous pouvez bondir de côté via la reconversion, et bondir plus haut en choisissant des expériences qui apportent un vrai plus à votre carrière. Au-delà de l'intitulé de poste, ce « plus » sera lié à la cohérence de ce poste avec votre parcours, des compétences que vous pourrez mobiliser, perfectionner et acquérir, des découvertes et connexions que vous allez faire etc. Posez-vous la question de savoir qu'est-ce qui, dans cette opportunité, va constituer ce « plus ».

6/ Est-ce que j'ai peur ?

Si la réponse est non, vous êtes soit extrêmement confiant soit un peu trop prudent. Accepter un nouveau travail suppose d'aller vers de nouveaux challenges, de faire grandir de nouvelles opportunités. Avoir peur est positif, cela signifie que vous sortez de votre zone de confort pour progresser et apprendre. Cette peur doit toutefois être contrebalancée par de l'excitation ! Si vous répondez donc « Oui cela me fait un peu peur mais j'ai hâte de me lancer », allez-y !

Accepter un nouveau poste est une décision importante. Pour ne pas gâcher une expérience, prenez donc bien le temps de vous poser et d'y réfléchir.

NOS SOINS

- Cryodermie (soins à froid a-5° C)
- Soins aminçissants (endermologie Cellu M6)
- Soins anti-rides
- Lifting sans bistouri (endermolift)
- Soins anti-taches
- Réjuvenation cure d'amaigrissement
- Soins visage et corps originaux à découvrir
- Onglerie et maquillage
- Massages

Et bien d'autres choses encore.....

L'autre Institut
Soins - Conseils - Bien-être

CENTRE DE BEAUTE ET DE BIEN-ÊTRE
2 Plateaux - Vallons, 11 - des Jardins
Résidence Saint Jean, à proximité de l'agence DB Privilege de la rue des Jardins
Tel : (229) 01 304 304 + (225) 08 82 28 28 + Email: laautreinsti@gmail.com



LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE... TOUS CONCERNÉS

Par définition, la sûreté, c'est la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que des moyens humains et matériels.

On entend par actes d'intervention illicite les actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment :

- Capture illicite d'un aéronef ou détournement d'aéronef ;
- Sabotage d'aéronefs ;
- Sabotage d'aéroports ;
- Attaque armée au sein des installations aéroportuaires et hors de l'aéroport ;
- Communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

L'objectif principal de la sûreté de l'aviation civile est d'assurer la protection et la sécurité des passagers, des membres d'équipage, du personnel au sol, du public, des aéronefs et des installations

aéroportuaires servant à l'aviation civile, contre les actes d'intervention illicite perpétrés au sol ou en vol.

Les principes et la philosophie de la sûreté de l'aviation sont :

- L'aviation civile doit opérer dans un environnement sûr et sécuritaire protégé des actes d'intervention illicite ;
- Les Etats doivent développer et mettre en place la législation et les procédures nécessaires pour assurer un environnement sûr et sécuritaire ;
- Les mesures de sûreté doivent être compatibles avec les normes de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) ;
- Les Etats doivent poursuivre, en vertu des lois nationales, toute personne qui tentera ou commettra un acte d'intervention illicite et/ou extraditer ces personnes dans des Etats préparés à les poursuivre.

On requiert donc des Etats qu'ils fassent de la sécurité des passagers, des membres d'équipage, du personnel au sol et du public leur objectif premier dans tous les domaines relatifs à la protection contre les actes d'intervention illicite.

HISTORIQUE DE LA SÛRETÉ

Les menaces contre l'aviation civile ont commencé par des détournements d'avion ou, pour utiliser le vocabulaire de l'OACI, des actes de capture illicite.

- C'est en février 1931 au Pérou que le premier acte d'intervention illicite s'est produit. Il est le fait d'activistes péruviens qui, à la recherche de nouveaux moyens d'actions ont détourné un avion d'une ligne intérieure en vue de répandre des tracts par voie aérienne ;
- Le deuxième acte d'intervention illicite, survenu en 1947 entre la Roumanie et la Turquie, est l'œuvre d'un groupe de dissidents qui fuient la Roumanie pour demander l'asile politique ;
- Aucun événement majeur ne se produit au cours des 20 années suivantes. Cependant 61 incidents relativement mineurs sont enregistrés durant cette période ;
- Les détournements commencent à se multiplier à

d'attaques terroristes contre l'aviation ;

- En 2001, l'utilisation d'avions dans des attaques suicides contre des cibles aux Etats-Unis d'Amérique conduit à apporter d'importants changements à l'Annexe 17 (document de référence de l'OACI en matière de sûreté) pour exiger des États contractants qu'ils renforcent la sûreté de l'aviation.

Ainsi, face à ces nombreux actes d'intervention illicites, les États ont dans un premier temps réagi par la mise en place de conventions internationales de droit pénal tels :

- « la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs » signée à Tokyo le 14 Septembre 1963. Elle s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un État contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une



la suite d'un congrès communiste tenu à Cuba en 1967, au cours duquel les délégués communistes de la région sont invités à renverser leurs gouvernements et à se rendre à Cuba. La vague de détournements atteint son paroxysme en 1969, avec Cuba comme principale destination ;

- Les mesures (établissement de profils) sont appliquées en 1970 aux États-Unis, ce qui entraîne une réduction notable des incidents. En 1973, l'inspection/filtrage, appliquée pour la première fois aux États-Unis à tous les passagers avant l'embarquement et appliquée par la suite dans le monde entier, permet de réduire le nombre des incidents ;
- En 1986, les mesures préventives sont renforcées à l'échelle mondiale à la suite d'une période particulièrement sanglante et spectaculaire

région ne faisant partie du territoire d'aucun État.

- « La Convention pour la Répression de la Capture Illicite d'Aéronefs » signée à La Haye le 16 décembre 1970.

La convention de La Haye a donc été adoptée pour combler ces insuffisances. Elle définit l'infraction de capture illicite et fait obligation aux États de la réprimer sévèrement et/ou d'extrader l'auteur de cet acte.

- « La convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile » signée à Montréal le 23 septembre 1971 ainsi que son protocole complémentaire suivront par la suite.

L'annexe 17 à la Convention de Chicago qui traite de la sûreté fait partie des 19 annexes de créé le 7 décembre 1944 à Chicago, aux Etats-Unis

A la différence des autres annexes, l'application de l'annexe 17 relevait du droit régalien de l'Etat (seules les forces de l'ordre étaient chargées de la mise en œuvre des mesures de sûreté). Cependant, depuis un certain temps, la mise en œuvre de ces mesures est concédée à des structures privées dans certains Etats tel que la Côte d'Ivoire.

Comme signalé ci-dessus, la sûreté s'est véritablement développée après les attaques terroristes aux Etats-Unis du 11 septembre 2001 au cours desquelles

des terroristes détournent quatre (04) avions et font s'écraser deux (02) d'entre eux contre les tours du World Trade Center faisant plus de 2800 victimes. Ces actes ont propulsé les mouvements terroristes sur la scène internationale.

A la suite de ces événements, des mesures plus contraignantes ont été arrêtées dans le domaine de l'aviation civile ainsi que des amendements à l'annexe 17 en vue de faire face aux actes d'intervention illicite.

LA SÛRETE EN CÔTE D'IVOIRE

La sûreté de l'aviation civile est organisée autour de l'ANAC. Plusieurs entités étatiques et privées interviennent dans la sûreté afin de garantir la sécurité des vols, des aéroports et des personnes.

Le Groupe de Sécurité Aéroportuaire de la Gendarmerie Nationale (GSAGN) est chargé de la protection du périmètre aéroportuaire.

La Police Spéciale de l'Aéroport est chargée d'assurer la sécurité à l'intérieur des terminaux.

Ces deux entités ont plusieurs autres missions régaliennes qui leur sont assignées.

Avisecure est chargé d'effectuer les contrôles de sûreté tels que définis dans le programme de sûreté de l'aéroport d'Abidjan.

Un comité local de sûreté est constitué au niveau de l'aéroport d'Abidjan. En plus des entités suscitées, les autres membres sont la Douane, les Eaux et Forêts, l'armée de l'air, la Sodexam, Aeria, Nas-Ivoire, Air Côte d'Ivoire et un représentant des compagnies aériennes.

L'état de la sûreté aéroportuaire n'a pas toujours été tel qu'il est actuellement. Plusieurs actions ont été réalisées pour atteindre le niveau de sûreté actuel de l'aéroport d'Abidjan, entre autres :

- La formation tous azimuts ainsi que la sensibilisation du personnel aéroportuaire et des forces de l'ordre ;
- La mise en place de toute la réglementation sûreté et facilitation (plusieurs décrets, arrêtés, programmes nationaux et règlements) ;
- La mise en place du corps des inspecteurs sûreté de l'ANAC ;
- La mise en place du Comité National de Sûreté et de

Facilitation regroupant les ministères concernés par la sûreté et la facilitation.

Toutes ces actions ont été réalisées dans des délais assez courts afin de répondre aux exigences de l'OACI. Ainsi, ces actions ont permis de doubler le taux de conformité en 2012.

Les taux de conformité sûreté de notre aviation civile et de l'aéroport international F.H.B d'Abidjan sont largement au-delà de la moyenne africaine ainsi que de la moyenne mondiale, ce qui a valu à la Côte d'Ivoire les félicitations des organisations internationales et régionales concernées.



Enfin, cela a été couronné par l'évaluation satisfaisante (communément appelée certification de l'aéroport par les américains) effectuée par la TSA (Transportation Security Administration) américaine en avril 2015.

C'est le lieu de féliciter toutes les entités aéroportuaires impliquées dans la sûreté.

A la dernière réunion ministérielle sur la sûreté tenue en avril 2016 à Windhoek, plusieurs objectifs cibles en matière de sûreté et de facilitation ont été arrêtés par les ministres en charge de l'aviation civile. La quasi-totalité des objectifs dépendant de l'ANAC ont déjà été réalisés.

ORGANISATION DE LA SURETE A L'ANAC



La Direction de la Sûreté et de la Facilitation (DSF) est composée de deux sous directions : la Sous-Direction de la Réglementation de la Sûreté et de la Facilitation (SDRSF) et la Sous-Direction du Contrôle de la Sûreté et de la Facilitation (SDCSF).

Les missions de la Direction de la Sûreté et de la Facilitation sont définies dans le cadre organique

en conclusion l'objectif principal de la sûreté de l'aviation civile est d'assurer la protection et la sécurité des passagers, des membres d'équipages, du personnel au sol, du public, des aéronefs et des installations aéroportuaires servant à l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites perpétrés au sol ou en vol. L'atteinte d'un objectif d'une telle

de l'ANAC d'août 2015. Elle a pour responsabilité principale la mise en place de réglementation et d'assurer la supervision du système de la sûreté et de la facilitation du transport aérien.

Elle s'assure de l'élaboration, de la mise à jour et de la diffusion de la réglementation en matière de sûreté et de facilitation et veille au respect de cette réglementation à travers les activités de contrôle qualité telles que les audits, les inspections, les tests et les enquêtes.

Ces activités de contrôle qualité consistent à veiller à la mise en œuvre des mesures de sûreté afin de maintenir un niveau satisfaisant de conformité.

La Direction de la Sûreté et de la Facilitation dispose pour la réalisation de ses activités de surveillance de cinq (5) inspecteurs et de cinq (05) contrôleurs sûreté.

envergure nécessite la participation de tous. C'est pourquoi chacun doit être le gardien de l'autre pour que les mesures de sûreté soient respectées et que les comportements suspects soient dénoncés pour un transport aérien plus sûr et plus agréable.



Vous êtes régulièrement stressée ou fatiguée sur votre lieu de travail ? Ou bien sentez-vous simplement que vous avez besoin d'une bonne dose d'ondes positives ? Mettez sur le feng shui ! Appliquer au bureau cet art chinois millénaire censé harmoniser l'énergie environnementale vous rendra plus serein et efficace dans votre travail.

Après avoir déjà révolutionné notre intérieur en nous faisant bouger nos meubles et repeindre notre mur écarlate en un bleu apaisant, le feng shui débarque désormais dans les open space. Alors que nous passons la majeure partie de nos journées au bureau, cet art chinois apparu il y a environ 6 000 ans nous promet de retrouver notre sérénité perdue. Comment ? En optimisant l'aménagement de notre lieu de travail afin de faire circuler plus harmonieusement l'énergie (le « Chi ») et ainsi favoriser notre santé et notre bien-être au boulot. Pour mieux vous guider dans votre quête de la zen attitude, voici quelques principes issus du feng shui facilement applicables au travail.

Bien aménager son bureau

Pour favoriser la circulation du Chi avec fluidité et douceur dans votre espace de travail, le feng shui

vous conseille quelques idées simples et faciles à réaliser.

Tout d'abord, afin de bénéficier d'une « protection », évitez de vous asseoir le dos dans le vide. Placez donc votre bureau dos au mur. Si vous ne pouvez pas bouger votre bureau sans gêner vos collègues, un siège à dossier haut fera aussi l'affaire. Il est également déconseillé de placer son bureau face au mur : selon les principes du feng shui, cette disposition nuirait à la circulation de l'énergie. Toutefois, pour y remédier et travailler plus sereinement, vous pouvez y coller une grande image de paysage.

Il faut également éviter de placer son bureau dans l'axe allant de la porte à la fenêtre : l'énergie y est très passante et aurait pour conséquence de facilement vous déconcentrer. Enfin, dans la mesure du possible, il est préférable de ne pas travailler face à un collègue. Cependant, travailler en open space ne le permet hélas pas toujours.

Compartimenter efficacement l'espace

Sur son de lieu de travail, difficile parfois d'avoir un espace rien que pour soi, surtout lorsque l'on travaille en open space. Pour éviter que l'énergie ne se dissipe, il est donc important de bien

cloisonner l'espace, même s'il ne s'agit que de limites symboliques. Ainsi, n'hésitez pas à bien délimiter votre espace personnel de celui de votre voisin, par exemple en positionnant entre vous et lui une plante verte. Pensez également à personnaliser votre espace de bureau, sans toutefois trop l'encombrer. La présence d'objets familiers, tels que les photos de famille, les dessins de vos enfants, un joli vase ou un mug fantaisie favoriseront une ambiance propice à la sérénité, à l'épanouissement et donc à l'efficacité !

Bien organiser son bureau

L'organisation : l'un des maîtres mots pour être plus performant au boulot... mais aussi pour être plus zen. Le feng shui recommande ainsi irrégulièrement faire place nette sur son bureau, de ranger ses étagères et d'aérer la pièce. Vous favoriserez ainsi la circulation de l'énergie. Gardez également à proximité tous les dossiers et documents sur lesquels vous travaillez régulièrement : cela vous évitera de vous lever sans cesse, de farfouiller dans vos tiroirs et donc de vous disperser.

Déco : plantes vertes, couleurs claires et lumière douce

Pour être plus zen, revoyez aussi la déco de votre bureau ! Pour rendre votre espace de travail plus agréable et épanouissant, misez sur des matériaux naturels comme le bois, mais surtout

sur le bon éclairage. Exit les néons qui rendent notre teint blafard et donnent la migraine, rien ne vaut la lumière naturelle. Si possible, veillez à orienter votre bureau afin que la lumière du jour soit du côté opposé à la main qui tient le crayon. Sinon, misez sur une lampe de luminothérapie, qui vous apportera la dose d'énergie nécessaire durant les longs mois d'hiver.

Le choix de la couleur dominante de votre bureau est aussi très important. Vous ne choisirez pas les mêmes teintes selon que vous souhaitez être apaisé ou stimulé. Pour un espace de travail propice à l'apaisement, privilégiez le bleu ou le vert. Au contraire, des murs jaunes joueront sur votre créativité, tandis que le mauve favorisera votre concentration. Tâchez toutefois d'éviter les couleurs trop vives comme le rouge ou l'orange. Si elles semblent chaleureuses et énergiques au premier abord, elles pourront vite devenir agressives à l'œil.

Faites aussi place aux plantes ! En plus d'apporter chaleur et douceur dans votre bureau, elles permettent d'absorber les ondes négatives émises par les appareils électriques, comme votre ordinateur ou le téléphone... à condition qu'elles soient à feuilles rondes. Évitez donc les yuccas et autre cactus au profit d'un petit arbre de jade, jolie plante grasse qui s'accommode très bien en intérieur.

Enfin, dernier élément, et pas des moindres : planquez votre poubelle ! Car, si elle est utile au quotidien, rien de tel pour saper toute la bonne énergie de votre bureau ■





CONSEILS D'EXPERTS POUR SURMONTER SA PEUR DE L'AVION

Environ une personne sur quatre a peur de l'avion. Cela peut se traduire par un simple, « je n'aime pas vraiment prendre l'avion » à un refus catégorique de monter dans un avion.

Quoi qu'il en soit, cette peur pénalise aussi bien les personnes désireuses de partir en vacances dans un lieu accessible uniquement par avion que les personnes souhaitant rendre visite à un proche.

Peu importe à quel niveau vous vous situez sur l'échelle de la peur, il est tout à fait possible de la maîtriser. Nous avons contacté Patricia Furness-Smith, spécialisée depuis plus de 25 années sur les phobies et qui propose des stages 'Prendre l'avion en toute confiance'.

Nous lui avons demandé d'où vient cette peur et comment on peut la vaincre.

Comment se fait-il que nous ayons si peur de prendre l'avion alors que prendre la voiture tous les jours ne nous effraie pas ?

Nous sommes une espèce terrestre. De ce fait, nous ne sommes fondamentalement pas faits

pour voler. Par conséquent, lorsque nous volons, notre cerveau interprète cette expérience comme quelque chose d'étrange, d'anormal. Cette peur primitive est régie par le cerveau reptilien, ainsi, le néocortex, la partie rationnelle de notre cerveau, est complètement mise à l'écart. Tant et si bien que les statistiques qui démontrent que l'avion est le moyen de transport le plus sûr n'ont aucune influence sur la peur primitive induite par le fait de voler.

Pourtant, il est démontré que c'est 100 fois plus dangereux de prendre la voiture qu'un avion. Pas étonnant, quand on sait que l'industrie aéronautique applique une tolérance zéro en matière de sécurité. Les pilotes sont sur-entraînés et leurs compétences contrôlées fréquemment, tandis que l'équipage suit pléthore de consignes de sécurité entre chaque décollage et atterrissage.

La constitution de l'avion est en elle-même hautement sécurisée, que ce soit concernant les ailes, le moteur ou les réservoirs à carburant, et tout cela additionné fait qu'il reste le mode de transport le plus sûr au monde.

C'est d'ailleurs pour cette raison que les Américains envoient leur président dans les airs lorsqu'il y a un problème sur terre, car il s'agit de l'endroit le plus sécurisé (c'est 18 fois plus sûr

que de rester à la maison, et 10 fois plus sûr que d'être au bureau).

D'où vient cette peur de l'avion ?

La peur de l'avion se développe fréquemment lorsque l'on devient parent, et cela, pour deux raisons.

Premièrement, nous sommes programmés pour protéger notre progéniture, et nous évitons ainsi tout ce qui pourrait compromettre cela. Ensuite, avoir un enfant est bien sûr une grande source de bonheur, mais aussi de grands changements pour les parents, qui ne se soucient plus seulement de leur propre bien-être, mais surtout de celui de leur bébé.

Un vol avec des turbulences peut également laisser de très mauvais souvenirs et créer une appréhension pour la suite. Nous comprenons bien que des turbulences ne sont jamais agréables à vivre, mais elles ne sont jamais dangereuses. Les avions sont structurés de telle sorte qu'ils peuvent les supporter sans aucun problème.

Quelles sont les craintes les plus communes exprimées par les gens qui suivent vos stages ?

Les stages sont en général très chargés en émotion. Les participants arrivent souvent très tendus, stressés le matin, et sont méconnaissables à la fin de la journée. Leurs craintes sont variées, elles concernent le vol en lui-même, les mesures de sécurité et bien sûr, la peur d'avoir une crise de panique en plein vol et de se sentir désespérément pris au piège.

Finalement, ce n'est donc pas le vol en lui-même qui les inquiète alors ?

Non. Souvent, les gens n'ont pas de doute sur la sécurité, ce sont d'autres questions qui les oppressent. Le panel de peurs est très diversifié, on trouve par exemple la claustrophobie (espaces clos), l'acrophobie (hauteurs), l'agoraphobie (foule/ endroits non-familiers), la misophonie (germes),



l'astraphobia (tempêtes), la phobie sociale (comme manger en public) et l'emetophobia (vomissements) pour ne citer que quelques-uns des facteurs qui peuvent alimenter une peur de l'avion.

Est-ce que les gens font face à leur peur ou tentent-ils généralement de les ignorer ?

«Ne donnez jamais vie à votre peur car elle va voler votre vie», est le mantra que je répète sans cesse durant le stage.

Je dis toujours aux participants que la phobie est, par définition, une fausse peur, car elle est fondée sur une perception terriblement erronée d'un niveau de menace qui n'existe pas. Je leur conseille toujours d'affronter leurs craintes tout en leur apportant les outils nécessaires pour le faire.

Si les techniques essayées jusqu'à présent ne vous donnent pas les résultats escomptés, peut-être est-il temps d'essayer une approche différente. Avec une nouvelle façon d'agir, de nouvelles compétences et de la compréhension, vous pouvez surmonter votre peur de voyager en avion.



C'est important d'agir au plus vite, et surtout avant que votre peur ne prenne le dessus et n'empoisonne votre vie. La peur de l'avion concerne les hommes, comme les femmes, et peut intervenir à tout moment, quel que soit l'âge.

Est-ce une bonne idée de prévenir l'équipage de cette anxiété ?

Oui, bien sûr. De cette façon, ils vous accorderont davantage d'attention et feront le maximum pour vous rassurer. Toutes les bonnes compagnies entraînent leurs équipages à répondre aux besoins de chaque passager.

Il y a-t-il d'autres choses que les gens peuvent faire pour rendre leur vol plus agréable ?

Il y a de nombreuses choses à faire, oui, comme bien s'hydrater, éviter les stimulants comme le café, les sodas, les chocolats et l'alcool. Porter des vêtements confortables aide également, tout comme respirer profondément et faire en sorte de détendre ses muscles (ne pas s'agripper à l'accoudoir par exemple !). Cela permet d'être plutôt en phase de repos que de lutte.

Plutôt que de bloquer sur le vol en entier, je recommande de le fragmenter en plusieurs moments, comme celui du repas, celui où vous allez regarder un film ou lire un bon livre etc. Rester occupé permet d'éviter de se poser trop de questions et surtout d'échafauder des scénarios catastrophes qui n'arrangeront bien sûr pas votre peur de l'avion.

En cas de turbulences, ne paniquez pas et appliquez immédiatement les 4R. Ou, si vous êtes sur un vol BA, vous pouvez suivre ma séance de relaxation enregistrée dans la section audio « Well-being » ou bien regarder la vidéo destinée aux voyageurs anxieux.

Pouvez-vous nous en dire plus sur les 4R ?

Les 4R est un paradigme que j'ai conçu et que je propose d'utiliser en cas d'angoisse.

Lorsqu'on est anxieux, notre cerveau émotionnel prend les commandes et les émotions sont huit ou neuf fois plus puissantes que les pensées cognitives, et c'est pour cela que nous ne pouvons pas réfléchir de manière rationnelle.

Les 4R sont une façon d'utiliser nos propres ressources pour assurer à notre cerveau émotionnel que nous ne sommes pas en danger. La première étape est déjà de se rendre compte que l'on est perturbé.

Décider de Réagir, le premier R, permet de ne pas tomber dans la spirale de l'anxiété qui mène inexorablement à la panique. Durant les cours, nous provoquons un choc en faisant claquer un élastique sur le poignet. La douleur entraîne une réaction immédiate qui permet de dire « Non » à la panique.

Le deuxième R est Réguler, pour réguler sa respiration. Par une lente respiration abdominale méthodique, en particulier lorsque le souffle est plus long que l'inspiration, nous mettons notre corps en mode relaxation qui permettra ensuite d'accéder au cortex, c'est à dire la partie du cerveau qui réfléchit.

Vient ensuite le troisième R, pour Relaxer ses muscles, ce qui aura pour effet de rassurer notre cerveau émotionnel et de nous relaxer davantage.

Enfin, lorsque l'on ne ressent plus ni anxiété ni crainte, il est nécessaire de maintenir cet état de sérénité en se Remémorant (le 4ème R) des souvenirs agréables.

Il vaut toujours mieux prévenir que guérir, c'est la raison pour laquelle je recommande vivement aux gens de prendre soin d'eux et de leur bien-être. S'occuper de sa santé mentale et physique permet de ne pas être la cible de problèmes psychologiques dont les phobies sont une manifestation. Autoriser une phobie à dicter votre vie n'est vraiment pas une bonne idée, c'est pourquoi je conseille d'accepter d'être aidé et de combattre ses peurs afin de vivre mieux, tout simplement ■

Suivez-nous sur :
www.anac.ci



Pour toute information
sur l'aviation civile ivoirienne

JACQUEVILLE, LE NOUVEAU PARADIS BALNÉAIRE

L Le département fait partie de la Région des Grands Ponts. Il est situé au bord de l'océan Atlantique, sur le golfe de Guinée, à l'ouest d'Abidjan, capitale économique du pays à laquelle il est relié par une route entièrement bitumée surnommée la « côtière ».

La population est en majorité rurale avec 40 689 personnes habitant les localités rurales et 12 182 habitant la ville de Jacqueline soit un taux d'urbanisation de 23 %. Cette population, majoritairement issue du groupe culturel Akan, compte aussi d'autres entités ivoiriennes et non ivoiriennes (21 839 personnes), selon le recensement de 1998, représentant 41,3 % de la population départementale. Ceci constitue le plus fort pourcentage dans la région des Lagunes après Grand-Lahou (43,5 %) et le sixième national. Par ailleurs, comme dans toute la Côte d'Ivoire, la population du département est très jeune puisque 73,7 % de la population a moins de 18 ans.

Le développement du département de Jacqueline, fondé sur une culture extensive du coco et la pêche a permis la mise en place d'une infrastructure économique permettant de consolider l'action sociale et la prise en

charge d'un développement durable de ses populations.

L'ambition du Conseil général, est d'assurer le passage du département d'une économie agricole extensive à une économie industrielle, s'appuyant sur une agriculture moderne, un tourisme tous azimuts et un secteur privé dynamique et compétitif jouant un rôle essentiel en matière d'investissement.

Destination précédemment boudée des Abidjanais et des touristes, Jacqueline, appelée Grand Jack du temps de la prépondérance anglaise sur cette partie de la côte, est l'antithèse des très populaires Assinie et Grand-Bassam. Une situation que l'inauguration, le 21 mars 2015, du pont permettant de rallier le cordon lagunaire sur lequel s'étend la paisible bourgade (auparavant on empruntait un bac pour s'y rendre), va peut-être contribuer à changer. Reste que Jacqueline présente une ambiance des plus dépaysantes, contrastant notablement avec l'agitation abidjanaise dont elle n'est pourtant pas très éloignée. Un lieu de retraite idéal pour un week-end paisible en amoureux ou en famille.

C'est conscient des atouts touristiques naturels et culturels qu'offre la région et pour booster le



développement de Jacquville et des alentours que, le Gouvernement Ivoirien et en particulier le Ministre du Tourisme, Monsieur Roger KACOU, a décidé de construire dans la commune de Jacquville, « LE RELAIS PAILLOTES » qui sera le premier d'une série de nouveaux complexes hôteliers qui verront le jour à travers la Côte d'Ivoire. Cette décision, s'inscrit dans le cadre de l'action du gouvernement de faire du tourisme l'un des secteurs prioritaires du développement de l'économie nationale.

Conçu dans l'esprit d'un village touristique, « LE RELAIS PAILLOTES » de Jacquville offrira aux touristes nationaux et internationaux un cadre à la fois exotique et écologique s'appuyant sur une gestion participative villageoise.



L'objectif recherché en construisant ces complexes hôteliers, respectueux de l'environnement et des particularités régionales est de faire connaître aux visiteurs la culture de la localité ou de la région dans laquelle ils seront construits, promouvoir l'écotourisme ainsi que le tourisme intracommunautaire.

LE FROMAGE, UN PLAISIR POUR LE PALAIS



Il existe une multitude de variétés de fromages, répartis selon 8 familles, établies essentiellement selon la texture de la pâte du fromage.

Frais ou blancs, des produits non-affinés

Les fromages frais ou fromages blancs sont des fromages qui n'ont pas subi d'affinage. Fromages à la texture onctueuse et fondante, ils sont caractérisés également par leur forte teneur en eau, la matière sèche étant le plus souvent de l'ordre de 23%.

Fromages de couleur blanche, les fromages frais ont une saveur douce, légèrement acidulée, parfois aromatisée.

A l'intérieur de cette famille de fromages, on distinguera trois sous-catégories avec :

- Les fromages frais tels que faisselle et fromage blanc. Ils sont tout deux très riche en eau. A noter que la faisselle tient son nom du récipient qui contient le fromage.
- Les fromages tels carré frais ou petit suisse sont plus fermes et doux, du fait d'un égouttage plus important.
- Enfin chaque région a ses spécialités de fromages frais, comme la brousse de Provence ou les créquets d'Anjou par exemple.

Les variétés à pâtes molles et à croûte fleurie

Les fromages de cette famille passent par un affinage maîtrisé. Il s'agit de fromages dont la croûte est blanche, de texture duveteuse. La pâte est souple et onctueuse. On leur attribue des parfums de champignon, de levure, de mousse ou encore de terre humide, et leur saveur fait penser aux arômes du champignon, de la noisette et du beurre. Parmi ces fromages, citons les plus connus comme le camembert, le brie et le neufchâtel.

Les pâtes molles à croûte lavée, de puissants arômes

Ces fromages réputés pour leur odeur forte, n'en sont pas moins appréciés. Ils sont caractérisés par une croûte humide de couleur orangée. La couleur de leur pâte se rapproche quant à elle de la couleur ivoire. Si leur odeur est forte, pour autant la saveur de ces fromages est généralement moins marquée. Parmi les plus connus d'entre eux, citons notamment le pont l'évêque, le maroilles ou le mont d'or.

Les pâtes pressées non cuites au lait de vache et de brebis

Les fromages à pâte pressée non cuite peuvent être des fromages fabriqués à partir de lait de vache ou de brebis. Le lait peut tout aussi bien être cru ou pasteurisé. C'est la croûte des fromages qui leur

donne toute leur saveur et leur arôme. Elle peut être plus ou moins épaisse selon la durée de l'affinage. Le lait également, s'il est de vache ou de brebis, impose son goût aux fromages. On compte une trentaine de fromages à pâte pressée non cuite sur le territoire français. Parmi les plus connus, citons le reblochon, la tome de Savoie, le port Salut ou encore le cantal. Souvent, ces fromages doivent leur nom aux abbayes qui les ont vu naître.

Les pâtes persillées : des spécialités essentiellement montagnardes

Les fromages à pâte persillée peuvent être aussi bien fabriqués à partir de lait de vache ou de

connus de ces fromages sont le comté, le gruyère, l'emmental ou encore l'abondance.

Les fromages à base de lait de chèvre

Il existe une multitude de fromage de chèvre. Crottins, palets, briques, bûches, bûchettes, pyramides, bouchons, chèvres-boîtes... Ils ont des textures et des goûts bien différents, d'où ressort la saveur caprine. Les fromages peuvent être fabriqués à partir de lait de chèvre cru ou pasteurisé. Certains sont élaborés également à partir d'un mélange de lait de chèvre et de lait de vache, avec malgré tout une proportion de chèvre minimum de 50%. Parmi les fromages de chèvres les plus réputés, citons le chevrotin, le crottin de chavignol, le pélerdon, le



lait de brebis. Quel que soit le lait, ce sont des fromages que l'on retrouve plutôt dans les régions montagneuses de France. Les plus connus d'entre eux pour le lait de vache sont le bleu ou la fourme d'Ambert, et pour le lait de brebis, le roquefort est un des incontournables.

Les particularités des pâtes pressées cuites

Fromages issus du lait de vache, les fromages à pâte pressée cuite sont parsemés d'ouvertures plus ou moins importantes selon les variétés. Réputés pour leur finesse et leur arôme fruité, leur texture peut être tendre, moelleuse ou ferme. Les plus

rocamadour ou encore le chabichou du Poitou.

Dernière famille fromagère : les fondus

Les fromages dits fondus sont obtenus par la fonte de fromages ou d'un mélange de fromages. D'autres types de produits laitiers peuvent être également ajoutés à ce mélange, ainsi que des aromates ou épices, sous certaines conditions. La plupart des fromages sont connus sous le nom d'une marque déposée par une entreprise. Il peut s'agir de crèmes de gruyère ou de roquefort, de fondus à la noix, de fromages à tartiner, de cubes apéritifs ou de fromages en mini-en-cas.



KOUADIO Darres et KONAN Odile



Kouadio Darres a dit oui à Konan Odile le 17 décembre 2016 à la mairie de Koumassi. La cérémonie civile a précédé la cérémonie religieuse à la paroisse Notre Dame de l'Ascension de l'Aéroport. C'est au club house que le couple Kouadio a reçu leurs amis et famille afin de fêter l'évènement.

Diarra Lamine et DOUKROU Yolande

DIARRA Lamine et DOUKROU Yolande sont respectivement les heureux parents de Rayanah (13 octobre 2016) et Elisha (le 08 juin 2016). Toute l'équipe de ANEWS vous souhaite une vie longue et pleine sous la protection du Tout-puissant.



Elisha



Rayanah



UN PASTEUR SE MET À TABLE AVEC SA...

Un pasteur se met à table avec sa femme et commence à manger sans avoir prier. Sa femme choquée lui demande pourquoi il ne prie pas pour que Dieu bénisse leur repas. Ce à quoi le pasteur lui répond (comme c'était des plats réchauffés) : » ce repas-là, le Seigneur l'a béni au moins 3 fois cette semaine » !

La brosse à dents

Dans un asile, un fou se promène avec une laisse, avec accroché au bout une brosse à dent, un gardien de prison, sachant qu'il est fou, lui dit :

- Il est beau votre chien

Le fou le regarde bizarrement et lui dit :

- De quoi parlez-vous ? ce n'est pas un chien, mais une brosse à dents !

Le gardien, un peu confondu, décide de s'en aller, le fou regarde sa brosse à dents et lui dit :

- On l'a bien eu, hein Rex ?

La mère et la fille

- Ecoute, dit la maman à sa petite fille, si tu es sage, tu iras au ciel, et si tu n'es pas sage, tu iras en enfer.

- Et qu'est-ce que je dois faire pour aller au cirque ?

Vive les mariées

Lors d'un mariage, une fillette demande à sa mère :

- Maman, maman, pourquoi «la madame» elle est habillé tout en blanc ?

- Hé bien, c'est pour montrer qu'elle est heureuse, c'est une couleur qui annonce le bonheur, pour dire que son amour durera toujours.

- Ha, mais pourquoi «le monsieur» alors il est tout en noir ?

E	R	E	E	M	M	A	R	G	I	P	E	A	E
L	E	R	C	S	E	R	I	O	M	E	M	E	L
L	L	I	N	S	E	R	T	T	E	L	R	U	B
I	L	O	E	T	R	A	G	E	D	I	E	Q	A
V	E	T	R	E	O	E	P	I	T	R	E	I	F
E	V	S	E	O	C	L	N	A	M	O	R	R	D
D	U	I	F	O	E	E	S	S	A	I	E	Y	L
U	O	H	N	P	N	G	I	E	P	S	I	G	A
A	N	T	O	C	N	I	E	D	O	E	L	E	N
V	E	P	C	C	S	E	R	O	E	R	E	N	R
S	E	U	Q	I	T	I	R	C	S	M	M	A	U
E	M	A	R	D	O	L	E	M	I	O	O	P	O
R	E	Y	O	D	I	A	L	P	E	N	H	C	J
E	C	R	A	F	P	S	R	U	O	C	S	I	D

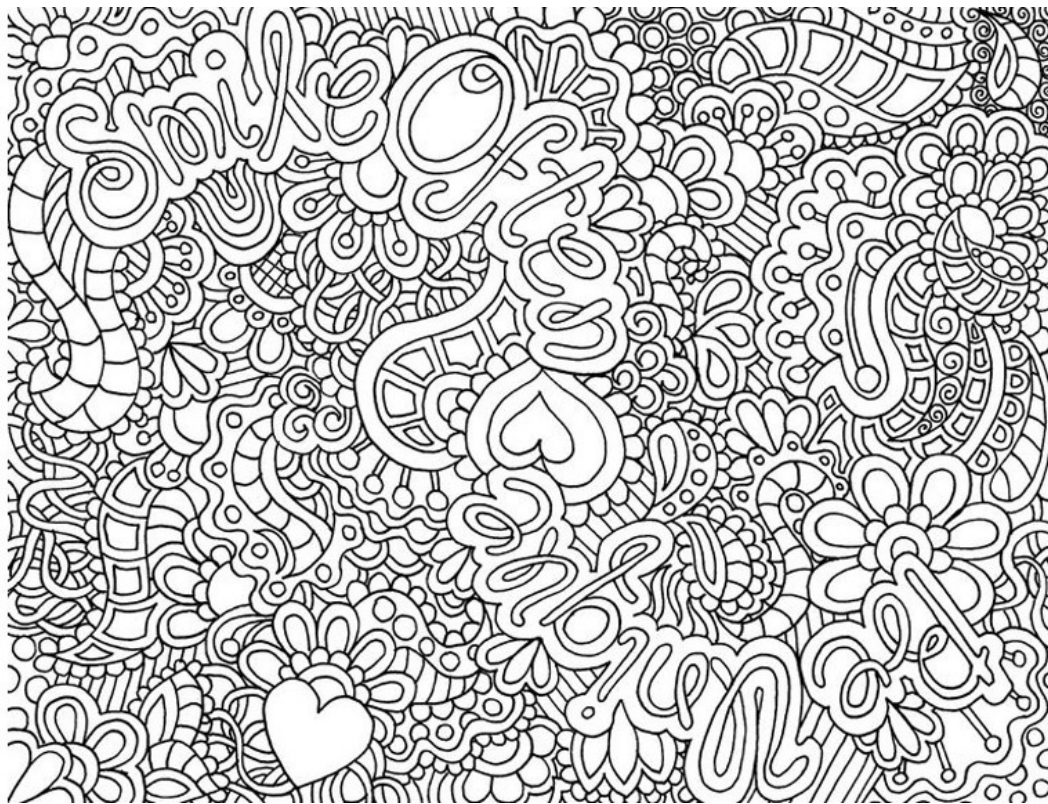
- PANEGYRIQUE
 - VAUDEVILLE
 - CONFERENCE
 - PLAIDOYER
 - MELODRAME
 - CRITIQUES
 - EPIGRAMME
 - MEMOIRES
 - NOUVELLE
 - HISTOIRE
 - TRAGEDIE
 - DISCOURS
 - COMEDIE
 - HOMELIE
 - JOURNAL
 - LETTRES
 - SATIRE
 - EPI TRE
- SERMON
 - POESIE
 - EPOPEE
 - ELEGIE
 - ROMAN
 - ESSAI
 - FABLE
 - FARCE
 - CONTE
 - ODE



E	N	I	H	P	U	A	D	C	O	D	E	M	E	E
D	R	O	G	I	R	E	P	E	R	C	H	E	I	E
N	A	V	R	O	M	E	D	N	O	R	I	G	D	D
E	E	S	U	L	N	A	H	I	B	R	O	M	R	N
N	B	E	O	R	A	U	V	E	R	G	N	E	A	E
G	S	G	T	O	U	R	A	I	N	E	I	I	C	V
O	E	S	I	R	R	E	B	R	A	S	S	D	I	S
G	N	O	O	E	E	E	N	B	R	E	U	N	P	E
R	N	V	P	S	A	D	C	F	U	D	O	A	E	N
U	E	A	S	U	O	J	N	A	J	N	M	M	U	N
O	D	E	C	E	I	O	V	A	S	A	I	R	Q	E
B	R	E	E	N	I	A	R	R	O	L	L	O	S	V
B	A	E	N	G	A	P	M	A	H	C	A	N	A	E
S	I	O	T	R	A	E	N	G	A	T	E	R	B	C

BOURGOGNE
 CHAMPAGNE
 ARDENNES
 LORRAINE
 DAUPHINE
 PERIGORD
 CEVENNES
 NORMANDIE
 LIMOUSIN
 MORBIHAN
 TOURAINE
 AUVERGNE
 BRETAGNE
 PICARDIE
 GIRONDE
 BRESSE
 BEAUCE
 ALSACE
 SAVOIE
 MORVAN
 VOSGES

POITOU
 PERCHE
 LANDES
 BASQUE
 ARTOIS
 VENDEE
 ANJOU
 BEARN
 MEDOC
 BERRI
 JURA
 BRIE



Nos Partenaires



Ministère des Transports



Pour un espace aérien plus sûr