



REDEVANCES D'AEROPORT ET DROITS SIMILAIRES EN COTE D'IVOIRE: QUI SONT LES BENEFICIAIRES ?



Sur les traces de...
Deux avions flamant neufs
pour Air Côte d'Ivoire

High-Tech
Comment construire
son propre avion?

Parlons-en
Le virus EBOLA



GLOBAL Trade



Bstand Global Trade Security Wrappers - Aéroport international Félix Houphouët Boigny - Abidjan, Côte d'Ivoire

Côte d'Ivoire, Abidjan-Marcory Zone 4, Boulevard de Marseille
18 BP 2601 Abj 18 RCI

Tél: (+225) 21 58 71 10 / 04 17 88 88 - Fax: (+225) 21 28 21 65

E-mail: hah@afnet.net / gtsw@gmail.com - www.gtsw-ci.com

DIRECTEUR DE PUBLICATION

Sinaly SILUÉ

COORDINATEUR DE LA RÉDACTION

Katy OUATTARA

COMITÉ DE RÉDACTION

Sinaly SILUÉ

Michel ATTAMAH

Katy OUATTARA

COLLABORATION:

Seydou COULIBALY

Germain AZAGOH

Lambert KONAN

CORRECTEUR

Michel ATTAMAH

SIEGE DE LA REDACTION

Port Bouët 07 BP 148 Abidjan 07

Tél.: (225) 21 58 69 00 / 01 / 43

Fax : (225) 21 27 63 46

info@anac.ci

servicecommunication@anac.ci

TIRAGE : 1.000 exemplaires

EDITEUR

UNIFORM IMPRIMERIE

(225) 21.36.11.81

SOMMAIRE

EDITORIAL	05
L'ACTU	06
INBOX	08
PUBLI-REPORTAGE	10
HIGH-TECH	14
PARLONS EN	16
LE COIN DU MANAGER	18
ZOOM SUR	20
FAQ	22
DOSSIER	24
SUR LES TRACES DE	28
JE VEUX ETRE	30
SANTE	32
BOITE A IDEES	34
INSOLITE	36
COIN DU BONHEUR	38
ESPACE CULINAIRE	40
L'ESCALE	41
PAUSE DETENTE	42





- **Organe responsable de la réglementation, du contrôle et de la sécurité du transport aérien en Côte d'Ivoire**
- **Autorité compétente en matière de sûreté aéroportuaire**

GARANT DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE



REDEVANCES D'AEROPORT ET DROITS SIMILAIRES EN COTE D'IVOIRE: QUI SONT LES BENEFICIAIRES ?



Sinaly SILUE
Directeur Général

L'utilisation des plates-formes aéroportuaires par les aéronefs et les passagers donne lieu à la perception de redevances aéronautiques et autres taxes similaires.

Celles-ci sont réglementées par la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et obéissent aux textes en vigueur dans chaque pays.

En Côte d'Ivoire, le Code de l'Aviation Civile institué par l'Ordonnance no 2008-08 du 23 janvier 2008 prévoit la perception de ces redevances et taxes d'aéroport.

En effet, ce Code énonce en son chapitre 4, article 146, les dispositions ci-après : "sur tout aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération, sous la forme de redevances perçues au profit de la personne qui fournit le service, notamment

à l'occasion des opérations suivantes :

- atterrissage et décollage des aéronefs ;
- usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne ;
- usage des réseaux de télécommunications aéronautiques ;
- stationnement et abri des aéronefs ;
- usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;
- usage d'installations et d'outillages divers ;
- occupation de terrains et d'immeubles ;
- visite de tout ou partie des zones réservées de l'aérodrome".

Si la redevance est due par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments ou outillages qu'elles rémunèrent, et concernent les services rendus, entre autres, l'atterrissage, le décollage, le balisage, le passager, la sûreté, le stationnement, le carburant, etc., la taxe quant à elle, est une contribution fiscale, perçue au profit de l'Etat, des collectivités locales et des établissements publics administratifs, en raison du fonctionnement d'un service public sans que son montant soit en corrélation avec le coût du service. On peut l'assimiler au concept de droits similaires tel qu'indiqué par l'OACI.

Les bénéficiaires desdites redevances d'aéroport et droits similaires sont les structures étatiques, les opérateurs aéroportuaires et fournisseurs de services

dont la liste et les tarifs sont contenus dans le tableau des redevances aéronautiques et taxes non aéronautiques appliquées en Côte d'Ivoire.

Qui sont ces bénéficiaires? Quels sont les tarifs? Quelles sont les conditions de perception? Que perçoit l'ANAC? Ces redevances et taxes similaires obèrent-elles le coût du transport par voie aérienne? Qu'en est-il de la surcharge carburant fixée par les compagnies aériennes?

Notre magazine ANEWS apporte un éclairage à travers le dossier consacré à cette question.

Outre cet important dossier, nous verrons quelques-unes des activités conduites par l'ANAC durant le troisième trimestre de l'année 2014. Ces activités (signature d'un MOU entre la Côte d'Ivoire et le Nigeria, certifications de structures aéroportuaires, réunions techniques, formations, etc.) ont été menées sur fond de lutte contre la maladie à virus Ebola qui touche certains Etats de l'Afrique de l'ouest. Les Autorités ivoiriennes ont pris les mesures urgentes nécessaires pour endiguer efficacement la maladie et protéger ainsi les populations.

Bonne lecture à toutes et à tous!



Après deux mois d'interruption, Air Côte d'Ivoire reprend ses opérations vers la Guinée, le Liberia et la Sierra Leone, les trois pays les plus touchés par l'épidémie d'Ebola.

Air Côte d'Ivoire rouvre sa ligne Abidjan-Conakry à raison de cinq vols hebdomadaires (tous les jours sauf les mardis et jeudis) en Embraer 170. Le vol HF720 quitte Abidjan à 12h10 pour atterrir à Conakry à 14h00. Dans le sens retour, le vol HF721 décolle de Conakry à 16h20 pour arriver à Abidjan à 18h10. Elle effectuera bientôt une liaison triangulaire Abidjan - Freetown - Monrovia - Abidjan les dimanches. Le vol HF762 quitte Abidjan à 12h15 pour atterrir à Freetown à 14h05. Le vol HF763 quitte Freetown à 15h05 pour arriver à Monrovia à 15h50, d'où il décollera à 16h30 pour arriver à Abidjan à 17h55. Un Airbus A319 est prévu sur la ligne dans un premier

temps, remplacé ensuite par un des nouveaux De Havilland DHC-8 400 de la compagnie. Au départ des trois aéroports, des contrôles sanitaires sont effectués, le gouvernement ivoirien ayant annoncé «la mise en place de mesures techniques au niveau du transport aérien avec les pays concernés». Air Côte d'Ivoire avait cessé de voler vers Conakry, Freetown et Monrovia en Août dernier, en raison de la résurgence du virus Ebola. Les autorités de Côte d'Ivoire avaient en outre fermé l'aéroport d'Abidjan à tous les vols en provenance de Guinée, du Liberia et de la Sierra Leone. Rappelons qu'Air France a cessé de voler vers Freetown mais a maintenu ses vols pour Conakry, que Brussels Air Lines et Royal Air Maroc ont maintenu les leurs vers Conakry, Freetown et Monrovia, toutes les autres compagnies internationales, dont British Airways et Emirates ayant cessé leurs opérations vers ces destina-

tions. Selon le dernier bilan publié par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'épidémie d'Ebola a fait 4.555 morts sur 9.216 cas enregistrés dans 7 pays (Liberia, Sierra Leone, Guinée, Nigeria, Sénégal, Espagne et Etats-Unis). Jusqu'à ce jour, aucun cas d'Ebola n'a été diagnostiqué en Côte d'Ivoire.

Source: Air info

Air France : un Airbus A380 à Abidjan cet hiver



La compagnie aérienne Air France a confirmé l'arrivée l'hiver prochain de son Airbus A380 entre Paris et Abidjan, la deuxième destination africaine du superjumbo tricolore après Johannesburg.

A partir du 26 octobre 2014, la compagnie nationale française utilisera l'A380 sur trois des sept rotations hebdomadaires entre l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et la capitale économique de Côte d'Ivoire. Le superjumbo décollera lundi, vendredi et dimanche à 13h45 pour arriver à 19h10, et repartira d'Abidjan à 23h25 pour se poser le lendemain à 6h40, les autres vols étant opérés en Boeing 777-300ER. Air France est en concurrence sur cet axe avec Corsair International. Avec 516 sièges pour l'A380 (9 places en première, 80 en classe Affaires, 38 en Premium et 389 en Economie) et 303 pour le 777 (8 en Première, 67 en classe Affaires, 28 en Premium et 200 en Economie), Air France devrait donc offrir l'hiver prochain entre Paris et Abidjan 2760 sièges par semaine dans chaque sens, contre 2678 l'hiver dernier (10 vols par semaine en 777-200ER). La Côte d'Ivoire est ainsi la première destination en Afrique francophone de l'Airbus A380 d'Air France. Le pays figure parmi ceux identifiés par la compagnie de l'alliance SkyTeam comme « supportant une dynamique de croissance forte » et donc susceptible d'accueillir le superjumbo, comme l'Afrique du Sud (où il se pose depuis 2010) mais aussi le Nigéria ou le Kenya.

Rappelons qu'Air France avait effectué le 28 janvier dernier un aller-retour en superjumbo vers Abidjan, pour marquer son soutien au Forum international des investissements en Côte d'Ivoire.

Source Air journal

Air France : fin d'une grève qui a coûté 300 millions d'euros



Après quatorze jours de grève, le SNPL, Syndicat National des Pilotes de Ligne, majoritaire chez Air France avec 71 % des voix, a décidé de mettre fin au conflit. « Les conditions du dialogue social ne sont aujourd'hui pas réunies, nous avons décidé de prendre nos responsabilités en levant le mouvement de grève », a affirmé Guillaume Schmid, porte-parole du SNPL, affirmant vouloir « poursuivre les discussions dans un cadre plus serein ». Un syndicat minoritaire, le Spaf (12 %), a, en revanche, maintenu son préavis de grève pour quelques jours encore. La direction d'Air France s'est félicitée de la trêve obtenue avec le SNPL, tout en déplorant l'absence d'un protocole de fin de conflit « équilibré et raisonnable ». Les deux parties n'ont, en effet, pas trouvé d'accord, les négociations achoppant sur la revendication, par les syndicats, d'un contrat unique pour les pilotes d'Air France et de la compagnie low-cost Transavia.

Grève Lufthansa : retour à la normale sous la menace



Les pilotes de la compagnie aérienne Lufthansa ont mis fin le 21 octobre 2014 à leur grève de deux jours, une cinquantaine de vols étant encore annulés le mercredi 22 octobre principalement

sur le réseau européen, mais le syndicat Vereinigung Cockpit (VC) menace de relancer de nouvelles actions.

Le mouvement de grève lancé lundi 20 octobre a pris fin le 21 octobre 2014 à 22h00 comme prévu, la compagnie nationale allemande publiant une liste de 66 vols annulés dans ce laps de temps. Les aéroports de Francfort et Munich sont principalement concernés par ces annulations, sur le réseau intérieur comme sur les liaisons européennes: un Paris - Francfort supprimé à l'aube ainsi qu'un Toulouse - Francfort, trois vols annulés vers ou depuis Bruxelles et autant à Moscou, et plusieurs capitales sont affectées. Le long-courrier, dont les pilotes s'étaient mis en grève, est aussi touché avec des vols encore supprimés à Séoul, Rio de Janeiro ou Sao Paulo. Lufthansa a finalement supprimé plus de 1500 vols, cette huitième grève de pilotes depuis le début de l'année ayant affecté 166 000 passagers. Ces mouvements sociaux au sujet des conditions de départ en préretraite lui auraient déjà coûté plus de 70 millions d'euros, certains experts affirmant que la facture dépassera en fait les 100 millions. Mais pour le syndicat VC, le combat n'est pas fini : « nous n'excluons pas d'autres grèves », a prévenu un porte-parole, « si aucun progrès n'est enregistré et si Lufthansa continue à faire du blocage ». La compagnie de Star Alliance a réitéré ses propositions: faire passer l'âge de départ en préretraite de 55 à 60 ans tout en conservant le principe de 60% du salaire payé jusqu'au premier versement des pensions de retraite (les pilotes peuvent désormais voler jusqu'à 65 ans).

Source Air journal



M. KOUAME KOUSSI
Président de la MUTANAC

1-Dans quel état avez-vous trouvé la MUTANAC ? Êtes-vous satisfait du travail abattu par vos prédécesseurs ?

Nous rendons hommage à ceux qui ont porté la mutuelle sur des fonds baptismaux. C'est un outil de solidarité par excellence et de développement de tous les agents de l'ANAC. Nous apprécions la mise en place de cette mutuelle et c'est à ce titre que nous souhaitons apporter notre modeste contribution à la réalisation de ses missions.

Lors de l'Assemblée Générale ordinaire qui s'est tenue le 15 Mai 2014, nous n'avons pas fait d'observation sur le bilan moral et financier présenté. Cela, dans le but de préserver et de renforcer les liens de solidarité, de fraternité et de confiance entre les membres de notre mutuelle.

L'Assemblée a approuvé ce bilan financier fait par l'équipe sortante.

Après notre prise de fonction, nous pouvons affirmer que la

mutuelle n'a pas de ressources malgré ce bilan flatteur. Les comptes sont au rouge.

Oui, nous nous félicitons pour le travail accompli par nos prédécesseurs. Nous félicitons le bureau sortant pour le travail effectué en général et particulièrement le Président par intérim qui a tenu la mutuelle pendant de longues périodes malgré ses responsabilités professionnelles. Nous réitérons nos félicitations au Président pour son dévouement à la chose publique et son sens de responsabilité.

Toutefois, notre satisfaction sera totale, lorsque nous serons en possession du rapport de la situation financière de la mutuelle que nous attendons de l'établissement financier suite à la réunion que nous avons eue avec le gérant de cet établissement le 14 Août dernier.

2-Quels sont vos projets à court et moyen termes ?

Nous avons élaboré un programme d'activités qui a été soumis au Conseil d'Adminis-

tration de la MUTANAC.

Ce programme sera soumis à l'appréciation de Monsieur le Directeur Général de l'ANAC très prochainement.

Pour répondre à votre question, concernant les projets à court terme, nous souhaitons :

- la restructuration de la MUTANAC. Nos textes qui datent de plus de dix (10) ans doivent être amendés. Nous allons très bientôt proposer des statuts et règlement révisés à l'Assemblée.

- Les cotisations, elles sont nécessaires pour la survie de la MUTANAC et nous sommes dans l'obligation de les revaloriser et d'augmenter le droit d'adhésion si nous voulons atteindre nos ambitions au profit des travailleurs de l'ANAC.

- La dotation de la MUTANAC d'un siège. Nous adresserons une demande à la Direction Générale de l'ANAC pour nous équiper un bureau afin de servir de siège de la MUTANAC.

- Négocier un partenariat avec un établissement financier pour

domicilier le compte de la MUTANAC afin de nous octroyer des prêts à un taux d'intérêt préférentiel.

- Solliciter un fonds d'appui, une contribution auprès de la Direction Générale pour le bon déroulement des activités de la MUTANAC.

Sur ce point, nous avons déjà l'accord de principe de la Direction Générale. Lors de la présentation de notre bureau au Directeur Général, il nous a demandé d'élaborer un budget de fonctionnement à lui soumettre.

Vous savez que Monsieur le Directeur Général est toujours favorable à toutes les actions qui s'inscrivent dans le sens du bien-être des agents et de l'amélioration du cadre de vie des travailleurs.

- L'élaboration d'un budget de fonctionnement et enfin liquider les prestations en attente des agents. Pour être plus explicite payer aux bénéficiaires des prestations que la MUTANAC leur doit à la suite des différents événements tels que le mariage, la naissance, la retraite et le décès.

Au titre des projets à moyen terme, nous allons réviser les conditions de l'obtention de prêt auprès de l'établissement financier.

Il nous faut améliorer les conditions sociales des mutualistes. Cependant nous proposerons l'amélioration des prestations aux mutualistes afin d'augmenter les prestations pour les différents événements, heureux et malheureux. Cette augmentation se fera graduellement en fonction des cotisations et du budget de fonctionnement de la MUTANAC.

3- Quel message souhaitez-vous transmettre aux membres de la MUTANAC ?

Nous n'avons qu'un seul et unique message à lancer aux agents. Nous comptons consolider la famille ANAC avec une MUTANAC plus forte. C'est ensemble que nous agissons pour changer la MUTANAC qui est outil commun, un outil de développement, de progrès et de bonheur partagé au service de tout le personnel. Et les conditions de réussite de ce travail sont simples ; la collaboration franche, la gestion transparente de l'information et l'humilité dans les relations entre l'équipe dirigeante et les membres de la MUTANAC.

A cet effet, nous leur signifions que la MUTANAC est toujours à l'écoute de tous et de chacun.

4- Votre mot de fin.

Nous disons merci à tous ceux qui, de manière directe ou indirecte se sont mobilisés, messieurs les Directeurs, messieurs les Sous-Directeurs, mesdames et messieurs les chefs de Service, les collègues et les amis qui ont placé leur confiance en notre modeste personne. Sans oublier le Directeur Général, le premier responsable de l'ANAC qui nous a donné sa caution morale.

Nous assurons les membres de la MUTANAC en général et plus particulièrement tous ceux qui attendent des prestations que la MUTANAC va tout régler, nous les prions d'être patients et indulgents. Pour redynamiser la MUTANAC, nous avons mis en place une équipe dynamique, dévouée et prête à satisfaire nos légitimes attentes.

Croyons en nous et ayons confiance. Vive l'ANAC pour que vive la MUTANAC.

Je vous remercie.

Propos recueillis par
Michel ATTAMAH



ANAC
Autorité Nationale de l'Aviation Civile



Garant de la sécurité et de la sûreté de l'Aviation Civile



01 21 43 43 43 01 21 43 43 01 21 43 43 01 21 43 43
01 21 43 43 43 01 21 43 43 01 21 43 43 01 21 43 43

VISITE DE MADAME LA MINISTRE DE LA SANTÉ À L'AÉROPORT FÉLIX HOUPHOET BOIGNY PAR RAPPORT À L'ÉPIDÉMIE EBOLA

Dans le cadre de la lutte contre la maladie à virus Ebola, Madame la Ministre de la Santé a effectué une visite à l'aéroport d'Abidjan en vue de se rendre compte de la mise en œuvre effective du système de contrôle des voyageurs débarquant en Côte d'Ivoire par avion.

Cette visite a permis à Madame la Ministre et à l'équipe de l'Institut National d'Hygiène Publique (INHP) d'expliquer aux autorités aéroportuaires ainsi qu'aux travailleurs de l'aéroport la politique de riposte aux frontières mise en place par le Gouvernement ivoirien.

Cette politique consiste à contrôler la température de tous les voyageurs arrivant à Abidjan à l'aide de thermomètres à Infrarouge tout en s'informant de la provenance de ceux-ci à travers un formulaire intitulé "Evaluation d'état de santé du voyageur" qui permet d'avoir des informations sur les activités du voyageur vingt et un (21) jours avant le voyage.

D'autre part, il est mis en place un système d'information à l'attention de tous les voyageurs au départ de l'aéroport d'Abidjan afin qu'ils prennent les mesures nécessaires pour contrer cette pandémie.



Madame la Ministre de la Santé est accompagnée des autorités aéroportuaires lors de la visite.



M. Natcha, responsable MIP de l'Aéroport lors du test de température de Madame la Ministre de la Santé.



Madame la Ministre de la Santé adresse le discours de l'INHP.



La dynamique équipe de l'INHP de l'aéroport.

CEREMONIE DE REMISE DE CERTIFICATS A TREIZE AGENTS AYANT SUIVI LA FORMATION SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES EN AVIATION

Du 11 au 22 août 2014, l'ANAC a organisé une formation intitulée « Marchandises dangereuses et matières radioactives CAT 16 IATA ». Cette formation a été donnée par M. Labassoum DRAME, Instructeur OACI et a concerné treize agents de deux directions (DCSC et DCSF).

Cette formation a permis aux agents d'appréhender toutes les questions relatives à la gestion des marchandises dans le transport aérien, notamment :

- Comprendre le cadre réglementaire,
- Connaître les précautions de chargement,
- Traiter les incidents et situer les responsabilités,
- Appliquer la réglementation pour l'expédition des COMAT,
- Expédier, accepter ou refuser une marchandise au transport,
- Sensibiliser au risque encouru par le transport.

M. Kamohan Meman, porte-parole des séminaristes a remercié le Directeur Général de l'ANAC pour cette formation sur site qui a permis de former un grand nombre d'agents de l'ANAC.

M. Labassoum Dramé, le formateur s'est dit très honoré d'avoir animé cette session. Il a félicité le Directeur Général et l'ensemble du personnel pour la réglementation (RACI 3004 et 3005) mise en place par l'ANAC.

Cette réglementation nationale est en parfaite harmonie avec les textes de l'OACI (Annexe 18 et Doc 9284) relatifs aux marchandises dangereuses. Le formateur a enfin félicité et exhorté les apprenants à mettre en œuvre les enseignements théoriques reçus en vue de relever les défis futurs. M. Sinaly SILUE, Directeur Général de l'ANAC a exprimé sa satisfaction pour les résultats obtenus et a remercié le formateur pour la qualité des enseignements donnés aux apprenants. Cette formation entre dans le cadre de l'affirmation du leadership de l'ANAC par rapport aux opérateurs de l'industrie. Le Directeur Général a exhorté les apprenants au travail, à l'excellence et à la probité car la formation sur les marchandises dangereuses en aviation est un prérequis pour d'autres formations et d'autres horizons.



ATELIER DE RESTITUTION DE LA FORMATION DES INSPECTEURS DE L'AVIATION CIVILE (ITS/ FAA)

Un atelier de restitution de la formation des Inspecteurs de l'Aviation Civile (ITS/FAA) a été organisé le Mardi 05 Août 2014 à la salle de réunion de l'ANAC.

Cet atelier présidé par le Directeur Général de l'ANAC a vu la participation des Directeurs, Conseillers Techniques, Sous-Directeurs et Chefs de Services.

Cet atelier a été présenté par M. N'ZEBO OI N'ZEBO Sylvain, KONAN Koffi et DOUMBIA Yahaya qui ont suivi la formation au centre de formation de la Federal Administration Aviation (FAA) à OAKLAHOMA City aux Etats Unis d'Amérique.

L'atelier a permis de comprendre le système de formation des Inspecteurs de l'Aviation Civile par la FAA qui est basé sur la qualification à la tâche et qui prend en compte les domaines AIR et OPS.

C'est donc ce modèle de formation qui a été présenté et qui pourra aider l'ANAC à améliorer le système de formation des Inspecteurs de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire.

Suite à la présentation, des échanges ont permis de mieux éclairer les participants.

Le Directeur Général s'est dit très satisfait de cet atelier de restitution qui aidera l'ANAC dans la formation des Inspecteurs.

A l'issue de cet atelier, un document final a été remis aux participants.



M. DOUMBIA, DAAF de l'ANAC et MM. N'ZEBO et KONAN lors de l'exposé

SIGNATURE D'UN M.O.U POUR LES LIAISONS AERIENNES ENTRE LA COTE D'IVOIRE ET LE NIGERIA

Le 01 Juillet 2014 dans les locaux de l'ANAC, les gouvernements de la République de Côte d'Ivoire et de la République Fédérale du Nigeria ont signé un mémorandum d'entente relatif à l'exploitation des services aériens entre les deux pays.

Faisant référence à l'accord aérien bilatéral (BASA) signé en 1964, les deux délégations ont exprimé leur volonté de promouvoir davantage leurs relations aéronautiques dans l'esprit de coopération et de la mise en œuvre effective de la Décision de Yamoussoukro.

Suite à ces échanges, les deux parties ont convenu d'appliquer le principe de la multidésignation, conformément à la Décision de Yamoussoukro.

Les deux parties ont également convenu ce qui suit :

- Il est accordé aux compagnies ivoiriennes désignées, les fréquences suivantes :
 - Neuf (9) fréquences de passagers hebdomadaires à destination de Lagos ;
 - Trois (3) fréquences hebdomadaires de passagers à destination d'Abuja.
- Il est accordé aux compagnies nigérianes désignées, les fréquences suivantes :
 - Neuf (9) fréquences de passagers hebdomadaires à destination d'Abidjan ;
 - Trois (3) fréquences hebdomadaires de passagers à destination de Yamoussoukro.
- Les deux délégations sont convenues d'accorder les droits de trafic de cinquième liberté sans restriction pour les compagnies aériennes désignées à travers l'Afrique.
- Les deux délégations sont convenues d'accorder des fréquences illimitées pour les vols cargo.
- Les deux délégations ont échangé leurs accords aériens type pour examen et observation avant la prochaine réunion dont la date sera arrêtée d'un commun accord. L'accord final remplacera celui signé en 1964 pour tenir compte de l'évolution de l'aviation civile internationale.
- Les deux délégations sont convenues d'encourager les accords de partage de Code entre les compagnies désignées par les autorités aéronautiques. Tout accord de ce type doit être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques.

La signature de ce M.O.U. s'est faite en présence de Son Excellence Mme AKABOGU-CHINWUBA, Ambassadeur du Nigeria en Côte d'Ivoire.

La délégation nigériane était conduite par M. MOHAMMED NAIBI, Sous-Directeur du transport aérien au Ministère de l'aviation civile et comprenait des experts de la NCAA et de la compagnie aérienne Arik Air du Nigeria.

La délégation ivoirienne était conduite par M. Sinaly SILUE, Directeur Général de l'ANAC et comprenait un Représentant du Ministère d'Etat, Ministère des Affaires Etrangères, des experts de l'ANAC et de la compagnie aérienne Air Côte d'Ivoire.



Les Autorités nigériane et Ivoirienne lors de la signature du M.O.U

LA CONSTRUCTION D'UN AVION
PAR DAVID GUSTAFSON

Aujourd'hui, il y a plus de 30.000 avions de fabrication artisanale sur le registre de la Federal Aviation Administration (FAA) des Etats Unis d'Amérique.

On estime qu'il peut y avoir encore 30.000 autres en construction.

Certains constructeurs choisissent d'acheter simplement un ensemble de plans avant d'aller à la recherche de matériaux de qualité pour la fabrication des avions. Avec ce matériel, ils découpent, assemblent suivant le plan choisi. C'est ce qu'on appelle « Scratchbuilding » qui implique beaucoup de travaux de fabrication et d'assemblage.

D'autres achètent auprès de spécialistes un kit complet avec un lot de pièces préfabriquées. Avec ces pièces, ils peuvent commencer l'assemblage de leurs avions. Quelle que soit l'option choisie par le construc-

teur, le jour du premier vol dans cet avion construit dans son propre atelier, l'émotion ressentie est semblable à celle d'un père lors de la naissance de son enfant. En effet, la montée d'adrénaline et le sentiment d'accomplissement pendant le décollage sont presque sans précédent dans la vie des constructeurs.

La fabrication personnelle de ces avions exige un ensemble de compétences relativement facile à acquérir. Elle exige aussi de la persévérance, de la ténacité, une certaine aptitude à la mécanique et beaucoup de réflexion.

Ce sont là quelques-uns des défis à relever et qui procurent de la satisfaction et un sentiment d'accomplissement aux constructeurs.

La construction personnelle de son avion s'appelle "la construction résidentielle", parce que la plupart des gens construisent leurs avions dans

leurs propres maisons, garages ou leur atelier personnel, par opposition à une ligne de production dans une usine, comme le font Cessna, Piper ou Beechcraft. Le terme de « construction résidentielle » a fait l'objet de nombreux débats depuis le début des années 1950, lorsque Paul Poberezny a fondé « l'Association Experimental Aircraft » qui initialement, était entièrement axée sur le concept de "homebuilts" (construction résidentielle). Lorsque les autorités de la FAA délivrent un certificat de navigabilité pour la fabrication artisanale de quelqu'un, cela est certifié et enregistré dans la catégorie de construction amateur expérimentale.



Pour tous ceux qui nourrissent le désir de construire leur propre avion et le piloter, il y a forcément des préalables à observer avant de donner le premier « coup de pioche » ou d'entreprendre la première coupe de bois, d'acier, d'aluminium, de mousse ou de fibres de verre. En effet, les questions relatives aux coûts, le niveau de confort souhaité, le choix des matériaux d'aéronefs doivent être pris en considération. Il est également important de se déterminer par rapport à l'option de conception choisie (scratchbuilding ou plan de kit), et de disposer d'une part d'un espace de construction assez grand pour accueillir des ailes et un fuselage, et d'autre part, d'un plan d'utilisation de parking et d'entretien de l'avion. Enfin, il y a la personnalité et la détermination de l'entrepreneur qui sont des aspects importants à prendre en compte.

Une chose est certaine, il n'y a pas de mystère ou de la magie dans la construction aéronautique.

Aujourd'hui n'importe quelle personne d'intelligence moyenne peut maîtriser les compétences requises pour transformer des pièces en état de navigabilité. Des lycéens ont construit des avions, des prisonniers ont construit des avions pendant qu'ils étaient

incarcérés (ils n'ont pas eu à les faire voler).

La plupart des outils nécessaires pour un projet d'avion peuvent être achetés dans un magasin local de matériel et il y a plusieurs compagnies qui se spécialisent dans la vente de chaque type de matériel et d'outils qui pourraient se présenter sur la liste d'un constructeur artisanal d'avion. Dans les années 70, le projet de construction artisanale coûtait moins de 3000 \$.

Aujourd'hui, un nouveau moteur coûte 25.000\$. Un accessoire peut atteindre 10.000 \$. Il n'est pas rare de voir des "homebuilts" modernes avec des panneaux IFR qui peuvent facilement atteindre 250.000 \$. Sonex Aircraft propose un kit complet pour un avion biplace, y compris un moteur, pour moins de 28.000\$.

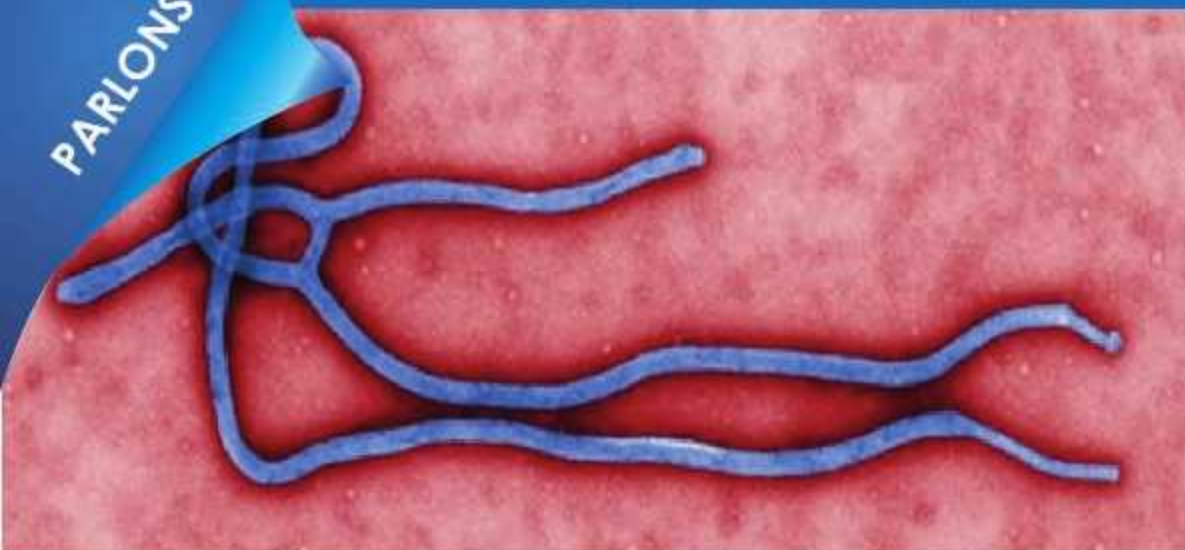
Il y aura bientôt un kit d'avions à réaction, y compris le moteur, pour moins de 120.000\$. Il est important pour un constructeur de garder à l'esprit qu'un moteur avec 1000 heures, pourrait faire l'affaire, car la plupart des pilotes ne parviennent pas à effectuer plus de 100 heures par an. Il est donc plus bénéfique d'acheter un moteur de seconde main. Un moteur en bon état pourrait coûter entre 8 et 10.000\$. Ces modèles requièrent que le constructeur localise tous les matériaux et composants pour le projet de construction de l'avion.

Une question extrêmement critique est le type de matériaux utilisés dans tout projet de construction de l'avion. Bien

qu'il soit possible d'économiser beaucoup d'argent en achetant des boulons à la quincaillerie locale, et c'est légal, cela peut aussi être mortel, car les boulons de quincaillerie peuvent se détacher en vol et avoir de graves conséquences. D'où la nécessité pour le constructeur de choisir les meilleurs matériaux possibles pour une navigabilité en toute sécurité de l'aéronef.



(Source Web)



Le virus Ebola a été nommé ainsi en référence à une rivière passant près de la ville de Yambuku, dans le nord de la République démocratique du Congo, alors appelé Zaïre. C'est à l'hôpital de cette localité que le premier cas de fièvre hémorragique Ebola fut identifié, en septembre 1976, annonçant une première épidémie qui allait alors toucher 318 personnes et en a tuer 280. Pour rappel, la maladie se propage surtout à partir des fluides corporels c'est-à-dire, la sueur, le sang, la salive etc.

Signes et symptômes : La maladie à virus Ebola est une virose aiguë sévère se caractérisant par une apparition brutale de la fièvre, une faiblesse intense, des myalgies, des céphalées et une irritation de la gorge. Ces

symptômes sont suivis de vomissements, de diarrhée, d'une éruption cutanée, d'une insuffisance rénale et hépatique, dans certains cas, d'hémorragies internes et externes. Les analyses de laboratoire révèlent une baisse de la numération leucocytaire et plaquettaire, ainsi qu'une élévation des enzymes hépatiques. Les sujets atteints restent contagieux tant que le virus est présent dans leur sang et leurs sécrétions. On a isolé le virus Ebola dans le liquide séminal 61 jours après l'apparition de la maladie chez un homme ayant contracté l'infection dans un laboratoire.

La durée d'incubation, c'est-à-dire le temps écoulé entre l'infection par le virus et l'apparition des premiers symptômes, varie de 2 à 21 jours.

Le virus Ebola est au cœur de l'actualité puisque cette maladie a fait plus de 1000 morts en quelques semaines. D'ici l'année prochaine, un premier test pourrait être distribué puisque des essais cliniques vont être réalisés dans les prochaines semaines.

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a fait des recommandations à l'intention des autorités de santé publique et du secteur du transport.

Aux voyageurs arrivant dans une zone où la maladie à virus Ebola est présente ou quittant une telle zone, on fournira au niveau du point d'entrée (dans les zones d'embarquement ou d'arrivée des aéroports, des ports ou aux points de passage terrestre, etc.) des informations sur le risque potentiel de maladie à virus Ebola.

Des informations devront aussi être diffusées dans les communautés pouvant comprendre des voyageurs transfrontaliers et à proximité de toutes les frontières internationales pertinentes.

Les informations apportées devront souligner que les voyageurs ou les résidents des zones touchées peuvent limiter au maximum le risque d'infection s'ils évitent :

- les contacts avec du sang ou des fluides corporels provenant d'une personne ou d'un corps infecté par le virus Ebola ;
- les contacts avec des animaux sauvages vivants ou morts ou avec leur viande crue ou insuffisamment cuite, ou encore la manipulation de ces animaux ou de cette viande ;
- les rapports sexuels avec une personne malade ou se remettant d'une maladie à virus Ebola pendant au moins 7 semaines ;
- les contacts avec tout objet, comme par exemple des aiguilles, contaminé par du sang ou un fluide corporel.

Les voyageurs devront être avisés de l'endroit où ils pourront obtenir une assistance médicale une fois à destination et des personnes à informer. Il faut avertir les visiteurs revenant d'une zone touchée que s'ils présentent des symptômes de maladie infectieuse (tels que fièvre, faiblesse, douleurs musculaires, céphalées, mal

de gorge, vomissements, diarrhée, éruption cutanée ou saignements) dans les trois semaines suivant leur retour ou s'ils suspectent une exposition au virus Ebola (volontaires ayant travaillé en milieu de soins, par exemple) dans les zones touchées, ils devront solliciter rapidement un avis médical et mentionner leur voyage récent au médecin de garde.

Les mesures préventives prises face à l'épidémie du virus Ebola par la Côte d'Ivoire.

L'OMS ayant déclaré la maladie à virus Ebola comme étant une Urgence de Santé Publique de Portée mondiale, le Gouvernement de Côte d'Ivoire décide des mesures suivantes :

1. La suspension jusqu'à nouvel ordre des vols d'Air Côte d'Ivoire à destination et en provenance des pays affectés par la maladie à virus Ebola ;
2. L'interdiction jusqu'à nouvel ordre, à toutes les compagnies aériennes de transporter des passagers en provenance des pays touchés par la maladie à virus Ebola à destination de la Côte d'Ivoire ;
(Notons que depuis le 03 Octobre 2014, le Gouvernement a autorisé Air Côte d'Ivoire à reprendre ses vols vers les pays contaminés)
3. Tous les passagers à leur

arrivée à l'aéroport Félix Houphouët Boigny seront soumis à la prise de température avec le thermomètre à infrarouge ;

4. La mise en place d'un dispositif de lavage des mains dans les aéroports ;
5. Le renforcement des mesures de contrôle sanitaire et de screening aux frontières terrestres aériennes et maritimes avec une forte implication des autorités préfectorales, coutumières et religieuses ;
6. Le renforcement de la protection sanitaire des agents de santé dans l'exercice de leurs fonctions aux postes avancés comme dans les établissements sanitaires ;
7. La mise en place d'un dispositif de prise en charge des éventuels malades ;
8. L'information des populations sur les mesures d'hygiène prises dans les lieux de grands rassemblements tels que les hôpitaux et les administrations publiques ;
9. Les dispositions et mesures préventives prises jusqu'à ce jour restent en vigueur.
Par ailleurs, le gouvernement recommande aux populations de se laver régulièrement et soigneusement les mains à l'eau et au savon, d'éviter de serrer les mains et de faire des accolades.

LES 5 RÈGLES D'OR POUR INVESTIR AVEC SUCCÈS



PAR CLEM CHAMBERS

Il y a plus de gens qui observent les mouvements des cours plutôt qu'investir en actions. La plupart d'entre eux se rendent compte que faire du trading serait le moyen de sortir de la vie de tous les jours, mais ils ne savent pas où commencer.

Investir en actions donne l'impression d'être réservé aux riches ; une affaire risquée où les débutants perdent leurs chemises. Mais y aurait-il une façon de commencer sans se brûler ?

Voici 5 règles d'or pour commencer à faire du trading avec succès.

1

Créez un portefeuille de 30 actions. N'écoutez pas les conseils de gens qui vous suggèrent de mettre tous vos œufs dans le même panier. Un portefeuille vous donne l'assurance que la malchance ne vous blessera pas et que les titres choisis produiront les bénéfices qu'ils méritent. Au cours des années, ces profits seront plus performants que n'importe quel compte bancaire ou compte de dépôt offerts.

Un portefeuille diversifié ne vous fera peut-être pas profiter du facteur chance, mais investir n'a rien à voir avec la chance. Chance et malchance s'annulent au fil du temps, mais si vous avez tout votre argent investi en très peu d'actions alors la malchance pourrait vous propulser hors du jeu.

2

N'achetez jamais plus de 60.000.000 FCFA en actions si vous ne possédez pas au moins 30 titres différents.

Se risquer trop sur n'importe quel titre est une recette pour un désastre, même pour l'investisseur le plus brillant.

Un tout petit portefeuille garde votre capital en toute sécurité et réduit le stress qui pourrait rendre l'investissement désagréable.

Seulement une fois que vous possédez 30 actions, vous pourriez penser à élargir votre portefeuille.

3

Allez en ligne et obtenez des outils de trading modernes et efficaces.

Un compte gratuit ADVFN fournit aux investisseurs privés des outils de trading gratuits. Il y a quelques années, ces outils n'étaient même pas disponible aux investisseurs professionnels ;

- Cours actions en temps réel
- Graphiques en direct
- Bilan comptables
- Portefeuille
- Actualités
- Opinions – Forum
- et beaucoup d'autres services !

Ces services gratuits vous permettent de prendre des décisions financières avec la meilleure information possible sur les titres à acheter et les vendre. Rechercher des actions à acheter peut sembler comme un travail. C'est parce que faire du trading est tout à fait une profession à part entière. Malheureusement, trader n'est pas un raccourci vers la richesse, vous devriez le voir comme un autre moyen de faire de l'argent, avec concentration et détermination. Heureusement, vous trouverez le trading très amusant et le considérez plus comme un passe-temps qu'un devoir.

4

Choisissez des actions toujours en utilisant des graphiques.

Il y aura toujours de nouvelles méthodes de faire de l'argent en utilisant les graphiques mais au fil du temps ils ne seront plus efficaces. C'est comme ça que fonctionne le marché. Il faut chercher constamment des nouvelles méthodes pour réussir ; les anciennes sont vite rongées par le marché. Pour faire de l'argent, vous devrez détruire lentement les fondations de votre méthode et en construire une autre.

5

Investissez dans des actions à long terme. Achetez des actions que vous pensez détenir pour trois ans ou plus. N'enrichissez pas votre courtier en essayant de trader et en devenant pauvre. Vous devriez prendre note quand l'investisseur le plus prospère du monde, M. Warren Buffett, affirme que la paresse est son trait le plus rentable quand il fait du trading. Investir lentement et régulièrement gagne la course à l'investissement sur le marché boursier. Savoir investir est une habileté à apprendre.

Vous pourriez ouvrir un Livret A ou un compte LEP et laisser les intérêts rouler en franchise d'impôt. Tandis que les intérêts bancaires sont taxés, l'utilisation de ces outils permettra de protéger de l'impôt vos profits et les dividendes; une raison de plus pour investir à long terme. Faites attention, le moment où vous pourrez acheter une Ferrari en faisant du trading, vous serez déjà trop vieux pour en vouloir une. Pensez-vous que ce n'est pas bien? Peut-être devriez-vous penser à une autre façon pour devenir assez riche, avant de vous inquiéter sur le temps que cela va prendre !

Si vous considérer le trading comme un emploi à temps partiel d'ici jusqu'à la retraite, c'est déjà très bien.



Au cours des six décennies d'histoire de l'aviation civile, il y a eu au moins 16 incidents au cours desquels des avions ont été abattus, intentionnellement ou par accident, et ces incidents ont coûté la vie à près de 1 400 personnes. Un grand nombre de ces civils innocents sont devenus le sacrifice de luttes politiques.

Jetons un coup d'œil sur les 10 incidents au cours desquels des avions ont été abattus et qui ont fait le plus de victimes depuis la seconde guerre mondiale.

1. Vol MH17 de Malaysian Airlines



Le vol MH17 de Malaysian Airlines, avec 298 personnes à bord (283 passagers et 15 membres d'équipage), effectuait un vol d'Amsterdam vers Kuala Lumpur, et il s'est écrasé dans l'est de l'Ukraine le 17 juillet 2014. Il n'y a eu aucun survivant, ce qui en fait l'une des pires tragédies de l'histoire de l'aviation civile. On croit que le Boeing 777 a été abattu par un missile sol-air Buk. Le gouvernement ukrainien et les rebelles pro-russes dans la région

orientale du pays se sont mutuellement accusés d'avoir abattu l'appareil.

2. Vol 655 d'Iran Air



un vol de Bandar Abbas, Iran, à Dubaï, Émirats Arabes Unis, le 3 juillet 1988, et il a été abattu par l'US Navy, tuant 290 passagers et membres d'équipage à bord.

3. Vol 007 de Korean Airlines



Le vol 007 de Korean Airlines effectuait un vol entre l'aéroport Kennedy de New York et l'aéroport Gimpo, Séoul, en Corée du Sud. Le Boeing 747 a été abattu par un chasseur soviétique Su-15TM le 1er septembre 1983, près de l'île Sakhaline, tuant 269 passagers et membres d'équipage à bord.

4. Appareils Transair Georgia



Du 21 au 23 septembre 1993, trois appareils civils Tupolev Transair Georgia ont été abattus par des missiles tirés par des rebelles à Soukhoumi, en Abkhazie, en Géorgie, tuant 136 personnes au total.

5. Vol 114 de Libyan Arab Airlines



Le vol 114 de Libyan Airlines est entré dans l'espace aérien contrôlé par Israël au-dessus de la péninsule du Sinaï en raison du mauvais temps et d'une défaillance de l'équipement, alors qu'il effectuait un vol de Tripoli, en Libye, via Benghazi, vers Le Caire, le 21 février 1973. Le Boeing 727 a été intercepté par deux avions de chasse F-4 Phantom II Israéliens ; comme il a refusé d'atterrir, il a été abattu, tuant 108 passagers et membres d'équipage à bord et en blessant cinq autres.

6. Vol 1611 d'Air France



Le vol 1611 d'Air France (AF-1611) a été abattu et s'est écrasé alors qu'il effectuait un vol de l'île de Corse vers Nice, le 11 septembre 1968, tuant les 95 passagers et membres d'équipage à bord. À l'origine, la cause de l'accident était un incendie à l'arrière de la cabine, mais en 2011, il a été allégué que c'était un missile qui avait été mal tiré par l'armée française.

7. Vol 870 d'Aerolinee Itavia



Le vol 870 d'Aerolinee Itavia s'est écrasé dans la mer Tyrrhénienne, le 27 juin 1980, tuant les 81 personnes à bord pendant un vol reliant Bologne à Palerme, en Italie. Le 23 janvier 2013, le plus haut tribunal pénal de l'Italie a estimé, en raison de l'« abondance » de preuves claires, que le vol avait été abattu par un missile égaré. Le tribunal a ainsi confirmé l'ordonnance du tribunal d'instance inférieure selon laquelle le gouvernement italien devait payer une indemnité.

8. Vol 1812 de Siberia Airlines



L'appareil Tu-154 effectuait un vol de Tel-Aviv, Israël, à Novossibirsk, en Russie, et il s'est écrasé dans la mer Noire, le 4 octobre 2001, tuant 78 personnes à bord, dont 66 passagers et 12 membres d'équipage. Selon le rapport, il a été frappé par un missile sol-air S-200 tiré par l'armée ukrainienne.

9. Vol 827 d'Air Rhodesie



Le vol 827 d'Air Rhodesie, un vol régulier entre Kariba et Salisbury, a été abattu le 12 février 1979 par des guérilleros de l'Armée révolutionnaire populaire du Zimbabwe (ZIPRA) en utilisant un missile Strela 2, tuant 59 passagers et memb-

10. Vol 402 d'El Al



Le vol 402 d'Israël Airlines (El Al), un Lockheed L-149, était un vol international de passagers assurant la liaison entre Vienne, en Autriche, et Tel-Aviv, en Israël, en passant par Istanbul, Turquie, le 27 juillet 1955. Il a été abattu par deux avions de chasse bulgares MiG-15, alors qu'il se trouvait dans l'espace aérien bulgare et a refusé d'atterrir.

Les 58 passagers et membres d'équipage à bord ont été tués.

(Source: Web)

ANAC
Autoridade Nacional de Aviação Civil

Garant de la sécurité et de la sûreté de l'Aviation Civile

ANAC - Autoridade Nacional de Aviação Civil
Rua do Aeroporto de Sá Carneiro, 1000-001 Lisboa, Portugal
Tel: +351 21 394 1000 Fax: +351 21 394 1001
www.anac.pt



Transportation Security Administration

La Transportation Security Administration (TSA) est une agence du département américain de la Sécurité intérieure qui exerce son autorité sur la sécurité du public voyageur aux États-Unis. La TSA a été créée dans le cadre de la Loi sur la sécurité de l'aviation et des transports, parrainé par Don Young à la Chambre des représentants des États-Unis et Ernest Hollings au Sénat, adoptée par le 107ème Congrès des États-Unis, et signé dans la loi par le Président George W. Bush le 19

Novembre 2001.

À l'origine partie du Département des transports des États-Unis, la TSA a été déplacée vers le département of Homeland Security, le 9 Mars 2003.

Les partisans de l'agence, y compris le secrétaire des transports Norman Mineta, ont fait valoir que seule une agence fédérale unique permettrait de mieux protéger les voyages de l'air que les entreprises privées qui opéraient sous contrat avec les compagnies aériennes.

L'organisation a été chargée d'élaborer des politiques visant à protéger les États-Unis, en particulier dans la sécurité de l'aéroport et la prévention des détournements d'avion.

Avec l'état local et des partenaires régionaux, la TSA supervise la sécurité pour les autoroutes, les chemins de fer, les autobus, les systèmes de transport en commun, les pipelines et les ports.

Cependant, l'essentiel des efforts de la TSA sont en sûreté de l'aviation. La TSA utilise une stratégie basée sur le risque et travaille en étroite collaboration avec le transport, l'application de la loi et de renseignement pour définir la norme d'excellence en matière de sécurité des transports.

La TSA est le plus souvent associée à des points de contrôle des aéroports exploités par des agents de sécurité des transports.

Les points de contrôle représentent une couche de sécurité parmi les nombreux en place pour protéger les diverses formes de transport. Il existe différentes mesures de sécurité utilisées dans le système de l'aviation, y compris :

- La collecte de renseignements et d'analyse,
- Le recoupement des listes de passagers contre les listes de surveillance,
- Le dépistage aléatoire de l'équipe canine dans les aéroports

Il y a aussi des mesures de sécurité supplémentaires non divulguées au public.

Mission

Protéger les systèmes de transport de la nation pour assurer la libre circulation des personnes et des biens.

Vision

Assurer la sécurité de transport le plus efficacement en tant qu'organisation très performante de lutte contre le terrorisme.

Valeurs fondamentales

- Intégrité
- Innovation
- Esprit d'équipe.

Michel ATTAMAH

ANAC

Autorité Nationale de l'Aviation Civile

Garant de la sécurité et de la sûreté de l'Aviation Civile



07BP 148 ABIDJAN 07 / TEL : 21 58 69 00/01 FAX 21 27 63 46
site web: www.anac.ci / email : anac_ci@anac.ci / info@anac.ci

REDEVANCES D'AEROPORT ET DROITS
SIMILAIRES EN COTE D'IVOIRE:QUI SONT
LES
BENEFICIAIRES?

Michel ATTAMAH

La question des redevances et taxes aéronautiques est si importante dans le transport aérien que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) consacre des chapitres et documents spécifiques(*) pour encadrer le sujet.

En effet, la Convention de Chicago du 07 décembre 1944 qui a créée l'OACI, prévoit en son article 15 intitulé «Redevances d'aéroports et droits similaires», des dispositions et conditions uniformes d'utilisation des installations et des services de navigation aérienne mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Dans le cadre de l'utilisation de ces installations et services de navigation aérienne par les

aéronefs, un Etat peut imposer des redevances conformes aux dispositions de l'OACI.

Ces redevances, selon la Convention de Chicago, sont publiées et communiquées à l'OACI, étant entendu que, sur présentation d'un Etat contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à l'attention de l'Etat ou des Etats intéressés. Ainsi, tous les Etats membres de la Convention de Chicago, sont tenus de se conformer aux dispositions de l'OACI. Quelles sont ces redevances et taxes en Côte d'Ivoire ? Qui en sont les bénéficiaires ? Que perçoit réellement l'ANAC ? Quel est l'impact sur le coût du billet d'avion ?

Ce sont là quelques questions auxquelles il convient d'apporter des éléments de réponse. Il convient aussi de faire la distinction entre «Redevance» et « Taxe ».

La **redevance** est une rémunération en faveur d'une personne morale publique ou privée pour un service rendu par elle. La redevance comporte donc une contrepartie. Dans l'aviation civile, la redevance est imposée dans le but spécifique de recouvrer les coûts de prestation d'installations et de services pour l'aviation civile.

Quant à la **taxe**, c'est une contribution fiscale, perçue au profit de l'Etat, des collectivités locales et des établissements publics administratifs, en raison du fonctionnement d'un service public sans que son montant soit en corrélation avec le coût du service. On peut les assimiler au concept de droits similaires tel qu'indiqué par l'OACI. En Côte d'Ivoire, conformément aux dispositions de l'OACI, le Code de l'Aviation Civile a prévu en son chapitre IV (articles 146,147 et 148) la perception de redevances. Quelles sont ces redevances aéronautiques et droits similaires en Côte d'Ivoire ?

On dénombre une dizaine de redevances aéronautiques et quatre redevances non aéronautiques en Côte d'Ivoire, comme l'indiquent les trois tableaux ci-après :

• **Tableau I : AERIA (Redevances aéronautiques et Redevances non aéronautiques)**

• **Tableau II : AIP ASECNA (Redevances de services de Navigation aérienne)**

• **Tableau III : ANAC (Redevances aéronautiques)**

L'analyse de ces tableaux permet de comprendre la nature, les montants, les taux ainsi que les bénéficiaires de ces redevances.

Il importe toutefois de préciser que concernant les redevances de sûreté et de sécurité perçues par l'ANAC, celles-ci font l'objet d'une répartition, d'une part avec, Avisecure et d'autre part, avec Sécuriport LLC, suivant des conventions signées par l'Etat.

En effet, en ce qui concerne la redevance de sûreté, Avisecure, structure chargée de la mise en œuvre des mesures de sûreté et facilitation prises par l'ANAC, perçoit 68.94% (8616FCFA) pour les passagers hors zone CEDEAO et 48% (4800FCFA) pour les passagers de la zone CEDEAO. Il en est de même pour la redevance de sécurité qui est partagée avec Sécuriport LLC qui perçoit 90% pour tous les passagers au départ d'Abidjan.

Cette structure est chargée du renforcement des mesures de sécurité à travers l'exploitation d'un système informatique international de contrôle des frontières aux aéroports.

Ajoutons que, Côte d'Ivoire Tourisme (ex-OITH), structure relevant du Ministère du Tourisme, perçoit sur chaque passager international une taxe d'un montant de 10.000F CFA depuis plus de vingt ans. Outre ces redevances et taxes, il convient de souligner la question de la **surcharge carburant** (taxe RQ ou YR) imposée par les compagnies aériennes. Cette surcharge aussi connue sous le nom de "fuel surcharge" est fixée mensuellement et est généralement indexée sur le prix moyen mensuel du baril de pétrole ou du gallon de kérosène du mois précédent selon des barèmes précis. C'est donc une règle visant à compenser le différentiel réglé par le transporteur à la pompe qui a pour effet de rencherir le coût du billet d'avion. Comme on le sait, les variations de prix du carburant entraînent toujours une augmentation générale des coûts du transport. Cependant, la grande question qui fait débat et qui reste donc à élucider est la suivante : Pourquoi les grandes compagnies aériennes qui négocient les coûts de carburant, des mois voire des années d'avance avec les pétroliers, maintiennent-elles encore le principe de la surcharge carburant facturée aux passagers?

La politique de l'OACI recom-

mande que les ressources générées par l'aviation civile doivent bénéficier au secteur. C'est dans cette optique que le Gouvernement ivoirien a commandé une étude au cabinet **KPMG** sur l'ensemble des redevances et droits similaires en vigueur en Côte d'Ivoire. Cette étude dont les résultats sont très attendus permettra à nos Autorités de prendre d'une part les mesures pour mettre à plat toutes ces redevances et taxes et faire baisser d'autre part, le coût des tarifs aériens sur les plates-formes aéroportuaires ivoiriennes en vue de rendre plus attractive la destination Côte d'Ivoire.

(*) Doc.OACI 9161 : Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne

Doc.OACI 9562 : Manuel sur l'économie des aéroports

Doc.OACI 9597 : Politique et éléments indicatifs sur la régulation économique du Transport aérien international

Doc.OACI 9982 : Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et services de navigation aérienne

TABLEAU I

N°	Type de redevance	Condition ou Unité	Type de trafic	Tarif	Bénéficiaires	
1	Atterrissage	Vol International				50% ASECNA et 50% AERIA
		Aéronefs dont le poids est inférieur 25 tonnes			1800 F CFA par tonne	
		Aéronefs dont le poids est entre 26 et 75 tonnes			3618 F CFA par tonne	
		Aéronefs dont le poids est entre 76 et 150 tonnes			5073 F CFA par tonne	
		Aéronefs dont le poids est au dessus de 150 tonnes			4758 F CFA par tonne	
		Vol National				
		Aéronefs dont le poids est inférieur 14 tonnes			373 F CFA par tonne	
		Aéronefs dont le poids est entre 15 et 25 tonnes			1355 F CFA par tonne	
		Aéronefs dont le poids est entre 26 et 75 tonnes			2718 F CFA par tonne	
		Aéronefs dont le poids est entre 76 et 150 tonnes			3437 F CFA par tonne	
Aéronefs dont le poids est au dessus de 150 tonnes			3230 F CFA par tonne			
Aéronefs privés						
Aéronefs de tourisme dont le poids est inférieur ou égal 2 tonnes				867 F CFA per tonne		
2	Balisage	Vol International			ASECNA	
		Aéronefs dont le poids est au dessus de 75 tonnes		1089/9 F CFA par atterrissage ou décollage		
		Aéronefs dont le poids est inférieur ou égal à 75 tonnes		83/46 F CFA par atterrissage ou décollage		
3	Passager	Par pass embarquant	National	3000 F CFA	AERIA	
			Régional	12000 F CFA		
			International	30000 F CFA		
4	Sûreté	Par pass embarquant	National	2000 F CFA	ANAC AVISECURE	
			Régional	10000 F CFA		
			International	12500 F CFA		
5	Stationnement	Par tonne/heure avec une franchise de 2 heures	Air de trafic	33 F CFA	AERIA	
6	Carburant	Par litre		2 F CFA	Pool pétrolier	
7	Fret	Par kilogramme de fret débarqué		6 F CFA	AERIA	
8	Passerelle	Gros porteur			AERIA	
		1 ^{ère} heure		22500 F CFA par 15 min		
		3 ^{ème} heure à 4 ^{ème} heure		11250 F CFA par 15 min		
		5 ^{ème} heure et plus		6000 F CFA par 15 min		
		Moyen et petit porteur				
		1 ^{ère} heure		15000 F CFA par 15 min		
3 ^{ème} heure à 4 ^{ème} heure		7500 F CFA par 15 min				
5 ^{ème} heure et plus		4000 F CFA par 15 min				
9	Banque d'enregistrement	Vol International			AERIA	
		1 ^{ère} heure à 2 ^{ème} heure		750 F CFA par 15 min		
		2 ^{ème} heure et plus		950 F CFA par 15 min		
		Vol National				
Assistance			124950 F CFA par banque et par mois			
10	Cute	Vol International			AERIA	
		Correspondance		330 F CFA par passage enregistré		
		Salon VIP		165 F CFA par passage enregistré		
12000 F CFA par passage enregistré						
11	Développement touristique	Par pass embarquant		10 000 F CFA	Ministère du Tourisme	
12	Handling (Assistance en escale)	En fonction des négociations avec les compagnies aériennes			Régie	

Source

- DACI : doc /100 édition 2008
- ASECNA : GEN 4-1 Redevances d'aérodrome
- AERIA

TABLEAU II

I. REDEVANCES D'USAGE DES AIDES ET SERVICES EN ROUTE

La redevance d'usage des aides et services en route gérés par l'ASECNA est due quelles que soient les conditions dans lesquelles le vol est accompli (IFR ou VFR) et quels que soient le lieu de départ et le lieu de destination, elle n'est perçue qu'une fois pour un vol effectué à l'intérieur d'une ou plusieurs Régions d'information de Vol relevant de la compétence de l'ASECNA.

a) La redevance de route est calculée d'après le poids maximum au décollage porté sur le Certificat de Navigabilité de l'Aéronef arrondi à la tonne supérieure.

b) La redevance est déterminée, pour les aéronefs d'un poids supérieur à 14 tonnes, en fonction du type d'aéronef et de la distance totale parcourue sous le même numéro de ligne, quel que soit le nombre d'escale.

II. COEFFICIENTS APPLIQUÉS AUX DIFFÉRENTS VOLS

A compter du 01 Janvier 2004, les nouveaux barèmes de redevances d'usage des aides et services en route seront fixés comme suit :

II.1. Aéronefs d'un poids inférieur à 14 Tonnes

AÉRONEFS AIRCRAFT	NATURE DU VOL NATURE OF FLIGHT	MONTANT DE LA REDEVANCE AMOUNT OF CHARGE
de 4 à 14 Tonnes From 4 to 14 Tons	Vol exécuté sur le Territoire National ou entre Etats membres de l'ASECNA sans escale hors Etats membres ASECNA. <i>Flight executed on the National Territory or between ASECNA's member states without stopover out ASECNA's member states</i>	Forfait / Fixed-price 84,99 Fums (soit 55 750 FCFA)
	Vol International International flight	Forfait / Fixed price 204,13 Fums (soit 133 501 FCFA)

II. 2. Aéronefs d'un poids supérieur à 14 Tonnes

Chaque vol sera affecté d'un coefficient qui sera déterminé d'après le tableau suivant :

AÉRONEFS/AIRCRAFT (Poids en Tonnes)/Weight in Tons	0/750 KM	DISTANCE		
		751/2000 KM	2001/3500 KM	Au-dessus de 3500 KM
de 15 à 20 Tonnes	1	5	12	20
de 21 à 50 Tonnes	1,2	6	14,4	24
de 51 à 90 Tonnes	1,4	7	16,8	28
de 91 à 140 Tonnes	1,6	8	19,2	32
de 141 à 200 Tonnes	1,8	9	21,6	36
de 201 à 270 Tonnes	2	10	24	40
de 271 à 350 Tonnes	2,15	10,75	25,8	43
de 351 à 440 Tonnes	2,3	11,5	27,6	46
de 441 à 540 Tonnes	2,45	12,25	29,4	49
de 541 à 650 Tonnes	2,6	13	31,2	52

Les poids dont il est mention dans la détermination des catégories d'aéronefs, sont les poids maximaux au décollage

I. CHARGES FOR USE OF EN-ROUTE FACILITIES AND SERVICES

Charge for use of en-route facilities and services managed by ASECNA is payable whatever are the conditions in which the flight is accomplished (IFR or VFR) and whatever are the departure and the destination aerodrome. Charge is collected only once for one flight performed inside one or several flight information regions inside the jurisdiction of ASECNA

a) En-route charge is calculated on the basis of the maximum take-off weight mentioned on the certificate of Airworthiness of the aircraft rounded to the next higher ton.

b) Charge is determined, for aircraft with a weight superior to 14 tons, according to the aircraft type and the total distance covered under the same flight number, whatever is the number of stopover.

II. COEFFICIENTS APPLICABLE TO THE DIFFERENT FLIGHTS

Since January 1st, 2004, the new charge rates for use of en-route facilities and services will be fixed as follows

II.1. Aircraft with a weight lower than 14 Tons

II. 2. Aircraft with a weight higher than 14 Tons

Every flight will be affected of a coefficient that will be determined according to the following table :

The weights used in the determination of the aircraft categories, are the maximum take-off weights (MTOW)

TABLEAU III

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE				
NATURE DES REDEVANCES		QUANTITE	PRIX UNITAIRE	POURCENTAGE ANAC
SURETE	NATIONAL	1	2 000	100%
	CEDEAO	1	10 000	50%
	HORS CEDEAO	1	12 500	31,06%
SECURITE	NATIONAL	1	2 000	10%
	CEDEAO	1	8 000	
	HORS CEDEAO	1	10 000	



Le Ministre
GAOUSSOU TOURÉ

le Général
ABDOULAYE COULIBALY

Le Ministre du Transport Ivoirien GAOUSSOU TOURÉ et le PCA de la compagnie nationale aérienne Air Côte d'Ivoire, le Général ABDOULAYE COULIBALY ont réceptionné le vendredi 27 septembre 2014 à Toronto au Canada deux avions neufs Q400s du fabricant canadien Bombardier.

Ces deux avions acquis par la compagnie nationale aérienne ivoirienne serviront pour les vols domestiques en direction de Bouake, Korhogo, Odienné, Man et San Pedro. Ces aéronefs seront en service dès le mois d'octobre, a fait savoir le PCA de Air Côte d'Ivoire. Cette cérémonie à laquelle ont également pris part l'ambassadeur de Côte d'Ivoire au Canada et Ibrahim Magassa, conseil stratégique et financier d'Algest Consulting, a servi d'occasion pour le ministre Gaoussou Touré et le PCA Abdoulaye Coulibaly pour rendre hommage au Président de la République, Alassane Ouattara, qui en plus d'être

l'initiateur du nom « Air Côte d'Ivoire », n'a cessé d'apporter son soutien au succès de la compagnie.

La reprise de la desserte de « Air Côte d'Ivoire » à l'intérieur du pays est une étape essentielle vers l'émergence, a souligné le ministre des Transports Gaoussou Touré. Il a par ailleurs rappelé la détermination du chef de l'Etat à œuvrer au bien-être des populations. L'acquisition des aéronefs canadiens est le résultat d'un montage financier fait par crédit-bail avec option d'achat structuré par Algest Consulting avec les bailleurs de fonds qui sont Export crédit Canada et Afreximbank.

D'autres accords stratégiques et financiers sont suivis par Algest Consulting afin de satisfaire les ambitions et a vision d'Air Côte d'Ivoire d'être une compagnie forte pour une nation émergente, a assuré le Conseil stratégique du groupe, Ibrahim Magassa.

Pour rappel, la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) est rentrée cette semaine dans le capital d'Air Côte d'Ivoire. Les dessertes d'Air Côte d'Ivoire dans les villes de l'Intérieur devraient démarrer avant la fin de l'année 2014, notamment au mois d'octobre.



Michel ATTAMAH
(Source RTI / Air Côte d'Ivoire)



Agent AFIS

Sur les aéroports de dimension réduite, des professionnels rendent depuis la tour des services d'information et d'alerte. Ces agents AFIS (Aérodrome Flight Information Service) n'assurent pas une mission de contrôle aérien, mais leur présence améliore la sécurité du terrain et favorise la venue de lignes régulières sur de petits aérodromes.

Cette qualification, qui reste soumise aux procédures en vigueur établies par les directions de l'Aviation civile, s'obtient à l'issue d'une formation de trois semaines à l'Ecole Nationale d'Aviation Civile (ENAC) et concerne des personnes ayant déjà une culture générale aéronautique, recrutées ou en instance de recrutement par le gestionnaire d'aérodrome, le plus souvent une Chambre de commerce et d'industrie.

Agent d'opération / Préparateur de vol

L'agent de trafic coordonne toutes les opérations au pied de l'avion avant le décollage. Cet agent ne travaille pas sur les pistes mais au « service des Opérations aériennes » d'une compagnie, point névralgique où toute la flotte est gérée en temps réel. Certains agents sont chargés d'établir plusieurs mois à l'avance les routes qui seront empruntées par les avions et de les déposer à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Il leur faut tenir compte de la géographie, mais aussi des données politiques qui empêchent de survoler certains pays, des constantes météorologiques (vents) et, bien sûr, des capacités des avions en termes de distance et de carburant.

Les préparateurs de vol, eux, interviennent quelques heures avant le départ d'un avion, et font le dossier technique qui doit être remis au commandant de bord et indique la route à suivre, les données météo, l'état de la circulation aérienne. Ils utilisent pour cela des logiciels très puissants et se mettent en contact avec les contrôleurs aériens. Enfin, certains agents d'opération suivent les vols en cours et se tiennent prêts à intervenir au cas où un incident (maladie d'un passager, problème technique) obligerait un avion à se détourner. Ils doivent alors indiquer au pilote une nouvelle route et trouver éventuellement un lieu d'atterrissage. Rigueur scientifique, compétences techniques et sang-froid sont de rigueur.



ANAC

Autorité Nationale de l'Aviation Civile



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

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



07BP 148 ABIDJAN 07 / TEL : 21 58 69 00/01 FAX 21 27 63 46

site web: www.anac.ci / email : anac_ci@anac.ci / info@anac.ci

QUAND LES FEMMES ENCEINTES PRENNENT L'AVION...

En raison d'un risque d'accouchement prématuré en vol, les compagnies aériennes refusent les femmes enceintes au-delà du 7^e mois. Toutefois, chaque compagnie ayant son propre règlement, nombre d'entre-elles acceptent les femmes enceintes jusqu'à 8 mois. Vous devez donc vous renseigner au préalable auprès des compagnies.

Nos conseils avant le départ

- Si vous présentez un risque d'accouchement prématuré, si vous êtes fumeuse ou si vous avez des problèmes cardiovasculaires, consultez votre médecin avant d'envisager un tel voyage en avion.
- En cas de destination lointaine, consultez votre médecin à propos d'éventuelles vaccinations. Certains vaccins recommandés aux voyageurs sont aussi indiqués chez les femmes enceintes, d'autres sont contre-indiqués.
- Oubliez les destinations où sévit le paludisme, maladie particulièrement grave en cours de grossesse.
- Si possible, ne vous orientez pas vers des pays en voie de développement où les conditions d'hygiène sont précaires.
- Sachant que l'inactivité des jambes dans l'avion peut entraîner un risque de phlébite, parlez-en à votre médecin. Il vous conseillera peut-être de porter des bas de contention.
- Pour cette même raison, prévoyez de porter le jour « J » une tenue ample. Les vêtements serrés sont à proscrire en avion car l'altitude et l'inactivité tendent à augmenter le risque de phlébite.
- Vérifiez bien les termes de votre assurance voyage. Portez une attention particulièrement aux clauses de rapatriement.
- En fonction du pays de départ et de celui d'arrivée, choisissez un vol qui décolle ou atterrit tôt le matin ou tard le soir, afin d'éviter la chaleur.
- Si vous devez prendre un avion non pressurisé, vérifiez qu'il ne vole pas à haute altitude, car le fœtus risquerait de manquer d'oxygène, plus particulièrement si vous êtes dans le premier trimestre de votre grossesse.
- Partez pour l'aéroport avec beaucoup d'avance. Vous échapperez ainsi au stress, d'un embouteillage et à la fatigue.

Arrivée à l'aéroport

- Demandez une place côté couloir, afin de faciliter vos déplacements, notamment aux toilettes.
- Demandez un embarquement prioritaire.
- Certaines compagnies aériennes vous demanderont une lettre de votre médecin, indiquant le stade de votre grossesse.

Dans l'avion

- Aucune dérogation avec la ceinture ! Même enceinte, vous devez attacher votre ceinture au décollage, à l'atterrissage et à chaque demande du personnel à bord.
- Placez bien celle-ci en haut des cuisses, sous l'abdomen.
- Après le décollage, inclinez votre siège, vous éviterez ainsi de comprimer votre ventre.
- Buvez beaucoup d'eau, car l'atmosphère qui règne dans les avions est déshydratante.
- Bien entendu, ne buvez pas d'alcool.
- Afin d'éviter le risque de phlébite, marchez régulièrement dans le couloir et prudemment en prenant appui sur les dossiers pour ne pas tomber.



Sur place

- Une fois arrivée à destination, reposez-vous afin de compenser la fatigue liée au voyage et à un éventuel décalage horaire.
- Méfiez-vous du soleil, il pourrait faire apparaître sur votre visage le fameux masque de grossesse.
- En climat tropical, prenez une chambre avec climatisation et ne buvez que de l'eau en bouteille.
- Attention, certains médicaments anti diarrhéiques et certains antibiotiques sont contre-indiqués.
- En cas de diarrhées, utilisez des solutions de réhydratation en premier recours.
- Prévoyez d'emporter avec vous un antibiotique permis pendant la grossesse, en cas de nécessité (infection urinaire, diarrhée sanglante).

HUIT CONSEILS POUR TROUVER LE BILLET D'AVION LE MOINS CHER

Vous voulez partir en voyage, mais le prix du billet d'avion vous fait peur, un gros achat de plusieurs centaines d'euros qu'il faut déjà assumer avant de pouvoir commencer à rêver aux vacances. Pour vous y aider, voici 8 conseils qui vous permettront de trouver le billet d'avion au meilleur prix.

1. Privilégiez les périodes creuses

Sans enfant scolarisé, avec un employeur sympathique, vous avez le choix de ne pas partir en même temps que tout le monde. Éviter les vacances scolaires et les ponts occasionnés par les jours fériés, c'est éviter la foule et la hausse des prix qui va avec. À un jour près, les prix peuvent baisser de manière impressionnante.

Le petit truc en plus : Jetez également un œil au calendrier du pays dans lequel vous vous rendez. Pendant les fêtes et les vacances scolaires de celui-ci, tout sera plus cher sur place. Vous pouvez également tenter votre chance en choisissant de partir à des périodes où le climat n'est pas au beau fixe dans la région qui vous attire.

2. Trouvez le bon moment pour faire votre achat

Quand faut-il acheter son billet d'avion ? Cette est la question existentielle que tout le monde se pose. Mieux va-t-il s'y prendre à l'avance ou attendre le dernier moment ? Les statistiques prouvent que le billet sera souvent moins cher environ 3 mois avant la date de départ. 8 semaines en avance serait la date parfaite, selon certains économistes.

Le petit truc en plus : Ne pas acheter son billet le week-end, faire sa recherche dans la nuit de mardi à mercredi, mais aussi les autres théories avancées par les spécialistes. Côté bonnes affaires de dernière minute, il est toujours possible d'en faire sur les sites spécialisés, mais mieux vaut comparer avec une autre date pour être sûr qu'il s'agit bien d'une véritable promo.



3. Réfléchissez à votre destination

En voulant faire des économies, vous serez peut-être tentés par une destination plus proche et moins coûteuse.

Avec les low cost notamment, les grandes villes européennes sont parfois accessibles pour moins d'une centaine d'euros. Faites néanmoins attention au coût de la vie sur place.

Le petit truc en plus : Évaluez votre budget total avant de vous lancer dans la recherche de billets d'avion.

Regardez les prix des hôtels, des déplacements sur place et des activités et prenez votre décision en fonction de ces différents critères. Si ça se trouve pour le même budget, vous pourriez aller beaucoup plus loin que vous ne le pensiez.

4. Utilisez un Méta-moteur de recherche de vols

C'est-à-dire un site qui scanne plusieurs centaines de compagnies aériennes pour vous proposer un vaste éventail de billets d'avion à différents tarifs. Optez pour un comparateur qui intègre les compagnies low cost (un argument marketing souvent vanté en première page) histoire de mettre toutes les chances de votre côté. **Le petit truc en plus :** une fois que vous avez trouvé le tarif le plus bas, rendez-vous sur le site officiel de la compagnie qui le propose, pour vérifier si on passant directement par celle-ci il est possible d'encore économiser quelques euros. Toutefois, attention si vous achetez chez une compagnie étrangère (hors zone euro), aux frais bancaires qui vous seront facturés (c'est un calcul à faire en prenant en compte le pouvoir d'achat offert par l'euro).

5. N'oubliez pas de cocher l'option "date flexible"

Les moteurs de recherche permettent de plus en plus de spécifier au moment de la recherche votre flexibilité. Ainsi, vous verrez apparaître avant la liste des billets d'avion disponibles, un tableau récapitulant les meilleurs prix pour des départs compris entre plus ou moins X jours selon les sites.

Le petit truc en plus : Partez en semaine en incluant au moins une nuit du samedi au dimanche entre l'aller et le retour, les tarifs seront dans ce cas beaucoup moins chers. Comptez sur les superstitions des gens et privilégiez les vendredis 13 et autres 11 septembre, dates auxquelles certains ont peur de voler. Par ailleurs, les statistiques prouvent que les billets d'avion sont toujours moins chers les mardis, mercredis et samedis.

6. Testez avec un autre aéroport de départ

Si vous habitez en province à côté d'un petit aéroport, essayez de voir si vous ne pouvez pas vous rendre par vos propres moyens (en voiture, en bus ou en train) à un aéroport international.

Le petit truc en plus : Pensez aussi aux grandes villes étrangères. Les vols depuis Londres pour certaines destinations comme l'Asie, ou depuis l'Espagne pour l'Amérique du Sud, ou depuis la Suisse ou la Belgique, sont parfois moins chers que depuis le territoire français. Il suffit ensuite de trouver une bonne affaire pour vous y rendre (pensez aux Low cost européens qui ne sont pas intégrés dans votre moteur de recherche ou aux billets Prem's de la SNCF).



7. Vérifiez les options de votre billet

Faire des changements ne vous dérange pas ?
Voyager en classe éco n'est pas un problème ?
Ne pas pouvoir modifier ou annuler votre billet est un risque que vous pouvez prendre ?
Vous ne voulez pas d'assurance supplémentaire, vous en avez déjà trop ?
Vous ne partirez qu'avec un seul bagage qui aura un poids raisonnable ?
Autant d'éléments qui peuvent vous aider à minimiser la facture totale ?

Le petit truc en plus : Certaines compagnies (comme Air France) peuvent pratiquer des tarifs couple/week-end familialisme. Une option à ne pas manquer de cocher si vous cochez aux conditions. D'autres offrent une réduction pour la location d'une voiture à l'arrivée ou la première nuit d'hôtel, ce qui peut rendre un billet plus avantageux qu'un autre.

8. Achetez plus pour dépenser moins

Curieusement, un billet aller-retour est souvent moins cher qu'un aller simple. Dans ce cas-là, vous pouvez réserver un aller-retour plutôt qu'un aller simple, quitte à ne pas utiliser le retour (voire à tenter de vous faire rembourser les taxes d'aéroport de ce retour non utilisé).



Deux avions manquent d'entrer en collision

Les images ont beau être impressionnantes, la catastrophe a cependant été évitée de justesse à Barcelone lorsque deux avions se sont croisés au mauvais moment sur la piste d'atterrissage. Alors qu'un Boeing 767 s'apprêtait à se poser, un Airbus A 340 a fait irruption devant lui pour se mettre en travers de sa route. Cela a fait trembler le personnel de l'aéroport.

On se demande encore comment la tour de contrôle a pu autoriser cet Airbus à s'avancer sur la piste de décollage alors qu'un autre avion tentait au même moment d'y atterrir ? Heureusement pour tout le monde, le drame a été évité de justesse grâce au sang-froid exemplaire du pilote de ce Boeing 767, qui en voyant qu'il allait percuter cet avion au sol a eu la présence d'esprit de remettre les gaz.

Une canadienne saute les barrières d'un aéroport pour arrêter l'avion de son mari volage.

Les faits se sont déroulés à Halifax (Nouvelle-Ecosse, Canada). Elle le soupçonnait de partir

rejoindre une autre femme. La jalousie donne des ailes. Une canadienne de 37 ans a réussi à passer les différentes barrières de sécurité pour se retrouver directement sur le tarmac de l'aéroport Halifax Stanfield, en Nouvelle-Ecosse (Canada), raconte leDaily Mail (lien en anglais), mardi 12 août. Elle voulait arrêter un avion de ligne qui était sur le point de décoller et qui, pensait-elle, emmenait son mari voir une autre femme. "Je n'ai jamais vu ça en huit ans" L'aéroport a dû dérouter un autre avion qui venait de se poser en raison de cette intrusion. "Je n'ai jamais vu ça en plus de huit ans", a confié le sergent Alain Leblanc, porte-parole de la police locale Halifax Stanfield.

L'épouse jalouse, qui avait d'abord demandé directement au comptoir de la compagnie d'annuler le départ de l'avion, présentait plusieurs coupures à différents endroits du corps, dues au franchissement de plusieurs barrières pour atteindre les pistes. Elle a notamment escaladé trois mètres de fils barbelés surmontant la clôture qui entoure les pistes. Pour rien : son mari présumé volage n'était pas à bord de l'avion, ni dans aucun autre avion ayant décollé de cet aéroport dimanche 10 août, selon le Daily Mail.

Un pilote paie 35 pizzas à ses 160 passagers Le vol de Frontier Airlines qui reliait Washington à Denver avait dû se poser plusieurs heures à Cheyenne en raison de la mauvaise météo.

Un pilote de la compagnie aérienne américaine Frontier Airlines a offert 35 pizzas à ses 160 passagers et membres d'équipage pour s'excuser du retard pris par son avion, coincé sur le tarmac à cause du mauvais temps. "Il était environ 22 h 30" lundi, a raconté Andy Ritchie, patron d'une succursale de Domino's Pizza à Cheyenne, dans le Wyoming, lorsque le pilote a appelé pour passer commande.

L'homme comptait nourrir tous les passagers et l'équipage et a commandé 35 pizzas. Andy Ritchie et ses (seulement !) deux employés se sont donc mis à l'ouvrage. Une fois les pizzas parties rejoindre une autre femme. La jalousie donne des ailes. Une canadienne de 37 ans a réussi à passer les différentes barrières de sécurité pour se retrouver directement sur le tarmac de l'aéroport Halifax Stanfield, en Nouvelle-Ecosse (Canada), raconte leDaily Mail (lien en anglais), mardi 12 août.

Elle voulait arrêter un avion de ligne qui était sur le point de décoller et qui, pensait-elle, emmenait son mari voir une autre femme. "Je n'ai jamais vu ça en huit ans" L'aéroport a dû dérouter un autre avion qui venait de se poser en raison de cette intrusion. "Je n'ai jamais vu ça en plus de huit ans", a confié le sergent Alain Leblanc, porte-parole de la police montée au Chronicle Herald (en anglais). L'épouse jalouse, qui avait d'abord demandé directement au comptoir de la compagnie d'annuler le départ de l'avion, présentait plusieurs coupures à différents endroits du corps, dues au franchissement de plusieurs barrières pour atteindre les pistes. Elle a notamment escaladé trois mètres de fils barbelés surmontant la clôture qui entoure les pistes, le trio s'est rendu à l'aéroport. "Notre livreur a été escorté jusqu'à l'avion où le personnel de bord a réceptionné les pizzas." Selon les médias américains, l'avion avait décollé de Washington et se rendait à Denver, dans le Colorado, mais avait dû se poser plusieurs heures à Cheyenne en attendant que la météo s'améliore à destination. Andy Ritchie a confirmé que le pilote avait réglé la note par carte bancaire, sans toutefois savoir si c'était la sienne. Même si on a peu d'espoirs pour les compagnies low cost, on espère que ce beau geste deviendra une norme dans l'aviation civile !

Le pantalon ample alerte les douaniers

Les jambes très amples du pantalon du trafiquant d'oiseaux ont attiré l'attention des douaniers de l'aéroport international de Camagüey, à 500 km au sud-est de La Havane, explique le quotidien Juventud Rebelde. Lors de la fouille corporelle, ils ont découvert 66 petits sporophiles petit-chanteurs, ajoute le quotidien, sans identifier le trafiquant naïf, résident aux Etats-Unis où il espérait se rendre. Les oiseaux, d'une

espèce protégée, avaient été endormis. Les oiseaux avaient été endormis et deux d'entre eux étaient morts, ajoute Juventud Rebelde en précisant que les faits ont eu lieu le 27 avril. Le sporophile petit-chanteur est une espèce de passereau à la gorge jaune, typique de Cuba, protégé mais pas en voie de disparition.

Le voleur d'identité

Un homme, déjà condamné pour s'être fait passer pour un policier puis pour un militaire, a décroché la direction de l'aéroport de Limoges avec un faux CV.

Jean-Pierre Gaillard est un escroc de talent.

Début novembre, cet homme de 43 ans était présenté comme le nouveau Directeur de l'aéroport international de Limoges. Son CV était flatteur: ancien pilote de chasse dans la Marine nationale, ingénieur de l'Ecole nationale d'aviation civile (ENAC), il dirigeait jusqu'alors une filiale de la société Entrepose Contracting (Groupe Vinci). Lors de son arrivée à Limoges, il avait décrit ses actions de militaire durant les deux guerres du Golfe, en ex-Yougoslavie et au Liban, lors d'une interview accordée à la presse locale. C'est finalement une cliente de l'aéroport qui l'a reconnu sur une photo et a donné l'alerte fin janvier. Et le masque est tombé. Jean-Pierre Gaillard n'était rien de ce qu'il prétendait être et surtout n'était pas qualifié pour diriger l'aéroport de Limoges qui fait voyager plus de 400.000 passagers par an et est desservi par quatre compagnies: Air France (via sa filiale Britair), Ryanair, Flybe et Airlinair. Pire, Jean-Pierre Gaillard avait déjà été condamné à différentes peines, dont des peines de prison ferme, par les tribunaux de Pontoise (Val-d'Oise), d'Agen (Lot-et-Garonne), Périgueux (Dordogne) et de Bordeaux (Gironde) pour plusieurs délits: dégradations de biens, incendie, faux et usage de faux,

escroquerie, abus de confiance, vols...

En 1995, il s'était déjà fait passer pour un policier. L'année suivante, il avait produit de faux documents militaires. Malgré ces nombreuses condamnations, il avait réussi à produire un extrait de casier judiciaire vierge pour se faire embaucher à la direction de la plate-forme aéroportuaire de Limoges. Sur l'aéroport, tout le monde est tombé des nues. «Personne n'a eu l'esquisse d'un début de soupçon. Il a totalement fait illusion», a reconnu Jean-Pierre Limousin, le directeur de la chambre de commerce et d'industrie (CCI), gestionnaire de l'aéroport. L'intéressé a estimé avoir été victime d'«une vraie mystification comme on en voit dans les romans ou au cinéma».

Jean-Pierre Gaillard est aujourd'hui introuvable. Son contrat prévoyait une année d'essai: la Chambre de commerce et d'industrie a donc mis fin à son contrat immédiatement et sans préavis. Aucune plainte n'a été déposée, la CCI ne s'estimant, pour l'instant, victime d'aucun préjudice:

l'usurpateur aurait fait preuve de grandes qualités professionnelles dans ses nouvelles fonctions et aurait abattu un travail remarquable, selon ses proches collaborateurs.



Source Web

Mariage & Naissance

Mariage

Mlle Elloh Yaba Héléne Aurélie Andréa, Contrôleur en sûreté aéroportuaire a dit oui à Monsieur Yao Koffi Ambroise, le 31 juillet 2014 à la mairie de Marcory. Cette union a été fortifiée et bénie dans la maison du Seigneur à l'Eglise Sainte Jeanne-d'arc de Treichville le 02 août 2014. Un repas a été offert par le couple à leurs invités au collège Notre Dame d'Afrique de Biétry. C'est dans une chaleureuse ambiance qu'a pris fin cette cérémonie qui a vu la

participation de nombreux collègues de la désormais Madame Yao née Elloh Yaba Aurélie.

A travers notre magazine tous les agents de l'ANAC souhaitent bonheur et longévité au couple YAO!



Naissances

BAH DIÉ LILIA PRINCESSE

Madame Bah Die Roseline, Secrétaire à la Sous-Direction du Contrôle de la Sécurité et de la Certification (DCSC) a donné naissance à la petite Bah Dié Lilia princesse. Elle a vu le jour le 21 Avril 2014. Toute l'équipe de la rédaction souhaite plus de bonheur à la famille BAH. Que DIEU vous bénisse!



EKRA NGUESSAN SARA JOELLE

Depuis le 13 Juillet 2014, M. EKRA ADI, Agent au service courrier de l'ANAC est l'heureux papa d'une magnifique petite fille dénommée EKRA NGUESSAN SARA JOELLE. Tous les agents de l'ANAC et la rédaction de "A NEWS" souhaitent une vie pleine de bonheur à toute la famille EKRA!

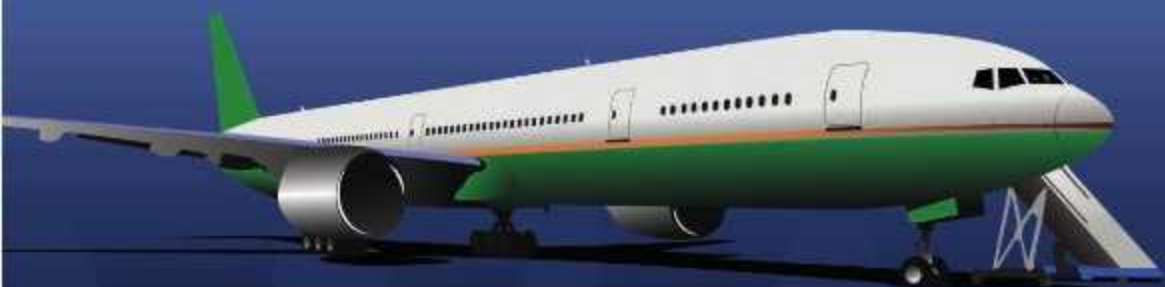




Autorité Nationale de l'Aviation Civile

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

**LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE
L'AFFAIRE DE TOUS**



07BP 148 ABIDJAN 07 / TEL : 21 58 69 00/01 FAX 21 27 63 46
site web: www.anac.ci / email: anac_ci@anac.ci / Info@anac.ci

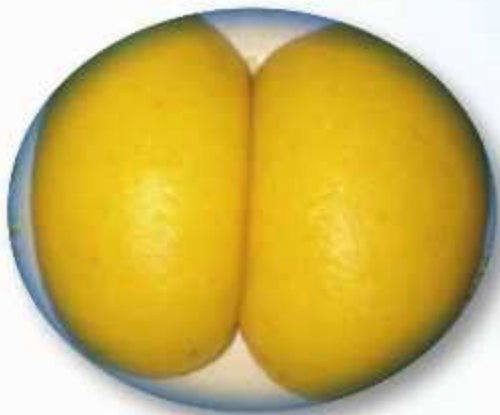
La recette des N'Zima (Grand-Bassam)

Recette Pour 6 Personne(s)

Temps de préparation : 1h30 - Temps de cuisson : 30

Liste des Ingrédients

- Ø 1 poulet de chair
- Ø 2 oignons et demi
- Ø 7 tomates boule
- Ø 2 cuillères à soupe de tomate pâte
- Ø 6 piments
- Ø 6 aubergines
- Ø 8 grains d'akpi
- Ø 1 cube magie poulet
- Ø 1 cube magie étoile
- Ø Du sel



Préparation

Découper et faire fumer le poulet de chair sur du charbon. Après avoir fume le poulet, le mettre dans une casserole, ajouter un peu de sel, la moitié de l'oignon découpé en carre, un peu d'eau, les 2 cuillères à soupe de tomate pâte, 2 piments et mettre la casserole au feu.

Dans une autre casserole, faire bouillir les 2 autres oignons, les 7 tomates, 6 aubergines et 4 piments.

Après cuisson, les écraser sans oublier les grains d'akpi.

Lorsque la sauce bouille (15 min) après, ajouter de l'eau à votre convenance pour la cuisson.

Ajouter en première lieu la pâte d'akpi, laisser la sauce bouillir (5 min) et y ajouter la tomate écrasée et le cube magie poulet

Ensuite y ajouter la pâte d'aubergine, d'oignon et la pâte de piment.

Attendre que la sauce diminue, qu'elle soit légèrement lourde et mettre enfin le cube étoile (5 min) et après le sel a votre convenance.



Suggestion : Servir avec du foutou banane ou du riz préparé avec de l'huile.

Astuces Culinaires

Pour éviter de couler les larmes en découpant les oignons, il faut les couper en deux avant de les éplucher ensuite les laisser tremper dans de l'eau salée.

LES SINGES SACRÉS DE SOKO



Soko, village situé près de Bondoukou à la frontière du Ghana, abrite périodiquement un événement pour le moins inhabituel. Des bandes de singes sortent des forêts avoisnantes pour aller à la rencontre des habitants, se gavent de bananes et de cacahuètes sur la place du marché puis, leur festin achevé, regagnent sagement leur territoire en file indienne.

Soko est ceinturé par une rivière que borde une forêt galerie très riche de cette faune. Le dieu du panthéon villageois étant cette rivière, les singes qui la fréquentent sont naturellement considérés comme ses « enfants » donc sacrés et protégés. Selon la légende, ces singes auraient une origine liée à l'arrivée de Samory. Devant la menace de l'invasion de ce redoutable guerrier, les habitants de Soko auraient demandé au devin du village de les transformer en singes pour les sauver du massacre et opérer leur métamorphose en hommes une fois le danger écarté. Mais les dieux en décidèrent autrement, il mourut peu de temps après sans laisser l'antidote. Après cette perte démographique, la population du village s'est progressivement reconstituée. Les descendants des habitants qui avaient été transformés, dans l'impossibilité de distinguer les singes sauvages de ceux qui sont leurs ancêtres ont décidé de sacrifier tous les singes qui se trouvent dans la petite forêt qui ceinture le village actuel de Soko.

Les singes de Soko sont plus que sacrés car ils sont même des hommes, des frères et c'est pour cette raison qu'on les protège minutieusement. La réponse qui nous a été sèchement lancée quand nous avons osé poser la question de savoir si les habitants de Soko accepteraient de donner quelques singes pour les parcs zoologiques du

pays témoigne de la relation intrinsèque qui lie les habitants de Soko aux singes « autochtones ». Il nous a été rétorqué en effet « accepteriez-vous de parquer vos frères ? Ici comme ailleurs, les singes sacrés sont densément concentrés dans les arbres d'une petite forêt noire qui par sa composition faunistique et floristique est une relique-témoin de ce que fut le biotope en des temps plus anciens. On est donc en droit de souligner avec force que le milieu d'habitation de la chose sacrée est aussi préservé par la tradition. La tradition interdit d'y chasser et d'y cultiver. Ce qui, sans aucun doute, aurait entraîné la destruction de l'équilibre du micro écosystème. La forêt des singes est à son tour délimitée par une petite rivière que les habitants de Soko appellent M'gboulou. Cette rivière est aussi sacrée et de ce fait il est interdit d'y pêcher, ce qui favorise la reproduction abondante du monde aquatique.

À la différence des autres villages, à Soko il n'y a pas de famille chargée d'adorer les singes sacrés. Cette tâche revient à tout le village. Ceci est peut-être dû au fait que les singes cohabitent pratiquement avec les gens de Soko. Ils mangent presque dans les mêmes assiettes que les habitants de Soko. Quand un singe meurt, il est enterré comme les humains. Mais force est de constater qu'ici aussi il ne nous a pas été donné de voir le cimetière des singes qui, semble-t-il, n'existe pas dans les faits. Les vieux expliquent cette inexistence par le fait que les singes ne connaissent pratiquement pas de décès et ils n'en ont même pas souvenir d'en avoir eu à enterrer. La seule manière qui permet aux habitants de Soko de préserver leurs frères-singes est l'interdiction formelle de la chasse aux singes. Cette interdiction s'applique aussi bien aux autochtones qu'aux étrangers. Si par mégarde, un singe était tué, alors le coupable est tenu de faire des sacrifices appropriés qui se résument selon les vieux, au cola, au mouton et au poulet. Dans le cas où le coupable

s'y refuserait, alors il subirait la peine capitale appliquée par les ancêtres : il périrait ! Voilà en quoi se résument les sanctions prévues par la tradition dans le but de sauvegarder les singes sacrés et leur milieu naturel.

C'est pour cette raison que le singe est devenu l'animal totem, l'animal sacré qu'il faut se garder de tuer ou de consommer. Voilà pourquoi les singes et les habitants de Soko communient en un rituel aussi cérémonial que convivial.

Il faut toute souligner que malgré toutes les mesures de protection prises, les singes sacrés de Soko sont en voie de disparition.



Justin KOUAME, Stagiaire
(Source Web)



Trois voleurs sont au tribunal

Trois voleurs sont au tribunal. Le juge les interroge. Au premier qui reconnaît avoir volé une boîte de sardines, le juge dit : 3 ans de prison. Parce que dans une boîte de sardines, il y a 3 poissons. Le deuxième dit d'avoir volé une plaquette d'œufs. Il escape de 24 ans de prison. Aussitôt le troisième s'évanouit. Le juge demanda alors ce que le prévenu a comme problème. On lui dit qu'il a volé un sac de riz cassé 2 fois. Imaginez sa peine.

Un ancien chauffeur de gbaka est devenu le chauffeur d'un ministre.

Un ancien chauffeur de gbaka est devenu le chauffeur d'un ministre. C'est son premier jour de travail : il démarre la Mercedes. Le ministre monte. En faisant marche arrière, il pense être dans son gbaka avec son apprenti. Par déformation professionnelle, il ne regarde pas derrière lui et crie : "Batra déni-là, il faut voir derrière si mon côté est propre !". Le ministre lui demande : "Pardon, vous dites ?". Le chauffeur a failli s'évanouir.



Yao achète un cabri

Yao achète un cabri. D'après son vendeur, le cabri parle. Arrivé chez lui, l'animal refuse de parler. Des jours passent, toujours rien. Un jour, Yao décide d'aller au marché avec son cabri. Il achète des légumes (tomates, oignons, ail, poivre...). Sur le chemin de retour, le cabri s'arrête et dit à son maître : haahii, tu n'achètes pas viande avec poisson aujourd'hui ? A cause de petit amusement de bobo je fais là, tu veux me manger ? Pardon ohhhhhh, je m'amusais, pardon.

Après la défaite des joueurs en coupe du monde 2014, l'éléphant cette

fois-ci est déchaîné contre Kolo, Yaya et l'entraîneur pour mettre fin à leur séjour sur la terre.



sotra

une nouvelle ambition pour
le transport urbain en Afrique

Un transport urbain moderne pour une capitale émergente



■ **monbus.**
68 lignes pour
se déplacer

■ **express.**
14 lignes Express pour
voyager en toute tranquillité



■ **monbato.**
Un réseau lagunaire
pour gagner du temps



sotra tourisme

Un service sur mesure
pour les particuliers.



Nos Partenaires



Ministère des Transports



Pour un espace aérien plus sûr