

# A NEWS

Le magazine de l'aviation civile ivoirienne



Numéro 08 • gratuit • Mai - Juillet 2015

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



VOLS DIRECTS VERS LES ÉTATS UNIS D'AMÉRIQUE

## LA LONGUE MARCHÉ VERS LA CERTIFICATION TSA



**SUR LES TRACES DE...**

CÔTE D'IVOIRE PAYS EMERGENT  
À L'HORIZON 2020

**HIGH-TECH**

AVIATION SOLAIRE

**PARLONS-EN**

L'HISTOIRE  
DE L'AVIATION CIVILE



# GLOBAL Trade



Stand 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

## ACTU



## INBOX

ÉDITORIAL	4-5
L'ACTU	6-7-8
INBOX	9
PUBLI-REPORTAGE	10-11-12-13
PARLONS EN	14-15
LE COIN DU MANAGER	16
HIGH-TECH	17
ZOOM SUR L'OACI	18-19
FAQ	20-21
DOSSIER	22-23
SUR LES TRACES DE	24-25
BOITE À IDÉES	26-27
SANTÉ	28-29
TOP INFO	30-31
ENTRETIEN AVEC...	32
JE VEUX ÊTRE	34
COIN DU BONHEUR	35
L'ESCALE	36-37
ESPACE CULINAIRE	38
PAUSE DÉTENTÉ	39



## ZOOM SUR



## DOSSIER

## SUR LES TRACES DE



DIRECTEUR DE PUBLICATION  
 Sinaly SILUÉ

COORDINATEUR DE LA REDACTION  
 Katy OUATTARA

COMITÉ DE REDACTION  
 Sinaly SILUÉ  
 Michel ATTAMAH  
 Katy OUATTARA

CORRECTEUR  
 Michel ATTAMAH

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

TIRAGE  
 1 500 exemplaires

ÉDITEUR  
 ETP Services



# EDITORIAL

## VOLS DIRECTS VERS LES ETATS UNIS D'AMÉRIQUE : LA LONGUE MARCHÉ VERS LA CERTIFICATION TSA

“

Welcome  
to America  
and Akwaba  
in Côte d'Ivoire !

”



L'

L'objectif majeur fixé à l'ANAC par le Gouvernement après la crise post-électorale était d'obtenir la certification américaine de l'Aéroport International Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan afin de permettre des vols directs sur les Etats-Unis d'Amérique.

En effet, le Gouvernement et les populations ivoiriennes ne pouvaient pas comprendre que des vols directs sur les USA pouvaient se faire à partir des aéroports d'Accra et de Dakar alors que cela n'était pas possible pour Abidjan.

L'aviation civile ivoirienne courait après cette certification depuis près d'une vingtaine d'années sans succès, ce qui en faisait un véritable défi. Pour réussir ce challenge deux conditions devaient être réunies :

1. fédérer toutes les structures aéroportuaires autour de l'ANAC et de cet objectif commun,
2. inculquer à tous les acteurs de la plate-forme aéroportuaire une véritable culture de la sûreté et de la sécurité.

C'est ce que l'ANAC a réussi après trois années de travail acharné mené par un personnel convenablement formé et totalement remotivé. Il a fallu faire preuve d'expertise, de sérieux, et être un exemple pour les autres.

Des décisions appropriées ont été prises à savoir :

- l'adoption par l'ANAC d'un organigramme conforme aux exigences de l'OACI et qui tient compte de la réalité de nos moyens,

- le recrutement d'une quinzaine de techniciens expérimentés et compétents en complément d'effectif,
- l'amélioration du cadre de travail du personnel par la construction d'un nouveau siège adapté et moderne,
- la motivation de l'encadrement de l'ANAC par l'instauration d'un système de car plan en faveur des Directeurs et des Sous-directeurs,
- la formation tout azimut du personnel en associant toutes les autres entités du secteur, ce qui a permis de rapprocher les acteurs et de créer un esprit d'équipe.
- la mise en place d'une gestion rigoureuse des badges d'accès à l'aéroport,
- la fermeture des accès privatifs et la réduction à deux du nombre d'accès extérieurs à la zone réglementée de l'aéroport,
- la ré-certification de toutes les compagnies aériennes immatriculées en Côte d'Ivoire,
- la certification de l'aéroport d'Abidjan au sens de l'OACI,
- la certification de toutes les entités techniques opérant à l'aéroport d'Abidjan,
- l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme d'inspection et d'audit de toute l'activité aéronautique.

Aujourd'hui, l'ANAC est une Administration respectée tant au plan national qu'au plan international pour

les résultats obtenus qui lui valent d'être citée en exemple dans toutes les réunions régionales de l'aviation civile.

En effet, le taux de conformité de l'ANAC aux normes de sécurité et de sûreté de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale a progressé de façon remarquable et exceptionnelle.

La conformité de l'aviation civile ivoirienne aux normes de sécurité est passée de 42% en 2012 à 55% en 2013 puis à 64% en 2014 pour une moyenne africaine de 45%.

La conformité de l'ANAC en matière de sûreté aéronautique est la plus remarquable. En effet, l'ANAC est passée d'un taux de 43% en 2010 à un taux de 94% en 2014, soit un bond de 51% en deux ans.

C'est ce bond exceptionnel qui nous a valu la certification américaine obtenue en avril 2015 et qui fait aujourd'hui la fierté de tous les ivoiriens avec à leur tête le Chef de l'Etat et le Premier Ministre et qui ont particulièrement suivi l'évolution de ce chantier de portée nationale.

La Transportation Security Authority (TSA), Administration qui a conduit l'audit de certification en mars 2015 a tout simplement jugé exceptionnel le niveau de notre sûreté.

C'est l'occasion de féliciter bien vivement tout le personnel de l'ANAC pour le travail abattu. Ces remerciements vont également à l'endroit des hauts responsables et agents d'AERIA, de la SODEXAM, de l'ASECNA, de la Régie d'assistance en escale, d'Avisecure et des Forces de l'ordre opérant à l'aéroport d'Abidjan (GSA-GN, Police, Douanes et Eaux et Forêts) qui ont étroitement collaboré à l'obtention de cet Agrément TSA.

Nos remerciements et notre gratitude vont enfin à l'endroit de nos Autorités à savoir son SEM le Président de la République, Monsieur le Premier Ministre et Chef du Gouvernement et à Monsieur le Ministre des Transports pour l'appui et l'accompagnement constants dont l'ANAC a bénéficiés pour atteindre ce résultat historique.

Le prochain défi à relever pour l'ANAC est la classification en catégorie 1 de la Federal Aviation Administration (FAA). Nous demeurons confiants que cet objectif sera atteint au vu des résultats obtenus lors des derniers audits de sécurité de l'OACI.

Welcome to America and Akwaba in Côte d'Ivoire !



## AIR COTE D'IVOIRE COMMANDE DEUX BOMBARDIER Q400 NEXT GEN SUPPLEMENTAIRES

Air Côte d'Ivoire continue l'expansion de sa flotte : elle vient de convertir des options sur deux Bombardier Q400 Next Gen en commande ferme. La compagnie aérienne nationale de la République de Côte d'Ivoire avait pris ces deux options en même temps qu'une commande ferme portant sur deux Q400 Next Gen, annoncée en décembre 2013. Ces deux premiers avions à hélices ont été livrés à la fin 2014, avec une configuration bi-classe de 67 sièges. Ils sont actuellement opérés sur le réseau intérieur de la compagnie.

La valeur théorique du nouveau contrat annoncé le 13 avril 2015 par le constructeur Canadien Bombardier, représente 69 millions de dollars américains au prix catalogue.

*« Les performances exceptionnelles dont a fait preuve l'avion Q400*

*Next Gen nous permettent de continuer à développer nos marchés nationaux court et moyen-courriers et d'étendre notre réseau de liaisons »*

Lancée en 2012, Air Côte d'Ivoire dessert à présent 22 destinations en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. Elle a transporté environ 400.000 passagers en 2014 et compte en transporter 600.000 en 2015. La compagnie exploite également 6 appareils, dont les deux premiers Q400 Next Gen donc, ainsi que trois Airbus A319 (de 108 sièges) et un Embraer E170 (de 68 sièges).

Air Côte d'Ivoire est détenue par le gouvernement de Côte d'Ivoire (65 %), Air France (20 %) et l'investisseur privé Goldenrod Investissement (15 %).

## Emirates n°1 mondial en 2014

Emirates a été élue meilleure compagnie aérienne du monde en 2014, devant Lufthansa et Swiss

C'est le résultat de l'enquête annuelle réalisée par eDreams, l'une des plus grandes agences de voyage en ligne, auprès d'un panel de 90 000 internautes du monde entier. Classée au sixième rang en 2013, Emirates ravit ainsi la première place du podium à Singapore Airlines, qui disparaît du Top 10 alors qu'elle détenait le titre les deux années précédentes. Avec une note globale de 4,24 sur 5, la compagnie de Dubaï domine la quasi-totalité des critères : propreté/modernité, divertissements à bord, gestion des bagages, services à bord et meilleurs salons VIP. En revanche, les voyageurs accompagnés d'enfants préfèrent la compagnie tchèque, Czech Airlines. Pour le critère

« confort », la palme revient à Swiss International Air Lines. Le classement eDreams reflète le souci permanent d'Emirates d'améliorer la prise en charge au sol et le confort à bord de ses clients, notamment grâce au Wi-Fi gratuit en vol, au design de ses cabines, aux repas soignés et à son système de divertissement ICE Digital Widescreen. Ce dernier offre l'accès à 2000 chaînes de divertissements en plusieurs langues, dont 400 films sur des écrans de télévision individuels avec une résolution HD de 27 pouces en Première Classe, 20 pouces en Classe Affaires et 12,1 pouces en Classe Économique.

En 2014, la compagnie a ajouté de nouvelles escales à son réseau : Taipei, Boston, Abuja, Chicago, Oslo, Bruxelles et Budapest. Désormais, elle dessert 147 destinations dans 84 pays avec une flotte qui compte 232 appareils en service et environ 300 autres en commande.

Buchall, un client eDreams, a voyagé à bord d'Emirates et a déclaré : « Mon vol à bord d'Emirates était excellent. La nourriture (servi à bord) était bonne, les films et l'équipage étaient très sympa et super avec les familles ». Consultez la liste complète des compagnies aériennes qui sont dans le Top 10 des meilleures compagnies aériennes du monde.



### LES 10 MEILLEURES COMPAGNIES AÉRIENNES DU MONDE

Emirates	(EK) Dubaï, UAE	4.24
Swiss International Air Lines	(LX) Suisse	4.18
Lufthansa	(LH) Allemagne	4.17
Aegean Airlines	(A3) Grèce	4.16
Turkish Airlines	(TK) Turquie	4.15
Czech Airlines	(OK) République Tchèque	4.14
Air Berlin	(AB) Allemagne	4.13
Norwegian	(DY) Norvège	4.10
Austrian Airlines	(OS) Autriche	4.04
Scandinavian Airlines	(SK) Scandinavie	4.01

### Paris Charles de Gaulle partiellement évacué après « une erreur de débarquement »

L'aéroport Paris Charles de Gaulle a dû être partiellement évacué le samedi 27 juin 2015 après « une erreur de débarquement », selon le compte Twitter d'Aéroports de Paris, démentant ainsi la rumeur d'une alerte à la bombe.

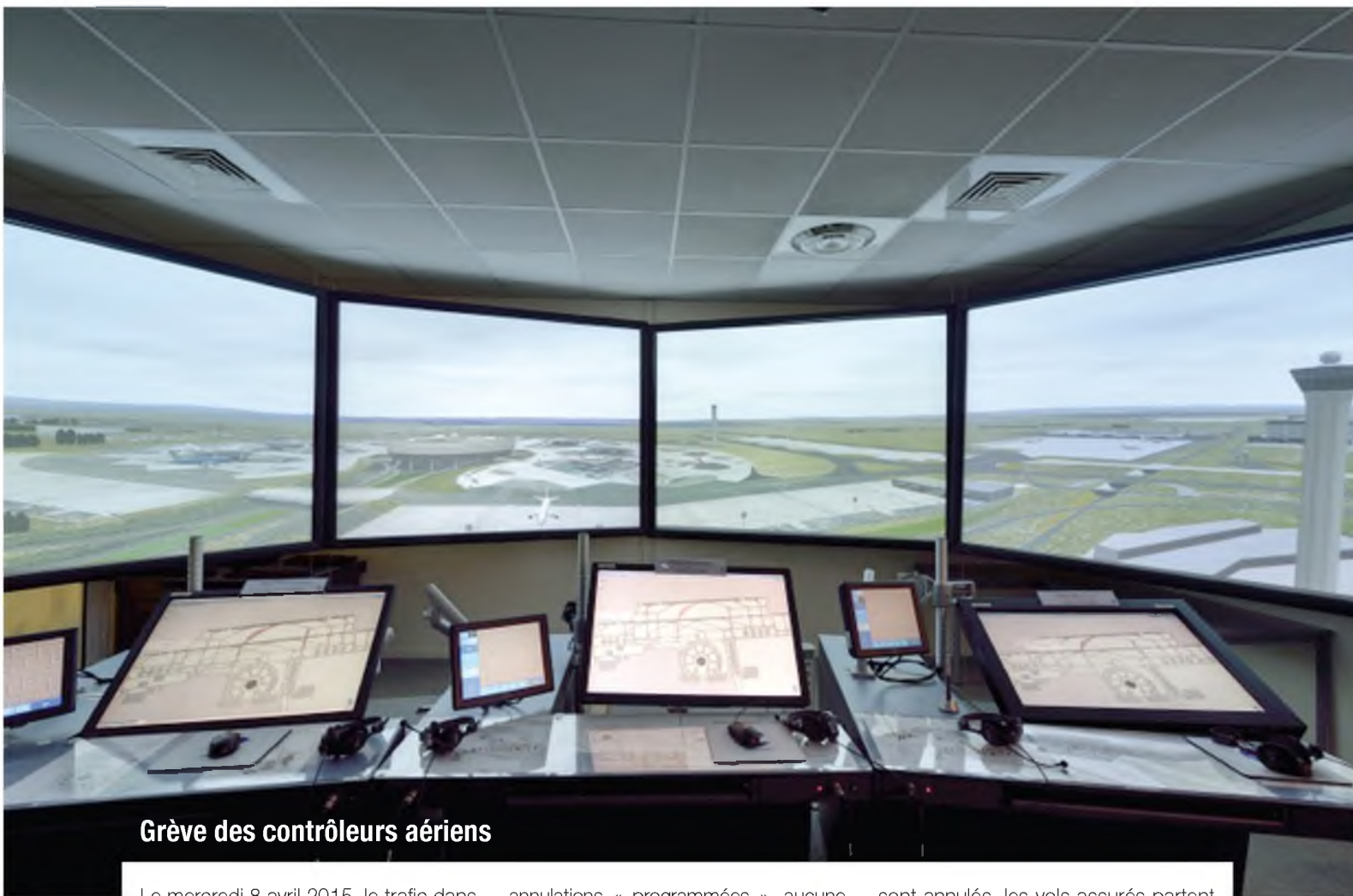
Une partie du terminal 2E a été évacuée dans la soirée du 27 juin. Les passagers ont dû quitter les halls d'embarquement et repasser les contrôles de sécurité, formant

ainsi de longues files d'attente dans l'aéroport. Plusieurs passagers ont exprimé leur inquiétude alors qu'aucune explication ne leur était donnée. Selon des témoignages, l'évacuation s'est cependant déroulée sans mouvement de panique.

Vers 20h15, Aéroports de Paris Charles de Gaulle a finalement expliqué sur son compte Twitter que l'évacuation faisait « suite à une erreur de débarquement », en ajoutant

que la mesure a été décidée par les autorités de police afin de « faire passer les passagers par le parcours départ ».

La « perturbation » a débuté vers 18h30, a également indiqué le groupe aéroportuaire. La perturbation a duré 3 heures mais la situation rentrait dans l'ordre vers 21h00. En revanche, elle a entraîné des retards pour de nombreux vols.



### Grève des contrôleurs aériens

Le mercredi 8 avril 2015, le trafic dans le ciel français était fortement perturbé par une grève des contrôleurs aériens, appelés à débrayer jusqu'à jeudi par le Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien, premier syndicat d'aiguilleurs.

Dans les aéroports parisiens, les perturbations étaient en début de matinée « conformes aux prévisions » de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), avec uniquement des

annulations « programmées », aucune dite « à chaud ». La DGAC avait demandé mardi aux compagnies d'annuler 40% de leurs vols mercredi.

De « légers retards » étaient néanmoins signalés à Orly et à Roissy, qui « pourraient s'accumuler et devenir plus importants » en cours de journée.

A Lyon-Saint-Exupéry, deuxième aéroport de province, où 32% des vols

sont annulés, les vols assurés partent avec une heure et demie de retard. A Nice, premier aéroport régional, et à Marseille, un tiers des vols étaient supprimés, davantage à Toulouse (53%) et à Montpellier (78%). La Corse était peu affectée, avec les trois quarts des vols garantis.

En milieu de journée, la DGAC a annoncé avoir demandé aux compagnies d'annuler 50% de leurs vols prévus.

## L'AÉROPORT INTERNATIONAL FHB, ENFIN CERTIFIÉ PAR LA TSA AMERICAINE !

C'est le vendredi 10 avril 2015 au JT de 20h de la RTI 1ère Chaîne que Monsieur Gaoussou TOURE, Ministre des Transports, a officiellement annoncé la bonne nouvelle relative à la certification américaine de l'aéroport international Félix HOUPHOUET BOIGNY d'Abidjan.

Suite à cette annonce, les agents de l'ANAC ont réservé un accueil triomphal, le lundi 13 avril à 8h30, à Monsieur Sinaly SILUE, Directeur Général, à son arrivée dans les locaux de l'Administration de l'Aviation Civile.

Très ému par cet accueil qui marque

la joie et le bonheur de l'ensemble du personnel après l'obtention de cet excellent résultat, attendu du reste depuis de longues années, Monsieur le Directeur Général a exprimé aux agents sa grande satisfaction et les a vivement félicités pour leur professionnalisme et leur engagement dans le travail abattu pour atteindre les standards internationaux en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile. Il s'est dit très fier des hommes et des femmes dont le travail fait aujourd'hui de l'ANAC une Administration respectée.

Monsieur le Directeur Général a également indiqué les défis à venir, notamment, « la classification de l'ANAC en catégorie 1 par la FAA et faire de l'ANAC l'une des meilleures administrations de l'Aviation Civile en Afrique et au monde » par l'augmentation du taux de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI qui devraient être portés à 80 % au moins. Pour atteindre ces objectifs, il a dit pouvoir compter sur l'engagement et la solidarité de tous les agents.

## INBOX



### De M. Maïzan, chef du Service Survol Atterrissage (SSA)... à NANAN DIAOUSSIE, chef de village.

**1** Comment voudriez-vous qu'on vous appelle NANAN DIAOUSSIE ou Monsieur Kouadio Maïzan, maintenant que vous êtes devenu chef ?

Ici à l'ANAC, c'est Kouadio Maïzan à l'Etat civil qui est mon nom. Néanmoins Nanan Diaoussie est mon nom de règne quand je suis au village. Les ressortissants de mon village partout où ils se trouvent m'appellent NANAN. Il en est de même pour tous ceux qui savent dans ma province ou ailleurs que je suis chef de village. Sachez que certaines personnes ici (ANAC) m'appellent NANAN, mais ce n'est pas une exigence. Cependant, une fois au village cela devient une exigence pour tous au risque d'être amendé.....Rire...

**2** NANAN, pouvez-vous, vous présenter ?

Je suis né en 1956 à kouafo-Akidom à 12 KM de Kouassi N'DAWA dont je suis le chef. J'ai fait mes études primaires et secondaires à Bondoukou puis à Abengourou, ensuite je suis revenu à Abidjan pour terminer mes études universitaires. J'ai aussi étudié en Angleterre où j'ai obtenu mon diplôme professionnel d'Air Traffic Control Officer (ATCO) ensuite en Egypte d'où je suis sortie titulaire du diplôme d'Air Transport Spécialist. J'ai successivement travaillé à la Direction Centrale de l'Aviation Civile (DCAC) puis à l'ANAM et maintenant à l'ANAC où j'occupe le poste de Chef de Service Sécurité et Atterrissage.

Il faut noter que je suis Ingénieur des Techniques de la navigation aérienne : Option Transport Aérien.

**3** NANAN pouvez-vous, nous parler de votre statut matrimonial, si cela ne vous gêne pas ?

Je suis marié et père de trois enfants (2 garçons et une fille) qui m'appellent affectueusement NANAN.

**4** Etes-vous prêt à prendre d'autres femmes comme épouses comme cela se faisait par le passé ?

Non, parce que je suis légalement marié à ma femme. Non parce que je ne suis plus dans le passé. Non parce que je pense personnellement que c'est une véritable corvée que d'être polygame ; je n'en ai ni les moyens, ni la force.

**5** Nanan comment gérez-vous votre village de si loin ?

Vous savez la technologie de l'information et de la communication fait que je n'ai pas besoin pour l'instant d'être physiquement présent au village, je suis informé au jour le jour de tout ce qui se passe au village. J'instruis chaque fois que de besoin mon intérimaire pour la conduite à tenir. En tant qu'auxiliaire de l'Administration je travaille aussi avec le Sous-préfet de Bondoukou. Cela n'empêche pas sur mon travail ici à l'ANAC. Tout est question d'organisation.

**6** NANAN pouvons-nous avoir une idée de votre village ?

J'ai la chance d'être à la tête d'un village qui dispose de presque tout sur le plan d'infrastructures socio-économiques :

- un centre de santé
- une maternité
- une école maternelle
- un groupe scolaire de 12 classes avec 500 élèves dont 248 filles
- la construction du collège moderne qui a eu toutes les garanties de l'Etat démarrera en 2015
- un château d'eau
- village électrifié
- deux antennes de téléphonie mobile sont implantées aux abords du village
- accès facile à Bondoukou par une voie bitumée (14 km)
- une coopérative agricole
- une jeunesse consciencieuse et travailleuse

#### Votre mot de fin

J'ai d'autres projets de développement pour le village que j'essaierai de mettre en œuvre avec la mutuelle et d'autres partenaires extérieurs. Pour cela, j'appelle à la solidarité, à l'entente entre tous les fils et filles du village.

Merci !

*interview réalisée par Michel ATTAMAH*



# PUBLI REPORTAGE

## L'ANAC LANCE LE PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ (PNS)



Dans le cadre du renforcement de la supervision de la sécurité, l'OACI exige des Etats qui ont atteint un niveau de mise en œuvre effective du système de supervision de la sécurité supérieur à 60% de mettre en œuvre un Programme National de Sécurité (PNS). Ce PNS a pour objectif le renforcement de la supervision de la sécurité des activités d'aviation civile à l'échelle nationale.

Au vu des derniers résultats de l'audit de l'OACI, l'ANAC a un taux de mise en œuvre effective de 64%. Elle se doit donc de mettre en application cette mesure obligatoire de l'OACI.

C'est dans ce cadre que le Directeur Général de l'ANAC a rencontré le 02



Avril 2015 les principaux prestataires de services concernés par la mise en œuvre de cet important programme de renforcement de la sécurité de l'aviation civile. Ce sont : AERIA, ASECNA, AIR COTE D'IVOIRE, SERVAIR et NAS IVOIRE (ex-Régie). La présentation du PNS a été faite par M. KONE Moussa, Chef du Programme National de Sécurité.

Dans son exposé il a précisé les obligations des différents acteurs, à savoir l'Etat d'une part, représenté par l'ANAC dans ce processus et de l'autre, les prestataires de services qui interviennent dans notre système d'aviation civile qui dans le cadre de leurs activités doivent mettre en place un système de gestion de la sécurité.

Il a insisté sur la nécessité de collaboration de tous les acteurs dans le cadre de la collecte et du partage des informations de sécurité, gage de la réussite du système qui sera mis en place.

Pour conclure M. KONE a informé les prestataires de la visite que l'ANAC effectuera auprès de ceux-ci dans le cadre de la mise en œuvre du PNS.



## LE DIRECTEUR GENERAL DE L'AEROPORT D'ATLANTA VISITE L'AEROPORT F.H.B. D'ABIDJAN



Après l'obtention de la certification TSA, l'aéroport international FHB d'Abidjan a reçu du 23 au 24 Avril 2015 un hôte de marque en la personne de M. Miguel SOUTHWELL, Directeur Général de l'aéroport d'Atlanta. Il était accompagné de la Directrice commerciale de cet aéroport.

Cette visite s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la certification TSA, et de la coopération entre les deux plateformes aéroportuaires. Elle s'est matérialisée par la signature d'un accord de partenariat entre le Ministère des Transports et l'aéroport d'Atlanta.

En effet, l'aéroport d'Atlanta HARTSFIELD qui est l'aéroport le plus fréquenté au monde avec 96 millions de passagers par an, souhaite d'une part être le premier aéroport à accueillir des passagers et du fret en provenance d'Abidjan par liaisons directes et d'autre part, appuyer l'aéroport d'Abidjan en matière de développement et de formation. Le programme de la visite s'est déroulé comme suit :

- Séance de travail avec l'ANAC et les structures aéroportuaires (AERIA, SODEXAM, NAS ivoire, ASECNA)
- Visite générale de l'aéroport d'Abidjan.

Cette visite a également permis à la délégation de l'aéroport d'Atlanta d'échanger avec les Autorités ivoiriennes notamment, Monsieur le Premier Ministre et Monsieur le Ministre des Transports. Au total, c'est une visite riche qui augure bien le début de vols directs entre notre pays et les Etats Unis d'Amérique.



## L'ANAC INSTRUIT LES JOURNALISTES



Le 24 Mars 2015, la Direction Générale de l'ANAC a organisé une séance de formation à l'intention d'une dizaine d'organes de presse.

L'objectif visé par cette formation était d'expliquer aux agents des médias l'organisation du système de l'aviation civile au plan international et au plan national. Le Directeur Général, assisté de ses Directeurs, a instruit les journalistes sur les réalités du secteur aérien international et national.

Les formateurs ont passé en revue les missions des structures internationales et nationales en matière d'aviation civile. Un accent particulier a été mis sur les aspects ci-après :

- Les rôles et responsabilités de l'aviation civile ;
- Les attributions des organisations et structures du secteur aérien ;
- La supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Les processus de certification des aéroports ;
- La certification TSA des aéroports.

A l'issue de la séance, les journalistes ont reçu des diplômes de participation. Ils ont exprimé leur satisfaction à la Direction Générale pour cette initiative qui permettra de mettre en place un réseau de journalistes spécialistes de l'aviation civile.



## L'ANAC FORME LES AGENTS DU PROTOCOLE D'ETAT EN SURETE DE L'AVIATION CIVILE.



Cette formation intervient dans le cadre du renforcement des capacités des agents en service dans la zone aéroportuaire. Cette formation, co-animée par M. Daniel MILAN, Directeur de la sûreté et de la facilitation et M. Jean Pierre DADIE, Sous-Directeur de la sûreté, vise à donner à ces agents les notions essentielles en matière de sûreté de l'aviation civile.

Les objectifs de cette formation étaient de :

- comprendre la nature des menaces à l'encontre de l'aviation civile ;
- comprendre l'aviation civile d'un point de vue international, régional et national ;
- Comprendre les mesures de sûreté en vigueur dans un aéroport ;
- Communiquer et coopérer avec les autres services aéroportuaires ;
- Contrôler les déplacements des personnes

- et des véhicules sur un aéroport ;
- Reconnaître les armes, les explosifs et les articles interdits ;
- Comprendre les concepts de filtrage et de fouille des passagers et des bagages ;
- Mener de façon efficace les tâches vitales à la sûreté, en vue d'améliorer la sûreté de l'aéroport ;
- Savoir réagir face aux situations d'urgence à l'aéroport.

A l'issue de la formation, les agents du Protocole d'Etat ont reçu des attestations. Ils ont remercié le Directeur Général de l'ANAC pour cette initiative qui leur permettra d'être plus outillés dans leurs tâches quotidiennes.

par Michel ATTAMAH

Du 27 au 28 Avril 2015, l'ANAC a formé les agents du Protocole d'Etat en sûreté de l'aviation civile.

# PUBLI REPORTAGE

## APRÈS PORT BOUET, L'UFAC REND HOMMAGE AUX MÈRES DE GRAND BASSAM



À l'instar des organisations féminines du monde, L'Union des Femmes de l'Aviation Civile Ivoirienne (l'UFAC) a décidé de célébrer les mères. Le samedi 30 mai 2015 l'UFAC c'est rendu à l'hôpital général de Grand Bassam. Cette visite a été marquée par une cérémonie de remise de don aux mères et leurs nouveaux nés ainsi que la remise de matériel d'entretien à cet hôpital. C'est avec des cœurs remplis de joie que les femmes de l'aviation civile ont quitté la dite commune. Cette action a été saluée par les autorités qui ont participé à cette cérémonie. Pour couronner les festivités, un déjeuner a rassemblé toutes les adhérentes de l'UFAC au mess de la brigade de gendarmerie de l'Aéroport, le vendredi 05 juin 2015.



## L'ANAC PARTICIPE A LA FETE DU TRAVAIL DU 1<sup>ER</sup> MAI 2015



A l'instar des travailleurs de toutes les entreprises et administrations ivoiriennes et du monde entier, les agents de l'Autorité Nationale de l'Aviation civile ont massivement participé aux manifestations relatives à la fête du travail célébrée le 1er mai 2015. Ces manifestations se sont déroulées à la Bourse du travail de Treichville. Les responsables des organisations

syndicales nationales ont présenté des doléances au Président de la République de notre pays, en vue de l'amélioration constante des conditions de travail des employés. Les agents de l'ANAC se sont réjouis avec leurs collègues des autres entreprises.

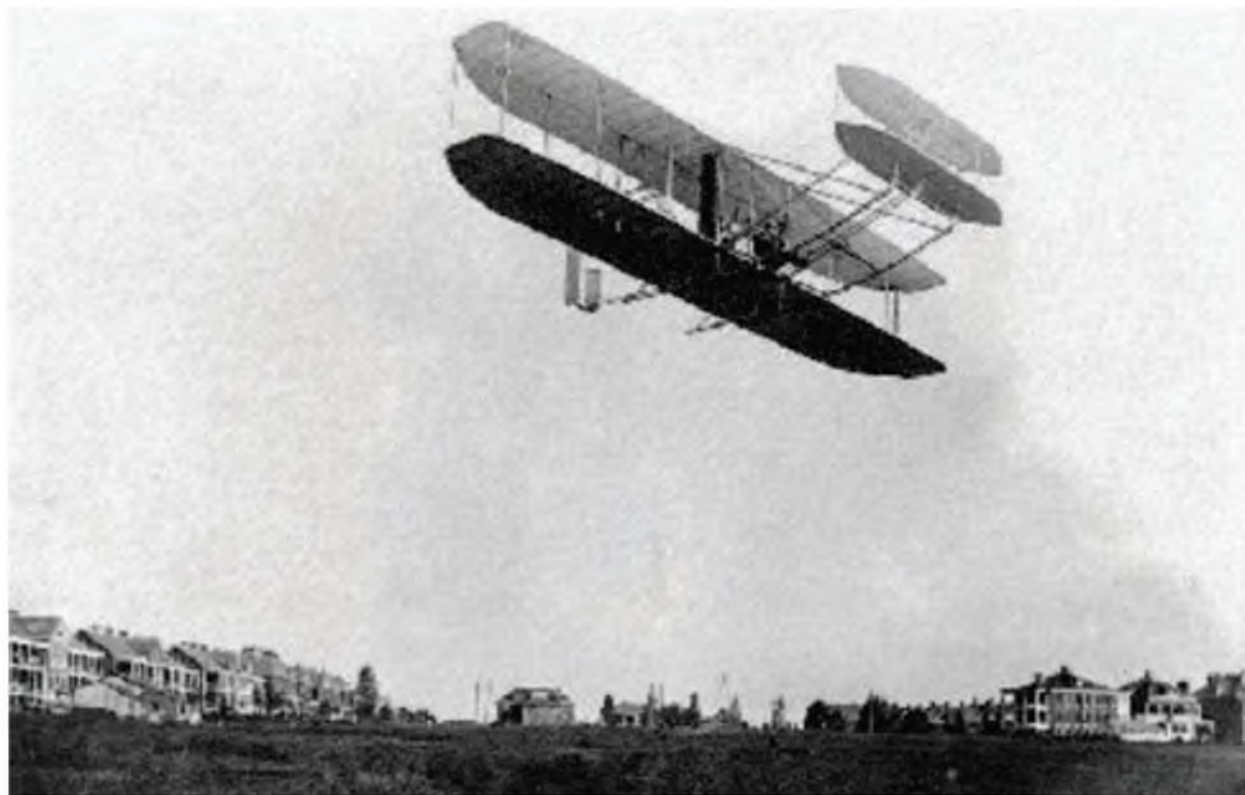
Belle fut la fête du travail 2015 !



# PARLONS-EN

## L'HISTOIRE DE L'AVIATION

L'histoire de l'aviation est née du désir immémorial des hommes de voler, comme en témoignent la légende d'Icare ou la machine volante de Léonard de Vinci, vers 1500. Il a toutefois fallu attendre la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle pour que des hommes s'élancent à la conquête du ciel, grâce au développement de l'aérostation et aux premières tentatives de vol plané.



### Les débuts de l'aviation

L'histoire de l'aviation a commencé avec les essais de Clément Ader le 9 octobre 1890. Cet ingénieur français a été le premier à tenter de faire voler un engin « plus lourd que l'air ».

Il baptise ce type de véhicule « avion » (dérivé du mot latin avis qui signifie « oiseau ») et nomme son prototype Eole en référence au dieu grec des vents.

Clément Ader est ainsi le premier homme à avoir volé à l'aide d'un engin à moteur capable de décoller par ses propres moyens. Il aurait effectué aux commandes de « l'Eole » un bond d'une vingtaine ou d'une cinquantaine de mètres...

À la même époque, l'allemand Otto Lilienthal aurait effectué deux mille vols planés depuis une colline artificielle près de Berlin (entre 1891 et 1896).

### L'époque des pionniers

Le début du XX<sup>e</sup> siècle, qui fut l'époque des pionniers de l'aviation, a été marqué par des progrès rapides.

Le 17 décembre 1903, après plus de 700 vols d'essai sur des planeurs, les frères Wright expérimentent leur premier avion, le Flyer, dans les dunes de Kitty Hawk. L'un des deux frères, Orville, réalise alors un record en volant sur 284 mètres

pendant 59 secondes. Pour certains spécialistes, ce vol marque véritablement le point de départ de l'histoire de l'aviation.

Dans les années qui suivent, les progrès techniques et les records se succèdent grâce à des pionniers tels que Santos-Dumont, Henri Farman, Robert Esnault-Pelterie, les frères Caudron ou encore Louis Blériot...

Le 25 juillet 1909, Louis Blériot effectue la première traversée de la Manche, en reliant Calais à Northfall Meadow en 38 minutes.

Un mois plus tard, du 22 au 29 août 1909, le premier meeting international d'aviation de l'histoire est organisé sur la commune de Bétheny près de Reims : cette « Grande semaine d'aviation de la Champagne » attire près d'un million de spectateurs.

C'est à cette époque qu'un officier du génie, le Colonel Roche, crée à Paris la première école d'ingénieurs spécialisée dans l'aéronautique. Cette Ecole Supérieure d'Aéronautique et de Construction Mécanique deviendra l'actuelle SUPAERO (une prestigieuse grande école d'ingénieur).

Le 4 septembre 1911, Roland Garros bat le record du monde d'altitude en montant jusqu'à 3910 mètres. Le 23 septembre 1913, il accomplit la première traversée de la Méditerranée entre Saint-Raphaël et Bizerte.



### Les deux guerres mondiales

La Première Guerre mondiale a donné un coup d'accélérateur à l'histoire de l'aviation. Avec la guerre, les avions sont produits en grande série et les pilotes deviennent des professionnels.

Dans l'entre-deux-guerres, ces nombreux pilotes contribuent au développement du transport aérien commercial et en particulier du courrier.

Une armée de l'air voit le jour dans de nombreux pays et l'aviation militaire bat de nouveaux records.

Le 30 septembre 1924, les aviateurs américains Lowell H. Smith et Leslie P. Arnold bouclent le premier tour du monde en avion en cinq mois et demi.

Le 21 mai 1927, Charles Lindbergh est le premier aviateur à traverser l'Atlantique, de New York au Bourget. Il réussit cet exploit en trente-trois heures sur son monoplan, le Spirit of Saint-Louis.

Pendant la Seconde guerre mondiale, l'aviation est largement utilisée sur le champ de bataille. Les avions utilisent alors un moteur à piston et une hélice comme moyen de propulsion. La fin de la guerre voit l'apparition du moteur à réaction et du radar.

### L'aviation moderne

Le 14 octobre 1947, le pilote de chasse américain Charles Yeager franchit le mur du son.

Les différents progrès de l'aviation militaire profitent à l'aviation civile, avec le développement des premiers avions de ligne quadrimoteurs, puis la naissance du Concorde premier supersonique franco-britannique présenté le 11 décembre 1967.

Aujourd'hui, les progrès de l'aviation sont moins liés aux avions eux-mêmes qu'aux progrès en matière de gestion du trafic et des moyens de navigation.

### Les grandes dates de l'aviation

#### 1500 environ :

Léonard de Vinci présente l'hélicoptère et le parachute. Il écrit des pages et des pages de textes et fait plus de 400 dessins à propos d'engins volants. On dit également qu'il aurait essayé un planeur grandeur nature.

#### 21 novembre 1783 :

Premier voyage d'un homme en montgolfière (France).

#### 24 septembre 1852 :

Premier vol en dirigeable effectué par Henri Giffard.

#### 1853 :

Sir George Cayley effectue le premier vol habité en planeur.

#### 9 octobre 1890 :

Premier vol motorisé non dirigé. Clément Ader réussit à soulever Eole 20 cm au-dessus du sol.

#### 10 août 1896 :

L'Allemand Otto Lilienthal meurt au cours d'un essai de vol de son planeur.

#### 2 juillet 1900 :

Premier vol du Zeppelin LZ.

#### 17 décembre 1903 :

Premier vol motorisé et dirigé réalisé par les Frères Wright.

#### 13 septembre 1906 :

Premier vol motorisé en Europe avec Alberto Santos-Dumont. Il remporte ainsi les 3 premiers records officiels de l'histoire : distance de 220m, durée de 21 s 1/5, vitesse de 41.292 km/h.

#### 25 juillet 1909 :

Première traversée de la Manche, effectuée par Louis Blériot.

#### 18 février 1911 :

Premier vol aérospatial officiel avec Henri Pequet.

#### 5 novembre 1911 :

Premier vol transcontinental aux Etats-Unis par Cal Rodgers.

#### 27 août 1913 :

Premier looping réalisé par le Lieutenant Nikolaevich Nesterov.

#### 23 septembre 1913 :

Première traversée de la Méditerranée par Roland Garros à bord d'un monoplan Morane-Saulnier.

#### 10-11 juillet 1914 :

Exploit de l'Allemand Reinhold Böhm sur un biplan Albatros, en vol pendant plus de 24 heures avec plus 600 litres d'essence.

#### 15-16 juin 1919 :

Première traversée de l'Atlantique sans escale par Alcock et Brown.

#### 28 septembre 1924 :

Premier tour du monde aérien par deux Douglas World.

#### 21 mai 1927 :

Premier vol transatlantique (d'ouest en est) sans escale par Charles Lindbergh, à bord du Spirit of Saint Louis, monoplan moteur Wright de 220 ch.

Source : [gralon.net](http://gralon.net)

par Katy OUATTARA





# COIN DU MANAGER

## CONSEILS UTILES POUR GÉRER LES RAGOTS

Circulant de couloir en bureau sur tous les lieux de travail, les ragots peuvent avoir des conséquences très fâcheuses sur la vie d'une société.



Aussi un dirigeant doit-il se méfier des rumeurs qui se propagent au sein de son entreprise. Mais les bruits de couloir s'avèrent aussi un canal efficace pour faire circuler une nouvelle. La voie non officielle garantit souvent une diffusion rapide et étendue des informations...

Nombreux sont les chefs d'entreprise ayant déjà pensé, sinon dit, que tout irait beaucoup mieux si les informations utiles se propageaient aussi efficacement que les ragots. Les commérages, qui constituent une réalité dans toute entreprise, peuvent toutefois devenir de vrais fléaux. Il est important pour un dirigeant d'avoir connaissance des événements qui se trament dans les couloirs ainsi que des bruits qui y circulent.

D'abord, ôtez-vous de l'esprit qu'il est condamnable de transmettre une information à une personne tout en sachant pertinemment qu'elle va s'empresser de la transmettre à d'autres.

### Ragots : Annoncez la couleur

Pour être renseigné sur l'actualité non officielle colportée de service en service, rien ne sert de s'adresser à des professionnels de l'information. Pensez aux stagiaires prolifiques et aux collaborateurs peu appréciés de leurs collègues. La réceptionniste qui est là depuis 30 ans, le comptable, etc., peuvent être des maîtres en matière de diffusion d'informations.

En tant que dirigeant, si vous souhaitez être informé des rumeurs, la prudence est de mise lorsque vous vous adressez à des collaborateurs. La règle d'or est de surprendre en montrant une franchise inattendue, mais bien dosée. Être trop franc peut éveiller les soupçons et ne pas l'être assez, s'avérer inefficace. Il est inutile d'expliquer d'entrée les tenants et les aboutissants de votre dessin, mais, si vous mentez ou si vous leur cachez quelque chose, vos collaborateurs le sentiront bien vite.

### Ragots : Prenez les devants

Que faire pour éviter la diffusion d'une information susceptible d'avoir des effets dévastateurs sur l'ensemble de l'entreprise ? Imaginez par exemple qu'un département entier doive être supprimé. Vous ne voulez pas que la nouvelle se répande dans toute la société dès que vous l'aurez annoncée au chef du département ou de l'équipe en question.

La meilleure chose est d'en parler ouvertement aux responsables. Vous devez les convaincre des conséquences néfastes que pourrait avoir la diffusion prématurée de l'information. Nombre de personnes, ne sachant quelle est la bonne attitude à adopter, peuvent en effet commettre de graves erreurs malgré elles. En prenant les devants et en établissant une bonne communication avec les responsables concernés, un dirigeant d'entreprise met toutes les chances de son côté; il prévient la naissance et la diffusion de bruits de couloir dangereux pour l'équilibre interne de la société.

### Quelques conseils pour gérer les ragots

- Evitez d'avoir des réactions trop émotives ou trahissant un trop grand énervement. Vous ne savez pas comment ce type de réactions peut être interprété, voire déformée par les bruits de couloir.
- Si l'information colportée est exacte, inutile de partir à la chasse aux sorcières pour découvrir celui ou celle qui a trop parlé. Le mieux est de tenter de canaliser l'information et de la replacer dans un contexte plus large.
- Alimenter les ragots en informations correctes et coupez court aux fausses rumeurs en faisant preuve d'ouverture d'esprit vis-à-vis de vos collaborateurs. Dénoncez immédiatement toute fausse information circulant par la voie non officielle et communiquez en personne avec vos collaborateurs. Méfiez-vous des mémos, messages électroniques et comptes rendus qui doivent franchir plusieurs étapes pour parvenir au destinataire final et qui peuvent être mal interprétés.
- Ne tentez pas de mettre fin aux bruits de couloir, les collaborateurs vous soupçonneraient de leur cacher quelque chose. Bavardages et ragots sont inhérents à toute vie en société.
- S'il est normal qu'il y ait des ragots au sein d'une entreprise, les membres de l'encadrement doivent les tolérer, mais surtout ne pas les encourager. Au cas où le personnel tenterait de vous prendre à partie, faites-lui comprendre, sans dramatiser, que vous n'avez aucune intention d'être mêlé à des bruits de couloir. Intervenez uniquement si des ragots s'en prennent systématiquement et à tort à la même personne.

par Katy QUATTARA

# HIGH TECH

## AVIATION SOLAIRE

Le Solar Impulse n'est pas le premier avion solaire imaginé par l'homme, mais il est certainement le plus ambitieux. Aucun de ses prédécesseurs avec un pilote à bord n'a en effet réussi à passer une nuit en vol.

L'aviation solaire a débuté avec des modèles réduits dans les années 70, lorsque des cellules solaires abordables sont apparues sur le marché. Ce n'est qu'en 1980 que les premiers vols humains furent réalisés.

### Histoire de l'aviation Solaire

Aux Etats-Unis, l'équipe de Paul MacCready développa le Gossamer Penguin, qui déboucha sur le Solar Challenger. Cet appareil, d'une puissance de pointe de 2.5 kW, réussit à traverser la Manche en 1981 et réalisa dans la foulée des distances de plusieurs centaines de kilomètres avec une autonomie de quelques heures. En Europe, pendant ce temps, Günter Reichelt réalisait ses premiers vols avec le Solair 1 muni de 2500 cellules photovoltaïques permettant de générer une puissance de pointe de 2.2 kW.



### Sunseeker

En 1990, l'Américain Eric Raymond effectua avec le Sunseeker la traversée des Etats-Unis en 21 étapes et 121 heures de vol, réparties sur une durée d'environ 2 mois. L'étape la plus longue fut de 400 km. Le Sunseeker était un moto-planeur solaire d'une finesse de 30 pour un poids à vide de 89 kg. Il était équipé de cellules solaires en silicium amorphe.



### Icare 2

Au milieu des années 90, plusieurs avions furent construits pour participer au concours «Berblinger». Le but était de pouvoir monter à 450 m/sol à l'aide de batteries et de maintenir un vol horizontal avec une puissance d'énergie solaire de 500 W/m<sup>2</sup> au minimum, ce qui correspond à environ la moitié de la puissance délivrée par le soleil à midi sur l'équateur.

Le prix fut gagné en 1996 par l'équipe du Professeur Voit-Nitschmann de l'Université de Stuttgart, avec Icare 2 (25 mètres d'envergure pour une surface de 26 m<sup>2</sup> de cellules solaires.)



### Helios

Même s'il ne permettait pas d'emporter de pilote à son bord, on ne peut oublier Helios, développé par la société américaine Aerovironment pour le compte de la NASA. Cet appareil télécommandé, d'une envergure de plus de 70 mètres, a établi un record d'altitude à presque 30'000 mètres en 2001. Il fut détruit en vol deux ans plus tard par des turbulences, et s'est abîmé dans l'océan Pacifique.



### Alan Cocconi

En 2005, Alan Cocconi, fondateur de AC Propulsion, a réussi l'exploit de faire voler pendant 48 heures non-stop un avion sans pilote, ou drone, de 5 mètres d'envergure entièrement propulsé par l'énergie solaire. C'est la première fois qu'un appareil de ce type a pu voler pendant toute une nuit grâce à l'énergie collectée par des cellules solaires montées sur l'avion et stockée dans des batteries.



### Zephyr

Du 9 au 23 juillet 2010, la société anglo-américaine QuinetiQ réalisa une durée de vol non-stop de 336 heures et 22 minutes (14 jours) avec son drone Zephyr (27 kg, pour une envergure de 12 m), à l'altitude de 21'562 m.



par Justin Gboko

# ZOOM SUR L'OACI



L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI ; en anglais International Civil Aviation Organization ou ICAO) est une organisation internationale qui dépend des Nations unies. Son rôle est de participer à l'élaboration des normes qui permettent la standardisation du transport aéronautique international. Son siège social est situé à Montréal au Canada.

Le conseil de l'OACI adopte les normes et recommandations réglementant la navigation, le partage des fréquences radio, les brevets du personnel d'aviation, la circulation aérienne, etc. Il définit aussi les protocoles à suivre lors des enquêtes sur les accidents aériens, protocoles qui sont respectés par les pays signataires de la Convention de Chicago.

Cette réglementation produite par l'OACI a permis depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale la mise en œuvre du transport aérien, tant des personnes que des biens, au niveau mondial, grâce à des recommandations suivies par l'ensemble des États membres, des équipementiers de l'aéronautique et fabricants d'avions, des établissements responsables d'aéroports...

Il ne faut pas confondre l'OACI avec l'IATA (Association Internationale du Transport Aérien), une association privée de compagnies aériennes.

L'OACI a été officiellement créée en novembre 1944 par 52 pays sous le nom d'Organisation Provisoire de

l'Aviation Civile Internationale (OPACI). En effet, pour que la Convention de Chicago entre en vigueur, il fallait la ratification de 26 États. En attendant, elle s'est constituée en organisation provisoire. Elle devint l'OACI le 4 avril 1947 lorsque les 26 ratifications ont été obtenues. L'OPACI remplaçait la Commission Internationale de Navigation Aérienne (CINA), fondée en 1903.

L'OACI est composée d'une Assemblée, d'un Conseil, de comités et de commissions. Elle compte entre 800 et 1 000 fonctionnaires internationaux dont des experts qui peuvent la guider. La plupart d'entre eux se trouvent à Montréal.

L'Assemblée est l'organe suprême qui réunit tous les États membres. Juridiquement parlant, tous les États sont sur un pied d'égalité, c'est-à-dire qu'un État égale une voix. Elle n'est pas permanente : depuis 1954, elle se réunit tous les trois ans (elle devait à l'origine se réunir tous les ans mais cela se révélait trop coûteux).

#### Missions :

- organiser les réunions
- voter le budget et contrôler les comptes
- désigner les membres du Conseil
- examiner les rapports soumis par le Conseil

**AUTORISATION SURVOL ET ATERRISSAGE - SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**

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

www.anac.ci

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

La règle de la majorité simple s'applique sauf pour les décisions les plus importantes (majorité des deux tiers).

Le Conseil siège de façon permanente et effective. Il veille à l'administration de l'OACI. À l'origine, il était composé de 21 membres mais progressivement ce nombre a augmenté pour passer à 36 actuellement. Ses membres sont soumis au vote de l'Assemblée mais la Convention de Chicago prévoit (art. 50) trois critères pour guider l'Assemblée dans cette nomination :

- les membres sont élus de manière à assurer une représentation appropriée des États membres d'importance majeure en matière aéronautique.

- ils sont élus aussi pour mettre en avant la contribution de certains États tels que ceux qui contribuent le plus aux facilités pour la navigation aérienne internationale (ex. : l'Islande qui est située au niveau d'un point stratégique, au niveau de la route du pôle).

- assurer une représentation géographique de toutes les régions du monde.

Ces critères visent à assurer une meilleure représentation possible des États membres.

#### Mission (art. 54) :

- exécuter les instructions de l'Assemblée
- informer l'Assemblée en lui fournissant des rapports
- nommer les différents comités et commissions
- gérer les finances (l'Assemblée ne peut le faire que tous les trois ans)
- élire son président pour trois ans (rééligible, il ne dispose pas du droit de vote)
- nommer son secrétaire général : il est le permanent
- élaborer les « Standards and recommended practices » qui constituent les 19 annexes techniques de la Convention de Chicago qu'il faut tenir à jour

Quatre comités et une commission :

- commission de la navigation aérienne

- comité du transport aérien
- comité juridique
- comité financier
- comité des aides collectives au service de la navigation aérienne

En 2013, l'OACI comporte 191 États membres et dispose de sept bureaux régionaux (Bangkok, Dakar, Le Caire, Lima, Mexico, Nairobi et Paris).

L'assemblée élit tous les trois ans un conseil, formé de représentants de trente-six États. Le conseil est assisté d'une Commission technique (Commission de Navigation aérienne) composée de dix-neuf membres choisis pour leur expertise. Le secrétariat de l'organisation se compose de cinq directions (navigation aérienne, transport aérien, coopération technique, affaires juridiques, administration).

Les spécifications élaborées par l'OACI se présentent essentiellement sous la forme de SARP (Standards And Recommended Practices) ou de PANS (Procedures for Air Navigation Services).

Les SARP sont formulées en termes généraux et ne contiennent que des spécifications essentielles. Dans le cas de systèmes complexes comme les équipements de télécommunication, les SARP sont structurées en deux parties : des SARP essentielles, qui sont des éléments fondamentaux à caractère réglementaire contenus dans le corps principal des Annexes, et des spécifications techniques détaillées, qui figurent dans des appendices aux Annexes ou dans des manuels. Les différences par rapport aux SARP notifiées par les États sont publiées dans des suppléments aux Annexes.

Les Procédures pour les services de la navigation aérienne comprennent des pratiques d'exploitation et des indications trop détaillées pour faire l'objet de SARP ; elles développent souvent les principes fondamentaux formulés dans les SARP correspondantes. Pour faire partie des PANS, les spécifications doivent pouvoir être appliquées à l'échelle mondiale. Le Conseil invite les États contractants à publier les différences par rapport aux PANS dans leurs publications d'information aéronautique lorsqu'il est important que ces différences soient connues pour assurer la sécurité de la navigation aérienne.

En août 2009, la Cour des comptes française a sévèrement critiqué l'OACI, car son Bureau de la coopération technique, responsable de tous les achats de l'organisation, « méconnaît sa situation opérationnelle, financière et budgétaire ». Par ailleurs, la gestion des documents semble défailante

(par exemple, documents de référence introuvables et dossiers de salariés inexistant). De plus, l'OACI a subi une diminution de 9 % de ses revenus en 2008, ce qui la rend financièrement précaire.

Source : [fr.wikipedia.org/wiki/Organisation\\_de\\_l'aviation\\_civile\\_internationale](http://fr.wikipedia.org/wiki/Organisation_de_l'aviation_civile_internationale)

par Katy OUATTARA

**AUTORISATION SURVOL ET ATERRISSAGE - SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**

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

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



## VOYAGER AVEC BÉBÉ

Partir en vacances avec un bébé en bas âge nécessite une bonne préparation ! Voici dix conseils pour les parents afin de partir avec un tout-petit l'esprit tranquille !

### 1/ Baptême de l'air

Les voyages en avion sont déconseillés aux bébés de moins de 7 jours et il est même préférable d'attendre 3 semaines après la naissance. Cependant, certaines compagnies aériennes acceptent les bébés âgés d'une semaine mais sur des vols courts uniquement. Il faut donc penser à bien vérifier auprès de la compagnie avant toute réservation. Il faut également garder en mémoire que tout enfant de moins de 2 ans est considéré comme un « bébé » et il est donc obligatoire qu'il soit accompagné d'un adulte. Au-dessus de 2 ans, il est considéré comme « enfant ».

### 2/ Tarif bébé

Le prix à payer pour le billet d'avion d'un bébé varie d'une compagnie aérienne à l'autre mais correspond généralement à 10 ou 20% du prix d'un billet adulte. Cependant sur certaines compagnies et pour certains vols ces billets peuvent être gratuits. Attention, si bébé a moins de 2 ans au vol aller mais déjà 2 ans

au vol retour, il faudra alors penser, dès le départ, à réserver un billet « enfant », car la compagnie aérienne pourra réajuster le tarif et faire payer au voyageur un supplément, pas toujours à son avantage ! Concernant les enfants âgés de 2 à 12 ans, le tarif varie autour de 50% du tarif adulte car il dispose notamment de son propre siège... comme un grand !!

### 3/ Bébé doit voyager léger !

Bébé, comme tout passager, peut avoir des bagages en soute. Aussi les parents ont droit à 10 kg supplémentaires. La poussette doit être également enregistrée comme bagage en soute, alors attention car son poids rentre souvent dans la limite du poids bagages autorisé ! Si elle dépasse cette limite, il faudra alors payer un excédent bagages. Pour une grande poussette ou non-pliable, la compagnie aérienne peut exiger un enregistrement spécial « hors gabarit ». Pas d'inquiétude ! Cela ne coûte pas plus cher mais il faut se rendre à un comptoir d'enregistrement spécifique.

### 4/ Carte d'identité ou passeport ?

Avant le départ, il est important de vérifier que l'on dispose de tous les documents exigés par les services de douane, de police et d'immigration du pays de destination. Le petit doit avoir sa propre pièce d'identité (carte nationale d'identité ou passeport suivant la destination avec photo) ou être inscrit sur le passeport de l'un de ses parents qui doit alors obligatoirement l'accompagner.

Pour certaines destinations comme les Etats-Unis, bébé doit obligatoirement détenir son propre passeport valide avec sa photo. Eventuellement, il doit justifier d'un visa ou d'une autorisation de voyage si le pays de destination ou de transit l'exige... autrement dit bébé doit respecter les mêmes formalités qu'un adulte !

### 5/ Un siège de grand ?

Les bébés n'ont pas de places individuelles dans les avions et voyagent donc sur les genoux de leurs parents. Cependant, selon les compagnies aériennes et les types de vol, des nacelles peuvent être prêtées. Pour s'assurer de leur disponibilité, il est préférable de les réserver lors de l'achat des billets. Attention, en cas de refus de la compagnie et si les billets sont déjà réservés, il n'est pas possible de les annuler sans frais au prétexte qu'il n'y a pas de nacelle disponible.

Dans l'avion, si le siège à côté de celui du parent est libre, il est possible d'y installer bébé à condition qu'il soit placé dans un siège type « auto » (fourni par la compagnie) fixé avec les ceintures de sécurité. Les compagnies aériennes réservent souvent des sièges spéciaux dans les avions, et pour pouvoir en bénéficier, inutile de s'enregistrer à l'avance sur le site Internet de la compagnie... Ces places sont attribuées lors de l'enregistrement en fonction de leur disponibilité, il suffit donc de se présenter en avance à l'enregistrement.

### 6/ L'indispensable check-up

Avant le départ, une petite visite chez le pédiatre est conseillée pour s'assurer que bébé est en bonne santé et que ses vaccinations sont à jour en fonction de la destination choisie. Si bébé a été ou est enrhumé, il faut alors faire vérifier ses tympans quelques jours avant le départ afin d'être sûr qu'il n'ait pas d'otite. S'il suit un traitement ou s'il est sujet au mal des transports, il est conseillé d'emporter son carnet de santé, une petite trousse à pharmacie et ses médicaments avec les ordonnances justificatives en cas de contrôle à l'étranger.

### 7/ Et si bébé n'est pas encore né...

Peut-on réserver un billet d'avion pour un bébé qui n'est pas encore né ? Si les parents trouvent des tarifs de billets d'avion intéressants pour un prochain voyage alors que bébé n'est pas encore né, ils peuvent réserver leurs billets et après la naissance réserver le billet du nouveau-né. Si les parents sont certains du prénom et du nom de famille de leur futur enfant, ils peuvent même faire établir un billet par l'agence avant sa naissance. En cas de doute sur son futur prénom, il est préférable de ne pas le réserver immédiatement mais d'attendre la naissance car un billet d'avion est nominatif et donc non cessible.

### 8/ Un repas sur-mesure

La majorité des compagnies proposent en vol des biscuits et des petits pots, qu'il faut demander au moment de la réservation. Mais, il est tout de même plus prudent d'emporter de l'eau, du lait et l'alimentation habituelle du petit au cas où il y aurait de l'attente avant

l'embarquement. Concernant les règles de sécurité, certains liquides sont interdits ou limités en quantité, cependant, il est autorisé d'emporter en cabine des aliments pour bébé dans la mesure où leur quantité reste raisonnable en fonction de la durée du voyage. Lors de certains contrôles de sécurité, il peut être demandé aux parents de goûter les aliments donc mieux vaut penser à des bocaux refermables !

Dans l'avion, des micro-ondes permettent de réchauffer repas et biberon. Il est recommandé aux parents de bien faire boire les bébés pendant le vol car l'air pressurisé de la cabine est sec et déshydratant.

### 9/ Décollage et atterrissage

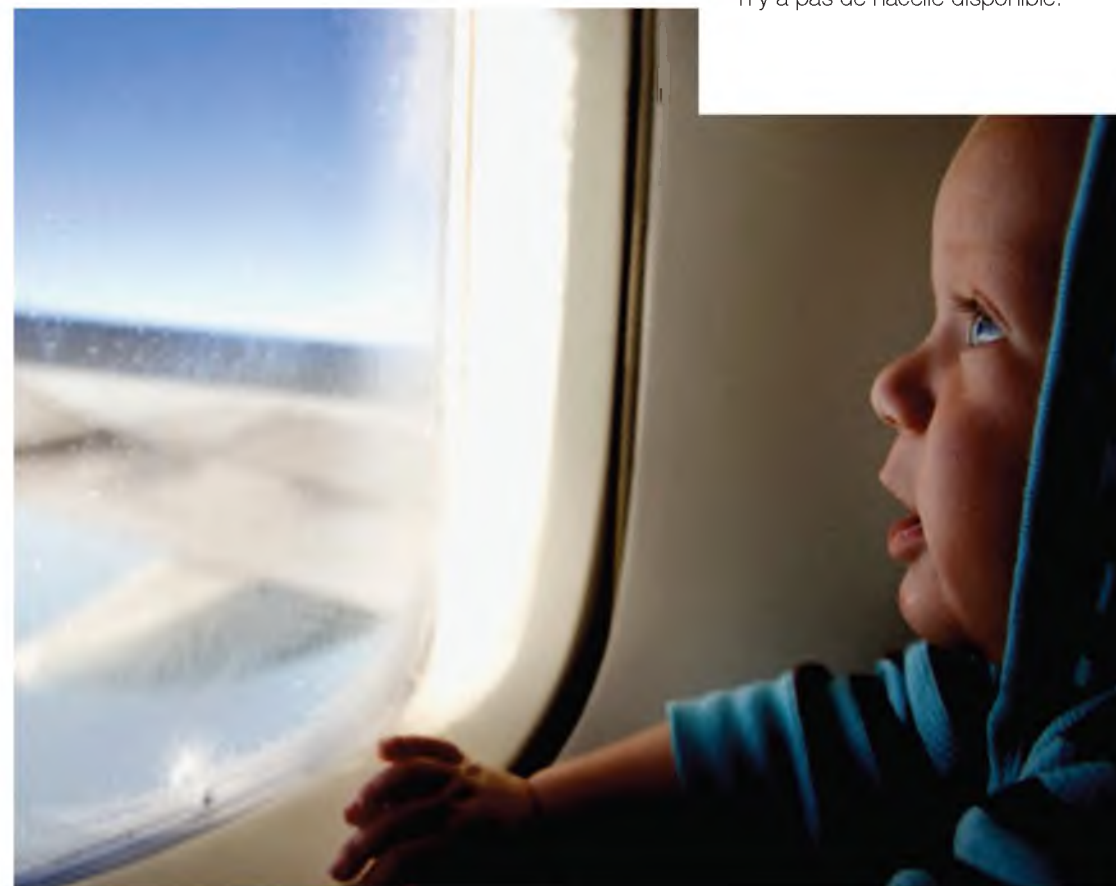
Le décollage et l'atterrissage peuvent être source de stress pour les plus petits, il faut donc les rassurer afin d'éviter qu'ils ne paniquent. Pour atténuer les effets de la dépressurisation, il est conseillé de leur donner une sucette, un biberon, un bonbon ou une tétine : cela l'aidera à supporter ces étapes parfois pénibles ! Que bébé ait ou non sa place, il doit être dans les bras de ses parents au décollage et à l'atterrissage. Une ceinture spéciale, qui se boucle sur celle des parents, est alors fournie pour l'attacher.

### 10/ Bébé à bord

Pour son confort à bord de l'avion, bébé doit avoir son sac de voyage comme les grands avec ses produits indispensables : couches, lingettes, mouchoirs, vêtements de rechange, petite couverture et l'indispensable doudou pour qu'il fasse de beaux rêves dans le ciel. Dans certains avions, les toilettes disposent de table à langer.

Les bébés s'ils n'apprécient pas le vol, le font vite savoir ! Or un petit qui pleure sans cesse devient parfois, hélas, « l'ennemi N°1 » du voisin qui veut se reposer. Dans ce cas, il est préférable de demander à l'hôtesse de trouver un endroit plus calme pour s'occuper de bébé. Pour passer le temps, il est toujours conseillé d'emporter quelques jouets pour divertir les enfants et si possible non bruyants pour les oreilles des voisins !

par Katy QUATTARA





## VOLS DIRECTS VERS LES ETATS UNIS D'AMÉRIQUE : LA LONGUE MARCHÉ VERS LA CERTIFICATION TSA



Le Vendredi 10 Avril 2015 restera mémorable pour notre pays et notre aviation civile. En effet, c'est ce jour-là que Monsieur le Ministre des Transports a officiellement annoncé que suite au dernier audit de sûreté qui a eu lieu du 02 au 06 Mars 2015, la Côte d'Ivoire est enfin autorisée à effectuer des vols directs à partir de l'aéroport international Félix Houphouët Boigny d'Abidjan vers le pays de l'oncle SAM ! En un mot, notre aéroport est certifié par les Autorités américaines de la Transportation Security Aviation (TSA).

Après une quinzaine d'années de travail acharné, notre pays vient de décrocher le fameux sésame qui ouvre les portes du ciel américain pour des liaisons aériennes directes.

Si l'obtention de cet agrément de la TSA, Administration responsable de la sûreté de tous les modes de transport sur le territoire américain fut longue à obtenir, il est bon de rappeler les conditions que l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) a dû respecter pour parvenir à cette certification.

Comme nous le savons, la TSA a été créée le 19 novembre 2001 par les Autorités américaines, aux lendemains des graves attentats survenus aux Etats Unis le 11 septembre 2001 et qui ont fait plus de 3 000 victimes.

La mission principale de la TSA est de protéger tous les systèmes de transport des Etats Unis pour assurer la libre circulation des personnes et des biens. La quête de la certification américaine

par notre pays a commencé en 1996 c'est-à-dire bien avant les attentats terroristes de 2001.

Les Inspecteurs de l'Administration américaine avaient relevé des insuffisances du dispositif de sûreté et de sécurité de notre aéroport. Les écarts relevés n'ont pu malheureusement être corrigés conformément au plan d'actions correctrices adopté à l'époque.

Après les événements du 11 septembre 2001 aux Etats Unis et la mise en place de la TSA, les conditions de certification des aéroports étrangers ont été modifiées et renforcées. A titre d'exemples, outre les critères techniques en matière de sûreté et de sécurité, le pays sollicitant l'agrément TSA doit désormais trouver une compagnie aérienne désireuse de réaliser des liaisons aériennes vers les USA. Ce sont donc ces nouvelles mesures drastiques que l'ANAC a dû remplir pour l'obtention de cet agrément.

En effet, le Directeur Général de l'ANAC, avec l'appui des plus hautes Autorités de l'Etat, a pris des mesures fortes, notamment :

- L'adoption par le Gouvernement de près de 200 textes (décrets, arrêtés, décisions, règlements, procédures) couvrant les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, conformément au nouveau Code de l'aviation civile de 2008 ;
- La formation en sûreté des personnels des structures aéroportuaires et des agents de forces de l'ordre (Police, Gendarmerie, Douanes et Eaux et forêts) opérant à l'aéroport d'Abidjan ;

“ Aujourd'hui, l'on peut affirmer que cet objectif est atteint, car l'ANAC a su inculquer la “culture de la sûreté” à tous les agents des structures opérant à l'aéroport. ”

- La mise en œuvre effective des mesures de sûreté par tous les acteurs et opérateurs aéroportuaires ;
- L'équipement de l'aéroport en outils et matériels de sûreté de dernière génération.
- Le lobbying auprès de certaines compagnies aériennes pour la desserte de la ligne entre la Côte d'Ivoire et les USA.

En dehors de ces mesures techniques, il convient de noter que le Directeur Général de l'ANAC a su donner à ses collaborateurs des valeurs qui riment avec "l'Autorité de l'ANAC", à savoir Intégrité, Honnêteté et Compétence pour marquer le leadership du régulateur en matière d'aviation civile en Côte d'Ivoire.

En d'autres mots, l'objectif du Directeur Général était d'imposer aux partenaires et opérateurs aéroportuaires le respect par l'Intégrité, l'Honnêteté et la Compétence des agents de l'ANAC, toutes choses qui feront d'elle une Administration de référence en Afrique et dans le monde.

Aujourd'hui, l'on peut affirmer que cet objectif est atteint, car l'ANAC a su inculquer la “culture de la sûreté” à tous les agents des structures opérant à l'aéroport.

L'on peut également se réjouir de ce que les résultats de l'audit de la TSA montrent qu'il y a une forte solidarité entre l'ANAC et les entités aéroportuaires et une très grande réactivité en matière de sûreté en Côte d'Ivoire. C'est l'ensemble de ces acquis qui a fait dire aux experts

américains de la TSA que notre système de sûreté et de sécurité est “outstanding” c'est-à-dire au-delà des standards observés en Afrique.

Cependant, il importe de maintenir et d'améliorer le dispositif de sûreté et de sécurité de notre aéroport certifié TSA. Pour cela il faut rester vigilant et continuer à travailler.

Dans son allocution du 13 Avril 2015 relative à l'annonce officielle de la certification TSA de l'aéroport d'Abidjan, le Directeur Général de l'ANAC est revenu sur le travail abattu par l'ANAC et a indiqué les prochains défis qui nous attendent. En voici quelques extraits :  
« Nous avons atteint l'objectif que l'Etat nous a assigné qui est de certifier cet aéroport. L'obtention de la certification TSA a été une œuvre de longue haleine. Je voudrais avoir une pensée pour tous ceux qui m'ont précédé, parce qu'en réalité, c'est une construction qui a été faite très lentement, accélérée à certains moments, ralentie à d'autres moments, mais chacun y a contribué et je leur dis merci [...]

Nous avons atteint l'objectif du Gouvernement. C'est une très bonne chose. Notre objectif à nous ce n'est pas la certification, notre objectif c'est d'être la meilleure aviation civile d'Afrique voire l'une des meilleures du monde. Nous avons les moyens de le devenir. Je ne peux pas admettre que nous soyons à 64% de mise en œuvre des normes de l'OACI pendant que d'autres Etats

africains moins nantis sont à 85%. Je pense que nous avons des défis à relever en notre sein. Nous devons être parmi les premiers en Afrique au niveau de l'Effective Implémentation (EI) des normes de l'OACI. Nous devons être classés en catégorie 1 par la Federal Aviation Administration (FAA). Ces deux objectifs il faut les atteindre à tout prix et je sais que je peux vous faire confiance. Je sais que nous y parviendrons [...]

Toutes mes félicitations ! Ce que je vais vous demander, c'est de garder cette force qui est l'unité, l'union dans la maison, avoir un même objectif pour faire avancer l'ANAC. Je compte sur votre engagement individuel et collectif. Aujourd'hui est l'un des plus beaux jours de ma vie, merci pour cet accueil, merci pour ce que vous avez fait pour l'aviation civile et pour notre pays [...]

Je voudrais vous transmettre les félicitations du Secrétaire Général de la Présidence de la République et du Ministre des Transports qui félicitent l'ANAC par le travail abattu. C'est pour vous dire qu'au plus haut niveau de l'Etat la certification de l'aéroport est reçue comme une nouvelle extraordinaire. S.E.M le Président de la République est heureux et je pense que c'est important que je vous le dise.

Merci et toutes mes félicitations à vous tous ! »

par Michel ATTAMAH

# SUR LES TRACES DE

## CÔTE D'IVOIRE PAYS ÉMERGENT À L'HORIZON 2020

Après plus une décennie de crises, le Gouvernement ivoirien a adopté, le 28 mars 2012, une stratégie globale de développement à moyen terme, intitulé « Plan National de Développement (PND 2012-2015) », qui devient le cadre de référence de l'action publique.

**L'objectif principal est de faire de la Côte d'Ivoire un pays émergent à l'horizon 2020.**

Cette ambition passe par le renforcement de la sécurité des personnes et des biens sur le territoire, la consolidation de la stabilité politique et sociale, la mise en œuvre d'un programme d'investissement autour de puissants moteurs de croissance capables d'impulser une dynamique de croissance forte, soutenable, solidaire, créatrice d'emplois et respectueuse de l'environnement.

Le PND 2012-2015 entend faire passer le taux d'investissement public de 3% du PIB en moyenne au cours des dix dernières années à 5,3% en 2012, à 7,4% en 2013, à 9,3% en 2014 et à 9,7% en 2015. L'investissement public devra jouer pleinement son rôle de levier de la croissance et d'entraînement de l'investissement privé et conduire la Côte d'Ivoire sur le chemin d'un développement harmonieux.

A cet effet, cinq résultats stratégiques majeurs ont été retenus : les populations vivent en harmonie dans une société sécurisée dans laquelle la bonne

gouvernance est assurée ; la création de richesses nationales est accrue, soutenue et les fruits répartis dans l'équité ; les populations, en particulier les femmes, les enfants et autres groupes vulnérables ont accès aux services sociaux de qualité dans l'équité ; les populations vivent dans un environnement sain et un cadre de vie adéquat ; le repositionnement de la Côte d'Ivoire sur la scène régionale et internationale est effectif.

La croissance du PIB réel en 2011 a été de -4,7 %. Initialement prévu à 8,1% en 2012, le taux a été revu à la hausse à 8,6% sur la base des bonnes performances enregistrées sur le premier semestre de 2012. Les prévisions de croissance du PND tablent sur des taux de 9 % en 2013, puis à 10% en moyenne entre 2014 et 2015. Pour atteindre ces objectifs de croissance, un niveau d'investissement global de l'ordre de 11 076 milliards de FCFA (environ 22 milliards de dollars) est nécessaire.

Pour réussir la mise en œuvre du PND 2012-2015, le Gouvernement voudrait solliciter les partenaires publics et privés pour le financement du programme d'investissement.

A cet effet, le Gouvernement organise, avec l'appui de la Banque Mondiale, un Groupe Consultatif (GC) qui s'est réuni les 4 et 5 décembre 2012, à la représentation de la Banque Mondiale à Paris (France).

L'objectif majeur du GC est de partager avec tous les partenaires la vision de la Côte d'Ivoire contenue dans le PND, et mobiliser les financements extérieurs publics et privés, nécessaires à la mise en œuvre dudit Plan.

**Cet objectif majeur s'accompagne d'objectifs spécifiques notamment :**

- 1. offrir au Gouvernement une plateforme internationale pour présenter sa vision et sa stratégie pour atteindre les objectifs de croissance et de développement du pays ;**

- 2. sécuriser les financements pour combler le gap financier annuel nécessaire au bouclage du financement global du PND ;**

- 3. renforcer la coordination, l'harmonisation et les partenariats entre le Gouvernement, les bailleurs bilatéraux et multilatéraux et les investisseurs privés ;**

- 4. renforcer les liens avec des partenaires et investisseurs « non-traditionnels » tels que les fonds souverains et les pays émergents et ;**

- 5. mettre en place un système de suivi des engagements et des flux financiers, intégré avec le mécanisme de suivi de la mise en œuvre du PND.**



Notons que le domaine du transport aérien joue aussi un rôle important dans cette émergence.

En effet, d'importants investissements ont été réalisés, notamment la modernisation de l'aéroport international Félix HOUPHOUET-BOIGNY, en vue d'accroître la capacité d'accueil des aéronefs et le confort des passagers et faire d'Abidjan un hub régional et une porte d'entrée de choix dans la Côte d'Ivoire émergente.

La montée en puissance de notre compagnie nationale AIR COTE D'IVOIRE qui fait actuellement 70% de remplissage et l'obtention de la certification américaine appelée certification TSA viendront y contribuer.

L'objectif est :  
- de faire investir 1000 milliards de FCFA par le secteur privé principalement pour créer une AEROCITE.

- d'avoir les vols directs sur les États Unies d'Amérique.

- d'attirer le plus grand nombre de compagnies internationales sur le territoire ivoirien.

- le plus grand avion de l'aviation civile de air France le A380 va desservir la Côte d'Ivoire.

- de faire passer le nombre de passagers de 1 million actuellement à 8 millions à l'horizon 2020.

Toutes ces actions et ambitions pourront accompagner la Côte d'Ivoire dans son élan de développement durable.

*par Kadidia Cissé*



## Les 10 arnaques de voyage à éviter

### 10. Les valises à la sortie de l'avion ou de l'autobus

Lorsqu'on voyage avec beaucoup de bagages, on se retrouve souvent en situation vulnérable. Quand on doit mettre sa valise dans une soute à bagages - dans l'autobus ou dans l'avion - on se retrouve loin de nos biens, ce qui peut être dangereux.

Certains chauffeurs d'autobus peuvent laisser la porte de la soute ouverte pour leurs « amis », qui viennent prendre vos objets de valeur.

À la sortie de l'autobus, le chauffeur prend tous les bagages de la soute et les empile près du véhicule ; des voleurs se précipitent sur vos sacs et les volent.

La sécurité à l'aéroport n'est pas toujours la même d'une ville à l'autre. Certains petits aéroports laissent passer les gens entre les carrousels à bagages et le lounge des arrivées. Si vous n'êtes pas arrivés au carrousel au moment où ils arrivent en provenance de l'avion, un voleur pourrait prendre votre sac.

### 9. Se faire mettre quelque chose dans la main

Règle d'or en voyage: si quelqu'un insiste pour mettre quelque chose dans votre main, refusez, même si celui-ci dit l'offrir en cadeau. Soit ils vous demanderont de l'argent, soit il s'agit d'une distraction pour un pickpocket derrière vous !

### 8. « Practice English »

Il arrive parfois que certaines personnes vous approchent simplement pour jaser. Ils désirent améliorer leur anglais, disent-ils. Bien que certains puissent être honnêtes, d'autres vont vous raconter une histoire horriblement triste, pour ensuite vous supplier de les aider financièrement. D'autres utiliseront cette technique pour vous amadouer et vous faire tomber dans le piège.

### 7. La bière à 100\$

Messieurs, cette arnaque vous est directement destinée. Vous rencontrez

une jeune femme (ou plusieurs!) dans un bar ou un café qui désire vraiment vous connaître. Après quelques minutes, vous décidez de lui offrir un verre - ou pire, elle en commande quelques-uns elle-même. La conversation prend une tournure plutôt affectueuse, et les minutes passent. Vous vous levez pour aller aux toilettes. À votre retour, la jeune femme est partie. Sur la table, vous trouvez la facture, et il vous revient de la payer.

Cette arnaque n'est peut-être pas si horribile, si ce n'est du fait que certains bars sont de connivence avec ces gens et la facture peut gonfler rapidement.

### 6. « C'est fermé »

Voici une autre arnaque classique. Vous arrivez à une attraction touristique, un bar, un restaurant, un hôtel, et une personne, avec un air amical, vous informe que ce que vous venez visiter est fermé aujourd'hui. Cette même personne vous offre ensuite d'aller à un autre endroit, en affirmant qu'il s'agit d'un endroit similaire à celui que vous aviez choisi.

Il s'agit du début d'une spirale infernale d'arnaques possibles. Au mieux il peut s'agir d'un faux guide touristique, d'un faux chauffeur de taxi, d'une personne payée pour amener des gens dans un hôtel, un magasin ou un restaurant spécifique ; au pire, cette personne peut vous attaquer avec une arme, vous dérober de vos choses et, à l'extrême, vous violer.

### 5. Fausse agences de voyage

Les fausses agences de voyage sont également très fréquentes. L'exemple le plus connu dans le monde du voyage professionnel reste celui du Vietnam, où l'agence touristique la plus connue se nomme Sinh Tourist. Puisque cette agence est si populaire, toutes les agences, vraies ou fausses, se nomment maintenant Sinh Tourist ou affirment vendre des produits de Sinh Tourist ou même ont des autobus aux couleurs de Sinh Tourist !

Dans la même veine, plusieurs

arnaqueurs peuvent être de faux guides touristiques et même avoir de fausses cartes de guides touristiques accrédités. Restez sur vos gardes !

### 4. Les pickpockets

Tous les endroits achalandés sont bons pour les pickpockets. Le métro est un endroit de prédilection pour ces criminels puisqu'il est normal d'entrer en contact physique avec les autres voyageurs, ce qui aide les pickpockets à faire leur travail subtilement. Les escaliers roulants sont aussi privilégiés. Certains pickpockets travaillent en groupe. Par exemple, deux jeunes femmes s'approchent de vous, ayant l'air de prostituées à la recherche d'un John, vous font des minouches et vous volent, puis partent en véhicule à l'aide d'acolytes qui attendent au coin de la rue.

Il existe des dizaines d'arnaques. Un autre exemple commun : vous marchez tranquillement dans les rues d'une belle ville et de la crotte d'oiseau (un liquide blanc tachant) vous tombe dessus, immédiatement un individu vient à votre rescousse et tente de nettoyer la tache - qu'il a vraisemblablement, lui-même provoquée. Pendant ce temps, deux autres petites mains prennent ce qui se trouve dans vos poches.

Un amuseur de rue fait un tour de magie qui demande toute votre attention. Pendant ce temps, les acolytes du magicien font vos poches.

En Indonésie, certains arnaqueurs entraînent même des singes à se servir dans votre sac !

### 3. La police

Les policiers sont probablement les arnaqueurs les plus dangereux pour tout voyageur. Dans certains pays, la corruption est si grande que les policiers utiliseront toutes les menaces possibles pour vous effrayer et obtenir un petit bakchich.

Un policier vous accuse d'un petit méfait quelconque. Il brandit son arme à feu, ne vous demande rien et tente de vous intimider, physiquement et verbalement. Après plusieurs minutes de ce petit



cirque, il fait un signe d'argent avec sa main. (Vu au Mexique.)

Vous conduisez une voiture de location, un policier qui semble diriger un barrage routier de routine, vous fait signe d'arrêter et dit que vos papiers ne sont pas en règle, même s'ils le sont. Il affirme qu'il faut payer l'amende immédiatement, en argent. Si vous dites que vous n'avez pas d'argent, il vous escortera même jusqu'au guichet automatique le plus près. (Vu au Costa Rica.)

### 2. La monnaie

Il s'agit d'une des arnaques par excellence et elle ne vise pas seulement les touristes. Vous achetez quelque chose, vous payez à l'aide d'un billet et le caissier vous remet trop peu de monnaie, vous lui signalez l'erreur, il refuse de la corriger et vous accuse de mentir, se fâche, crie, fait une scène.

Vous êtes un peu éméché dans un club et la serveuse tente de profiter de ce fait. L'endroit est très achalandé, elle est très occupée derrière son bar, le son des haut-parleurs est assourdissant.

Elle vous donne votre consommation, prend votre argent, déguerpit pour ne plus revenir.

Vous êtes dans un marché ou un bazar ou une médina, et vous voulez acheter un petit item charmant. Le vendeur vous rend la monnaie en argent contrefait.

### 1. Les taxis

Les taxis sont les arnaqueurs les plus fréquents, les plus effrontés, les plus agressifs et les plus difficiles à éviter, et ce partout dans le monde. Nous avons tous déjà fait l'expérience d'un chauffeur de taxi qui décide de prendre un chemin un peu plus long pour se rendre à destination dans le but de faire tourner le compteur durant quelques kilomètres de plus. Certains chauffeurs de taxi feront tout pour vider vos poches.

Lorsque vous sortez d'un aéroport ou d'une station de train, des dizaines de chauffeurs de taxi (des vrais chauffeurs ou des chauffeurs clandestins) vous assaillent, vous crient après, font des simagrées, tapent dans leurs mains

pour attirer votre attention, parfois même vous agrippent par le bras pour vous amener vers leur voiture.

Vous mettez des bagages dans la valise arrière, arrivez à destination, payez, sortez, et le chauffeur part avec vos valises sans revenir.

Vous demandez à un chauffeur de vous amener à un endroit, pas très loin, que vous connaissez bien. Celui-ci fait demi-tour et se dirige dans la mauvaise direction, barre les portes, ignore vos remontrances, fait mine de ne pas comprendre ce que vous dites; lorsque vous tentez de sortir du taxi, le chauffeur refuse que vous sortiez sans payer, même si vous vous êtes éloignés de votre destination.

Vous entrez dans un taxi, demandez au chauffeur de mettre le compteur ; une fois arrivé à destination, le chauffeur appuie sur un bouton sur le compteur et le total est immédiatement doublé.

Et ce n'est que la pointe de l'iceberg...

par Katy OUATTARA



## LES MALADIES LIÉES À L'AVIATION

### La phobie de l'avion

La peur de l'avion est assez fréquente parmi les voyageurs, en particulier au moment du décollage, de l'atterrissage ou d'éventuelles turbulences. Dans la plupart des cas, elle reste maîtrisable. Néanmoins, chez certains voyageurs, cette peur devient une véritable phobie (une des nombreuses formes d'anxiété) et empêche tout voyage en avion.

Lorsque la peur de l'avion reste maîtrisable, des moyens existent pour mieux la contrôler. La première chose à faire est de rester calme et de garder à l'esprit que l'avion demeure le mode de transport le plus sûr. Évitez les excitants (café, thé, etc.) et emportez de quoi vous distraire durant le vol (magazines, baladeur, etc.). La prise d'alcool avant le vol, bien que populaire, n'est pas conseillée car elle peut contribuer à l'apparition de thrombophlébite. Si vous sentez l'inquiétude monter, respirez de façon ample et profonde pendant quelques instants.

Si prendre l'avion vous est vraiment difficile, demandez conseil à votre médecin. Il pourra éventuellement vous prescrire un sédatif ou un anxiolytique léger. S'il vous est impossible de mettre le pied dans un avion, les techniques de psychothérapie comportementale et cognitive ont montré une efficacité certaine sur ce type de phobie. Demandez conseil à votre médecin. Certaines compagnies aériennes

organisent des stages pour apprendre à contrôler sa peur de l'avion.

### Le mal des transports

Comparable au mal de mer ou plus généralement, au mal des transports, le mal de l'air se manifeste par des nausées accompagnées de pâleur, de sueurs, de vertiges, de maux de tête et de vomissements. Ce malaise généralisé est provoqué par les mouvements de l'avion (trous d'air, turbulences, atterrissage, accélérations, décélérations), qui déstabilisent l'oreille interne (organe de l'équilibre).

Pour atténuer ces symptômes, essayez d'obtenir une place au milieu de l'avion, là où les mouvements sont moins perceptibles. Allongez votre siège autant que possible et restez allongé sans bouger, la tête penchée en arrière. Évitez les repas trop copieux et l'alcool. Votre médecin pourra également vous prescrire un traitement préventif contre le mal des transports.

### Le mal de l'altitude

En avion, la montée brutale en altitude peut provoquer un malaise, similaire au mal aigu des montagnes. L'atmosphère moins riche en oxygène peut déclencher des maux de tête, des vertiges ou des nausées. Ces signes apparaissent quelques heures après l'atterrissage et

peuvent persister plusieurs jours. Ils disparaissent généralement d'eux-mêmes avec le repos. Si vous êtes prédisposé au mal de l'altitude, parlez-en à votre médecin qui pourra éventuellement vous proposer un traitement préventif.

### Le froid et la déshydratation

Du fait de la climatisation à bord des avions, l'air ambiant est souvent frais et sec. Pour ne pas être surpris par la fraîcheur (en particulier la nuit), emportez toujours avec vous un pull ou une veste. N'hésitez pas à demander une couverture à l'équipage de bord.

La sécheresse de l'atmosphère peut provoquer un dessèchement de la peau et des muqueuses (du nez, de la bouche et des yeux) ainsi qu'une déshydratation susceptible d'augmenter le risque de thrombophlébite. Buvez tout le long du trajet, au moins une fois par heure. N'hésitez pas à solliciter le personnel de bord pour avoir une boisson. Évitez l'alcool qui favorise la déshydratation.

Vous pouvez vaporiser de l'eau minérale et appliquer régulièrement une crème hydratante sur votre visage ; humidifiez également vos narines avec du sérum physiologique. Si vous êtes sensible des yeux, quelques gouttes de collyre ou de larmes artificielles calmeront les irritations et les gênes oculaires. Les porteurs de lentilles ont intérêt à les enlever pendant toute la durée du vol.

### Les gaz intestinaux

Au cours du vol, les variations de pression entraînent des variations de volume des gaz contenus dans l'estomac et l'intestin. Pendant l'ascension jusqu'à l'altitude de croisière, la pression diminue, le volume des gaz augmente et vous pouvez souffrir de ballonnements et de gaz désagréables voire douloureux. Il est préférable d'éviter les aliments producteurs de gaz (légumes secs, lait, choux, etc.) avant le départ, ainsi que les boissons gazeuses (y compris le champagne...), les chewing-gums et les bonbons qui favorisent l'ingestion d'air (aérophagie).

### L'otite barotraumatique

Lors d'un trajet en avion, les variations de pression peuvent provoquer des douleurs dans les sinus et les oreilles. Lors de l'ascension de l'appareil, la pression diminue dans la cabine ; l'air contenu dans les sinus et dans l'oreille moyenne (située derrière le tympan) se dilate. Il passe par les trompes d'Eustache et sort par le nez et la bouche.

Lors de la descente de l'avion, la pression augmente dans la cabine ; l'air doit pénétrer par les trompes pour compenser la diminution de volume de l'air dans l'oreille moyenne. Si ce n'est pas le cas, la personne ressent des bourdonnements ou des sifflements, une sensation d'oreille pleine, parfois des douleurs et une baisse de l'audition. Ce phénomène peut être

particulièrement douloureux chez les nourrissons.

Quelques mesures de prévention s'imposent, surtout pendant la descente : forcez-vous à bâiller ou à déglutir, à l'aide d'un chewing-gum ou d'un bonbon par exemple. Si rien y fait, vous pouvez pratiquer la manœuvre de Valsalva : inspirez profondément, fermez la bouche, puis tentez d'expirer doucement en vous pinçant le nez, jusqu'à ce que l'air en surpression vous débouche les oreilles. Donnez aux bébés un biberon pendant le décollage et l'atterrissage, ou proposez-leur une tétine.

Lors d'un rhume, d'une sinusite ou d'une otite, l'inflammation des trompes d'Eustache bloque la circulation de l'air et les tympans peuvent subir une surpression : c'est l'otite barotraumatique. Le passager ressent une douleur brutale dans l'oreille, comme un coup de poignard, parfois à l'origine d'une perte de connaissance. Si vous souffrez d'un rhume, d'une sinusite ou d'une otite, et que vous devez impérativement prendre l'avion, votre médecin pourra vous prescrire un décongestionnant pour prévenir l'otite barotraumatique.

### Les maux de dents

Les variations de pression peuvent également être à l'origine de douleurs dentaires. L'air, emprisonné dans les caries (qui sont des cavités au cœur des

dents) ou sous une prothèse, se dilate et comprime le nerf. Une douleur violente se manifeste puis disparaît progressivement à l'arrivée. Si vous n'avez pas vu votre dentiste depuis longtemps, consultez-le avant de partir.

### La thrombophlébite (thrombose veineuse)

Pendant le voyage, vous devrez parfois rester assis de longues heures, ce qui entrave parfois la circulation sanguine de vos jambes : elles peuvent alors devenir gonflées, lourdes, voire douloureuses. Une thrombophlébite peut apparaître, avec un risque faible de complications. Ce risque existe aussi avec les voyages en autocar ou en train.

Quelques mesures simples permettent d'éviter ce type d'accident : boire régulièrement, faire des mouvements de pieds, se lever, marcher toutes les deux heures au moins et porter des bas de contention, prescrits par votre médecin mais également disponibles dans les pharmacies et les magasins duty free des aéroports.

Dans certains cas, les personnes qui présentent des facteurs de risque de phlébite (antécédents, mauvaise circulation veineuse, etc.) peuvent recevoir, avant le vol et sur prescription médicale, un traitement préventif.

par Kadidia Cisse



## CLASSEMENT DES MEILLEURS AÉROPORTS DU MONDE EN 2014

Les prix des meilleurs aéroports du monde « World Airport Awards » ont été récemment attribués par Skytrax aux 10 aéroports élus à travers un sondage effectué sur plus de 12 millions de passagers provenant de 110 nationalités.

Ainsi, le classement Skytrax est présenté comme suit :

### 1 Singapore Changi

Pour la deuxième année consécutive, l'aéroport Singapore Changi est nommé le meilleur aéroport du monde en 2014 pour les facilités de loisirs, cet aéroport compte en effet 470 boutiques répartis sur ses trois terminaux.

Le Singapore Changi occupe également la première place du classement des plus grands aéroports du monde, et accueille cent compagnies aériennes effectuant des vols réguliers vers plus de 200 destinations à travers le monde.



### 2 Incheon International

Incheon International de Corée du Sud garde sa deuxième place au classement pour la deuxième année consécutive, ainsi que le titre de meilleur aéroport international de transit.



### 3 Aéroport de Munich

L'aéroport de Munich gagne deux places par rapport au classement de 2013, et arrive à garder sa place au top du classement des meilleurs aéroports de l'Europe Centrale.



### 4 Hong Kong International Airport

Hong Kong International Airport garde sa quatrième position au classement. Il est aussi élu par les voyageurs comme le meilleur restaurant pour dîner.

Hong Kong International Airport remportait le prix du meilleur aéroport du monde pour cinq années consécutives, à savoir de 2001 à 2005.



### 5 Amsterdam Schiphol Airport

La cinquième place du classement 2014 est occupée par l'aéroport Amsterdam Schiphol, qui a perdu sa 3ème place de l'année dernière pour l'Aéroport de Munich.



### 6 Tokyo International Airport Haneda

Tokyo International Airport occupe la sixième place du classement 2014, et figure également dans la liste des meilleurs personnels d'aéroport en Asie en deuxième place.



### 7 Beijing Capital International

L'aéroport national de Pékin figure cette année au classement Skytrax à la septième place, et occupe le top du classement des meilleurs aéroports de Chine pour la deuxième année consécutive.



### 8 Aéroport International de Zurich

Reçoit la huitième place du classement mondial et la deuxième place du classement des meilleurs aéroports en Europe Centrale.



### 9 Vancouver International

Le meilleur aéroport de l'Amérique du Nord et le seul du top 10 qui représente la région



### 10 London Heathrow Airport

Garde sa place au top 10, et reçoit pour la quatrième année consécutive le prix du meilleur aéroport pour faire du shopping.

Comme pour le classement des meilleures compagnies aériennes, l'Asie remporte le plus des prix attribués avec cinq aéroports figurant au classement.



par Katy QUATTARA



# ENTRETIEN AVEC...

M. SILUÉ SINALY  
DG de l'ANAC



Suite à la certification de l'aéroport Félix Houphouët Boigny par le TSA, le Directeur Général de l'ANAC a accordé une interview à un quotidien de la place.

## 1 À quand exactement le premier vol inaugural Abidjan Washington ?

Des contacts sont en cours avec les compagnies aériennes. Dans tous les cas, il est fort probable que ces vols ne se fassent pas avant la prochaine saison aéronautique qui commence au mois d'octobre. Les compagnies engagent leurs avions dans des programmes saisonniers et il leur est par conséquent difficile de changer de programme en pleine saison. Nous sommes en ce moment dans le programme Été qui prendra fin en octobre.

## 2 Selon des informations des compagnies se bousculeraient pour assurer la liaison Abidjan-Washington par vol direct ?

La liaison Abidjan-Washington est ouverte à toute compagnie aérienne qui la demande si l'Etat d'origine de cette compagnie est lié à la Côte d'Ivoire par un accord aérien. Des compagnies aériennes qui remplissent cette condition sont en ce moment en train de mener des études économiques et c'est la rentabilité de la ligne qui déterminera leur décision d'assurer ou de ne pas assurer la liaison Abidjan-Washington par vols directs.

## 3 Que pouvez-vous dire au sujet de la compagnie South Africa Airways qui aurait préféré l'aéroport d'Accra pour ses vols

## vers les Etats Unis au détriment de celui d'Abidjan jugé trop cher ?

Cette information est totalement fautive, la compagnie South Africa Airways (SAA) n'a pas préféré l'aéroport d'Accra à celui d'Abidjan. SAA avait en projet de ramener YTakar à Abidjan. Le transfert des quatre vols sur Accra vient d'être fait, il reste les transferts vers Abidjan qui dépendront des résultats de l'étude de rentabilité que cette compagnie mène en ce moment. N'oublions pas qu'il existe une forte communauté ghanéenne qui vit au USA et ce n'est pas le cas pour la Côte d'Ivoire.

## 4 Combien devrait payer une compagnie aérienne qui souhaiterait assurer la desserte Abidjan Washington ?

Les dessertes ne sont pas payantes. Les droits de trafic s'obtiennent par réciprocité entre les Etats. Les lignes sont exploitées dans le cadre d'accords aériens bilatéraux, et chaque Etat a le droit de mettre gratuitement en ligne une ou plusieurs compagnies en fonction des dispositions de l'accord qui le lie à l'autre Etat. C'est une question de réciprocité.

## 5 Pourquoi la certification obtenue n'a pas permis à la compagnie nationale Air Cote d'Ivoire d'assurer en priorité les dessertes des villes américaines et qu'elle

## serait selon nos informations reléguée à la troisième place en liaison avec Kenya Airways ?

La question à se poser est de savoir si la desserte des villes américaines fait partie des projets immédiats d'Air Cote d'Ivoire. Cela n'a rien à voir avec une quelconque relégation à une troisième place. Les dessertes se décident en fonction des projets de la compagnie, de sa capacité à les réaliser et surtout de la rentabilité de la ligne pour elle.

## 6 Quels sont les avantages de la certification de l'aéroport Félix Houphouët Boigny en termes d'heures de vol ou de coûts du billet d'avion Abidjan-Washington-Abidjan ?

Aujourd'hui, en venant des USA avec un transit par l'Europe il faut environ 20h de voyage aux passagers pour atteindre Abidjan. Avec les vols directs ce temps sera ramené à une dizaine d'heures. C'est près de la moitié du temps qui est gagnée. En terme de coût, tout dépendra de la compagnie qui exploitera la ligne mais dans tous les cas ces coûts seront nettement inférieurs aux coûts d'un transit par l'Europe ou l'Afrique du Nord parce que les temps de vol seront plus courts.

Extrait du N° 3409  
du quotidien  
L'INTELLIGENT D'ABIDJAN.

# The Science of Safer Nations

In today's globalized world, international travel is essential to business success. Trade and tourism depend on safe and efficient immigration controls. However, terrorism, identity theft and human trafficking pose grave risks to border security. Securiport solves border security challenges with innovative technology solutions that keep citizens and travelers safe.

At Securiport, we leverage cutting-edge ultrasound biometric technologies and advanced data analytics tools to provide authorities with the knowledge and assurance to ensure order and efficiency across transnational borders.

With solutions currently in place across dozens of countries around the world, and a dedicated team of professionals developing innovative tools to meet emerging challenges, Securiport is the global leader in intelligent immigration controls and aviation security solutions.

 **SECURIPORT**

WWW.SECURIPORT.COM

# JE VEUX ÊTRE



## CHEF AVION

Le chef avion organise l'escale de l'appareil en vue du départ à l'heure, dans le respect des règles de sécurité et de sûreté. Il coordonne tous ceux qui interviennent pendant l'escale : nettoyage, hôtellerie, avitaillement, etc. Il supervise le déchargement/chargement du fret et des bagages dans le respect strict des consignes et calcule le devis de masse pour équilibrer le chargement. Il coordonne l'assistance en piste et supervise l'embarquement des passagers. Il remet aux pilotes le dossier du vol contenant le devis de masse, le plan de vol et le dossier météo.

### Les responsabilités

Le chef avion est le responsable du départ à l'heure de l'avion. Supervision des intervenants au sol et contrôle du déchargement/chargement de l'avion. Calcule et vérification du devis de masse, supervision de l'embarquement, collecte et vérification des informations nécessaires au dossier du vol et envoi des messages « en route » et « à la destination » après le départ de l'avion.



## MÉCANICIEN AÉRONAUTIQUE

Le mécanicien aéronautique assure la maintenance des aéronefs : moteurs, réacteurs, commandes, fuselage, etc. Il contrôle et diagnostique la conformité de l'état de l'appareil. Il répare les systèmes mécaniques, hydrauliques et électriques. Il démonte et remplace les pièces usées ou défectueuses par des pièces d'origine certifiée, en s'appuyant sur la documentation technique de l'avion. Il remplit et signe les fiches techniques d'intervention, après s'être assuré que les systèmes sont correctement remontés et fonctionnent comme spécifié dans les documents. Ces fiches complètent le dossier de maintenance de l'appareil.

### Les responsabilités

Il a une forte responsabilité, la moindre erreur de sa part peut avoir des conséquences graves. Il contrôle l'état et la conformité des éléments. Il renseigne et signe les fiches techniques. Il intègre la qualité de service et la politique de sécurité de l'entreprise. Il suit avec rigueur des processus logiques et méthodologiques. Il analyse et compare aux référentiels les résultats des mesures et des contrôles. Il s'adapte aux nouvelles technologies et suit des formations régulières.

par Justin Gboko

# COIN DU BONHEUR

L'ANAC a un nouveau siège flambant neuf. Quel est le regard des agents et des usagers sur ce bâtiment ?



M. BAMBA Lacina

Je pense que de façon générale, les nouveaux bureaux sont appréciables. Les commodités indispensables à un bon environnement de travail y existent. Je parle par exemple du calme, de la climatisation, des toilettes propres, l'électricité en abondance, etc.



M. DADIE Jean

Très beau bâtiment, MERCI ! Je crois juste qu'il serait préférable d'avoir dans le hall des hôtes formées et habillées aux couleurs de l'ANAC et qu'on installe une fontaine d'eau pour un paysage plus élégant.



M. GBEKE

Au vue des locaux de l'ANAC, je ne peux qu'exprimer des sentiments de fierté, et de joie immense. En effet, en tant qu'agent de l'ANAC au service trésorerie je peux vous affirmer sans aucun doute que je travail dans des conditions idoines pour mener à bien les tâches qui me sont assignées. Pour la petite histoire, tous les clients et fournisseurs que nous recevons dans nos bureaux ne repartent pas sans nous complimenter sur la beauté et le bien vivre de nos bâtiments. Dans l'objectif que le Directeur Général s'est fixé à savoir devenir l'une des meilleures Aviations Civiles d'Afrique et même du monde. Je pense que l'ANAC vient de se doter d'un siège digne de cet objectif.



M. BERTHE Ladji

De façon générale, les nouveaux bureaux de l'ANAC sont confortables, bien espacés et cochent bien avec l'objectif et mission de l'ANAC.



CDT. TIDORI Guillaume

Les impressions sont très bonnes, dans la mesure où les bureaux sont très modernes, bien éclairés et climatisés avec toutes les commodités d'accès à internet, téléphone, puis électricité. D'autre part le parking est sur dimensionné. Ce bâtiment peut être la fierté de notre administration d'aviation civile.



Mlle. OUATTARA Katy

La façade est belle et elle donne une bonne image de notre structure. Il ne manque plus qu'une belle et grande cafétéria à l'extérieur du bâtiment où les agents pourront se restaurer à toute heure de la journée.



M. COULIBALY Seydou

Le cadre est magnifique et l'environnement est agréable. Je pense qu'il faudrait juste rajouter une cantine, une bibliothèque et une grande salle de conférence.



ANONYME

Ces bureaux sont vraiment agréables et c'est une fierté pour nous d'y recevoir les agents des autres structures de la plateforme aéroportuaire. Le plus avantageux c'est de pouvoir retrouver toutes les directions dans le même bâtiment. Bien évidemment il y a certaine critique je pourrai faire en vue d'améliorer ce qui est déjà bien fait, mais je pense qu'il serait plus opportun de remercier la Direction Générale d'avoir respecté toutes ses promesses et d'avoir créé un cadre convivial pour les agents.



M. TAIHI Aka

J'estime que les nouveaux bureaux sont confortables et agréables à voir.



ANONYME

Je suis vraiment ravie qu'on ait plus à partager nos locaux avec une autre structure. Cela permet aux visiteurs de se retrouver plus facilement. Il serait souhaitable de résoudre la sonorisation des bureaux pour garantir une meilleure discrétion dans les bureaux. Hormis ce bémol, je félicite tous ceux qui ont œuvré pour la réhabilitation de ce beau bâtiment.

par Kadidia CISSÉ



## LES POISSONS SACRÉS DE SAPIA

Les silures sacrées vivent dans une eau sacrée qui est devenue un lieu touristique attirant des milliers de visiteurs par an provenant de tout le monde entier. C'est une partie classique touristique ivoirienne. Les silures sacrées se trouvent dans le village de Sapia dans le département de Tanda où elles sont comptées parmi ses habitants. L'histoire de ce site touristique, montre que les silures de Sapia sont sacrées.

En effet, Il est interdit de les manger ou de les tuer, cela porte malheur et rien ne se fait dans le village sans consultation préalable de ces poissons.

### D'où viennent ces silures qui possèdent des cauris et de l'or sur la tête ?

Tout serait parti de la migration des peuples Koulango de Sapia, venus de Bouna en quête de terre cultivable. Le chef des migrants, au cours d'une excursion dans la forêt environnante, tombe sur une petite rivière. Le gardien des lieux révèle alors au chef les secrets que renferme ce cours d'eau. En effet, il expliqua à son hôte que tous ses enfants périrent parce qu'un d'entre eux avait mangé du poisson de cette rivière. Un devin confirmera par la suite la version du gardien de la rivière, en indiquant que les silures du cours d'eau étaient toutes sacrées. Il devrait donc s'abstenir de les consommer. Le chef de file des migrants décide alors de créer un petit campement de culture sur les bords de cette rivière poissonneuse pour mieux protéger les silures sacrées. Le campement

s'agrandit et devint un village, un rite naît autour de ces étranges poissons. Les habitants du nouveau village célèbrent annuellement la fête dite de « Kolgo ». La cérémonie, qui durait près d'une semaine, attirait beaucoup de spectateurs des villages environnants. Séduits, ces derniers refusent de regagner leurs villages en disant « Je ne veux plus repartir » qui veut dire en Koulango « Min san pia ». D'où le nom « Sapia », par déformation.

### Quelle place occupe aujourd'hui ces silures sacrées dans la vie de ces populations ?

A Sapia, la famille Débabéné qui assure la protection des silures sacrées conserve jalousement cette tradition. Quand une silure sacrée meurt à Sapia, les habitants se rendent à la rivière. Le poisson mort est retiré de l'eau et enroulé, dans du linge blanc pour enfin l'enterrer au bord de la rivière. Après tout cela, les adorateurs poussent des cris : « hou-hou-hou », ce qui met fin au deuil. A Sapia, pour accueillir, pour demander protection aux dieux, pour faire partager ses joies d'une bonne récolte, on consulte les silures sacrées de la rivière.

### Dans cette petite rivière, il n'y a que des silures. Comment arrive-t-on à protéger ces silures sacrés ?

Il est formellement interdit de pêcher du poisson dans cette rivière ; il est aussi interdit de faire des champs aux environs

de la rivière, ce qui a permis d'ailleurs de conserver un petit massif forestier protégeant la rivière contre l'évaporation ; enfin, il est établi un jour de la semaine (Soupé) où il est défendu aux femmes de se rendre à la rivière. Cet interdit favorise en quelque sorte la remise à niveau de l'eau de la rivière. En cas de violation d'un de ces interdits, le coupable doit sacrifier un animal.

Dans le village de Sapia, comme d'ailleurs dans tous les autres villages Koulango, il y a une famille qui est chargée d'adorer les terres, les cours d'eau, en fait tout ce qui est sacré. En Koulango de telles familles s'appellent Sako bô béné.

A Sapia, c'est la famille Déba ou Débabéné qui joue le rôle d'agent de protection de la rivière. C'est le lieu de noter qu'ici la rivière Sransi et des silures sacrées. La sacralisation est globale car elle ne s'arrête pas seulement aux silures et à la rivière. En effet, la forêt qui abrite la rivière est aussi sacrée et scrupuleusement protégée comme nous le notions plus haut.

La famille Débabéné qui assure la protection intégrale des silures sacrées conserve jalousement et avec ténacité cette tradition. Pour preuve, il est à noter qu'actuellement, le fils Ouattara Moro, qui devait traditionnellement assurer ces fonctions étant devenu musulman, a légué officiellement le flambeau à deux autres membres de la famille qui sont Kobena Badou et Koffi Affif. C'est une preuve que le modernisme a peu de prise sur cette bonne tradition.

### Comment se manifestent concrètement les relations entre les habitants de Sapia et leurs « voisins » aquatiques ?

Plus haut, nous notions qu'il y a un jour dans la semaine (Soupé) pendant lequel il est interdit au commun des mortels, en particulier aux femmes, de se rendre à la rivière. Néanmoins, il y a une exception à cette règle. En effet, quand un grand chef meurt à Sapia, les habitants peuvent se rendre à la rivière même si ce jour est le « Soupé ».

### Est-il permis de penser qu'il s'agit là d'une manière d'informer les « voisins » de la rivière du décès qui est survenu au village, ou, est-ce une manifestation du rite purificateur obligatoire après tout décès ?

Toutefois, il faut remarquer que le cimetière des silures est pratiquement invisible. Cela s'expliquerait par le fait que le taux de mortalité est très faible chez les silures.



Le respect dont jouissent les silures sacrées de Sapia, l'inviolabilité totale de la forêt sacrée qui ceinture la rivière et surtout l'entretien dont bénéficie la rivière Sransi permettent de se demander s'il n'est pas opportun de creuser davantage les méthodes traditionnelles de protection de l'environnement afin de s'en inspirer pour mieux adapter aux réalités nationales les méthodes modernes de préservation préconisées par les pouvoirs publics.

par Justin Gboko  
source web



# ESPACE CULINAIRE

## GRATIN DE POMME DE TERRE



### Timing

- Préparation : 20 min
- Cuisson : 40 min
- Temps Total : 1 heure

### Ingrédients / pour 4 personnes

- 700 g de pommes de terre
- 6 tranches de saumon fumé
- 25 cl de crème liquide
- 60 g d'amandes effilées
- poivre
- 2 cuillères à soupe de parmesan râpé
- 1 échalote
- 1/2 botte de persil

**1** Peler les pommes de terre, les laver, les mettre à cuire dans de l'eau bouillante salée pendant 15 à 20 minutes. Les égoutter et les laisser refroidir, puis les couper en rondelles. Ciseler le persil. Peler et émincer finement l'échalote. Découper le saumon fumé en lamelles.

**2** Préchauffer le four à température moyenne, 180 °C, thermostat 6. Beurrer un plat à gratin. Déposer une première couche de pommes de terre, un peu d'échalote, poivrer, mettre du persil puis des lamelles de saumon, des amandes effilées. Continuer en alternant les ingrédients. Terminer par une couche de pommes de terre. Saupoudrer le dessus de parmesan râpé et parsemer avec des amandes effilées, arroser avec la crème liquide.

**3** Enfourner pour 20 à 25 minutes environ à four moyen.

*Déguste bien chaud dès la sortie du four.*

par Katy OUATTARA

# PAUSE DÉTENTE



**ON  
RIT  
PAS  
UN PEU!**



### Le docteur et son assistant Toto Irié

"Toto Irié, demain je vais à la chasse, mais je ne veux pas fermer la clinique. Donc tu vas t'occuper des patients".  
"Certainement docteur", Toto Irié.  
Le docteur va à la chasse, revient le lendemain et demande à son assistant :  
"Alors, comment a été la journée ?"  
Tôt, Irié lui dit qu'il a eu 3 patients.  
"Le premier avait une migraine et je lui ai donné du tylenol."  
"Bien Toto Irié. Et le deuxième ? demande le docteur."  
"Le deuxième avait des brûlures d'estomac, je lui ai donné du mallox, monsieur".  
"Bravo, bravo, tu as été un pro. Et le troisième ?"  
"Bien, j'étais assis quand, soudain, la porte s'ouvrit et une femme entra comme en furie. Elle se déshabilla, complètement, se coucha sur la table d'examen et cria :  
"Allez-moi ! Ça fait 5 ans que je n'ai pas vu un homme".  
"Et tu as fait quoi Toto Irié ?", dit le médecin étonné.  
"Je lui ai mis des gouttes dans les yeux. Ou bien ??????"

### La messe

A la messe, le prêtre dit à l'assemblée :  
"en enfer, il y aura des GRINCEMENTS DE DENTS"...  
Très inquiet, un vieillard enchanté interroge :  
"mon père et nous qui n'avons pas de dent-là, on va grincer quoi ?"...  
Et le prêtre enervé, lui dit :  
"tu va grincer tes gencives puisque c'est ton souhait de te retrouver en enfer."

### Un soldat en mission

Un soldat en mission reçoit cette lettre de sa copine restée au pays :  
Chéri, je ne peux plus continuer notre relation.  
La distance entre nous est trop grande.  
J'avoue que je t'ai trompée deux fois.  
Ce n'est pas juste pour moi et ni pour toi.  
Je suis désolée. Retourne-moi la photo que je t'ai envoyée. Je t'aime !  
Le soldat, très déçu, demande à ses amis toutes les photos de leurs copines, sœurs, anciennes copines, cousines, tantes, nièces, etc.  
A la photo de sa copine, il ajoute 60 photos de belles filles, plus une note qu'il envoie.  
En voici le contenu : Très sincèrement, mademoiselle, je ne me souviens plus de vous. Récupérez votre photo de ce lot et ramenez-moi le reste en état, je vous prie.

# Nos Partenaires



Ministère des Transports



*Pour un espace aérien plus sûr*