

A NEWS

Le magazine de l'aviation civile ivoirienne



Numéro 09 • gratuit • Décembre 2015

www.anac.ci

OUVERTURE DU CIEL, UNE NÉCESSITÉ POUR NOS ÉTATS, UNE RÉALITÉ EN CÔTE D'IVOIRE.



INBOX

L'IMPORTANCE
DU SYNDICAT

ZOOM SUR

AIR CÔTE D'IVOIRE
DÉSORMAIS
À ODIENNÉ

JE VEUX ÊTRE

ACCÈS AUX
MÉTIERS DE
L'AVIATION CIVILE

L'ESCALE

A LA
DÉCOUVERTE
D'ADIAKÉ



GLOBAL Trade



Stand Global Trade Security à l'aéroport International Félix Houphouët Boigny - Abidjan, Côte d'Ivoire



ACTU 4-5



ZOOM SUR 18-19



BOÎTE À IDÉES 26-27



L'ESCALE 37

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



DIRECTEUR DE PUBLICATION
Sinaly SILUÉ

COORDINATEUR DE LA RÉDACTION
Katy OUATTARA

COMITÉ DE RÉDACTION
Sinaly SILUÉ
Michel ATTAMAH
Katy OUATTARA
Justin GBOKO

CORRECTEUR
Michel ATTAMAH

COLLABORATION
Seydou COULIBALY
Germain Kouassi AZAGOH

SIÈGE DE LA RÉDACTION
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



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

ÉDITORIAL

L'OUVERTURE DU CIEL,
UNE NÉCESSITÉ POUR NOS ÉTATS,
UNE RÉALITÉ EN CÔTE D'IVOIRE

“Aujourd’hui, l’ouverture du ciel est une nécessité pour nos Etats, car elle favorise non seulement la coopération aérienne mais elle permet le développement des services aériens, vecteurs de l’intégration régionale des pays et des économies.

”



La déréglementation ou l’ouverture du ciel qui a pris source aux Etats-Unis d’Amérique à la fin des années soixante-dix, fut adoptée bien plus tard en Europe et en Afrique. Elle a été un important tournant dans le développement du transport aérien. L’ouverture du ciel eut de nombreuses incidences sur l’organisation du transport aérien et fit entrer en scène un nouveau paramètre qui jusque-là restait peu connu pour la plupart des compagnies aériennes : la concurrence.

En effet, l’histoire nous rappelle qu’en 1977, le système de tarification mis en place par les conférences tarifaires de l’Association Internationale du Transport Aérien (IATA) a été jugé anti compétitif par les Etats-Unis, alors sous la présidence de Jimmy Carter qui prônait une économie libérale. Des tensions se sont créées entre l’IATA et les Etats-Unis, lesquels se sont retirés du système tarifaire décidé à la Convention de Chicago.

Pour donner forme à la volonté de déréglementer, le gouvernement américain vote deux importantes lois : la première, le 9 novembre 1977 pour la libéralisation du trafic intérieur de fret et la seconde dénommée « Airline Deregulation Act », signée le 24 octobre 1978 qui sonne la libéralisation totale du transport aérien aux Etats-Unis. Avec ces lois, chaque compagnie américaine a la liberté de choisir sa route, de définir ses tarifs et ses horaires. De plus, l’application de la cinquième liberté (liaison entre deux pays étrangers) est généralisée pour les compagnies américaines.

En 1980, les Etats-Unis accentuent la déréglementation en imposant « l’international Air Transportation Competition Act » au niveau mondial. C’est « l’open sky » ou la politique de « ciel ouvert ».

En Europe, la déréglementation s’est faite beaucoup moins brutalement qu’aux Etats-Unis, compte tenu de l’environnement (espace aérien, distances, densité du trafic, aéroports, concurrence du chemin de fer). Ainsi, le transport aérien européen a été libéralisé en quatre phases dites « paquets de libéralisation » : l’assouplissement des conditions tarifaires à partir de 1987, l’ouverture à la concurrence sur certaines lignes, l’adoption du principe de l’application de la cinquième

liberté et en 1992, la mise en œuvre de la loi sur la concurrence. En Afrique, face aux nombreux défis du continent dans le transport aérien, la Commission Economique pour l’Afrique (CEA), à la demande de ses États membres, s’est engagée à contribuer à la transformation de ce secteur par l’adoption le 07 octobre 1988 d’un cadre juridique appelé la « Déclaration de Yamoussoukro », relative à une nouvelle politique aéronautique africaine.

Cette Déclaration a été suivie 11 ans plus tard par la Décision du 14 novembre 1999 relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l’accès aux marchés du transport aérien en Afrique.

Depuis l’adoption de ce texte fondamental, de nombreux pays et organisations régionales et sous-régionales s’attellent, non sans peine, à sa mise en œuvre effective car les politiques protectionnistes liées aux questions de souveraineté nationale demeurent encore fortes dans de nombreux Etats.

Aujourd’hui, l’ouverture du ciel est une nécessité pour nos Etats, car elle favorise non seulement la coopération aérienne mais elle permet le développement des services aériens, vecteurs de l’intégration régionale des pays et des économies.

La Côte d’Ivoire a fait de l’ouverture de son ciel une réalité. En effet, après les indépendances, elle s’est toujours engagée dans toutes les politiques d’intégration en matière de transport aérien ; elle a négocié et signé des accords aériens tout azimut avec des Etats situés sur les cinq continents. Ce tableau d’accords aériens qui vient de s’enrichir suite à la dernière Conférence de l’OACI sur les Négociations des Services Aériens (ICAN) tenue à Antalya en Turquie du 19 au 23 novembre 2015, permet à la Côte d’Ivoire d’entretenir de solides relations économiques, politiques et diplomatiques avec plusieurs partenaires. Ces relations, mises en œuvre par de nombreuses compagnies aériennes qui desservent l’Aéroport International FHB d’Abidjan, permettent aussi à notre compagnie nationale Air Côte d’Ivoire d’exploiter les sous-régions Ouest africaine et Centrale.

Sinaly SILUE



Côte d'Ivoire : Aéroports sous haute surveillance

Officiellement, le gouvernement ivoirien jure que la menace djihadiste « ne l'émeut pas ». Mais, parallèlement, il s'efforce de tout mettre en œuvre pour prévenir un éventuel attentat.

« Nous travaillons d'arrache-pied, mais il ne sert à rien de faire de la publicité aux djihadistes en suscitant une psychose dans la population », estime Bruno Koné, le porte-parole du gouvernement. Selon nos informations, Hamed Bakayoko, le Ministre de la Sécurité, et Paul Koffi Koffi, son collègue de la Défense, ont chargé Sinaly Silué, le directeur général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), de recenser tous les aéroports privés afin

de les placer sous l'étroite surveillance des forces de sécurité.

Il en existe une dizaine dans l'ensemble du pays. Certains appartiennent à des entreprises minières notamment, c'est le cas de Randgold à Tongon (Nord), d'autres aux propriétaires de résidences de vacances dans la cité balnéaire d'Assinie, non loin de la frontière ghanéenne.

L'opération est coordonnée conjointement par le Conseil National de la Sécurité (CNS) et les différents commandements militaires.

Source : Jeune Afrique

Ethiopian Airlines réalise un bénéfice net record durant l'exercice fiscal 2014-2015, à 175 millions

Ethiopian Airlines confirme son statut de championne africaine du transport aérien. La compagnie basée à l'aéroport international de Bole a annoncé, dans un communiqué, avoir réalisé un bénéfice net record de 175 millions de dollars durant son exercice fiscal 2014-2015 qui s'est achevé

le 7 juillet 2015. Le transporteur a également précisé avoir réalisé un chiffre d'affaires de 2,39 milliards de dollars au cours de cet exercice. La compagnie, qui a été le plus rentable en Afrique au cours des deux dernières années.

Source : Agence ecofin

Aérien : Atlas Atlantique Airlines va relier Paris-Vatry à Casablanca et Oujda

La compagnie régionale française Atlas Atlantique Airlines (A.A.A.) ouvre une nouvelle base à l'aéroport Paris-Vatry d'où elle desservira l'aéroport international Mohammed V de Casablanca et l'aéroport international Oujda-Angad. Les vols sont programmés à partir du mois d'octobre 2015.

A.A.A. reliera Paris-Vatry à l'aéroport Mohammed V de Casablanca à la fréquence d'un vol par semaine, tous les jeudis. La liaison Paris-Vatry/Oujda sera desservie par un vol hebdomadaire tous les samedis.

Source : marance.info

L'aviation d'affaires à l'honneur à Casablanca

Casablanca a organisé son premier Salon de l'aviation privée et l'aviation d'affaires, les 1er et 2 septembre 2015 à l'aéroport Mohammed V de Casablanca. Le MEBA Show Morocco 2015 a connu la participation d'une cinquantaine d'exposants. « Cette manifestation de grande envergure s'est tenue sur une superficie de 45.000 m² et a vu également la participation d'opérateurs

internationaux dans les domaines de l'aviation privée et d'affaires, de l'industrie aéronautique et des secteurs connexes », indique dans ce sens l'Office national des aéroports, organisateur de cet événement en partenariat avec la direction générale de l'aviation civile relevant du ministère de l'équipement, du transport et de la logistique.

Source : wibme.ma

Air Côte d'Ivoire à Man

Depuis le jeudi 10 septembre 2015, Air Côte d'Ivoire a pris ses quartiers dans la ville de Man. A bord ce vol inaugural, était présent Monsieur le Ministre des Transports Gaoussou Touré ainsi que les responsables de la dite compagnie. L'ouverture de la destination Man, survient après les désertes des villes de Bouaké, Korhogo, San-pedro et Odienné. Comme l'a indiqué Monsieur

le Ministre des Transports à Odienné, Air Côte d'Ivoire offre désormais une alternative de voyage aux populations et opérateurs des villes de l'intérieur qui ont le choix entre la longue voie terrestre et la voie aérienne. Selon le Directeur Général René Decurey, la compagnie nationale entend ouvrir très bientôt de nouvelle ligne pour desservir Daloa, Bondoukou et Bouna.

LA COTE D'IVOIRE ACCUEILLE DEUX REUNIONS DE L'OACI

Du 30 novembre au 04 décembre 2015, la Côte d'Ivoire accueillera à Yamoussoukro deux importantes réunions de l'OACI sur la sécurité de l'Aviation Civile, à savoir :

La réunion du Groupe Régional Afrique-Océan Indien (AFI) de Planification et de mise en œuvre (APIRG/20) qui se tiendra du 30 novembre au 02 décembre 2015 et la réunion du Groupe Régional Afrique-Océan Indien (AFI) pour la Sécurité de l'Aviation (RASG-AFI/3) qui se tiendra du 03 au 04 Décembre 2015.

Un Comité d'organisation composé de toutes les structures aéroportuaires

et présidé par M. FADIGA AMADOU, Conseiller Technique du Directeur Général de l'ANAC, se réunit tous les mardis pour réussir l'organisation de ces deux réunions.

A cet effet, quatre Commissions ont été mises en place et travaillent au quotidien pour organiser au mieux ces assises. Ce sont :

- La Commission Accueil et Hébergement
- La Commission Transport Logistique
- La Commission Finances et Restauration
- La Commission Santé, Sécurité, Communication.

FORMATION DES AGENTS DE L'ANAC SUR LE SIGFAE

Les fonctionnaires de l'ANAC ont été formés le 02 septembre 2015 sur l'utilisation du Système Intégré de Gestion des Fonctionnaires et Agents de l'Etat (SIGFAE).

Ce système qui vise à reformer et à moderniser l'Etat par l'usage des Tics,

met à la disposition des fonctionnaires des outils tels que :

- Une messagerie professionnelle E-gouv.
- Une messagerie instantanée (Lync)
- Une application SIGFAE (Système Intégré de Gestion des Fonctionnaires et Agents de l'Etat).

L'ANAC PARTICIPE AU TOURNOI DE MARACANA INTER-SOCIETES

L'ANAC a participé au tournoi de maracana inter-sociétés organisé par l'Amitié inter professionnelle Foot-ball Club le samedi 22 août 2015 au Centre Pilote de Port-Bouët. Ce tournoi qui a vu la participation de six (6) entreprises, a été remporté par l'équipe

du Port Autonome d'Abidjan (PAA). La fête fut belle et a permis de développer les relations humaines entre les personnels des entreprises privées et publiques de la Commune de Port-Bouët.



PUBLI REPORTAGE

SIGNATURE D'UN M.O.U ENTRE L'ÉTAT ET L'OACI



Dans le cadre de la préparation de deux importantes réunions de l'OACI (APIRG/20 et RASG-AFI/3) portant sur la sécurité de l'aviation à Yamoussoukro du 30 Novembre au 04 Décembre 2015, le Gouvernement de Côte d'Ivoire à travers le Cabinet du Ministre des Transports et le Bureau régional de l'OACI de Dakar ont signé le 16 Octobre 2015 un mémorandum d'entente.

Ce mémorandum fixe les missions de chacune des parties en matière de :

- Facilités d'entrée
- Hébergement et transport local
- Personnel local
- Partage des coûts
- Règlement des litiges

Le Ministre des Transports, empêché, était représenté par M. Benjamin Daoufanguy Bakary Soro, Directeur de Cabinet. L'OACI était représentée par M. KONATE, Directeur Adjoint du Bureau Régional de l'OACI à Dakar.



PUBLI REPORTAGE

LA CÔTE D'IVOIRE A ABRITÉ LA FORMATION SUR LA CERTIFICATION DES EXPLOITANTS (OPÉRATIONS)



Du 31 Août au 04 Septembre 2015, la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC), institution spécialisée de l'Union Africaine en matière d'aviation civile, a organisé, en liaison avec l'ANAC, une importante session de formation sur la certification des exploitants aériens.



Cette formation intitulée « 6^{ème} cours de formation » sur site CAFAC – CAAS sur la certification des compagnies aériennes (opérations) a été assurée par M. ALLAN TANG, expert Instructeur de l'Académie d'Aviation de Singapour.

La formation a vu la participation d'une trentaine d'experts nationaux et internationaux exerçant dans les Administrations d'Aviation Civile et dans les compagnies aériennes.

Cette formation avait pour objet :

- Le renforcement des capacités techniques des Inspecteurs de l'Aviation Civile ;
- Le renforcement des relations entre les exploitants aériens et les administrations d'aviation civile ;
- Le maintien et l'amélioration de la sécurité des vols



LA CÔTE D'IVOIRE ABRITE UNE FORMATION « SAFA »

FORMATION SAFA

ABIDJAN DU 12 au 16 Octobre 2015



Du 12 au 17 octobre 2015, la Côte d'Ivoire a abrité une formation théorique et pratique aux techniques des inspections de supervision de sécurité des aéronefs étrangers (SAFA).

Cette formation assurée par les experts d'Airbus Safety (Département chargé de la sécurité d'Airbus industries) était destinée aux inspecteurs des Administrations d'aviation civile des pays de l'UEMOA et de la Mauritanie.

Elle a permis de donner aux apprenants les techniques de supervision de sécurité des aéronefs conformément aux annexes 1, 6, 7 et 8 de l'OACI.

Cette formation aux techniques d'inspection dite « SAFA » a également permis d'améliorer sensiblement la sécurité des vols, car les Inspecteurs formés ont acquis de solides connaissances afin de mener plus efficacement leurs missions de contrôle et de supervision des compagnies aériennes.

Notons que cette session de formation était organisée par le COSCAP-UEMOA en liaison avec l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) de Côte d'Ivoire.



L'ANAC FÊTE SES MÈRES

Cette année la fête des mères a été célébrée de façon bien particulière par le Directeur Général pour les mères de l'ANAC. Au lieu du traditionnel repas organisé dans les locaux de notre structure, les mamans ont été conduites dans un complexe hôtelier à Jacquelineville (ville balnéaire de 56 633 habitants, à environ 60 km d'Abidjan).

La journée a été faite de jeux, danses, distribution de chèques-cadeaux, autour d'un somptueux buffet... L'association des femmes de l'ANAC profite de ce canal pour adresser ses vifs remerciements à Monsieur le Directeur Général.



PUBLI REPORTAGE

L'ANAC DISTINGUÉE



La soirée de distinction dénommée MECENES D'OR s'est tenue le vendredi 29 août 2015 autour de la piscine de l'Ivoire Golf Club. Ce fut une soirée fort sympathique au cours de laquelle l'ANAC a reçu le prix de la meilleure entreprise. Elle a aussi reçu le super prix MECENES DE DIAMANT. Selon le Président du comité d'organisation, ce prix a été décerné en raison du sérieux avec lequel l'ANAC a travaillé pour l'obtention de la certification TSA de l'Aéroport Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan.



SUIVEZ NOUS SUR



www.anac.ci

L'IMPORTANCE DU SYNDICAT

On parle beaucoup des syndicats. Pour la pensée collective, ils s'occupent de défendre leurs membres, obtiennent aussi de meilleurs salaires et de meilleures conditions de travail. Mais en réalité, les syndicats sont souvent mal vus, surtout lorsqu'il y a une grève. Alors, on les présente comme des méchants : « Les syndiqués se plaignent le ventre plein. Les syndiqués sont des fauteurs de troubles. Les syndicats ne pensent qu'à faire la grève... ». Se pose à nous la question de savoir, quelle est l'importance réelle d'un syndicat dans la vie d'une entreprise ?

Selon le tribunal du travail, les syndicats assurent la défense collective et individuelle des intérêts des salariés, au niveau national et à l'échelle de l'entreprise. Par le biais de leurs délégués, ils assurent un rôle de communication important au sein de l'entreprise : en transmettant aux salariés les informations obtenues lors des réunions ou encore en informant les salariés sur leurs droits individuels.

En cas de conflit avec l'employeur, les syndicats défendent les intérêts des salariés auprès des directions et peuvent engager toutes sortes d'actions de protestation (grèves, manifestations, pétitions...). Dans les cas de conflits individuels, ils peuvent accompagner les salariés à des entretiens, défendre leurs intérêts auprès des instances hiérarchiques, les soutenir en cas de litiges débouchant sur une procédure judiciaire.

Les syndicats sont aussi des acteurs du dialogue social entre l'État, les employeurs et les salariés. En effet, les syndicats reconnus comme représentatifs dans leur secteur d'activité peuvent signer avec l'État ou le patronat des conventions collectives qui règlent les conditions de travail pour l'ensemble des salariés.

Les points ci-dessous sont des citations extraites des propos de certains salariés de l'ANAC. Ils soulignent le travail essentiel qu'accomplissent les syndicats au nom de toute la société.



1. Les syndicats permettent aux travailleurs de s'unir, de se mobiliser et de se serrer les coudes lorsque vient le temps de négocier une convention collective. La syndicalisation est importante pour hausser le niveau de vie des syndiqués, ainsi que pour la société et les programmes sociaux (Mme Correa).
2. Les syndicats améliorent le sort de tout le monde. Même les non-syndiqués profitent de choses qui sont devenues la norme parce que les syndicats se sont battus pour cela. Les syndicats sont là pour améliorer le sort de tous. Ça devrait être une course vers le sommet et non vers le fond (anonyme).
3. Les syndicats rendent les milieux de travail plus équitables. Les gens s'en rendent compte lorsqu'ils ne sont pas traités équitablement, et ils associent syndicat et équité (Mlle Ouattara).
4. Dans un milieu de travail syndiqué, on a une voix et un défenseur. Qu'on soit un travailleur handicapé ou d'un autre groupe, on a une voix (Mme Kaba).
5. Le syndicat est là pour être fort et uni, et pour aider les travailleurs dans leurs luttes (M. Djro).

6. Nous vivons dans un contexte mondialisé. Il est important que les syndicats œuvrent dans la solidarité internationale et s'opposent aux violations des droits de la personne (Anonyme).

7. Les syndicats sont essentiels pour défendre le droit des travailleurs à la sécurité au travail. (Mme Kimou).

Les syndicats ne veulent pas redevenir quoi que ce soit aux entreprises. Ils ne veulent en aucun cas devenir partenaires mais rester neutres afin de pouvoir servir au mieux les salariés. Et il faut faire attention. Les syndicats doivent tenir leur rôle sans empiéter sur des domaines qui ne leur sont pas familiers. Ainsi, il ne faudrait pas qu'ils s'occupent du social de l'entreprise, ce qui est plutôt de la compétence du service social. Néanmoins, qu'ils soient une contrainte ou une nécessité, les syndicats ont un rôle qui est en train de changer. Ils prennent lentement le chemin de la médiation entre le patronat et les salariés, ce qui est une révolution dans le monde syndicaliste.

Boeing présente son 777X équipé d'ailes 20 pour cent plus grandes

Le constructeur aéronautique Boeing construira des ailes plus grandes pour la nouvelle génération de 777X. Ce nouvel équipement permettra d'augmenter l'efficacité de l'avion. Le 777X nouvelle génération deviendra ainsi le plus grand biréacteur au monde.

Boeing confirme son intention d'augmenter la taille des ailes de ses futurs 777X. La nouvelle génération du long-courrier bénéficiera de 20% de surface d'ailes en plus. Résultat : plus de portance, moins de consommation de carburant. En poussant la longueur des ailes à 108 pieds (soit près de 33 mètres), Boeing diminuera également son coût d'exploitation de plus de 10%.

Airbus revoit la configuration de l'A380 pour le rendre plus rentable pour les compagnies

Augmenter le nombre de sièges pour rendre l'A380 plus rentable : c'est l'option que propose Airbus aux compagnies aériennes. De quoi augmenter le profit de chaque vol de manière significative.

Alors que les plus grosses compagnies aériennes ne cessent d'exiger une version remotorisée de l'A380 et que l'hypothèse d'un allongement de l'avion a été évoquée à plusieurs reprises, l'avionneur européen prévoit augmenter le nombre de sièges de l'appareil afin d'améliorer sa rentabilité.

Selon « usine nouvelle », les capacités de l'A380 en configuration multi-classes passeraient avec cette solution de 525 à 544 passagers. Ces 19 sièges supplémentaires feraient bondir la rentabilité de l'appareil : le profit commercial pour chaque vol serait supérieur de 65% par rapport au Boeing 777, anticipe-t-on chez l'avionneur. L'argument pourrait faire mouche aux yeux des compagnies aériennes qui doivent déboursier pas moins de 428 millions de dollars pour chaque A380 (prix catalogue 2015).

La solution consiste à redéfinir l'aménagement de la cabine, composée de deux étages. Le nombre de sièges en classe économique est augmenté au niveau du pont inférieur, où les classes business étaient jusque-là installées. A la faveur d'une nouvelle disposition de la cabine sur le pont supérieur, l'orientation des sièges business organisés en épis a été revue.

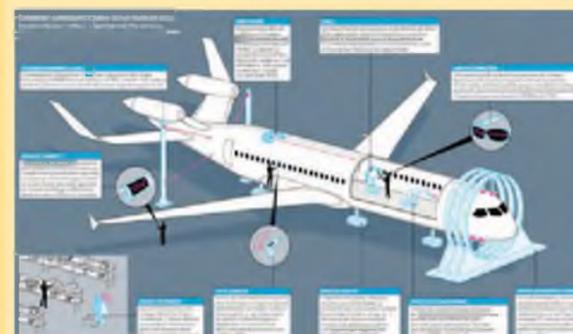
Résultat : les 19 sièges supplémentaires sont tous en classe business.

Le MRJ volera fin octobre

Le décollage approche pour le MRJ. Mitsubishi Aircraft Corporation a indiqué que le premier vol de son jet régional devrait intervenir dans la seconde moitié du mois d'octobre 2015. La date exacte de ce vol inaugural ne sera toutefois révélée que la veille. Durant l'été, le MRJ a analysé les données recueillies au cours des essais statiques et apporté les modifications nécessaires à l'appareil. Par ailleurs, le second véhicule de test a réalisé son roll-out. D'ici la fin du mois, davantage d'essais au sol seront réalisés, ainsi que des inspections, qui permettront à Mitsubishi Aircraft de passer aux essais de roulage d'ici mi-octobre. Le premier vol devrait durer une heure durant laquelle les caractéristiques basiques de navigabilité seront testées (ascension, descente, virages). Mitsubishi prévoit de laisser fixes trains et volets, et ne devrait pas non plus recourir aux inverseurs de poussée à l'atterrissage. L'avionneur travaille actuellement avec le ministère japonais des transports pour obtenir son autorisation de vol.

Comment Airbus produira ses avions en 2025 ?

Futuriste cette usine ? Truffée de gadgets high-tech ? Pas tant que ça. Opérationnels pour certains, en phase de test pour d'autres, ces technologies et outils numériques révolutionnent la production des avions d'Airbus.



L'avènement de l'avion communicant



Source : www.usinenouvelle.com
www.journal-aviation.com



LES PROMESSES DU CIEL AFRICAIN

Au salon du Bourget, qui s'est tenu du 15 au 21 juin 2015 aux portes de Paris, de nombreux acheteurs africains étaient présents, notamment ceux du secteur de l'aviation moyen-courrier et des équipements militaires, un formidable marché à conquérir pour les géants de l'aéronautique qui ont également des visées sur la flotte aérienne africaine en générale. Une flotte qui a lourdement besoin de se moderniser.

Ainsi, Airbus et Boeing, les deux géants mondiaux de l'aviation, au coude à coude dans la guerre commerciale planétaire qu'ils se livrent, guettent la reprise du marché africain, sur lequel 700 avions devraient être vendus d'ici 2030. Conscient du potentiel prometteur de ce marché, ils sont en contact étroit avec la quasi-totalité des compagnies aériennes africaines qui opèrent en Afrique.

En effet, la croissance économique soutenue sur le continent a contribué à relancer le trafic aérien. De plus, avec une flotte aérienne de pratiquement 20 ans de moyenne d'âge, l'Afrique a incontestablement besoin d'avions plus performants et moins gourmands en kérosène. C'est dire si l'enjeu est important pour ces avionneurs pour qui chaque part de marché compte et qui ont renforcé leur offensive sur le continent ces dernières années.

En 2009 par exemple, l'européen Airbus a signé avec Ethiopian Airlines la vente de 12 unités de l'Airbus A350-XWB faisant ainsi son entrée chez le numéro 4 de l'aviation africaine, traditionnelle chasse gardée du constructeur américain Boeing.

Ce dernier exerce également un quasi-monopole auprès de la troisième compagnie aérienne africaine, Royal Air Maroc (RAM), qui exploite une cinquantaine de Boeing contre seulement quatre Airbus. Il est aussi le fournisseur privilégié d'Air Algérie et de Tunisair.

De Royal Air Maroc à Ethiopian Airlines en passant par Kenya Airways, les grandes compagnies sont ainsi clairement la priorité de l'américain Boeing qui prétend mener la danse en Afrique face à son principal concurrent. Et pour cause ! Parmi la flotte d'avions de plus de 150 passagers appartenant aux compagnies africaines, près de 70% sont des Boeing, ce qui représente 462 appareils.

L'avionneur américain s'intéresse également aux plus petites compagnies comme Rwandair, Taag (Angola) et Ark Air (Nigeria).

Cependant, Airbus vend plus d'avions neufs en Afrique que Boeing. Ainsi au cours de la dernière décennie, plus de la moitié des avions neufs vendus sur le continent l'ont été par Airbus. Et cela même si son concurrent américain peut se vanter d'avoir un nombre supérieur d'appareils au sein des flottes du continent (462 contre 204 pour l'européen).

Depuis peu, les deux géants doivent faire face à la concurrence et au succès grandissant des appareils de plus petite capacité (moins de 150 passagers) vendus par le canadien Bombardier, le brésilien Embraer et le franco-italien ATR qui se positionnent sur le trafic

régional. Ces avionneurs ne représentent pour l'instant que 5% à 15% du marché aéronautique en Afrique. Mais ils ne cessent de se développer sur ce marché encore dominé par les deux géants occidentaux, car les commandes des compagnies africaines vont continuer à augmenter dans les prochaines années selon les experts.

Ces constructeurs d'avions civils de plus petite et moyenne taille se livrent eux aussi une compétition féroce sur ce marché très convoité. Pour eux, l'Afrique est - avec l'Asie - la zone de croissance la plus attractive. Ainsi, Embraer, le groupe brésilien, qui compte une vingtaine d'opérateurs sur le continent dont Egyptair, Kenya Airways et la Royal Air Maroc ne cache pas ses ambitions. Il compte doper ses ventes grâce à l'E2, le dernier né de la famille E Jet (environ 100 places), qui sera livré à partir de 2018.

Chez le canadien Bombardier, même enthousiasme commercial. Il compte 160 avions sur le continent.

D'après Boeing, d'ici 2032, l'aviation civile africaine devrait s'équiper de 1070 avions supplémentaires.

Par conséquent, aucun avionneur ne peut faire l'impasse sur le continent.

Source :
forumafriquecanada.com

QUELLE MISE À PIED POUR VOTRE SALARIÉ ?

Votre salarié a commis une faute grave. Vous voulez le mettre à pied. Mais savez-vous qu'il existe 2 types de mise à pied différents ? On vous aide à choisir entre la mise à pied conservatoire et la mise à pied disciplinaire.



Votre salarié a commis une faute grave que vous voulez sanctionner pour ne pas que ce type de comportement se reproduise, mais vous n'envisagez pas pour autant de le licencier. Vous pouvez prononcer une mise à pied disciplinaire.

Cette mise à pied constitue une sanction qui a pour objet d'interdire au salarié de venir travailler pendant une durée déterminée. Le contrat de travail est suspendu. Il s'agit donc d'une sanction lourde, que vous ne pouvez prononcer à l'égard de votre salarié que s'il a commis une faute grave, car elle se traduit par son exclusion temporaire de l'entreprise, pendant laquelle le salarié a interdiction de venir travailler et ne perçoit pas de rémunération.

Le prononcé d'une mise à pied comme sanction disciplinaire nécessite quelques conditions :

- **Présence dans le règlement intérieur** : vous ne pouvez décider de mettre à pied votre salarié à titre disciplinaire que si :
 - cette possibilité est prévue dans le règlement intérieur ;
 - la durée maximale de la mise à pied est fixée dans le règlement intérieur.

- **Durée** : la durée de la mise à pied disciplinaire est donc limitée. Elle dure généralement moins d'une semaine. Notez que cette durée ne peut être supérieure à celle éventuellement prévue par la convention collective applicable à votre entreprise. Par exemple, si votre

règlement intérieur prévoit une durée maximale de 8 jours pour la mise à pied disciplinaire contre 6 jours pour la convention collective, vous ne pourrez prononcer l'exclusion de votre salarié que pour une durée maximale de 6 jours, sinon, le salarié pourra faire annuler sa sanction.

- **Incidence sur la rémunération** : vous ne devez verser aucune rémunération à votre salarié pendant toute la durée de la mise à pied disciplinaire, puisqu'il ne vient pas travailler. La mise à pied disciplinaire ne constitue donc pas une sanction pécuniaire interdite par la loi.

- **Procédure** : une procédure particulière doit être respectée si vous envisagez de mettre à pied votre salarié. Comme pour toutes les sanctions disciplinaires graves, vous devez le convoquer à un entretien, en lui précisant l'objet de la convocation. Durant cet entretien vous devez lui indiquer les raisons pour lesquelles vous envisagez de le sanctionner et recueillir ses explications.

Vous devez ensuite l'informer de la mise à pied disciplinaire, qui doit être motivée. **Vous voulez l'écarter de l'entreprise dans l'attente d'une sanction définitive** : la mise à pied conservatoire.

Vous estimez que votre salarié a commis une faute d'une particulière gravité et vous envisagez sans doute de le licencier. Au regard de la gravité de la faute commise, vous ne pouvez pas vous permettre de laisser votre salarié venir travailler tous les jours, le temps de la procédure disciplinaire. Vous pouvez prononcer à son égard une mise à pied conservatoire. Celle-ci est particulièrement adaptée si vous voulez écarter votre salarié de l'entreprise de manière provisoire, en attendant de prononcer son licenciement.

La mise à pied conservatoire n'est donc pas une sanction. Elle permet simplement de dispenser votre salarié de venir travailler le temps de la procédure disciplinaire. Dans tous les cas, vous devez obligatoirement engager une procédure disciplinaire dès que vous prononcez la mise à pied conservatoire. Si vous tardez à engager la procédure disciplinaire, les juges considéreront que la mise à pied conservatoire que

vous avez prononcée est en réalité une mise à pied disciplinaire (une sanction donc). Dans un tel cas, la sanction que vous prononcez suite à la mise à pied est annulée (si c'est un licenciement que vous avez prononcé, votre salarié pourra demander sa réintégration et il reviendra travailler dans l'entreprise). Ne tardez donc pas à engager la procédure de licenciement !

En cas de litige, vous pouvez argumenter auprès des juges pour justifier le temps qui s'est écoulé entre la mise à pied et l'engagement de la procédure disciplinaire et éviter l'annulation de la sanction.

- **Durée** : la mise à pied conservatoire n'a pas de durée limitée. Elle est calquée sur la durée de la procédure disciplinaire. **Elle continue donc jusqu'à ce que la décision concernant les suites à donner aux faits reprochés au salarié soit prise** : un licenciement le plus souvent, mais pas seulement.

Savez-vous quel type de sanction vous pouvez prononcer après une mise à pied ?

- **Incidence sur la rémunération** : Tout dépend de la sanction que vous allez prononcer à l'issue de la procédure. Vous n'avez pas, dans un premier temps, à rémunérer votre salarié pour la durée de la mise à pied conservatoire. Toutefois, si la mise à pied ne débouche pas sur un licenciement pour faute grave ou lourde, alors vous devrez lui verser un salaire pour toute la période où il n'a pas pu venir travailler du fait de la mise à pied conservatoire.

- **Procédure** : même si la loi ne requiert pas de formalisme particulier pour la notification au salarié de sa mise à pied conservatoire, il est préférable que vous informiez votre salarié de sa mise à pied conservatoire par lettre recommandée avec accusé de réception ou par lettre remise en main propre contre décharge.

Contrairement à la mise à pied disciplinaire, vous n'avez pas à recevoir votre salarié au cours d'un entretien préalable.

ZOOM SUR



AIR CÔTE D'IVOIRE DÉSORMAIS À ODIENNÉ

La ville d'Odienné, au Nord-ouest de la Côte d'Ivoire (850 km d'Abidjan) a reçu, le jeudi 3 septembre 2015, sur son aéroport totalement rénové, un avion de ligne de la compagnie nationale AIR CÔTE D'IVOIRE, en provenance d'Abidjan, marquant ainsi le démarrage effectif des vols réguliers de la compagnie à destination de la capitale du Denguélé.

Parti d'Abidjan à 11 heures 10 minutes, le Q400 de la compagnie Air Côte d'Ivoire a atterri à 12 heures 23 minutes sur la piste de l'aéroport d'Odienné, avec à son bord le Ministre des Transports, Gaoussou TOURE, des responsables de la compagnie, des élus et cadres ressortissants de la région et des journalistes. La délégation a été chaleureusement accueillie par les autorités administratives, politiques, coutumières et religieuses, ainsi que des opérateurs économiques de la région.

A la cérémonie marquant cet événement, le Ministre Gaoussou TOURE a saisi l'occasion pour rendre un vibrant hommage à Son Excellence Alassane OUATTARA, Président de la République de Côte d'Ivoire. « *Air Côte d'Ivoire à Odienné est aujourd'hui une réalité grâce à un homme, un digne fils du Denguélé et de l'ensemble de la Côte d'Ivoire, l'homme providentiel que j'ai nommé le Président Alassane OUATTARA, qui ne ménage aucun effort pour que notre compagnie nationale soit une compagnie forte au service de l'Afrique toute entière* », a salué le Ministre Gaoussou TOURE.

Parlant de l'opportunité de la desserte d'Odienné, le Ministre des Transports s'est réjoui de cette initiative de la compagnie aérienne ivoirienne, soulignant que ces vols domestiques apporteront une contribution significative au développement du district du Denguélé. « *La compagnie nationale devra continuer à rapprocher les Ivoiriens, à développer le tourisme domestique et les échanges commerciaux. C'est en cela que nous marquerons notre empreinte à l'émergence de notre pays à l'horizon 2020* ». Avant d'ajouter qu'il est désormais possible de rallier les villes d'Abidjan et Odienné en seulement une (1) heure, là où par la route l'on met 9 heures. Une opportunité qui, selon Gaoussou TOURE, va « *permettre aux opérateurs économiques de venir à tout moment à Odienné* ».

Avant le Ministre TOURE, le PCA de Air Côte d'Ivoire, le Général Abdoulaye COULIBALY et le Directeur général, M. René DECUREY, ont remercié les populations d'Odienné pour cet accueil chaleureux, avant de saluer les actions du Ministre des Transports en faveur de cette population.

Notons que la destination Odienné a un tarif fixé à 91 000 francs CFA en Aller et Retour. Avant Odienné, Air Côte d'Ivoire desservait déjà les localités de San-Pedro, Korhogo et Bouaké et Odienné.



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 85 69 00/01 - Fax : +225 21 27 63 46
site web : www.anac.ci / email : anac_el@anac.ci / info@anac.ci

LES QUESTIONS DU VOYAGEUR

1. Quelles sont les conditions de réservation d'un vol ?

La réservation d'une place sur un vol est confirmée lorsque le transporteur émet le billet, sans aucun besoin de confirmer ultérieurement la place.

2. Quelles sont les conditions de changement de siège ?

L'acheteur ou le passager pourra choisir son siège dans l'avion au cours de la réservation. Au cas où le passager ne choisirait pas son siège au moment de la réservation ou de l'achat, il lui en sera assigné automatiquement, en fonction des disponibilités et sans aucun coût supplémentaire pour le passager.

Si le passager souhaite par la suite changer le siège qui aurait été préalablement réservé, il lui sera assigné un nouveau siège selon les disponibilités et le choix manifesté, mais en aucun cas la compagnie ne remboursera l'extra versé pour le premier siège.

3. Quelles sont les restrictions concernant les bagages à emporter en soute ?

Il est interdit de transporter dans les bagages :

- Objets qui, selon le transporteur, ne sont pas correctement emballés ou emballés, peuvent représenter un danger pour l'avion, ses membres d'équipage ou les autres passagers. Dans ce sens, les biens ou objets définis comme tels par les normes de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) et les normes de l'IATA (International Air Transport Association) seront considérés comme dangereux.

- Objets fragiles et/ou périssables, argent liquide ; titres négociables, devises, valeurs mobilières, pierres et métaux précieux, appareils électroniques, ordinateurs, objets de valeur et pièces d'identité.

- Armes à feu et tout objet y ressemblant, excepté celles destinées à des fins sportives et à la chasse. Les armes à feu pour le tir sportif et la chasse pourront être transportées en tant que bagage facturé si elles ne sont pas chargées,

avec la sûreté requise et emballées dans une valise rigide de sorte à ne pas être abîmées pendant le vol. Le passager devra informer le transport d'armes à feu lors de la réservation et présenter le permis correspondant. Il sera de la responsabilité du passager de s'informer des restrictions de chaque pays. En plus de l'arme, le passager pourra transporter 5 kg maximum de munitions qu'il devra emballer de manière opportune, séparées de l'arme. L'arme et les munitions ne pourront pas être transportées dans le même container. Le transport de munitions est soumis aux normes internationales relatives au transport des articles dangereux.

- Le transporteur se réserve le droit de refuser l'enregistrement de bagages comprenant :

- 1- des armes blanches anciennes (épées, couteaux et dagues).

- 2- Certains animaux vivants.

- 3- Objets dont le transporteur estime que leur poids, configuration, dimension, forme ou caractère les rendent impropres au transport.

- 4- Articles ou objets dont le transport est interdit par la législation d'un pays de départ ou de destination du transport.

4. Quels sont les articles considérés comme des marchandises dangereuses ?

Les éléments susceptibles de constituer un danger pour l'avion, les personnes ou les biens à bord de l'appareil, notamment ceux figurant sur la liste des marchandises dangereuses établie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), ne sont acceptés ni en soute ni en cabine sans accord préalable. Ces éléments incluent, sans s'y limiter, des bouteilles de gaz, des liquides et des solides inflammables, des poisons, du matériel radioactif, des substances corrosives, des armes à feu et des explosifs. Pour en savoir plus, consulter les règles relatives aux marchandises dangereuses. (www.anac.ci)

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

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

6. Le transporteur est-il en droit d'inspecter le bagage ?

Pour des raisons de sécurité, le transporteur ou les Autorités pourront à tout moment et, dès la remise du bagage par le passager, effectuer une fouille et une inspection complète ou partielle du bagage en utilisant des dispositifs techniques ou des moyens humains nécessaires. Par l'acceptation de ces conditions, le passager autorise expressément la fouille et l'inspection de ses bagages autant de fois que nécessaires à l'appréciation des autorités aéroportuaires. Le transporteur ne sera pas tenu responsable des dommages occasionnés aux bagages (tels que cadenas fracturés, scellés ou emballages) résultant d'une fouille et d'une inspection, sauf en cas de négligence prouvée.

7. Quelles sont les restrictions concernant les bagages à main ?

Conformément à ce qui est prévu par le Règlement (UE) 185/2010, les objets suivants ne pourront pas être pris en bagage à main :

- Armes à feu et autres dispositifs déchargeant des projectiles tels que les pistolets, arcs, fusils, rifles, carabines à plombs, etc.

- Dispositifs pour étourdir comme les pistolets électriques, aérosols neutralisateurs ou incapacitants, pulvérisateurs, gaz lacrymogènes, etc.

- Objets tranchants ou coupants comme les haches, canifs, pics à glace, ciseaux et couteaux de lames supérieures à 6 cm de longueur, épées, etc.

- Outils de travail pouvant blesser gravement ou menacer la sécurité de l'avion comme les perceuses, scies, chalumeaux, etc.

- Objets contondants et autres pouvant être utilisés pour blesser gravement en cas de coup avec ceux-ci comme les battes de base-ball, bâtons, équipements d'arts martiaux, etc.

- Substances et dispositifs d'incendie comme les munitions, mines, grenades, dynamite, poudre, etc. Conformément à ce qui est prévu par le Règlement (UE) 185/2010, seuls

peuvent être transportés comme bagage à main des liquides, aérosols et gels (LAG) et produits de consistance semblable (par exemple : dentifrice, gomina, boissons, soupes, parfum, mousse à raser, aérosols, lotions, pâte à tartiner alimentaire, etc.) à condition d'être transportés dans des emballages ne dépassant pas 100 ml chacun.

Seront autorisés à bord, les liquides ou semi-liquides devant être consommés à bord pour des raisons médicales ou d'exigences diététiques spécifiques comme pour certains médicaments comme l'insuline, la bouillie et le lait pour bébés. Cependant, il sera possible d'exiger au passager de démontrer l'authenticité des produits.

8. Quels types de bagages sont autorisés pour les bébés

Les passagers qui voyagent avec des bébés de moins de 2 ans pourront transporter gratuitement une poussette, un couffin ou un berceau complètement pliés qui pourront être transportés jusqu'à la porte de l'avion. L'équipage le fera mettre en soute et le rendra au passager à la porte de l'avion une fois arrivé à destination.

9. Quelles dispositions sont prises pour les passagers à visibilité réduite ?

Le passager à visibilité réduite qui, généralement, nécessite un chien guide d'aveugle pour se déplacer, pourra voyager avec lui en cabine à condition que l'animal soit correctement attaché et le passager réponde des dommages qu'il pourrait occasionner aux autres passagers. Le passager nécessitant ce genre d'animal pour se déplacer sera exempté de supplément pour le transport de l'animal mentionné.

Lors du processus de réservation, le passager peut accessoirement acheter le service de transport de son animal de compagnie (chats et chiens uniquement), service pour lequel il devra s'acquitter d'un coût supplémentaire et respecter certaines conditions.



L'OUVERTURE DU CIEL, UNE NÉCESSITÉ POUR NOS ÉTATS UNE RÉALITÉ EN CÔTE D'IVOIRE

La déréglementation ou l'ouverture du ciel, voici un sujet qui a suscité tant d'engouement dans les années 1970 et 1980 dans le milieu du transport aérien mondial. En effet, la notion de concurrence jusque-là inconnue par de nombreuses compagnies aériennes faisait son « entrée fracassante » dans le transport par voie aérienne.

La question de la déréglementation (encore appelée politique de ciel ouvert ou dérégulation) reste aujourd'hui encore d'actualité dans certaines parties du monde, notamment en Afrique, malgré l'existence de textes pris au plus haut niveau règlementant cet important aspect des relations aériennes entre Etats et compagnies aériennes.

La déréglementation aux Etats-Unis d'Amérique

Pour rappel, c'est à partir de 1977 que les Autorités américaines, alors sous la conduite du libéral Jimmy Carter, ont jugé anti compétitif le système de tarification mis en place par l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA).

Face à cette situation, les Etats-Unis d'Amérique se retirent du système tarifaire décidé à la Convention de Chicago.

Ainsi, la même année, un transporteur non régulier **Laker Airways** lança une liaison entre Londres et New York à moitié prix, prouvant ainsi que le voyage en avion n'était pas réservé qu'aux seuls riches et que si l'on supprimait le monopole des grandes compagnies nationales,

l'avion serait accessible à de nombreux autres consommateurs. Poursuivant dans cette logique, le gouvernement américain vote deux importantes lois. D'abord, le 9 novembre 1977, la loi sur la libéralisation du trafic intérieur de fret et ensuite, la seconde dénommée « **Airline Deregulation Act** », signée le 24 octobre 1978 qui sonne la libéralisation totale du transport aérien aux Etats-Unis.

Avec ces importants textes de loi, les compagnies américaines ont désormais la liberté de choisir leurs routes, de définir leurs tarifs et leurs horaires. De plus, l'application de la cinquième liberté (liaison entre deux pays étrangers en passant par un Etat tiers) est généralisée pour les compagnies américaines.

Les principales conséquences de la déréglementation aux Etats-Unis furent d'abord la suppression des lignes les moins fréquentées et les moins rentables, et l'entrée en concurrence sur les lignes les plus fréquentées. Les tarifs ont alors diminué sur ces lignes puisque que les compagnies entraient en guerre tarifaire, alors qu'ils augmentaient sur les lignes peu rentables. Puis de nouvelles compagnies à faible coût et à rentabilité non négligeable sont apparues sur le marché avec entre autre la compagnie Southwest, à l'origine du phénomène des compagnies « low cost ».

En 1980, les Etats-Unis accentuent la déréglementation en imposant « **l'International Air Transportation Competition Act** » au niveau mondial, particulièrement en Europe.

La déréglementation en Europe

La libéralisation du transport aérien en Europe s'est faite sous la pression du mouvement de déréglementation parti des Etats-Unis. Elle s'est toutefois faite moins brutalement qu'aux Etats-Unis, compte tenu de l'environnement européen (espace aérien, distances, densité du trafic, aéroports, concurrence du chemin de fer). Ainsi, le transport aérien du vieux continent a été libéralisé en quatre grandes phases : En 1987, c'est l'assouplissement des conditions tarifaires, ensuite l'ouverture à la concurrence sur certaines lignes, puis l'adoption du principe de l'application de la cinquième liberté et enfin, la mise en œuvre de la loi sur la concurrence à partir de 1992.

L'Union européenne s'est ainsi adaptée à la nouvelle donne. Le règlement 2408/92/CEE du 23 juillet 1992 définit l'accès des transporteurs aériens aux liaisons intracommunautaires et la libéralisation des droits de trafic. Toutefois, un Etat membre peut imposer une obligation de service public à des services aériens réguliers vers un aéroport régional sur une liaison qui est considérée comme vitale pour le développement économique de la région. A compter du 1er janvier 1993, les droits de cabotage sont ouverts aux services consécutifs d'un service international, en prolongement ou en préliminaire à un vol, et peuvent être limités à 50 % de la capacité mise en œuvre. Le cabotage est généralisé au 1er avril 1997.

La déréglementation en Afrique

L'Afrique a commencé son expérience dans la pratique de la libéralisation des services aériens en 1988 avec la Déclaration Ministérielle de Yamoussoukro (6 au 7 octobre 1988). Cette Déclaration prévoyait l'intégration des compagnies aériennes africaines ; la souplesse dans l'octroi des droits de trafic ; l'amélioration de la gestion des compagnies aériennes ; le financement des activités en matière de transport aérien, l'intensification de la coopération entre les compagnies, ainsi que les questions d'environnement.

Afin d'accélérer la mise en œuvre de la Déclaration, les ministres africains chargés de l'aviation civile ont pris en 1994, à Maurice, des séries de me-

sures dont l'assouplissement de l'octroi des droits de 5ème liberté. Ces mesures ont permis d'améliorer assez modestement les connections africaines et de faciliter une expansion de l'industrie aéronautique africaine.

En 1999, les ministres africains, réunis à Yamoussoukro pour la deuxième fois, ont pris la Décision de libéraliser l'accès aux marchés de transport aérien en Afrique. Cette Décision de Yamoussoukro a été par la suite adoptée en juillet 2000 par l'Assemblée des Chefs d'Etat et de gouvernement de l'Organisation de l'Unité Africaine/Union Africaine, et ainsi donné une base juridique à ladite Décision.

L'exécution totale de la Décision vise à éliminer de façon graduelle toutes les barrières non physiques et les restrictions liées à :

- L'octroi des droits de trafic et spécialement ceux de la 5ème liberté de l'air ;
- La capacité des aéronefs des compagnies aériennes africaines ;
- La réglementation des tarifs ;
- La désignation par les Etats des instruments d'exploitation ; et
- L'exploitation des vols cargo.

L'adoption de ce texte fondamental est le point de départ pour de nombreux Etats, Organisations régionales et sous régionales pour s'engager effectivement dans la déréglementation, malgré les politiques protectionnistes liées aux questions de souveraineté nationale qui demeurent malheureusement encore fortes dans de nombreux pays. De façon générale, on peut dire que la Décision de Yamoussoukro a permis d'obtenir entre autres résultats : l'exploitation de nouvelles lignes, la multiplication des fréquences entre les Etats africains, la baisse des tarifs sur certaines liaisons, l'augmentation du trafic et des mouvements des aéronefs sur certaines lignes, l'introduction de la compétitivité inter compagnies etc.

Aujourd'hui, l'ouverture du ciel est une nécessité pour nos Etats, car elle favorise non seulement la coopération aérienne mais elle permet le développement des services aériens, vecteurs de l'intégration régionale des pays et des économies. Dans la poursuite de cette mise

en œuvre effective de la Décision de Yamoussoukro, onze (11) Chefs d'Etat et de Gouvernement, dont Son Excellence Monsieur Alassane OUATTARA, Président de la République de Côte d'Ivoire, ont signé le 31 janvier 2015 à Addis Abeba (Ethiopie), la Déclaration solennelle pour la mise en place d'un marché unique du transport aérien en Afrique. Cette déclaration solennelle qui s'inscrit dans politique africaine de développement a pour objectif de renforcer la coopération entre les compagnies aériennes africaines afin de promouvoir le développement du transport aérien interafricain et d'améliorer la qualité des services à travers la libéralisation intégrale des marchés africains du transport aérien.

La Côte d'Ivoire qui a abrité la signature de la Déclaration et de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation des services aériens en Afrique a fait de l'ouverture de son ciel une réalité. En effet, elle s'est toujours engagée dans toutes les politiques d'intégration en matière de transport aérien ; elle a négocié et signé des accords aériens tout azimut avec des Etats situés sur les cinq continents.

La signature de nouveaux accords à la dernière Conférence de l'OACI sur les Négociations des Services Aériens (ICAN) tenue à Antalya en Turquie du 19 au 23 novembre 2015, permet à la Côte d'Ivoire de renforcer davantage ses relations économiques, politiques et aéro-diplomatiques avec tous les Etats. L'aéroport international Félix HOUPHOUET-BOIGNY accueille au quotidien de nombreuses compagnies aériennes et notre compagnie nationale Air Côte d'Ivoire exploite en Afrique occidentale et centrale pour le bonheur des nombreux voyageurs par voie aérienne.

Michel ATTAMAH



DÉCLARATION DES ESPÈCES ET INSTRUMENTS NEGOCIABLES AUX PORTEURS TRANSPORTÉS PAR LES VOYAGEURS

1- VOYAGEURS RESIDENTS

(Annexe 2, Chapitre 4 du règlement N°09/2010/CM/UEMOA relatif aux relations financières extérieures et des états membres de l'UEMOA)

A- Destination pays membre de l'UEMOA

Article 22

En vertu du principe de libre circulation des signes monétaires au sein de l'UEMOA, aucune déclaration n'est exigée pour le transport manuel des billets émis par la BCEAO par les résidents pour leur déplacement dans les états membres de l'UEMOA.

Mais selon les dispositions de l'article 15 de l'ordonnance N°2009-367 du 12/11/2009 relative à la lutte contre le financement du terrorisme dans les états membres de l'UEMOA, les transports physiques transfrontaliers d'espèces et instruments aux porteurs, d'un montant égal ou supérieur à cinq millions (5 000 000) de Francs CFA doivent, à l'entrée et à la sortie du territoire national, faire l'objet de déclaration écrite aux postes de frontières par le transporteur.

B- Destination pays hors l'UEMOA

Article 23

Les voyageurs se rendant dans les états non membres de l'UEMOA sont tenus de déclarer les devises dont ils sont porteurs, lorsque leur montant excède la contre-valeur d'un million (1 000 000) de francs CFA. Ils sont autorisés à emporter par personne, jusqu'à concurrence de la contre-valeur de deux millions (2 000 000) de francs CFA en billets autres que ceux émis par la BCEAO. Les sommes en excédent de ce plafond peuvent être emportées sous forme de chèque de voyage, de cartes de retrait et de paiement prépayées, de cartes de retrait et de paiement classiques ou autres moyens de paiement.

NB : L'exportation des signes monétaires émis par la BCEAO vers les zones hors

UEMOA est strictement interdite.

C- A l'entrée du territoire douanier ivoirien

Article 24

L'importation par les voyageurs résidents de billets de banque de la zone franche ou de moyens de paiement libellés en devises est libre. Ces voyageurs résidents doivent céder à un intermédiaire habilité, dans un délai de huit (8) jours à compter de la date d'entrée sur le territoire national, les billets étrangers et autres moyens de paiement libellés en devises lorsque leur contre valeurs excède cinq cent mille (500 000) francs CFA.

2- VOYAGEURS NON RESIDENTS

(Annexe 2, chapitre 4 du règlement N°09/2010/CM/UEMOA relatif aux relations financières extérieures des états membres de l'UEMOA)

Quel que soit la destination, les voyageurs non résident sont autorisés à transporter en espèce seulement la contre-valeur de cinq cent mille (500 000) francs CFA en devises.

A- Règles à observer à la sortie du territoire douanier ivoirien

Article 28

1-Les voyageurs non-résidents sont autorisés à exporter sans justification :

- * dans la limite de la contre-valeur de cinq cent mille (500 000) francs CFA, les billets de banque étrangers dont ils sont porteurs
- * les autres moyens de paiement établis à l'étranger ou dans les états membres de l'UEMOA et libellés à leur nom (lettres de crédits, chèque de voyage, etc.).

2-Les voyageurs non-résidents peuvent emporter un montant de billets de banque excédant le plafond de cinq cent mille (500 000) francs CFA, sur présentation au bureau de douane de sortie :

- * soit d'une déclaration d'entrée de billets de banque étrangers, souscrite par le voyageur non-résident auprès du bureau

de douane lors de son entrée sur le territoire national ;

- * soit d'un bordereau d'achat de billets de banque étrangers, délivré au voyageur non-résident durant son séjour dans le pays par un intermédiaire habilité, s'il a acquis ces billets auprès d'un intermédiaire habilité par débit d'un compte étranger en francs ou en euro par cession ou usage de moyens de paiement autres que ces billets de banque étrangers, établis en son nom, libellés en devises.

B- Règles à observer à l'entrée du territoire douanier ivoirien

Article 26

L'importation par les voyageurs non-résident de billets de banque de la zone franc ou de moyens de paiement libellés en devises est libre.

Article 27

Les voyageurs non-résidents sont tenus de déclarer, par écrit, à l'entrée et à la sortie du territoire national, tous les moyens de paiement dont ils sont porteurs, lorsque leur montant dépasse la contre-valeur d'un million (1 000 000) de francs CFA

3- SANCTIONS

(Loi N°2014-134 du 24/03/2014 sur le contentieux des infractions à la réglementation des relations financières extérieures des états membres de l'UEMOA).

Le non-respect des dispositions sus-mentionnées expose le(s) contrevenant(s) aux sanctions suivantes :

Article 21 et 23

Quiconque aura commis ou tenté de commettre une infraction au contrôle des changes, sera puni :

- * d'une peine d'emprisonnement de 1 à 5 ans ;
- * de la confiscation du corps du délit ;
- * de la confiscation du moyen de transport utilisé pour la fraude et ;
- * du paiement d'une amende dont le montant minimum correspond à la somme ou valeur sur laquelle a porté l'infraction et dont le maximum, est le quintuple de la dite somme ou de ladite valeur.

Article 24

Sera punie d'un emprisonnement d'un (01) an à (05) ans et d'une amende de cinq millions (5 000 000) de francs CFA à cinquante millions (50 000 000) de francs CFA, toute personne qui aura incité par écrit, propagande ou

publicité à commettre une infraction à la réglementation des relations financières extérieures, que cette initiation ait ou non été suivie d'effet, lorsqu'elle a été émise ou reçue sur le territoire national ou en dehors.

Article 25

La tentative des infractions à la réglementation des relations financières extérieures est punissable.

Source :
Direction des Services
Douaniers Aéroportuaires



Désamorcer les tensions au sein d'une équipe

De la petite mésentente au grand conflit, il n'y a qu'un pas. Pour éviter qu'une tension naissante ne contamine toute votre équipe, apprenez à repérer les signes de désaccord entre vos collaborateurs. Puis intervenez le plus rapidement possible.

C'est un fait, une équipe de vente est, plus que tout autre service dans l'entreprise, soumise à des tensions de toute nature. Un conflit entre deux collaborateurs dont les personnalités sont difficilement compatibles, un désaccord entre deux vendeurs qui s'apprécient mais ne parviennent pas à travailler ensemble, une brouille créée par un collaborateur qui s'estime lésé en termes de portefeuille clients, etc. Une équipe se doit de fonctionner sur un principe d'égalité, c'est un gage d'harmonie. Or, au sein d'une force de vente, les commerciaux, loin d'être tous au même niveau, sont au contraire sans cesse challengés et évalués sur leurs résultats individuels. Les frictions internes sont alors inévitables et ont tendance à s'amplifier en période de crise. Les jalousies, les tensions doivent donc être identifiées par le manager rapidement pour ne pas laisser la situation empirer.

1. Décelez les premières manifestations du malaise

Pour éviter qu'une tension n'évolue en véritable conflit, il est important que le manager repère les premiers signes d'un malaise naissant. Il convient d'être attentif au comportement de ses collaborateurs. Certains faits peuvent vous interpeller : un membre de votre équipe s'isole, ou pire se voit mis en quarantaine par ses collègues ; un de vos vendeurs habituellement ultra-dynamique peine à décrocher son téléphone et à aller sur le terrain. Une tension peut également transparaître en réunion d'équipe. Si certains

collaborateurs apparaissent en désaccord systématique sur des dossiers, quel que soit leur contenu et que cette situation se renouvelle, tirez le signal d'alarme ! En outre, des plaintes, des revendications, voire des délations peuvent remonter jusqu'à vous. Selon le degré de proximité qui existe entre vous et les membres de votre équipe, ces propos vous seront rapportés directement ou circuleront sous forme de rumeur. Soyez à l'écoute de tous ces signaux d'alerte...

2. Intervenez rapidement pour éviter que la situation ne dégénère

Une fois la tension repérée, prenez immédiatement le problème à bras-le-corps. Convoquez les protagonistes à un entretien individuel. Au cours de cet échange, prenez le temps d'écouter et de comprendre sans chercher l'argumentation. Laissez vos collaborateurs s'exprimer. S'ils sont en colère, laissez-les décharger cet énervement et prenez acte de leur état d'esprit du moment. Si cet énervement est dirigé contre vous, en raison d'une erreur que vous avez commise, n'hésitez pas à vous excuser auprès de votre collaborateur. Cela ne remet pas en cause votre légitimité. De plus cette attitude calmera instantanément votre interlocuteur. Dans le cas où vos collaborateurs ressentent un sentiment de jalousie ou d'envie vis-à-vis d'un ou plusieurs collègues mieux lotis selon eux (portefeuille clients ou secteur) et qu'ils vous avouent se sentir lésés, écoutez-les et essayez de focaliser leur attention sur des solutions possibles.

Il est important de les sortir de la position de victime dans laquelle ils se sont enfermés. Ce sentiment d'injustice les empêche de résoudre leur problème.

3. Mettez en place des solutions concrètes

Une fois l'abcès crevé, vient le temps de l'apaisement grâce à des réponses adéquates. Dans le cas où la mauvaise ambiance au sein du service est causée par un seul collaborateur, mettez en place, directement avec lui, les solutions ad hoc. S'il souffre d'un manque de reconnaissance, par exemple, permettez-lui de communiquer positivement auprès de l'équipe sur ses résultats, mais surtout sur les moyens qu'il a mis en œuvre pour atteindre son objectif. S'il s'avère que l'organisation de son portefeuille clients nuit à sa performance, et mérite d'être revue, n'hésitez pas à procéder à des changements. Dans le cas de plusieurs collaborateurs impliqués dans un conflit, réunissez-les, après les avoir rencontrés individuellement. Rappelez tout d'abord les règles de vie en commun au sein du service. Il peut être utile d'élaborer, au préalable, une charte du respect et des règles de vie dont les principes pourront être répétés lors de cette réunion. Insistez, alors, sur le fait qu'il est possible et normal d'être parfois en désaccord, mais que cela doit être vécu dans le dialogue et ne pas aboutir à un conflit. A ce stade, rappelez à vos collaborateurs qu'ils ne travaillent pas uniquement en solo, mais qu'ils œuvrent ensemble à l'atteinte d'un objectif commun.



Dernière étape : demandez-leur de proposer des solutions pour résoudre leur différend. Ils peuvent décider d'élaborer un code de bonne conduite.

Votre rôle consistera à déceler les problèmes de fonctionnement et à y remédier grâce à une meilleure organisation au quotidien.

Et si vous organisiez des réunions d'échange de bonnes pratiques ?

Plutôt que de planifier uniquement des réunions de suivi d'affaires, pensez à organiser des réunions d'échanges de bonnes pratiques. Moins axées sur le résultat, elles permettent aux vendeurs de parler de leurs problématiques terrain et de faire part de leurs succès

et des moyens mis en œuvre pour y parvenir. Chacun peut s'exprimer et se sent ainsi reconnu dans son travail et ses efforts quotidiens. Cela favorise le sentiment d'égalité entre les commerciaux, renforce l'esprit d'équipe et permet de désamorcer des tensions sous-jacentes grâce au dialogue et à la connaissance de l'autre.

Source : <http://www.actionco.fr>

AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
GARANT DE LA SECURITE ET DE LA SURETE AEROPORTUAIRE





Photo authentique prise par une hôtesse de l'air d'American Airlines et publiée le 18 novembre 2014 sur Flight Global

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 6P 148 Abidjan 07 - Tel: +225 21 86 60 00/01 - Fax: +225 21 27 63 46
site web: www.anac.ci / email: anac_ci@anac.ci / info@anac.ci

Le trafic aérien s'est considérablement développé ces dernières années. Les vols de longue durée sont de plus en plus fréquents, tandis que les distances parcourues sans interruption, et donc les durées de vol, sont de plus en plus longues. La capacité des avions long-courriers augmente elle aussi, de sorte que les gens sont de plus en plus nombreux à voyager dans un même avion. Les « grands voyageurs » - ceux qui prennent fréquemment l'avion constituent aujourd'hui un pourcentage important de passagers. D'après l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, le nombre annuel de passagers a dépassé 1,647 milliard en 2000 et même si ce nombre a diminué les années suivantes du fait des problèmes de sécurité et de l'apparition du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS), il repart à nouveau à la hausse et doit en principe augmenter de 4,4% par an jusqu'en 2015.

Les voyages aériens, en particulier sur de longues distances, exposent les passagers à divers phénomènes qui peuvent nuire à leur santé et à leur bien-être. Les risques que comportent les voyages aériens pour la santé peuvent être minimisés si les gens se préparent bien et prennent des précautions simples avant, pendant et après le vol.

Selon les compagnies, il est recommandé aux personnes en surpoids de prendre

un siège en plus pour être à leur aise et ne pas indisposer leurs voisins. Ces dispositions ne sont pas du goût des personnes en surpoids qui refusent de payer plus que les autres passagers.

Le constructeur aérien Airbus a tenté de remédier à ce problème. Il a dévoilé récemment son nouveau siège « confort extra-large » destiné à la clientèle transatlantique, pour l'instant, où de nombreux clients sont touchés par le fléau de l'obésité. Désormais, ceux qui souhaitent s'offrir plus de confort devront s'acquitter de la somme de 16 euros en plus par billet. Les passagers gagneront donc 5,1 cm de plus par rapport aux anciens sièges.

Les associations de personnes en surpoids dénoncent encore cette différence de prix qui n'est pas justifiée car « il faut faire payer le prix à la personne et non en fonction des kilogrammes ».

Source :
Relève épidémiologique hebdomadaire
du 27 mai 2005 OMS vol 80 N°21



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.

Un bouchon de champagne force l'avion à atterrir

Un avion Easyjet reliant Londres à la Turquie, a dû atterrir d'urgence à cause d'un bouchon de champagne qui a endommagé le plafond de l'appareil.

En débouchant le vin mousseux, une hôtesse a envoyé le bouchon au plafond, qui a été abîmé par l'impact. Le choc a aussi provoqué le déclenchement des masques à oxygène dans la cabine d'équipage, à l'arrière de l'appareil. « Elle en rigolait et expliquait qu'elle avait frappé le toit avec un bouchon », témoigne le passager. L'incident s'est produit au début du mois d'août 2015 à la moitié du vol et l'avion a été contraint d'atterrir d'urgence à Milan pour effectuer des réparations.

« Conformément aux procédures de sécurité, le capitaine a pris la bonne décision de détourner le vol », a expliqué un porte-parole de la compagnie. La compagnie s'est excusée auprès des passagers qui sont arrivés à destination avec sept heures de retard.

Des passagers contraints de pousser leur avion

Des passagers russes ont dû pousser leur avion pour qu'il puisse décoller, le train d'atterrissage ayant gelé à cause des températures glaciales régnant sur l'aéroport de la petite ville d'Igarka, en Sibérie.

Selon le Parquet général de Russie, le système de trainage de l'avion ayant gelé, le remorqueur n'a pas pu tirer l'avion jusqu'à la piste de décollage.

« Les passagers à bord sont descendus de l'avion et ont commencé à le pousser sur la piste ». L'avion, qui appartient à la compagnie Katekavia et qui transportait au total 81 personnes, a rejoint Krasnoïarsk, à près de 3H de vol dans le centre de la Sibérie, sans grand retard.



Les toilettes ne fonctionnent plus, l'avion fait demi-tour

Un Boeing 787 de Japan Airlines qui effectuait la liaison entre Moscou et Tokyo a dû faire demi-tour après deux heures de vol pour revenir atterrir dans la capitale russe.

Le motif : « Il y a eu des problèmes : les toilettes sont devenues inutilisables et la machine pour chauffer les repas a aussi connu une panne ».

Face à cette situation pour le moins problématique, le Boeing qui transportait 151 passagers ainsi que les membres de l'équipage a rebroussé chemin, deux heures après avoir décollé de Moscou.

Pincé ivre aux commandes d'un avion de ligne

Un copilote de 38 ans a été condamné à six mois de prison ferme pour avoir été contrôlé positif lors d'un alcootest juste avant le décollage.

L'homme de 38 ans, dont le taux d'alcoolémie avait été relevé à 1,35 pour mille, a expliqué avoir consommé de l'alcool - deux bouteilles de whisky et des bières - avec quatre autres membres d'équipage quelques heures avant le départ de l'avion avec une centaine de passagers à bord. Ayant reconnu les faits, il a été jugé dans le cadre d'une procédure de « plaider coupable ».

Une bagarre dans l'avion et le pilote fait demi-tour

Un avion reliant Zurich à Pékin a fait demi-tour avant d'arriver à destination. La raison, deux passagers asiatiques se bagarraient violemment à bord.

Après six heures de vol, alors que l'engin survolait l'est de Moscou, le capitaine a décidé de faire demi-tour vers Zurich, évitant ainsi les difficultés administratives d'un atterrissage d'urgence à Moscou.

« Les deux passagers ont été remis entre les mains de la police cantonale de Zurich, après l'atterrissage de l'Airbus A340 ».

Les deux passagers turbulents sont deux Chinois âgés de 27 et 57 ans. Ils doivent être interrogés par la police.

Les 200 passagers de l'avion ont passé la nuit dans un hôtel de Zurich, aux frais de Swiss avant de reprendre un vol vers Pékin.

Un petit avion atterrit d'urgence sur une autoroute

« Un avion Cessna privé a atterri d'urgence sur l'autoroute 27 en Suède », près de la ville de Borås dans le sud-ouest du pays.

L'incident n'a fait aucun blessé et le nombre de passagers de l'appareil n'était pas connu dans l'immédiat. « Le pilote ne nous a pas encore dit ce qui est arrivé » mais « il est évident que quelque chose a mal tourné avec l'avion ».

La portion de l'autoroute où s'est posé l'avion n'est « pas très fréquentée », mais le pilote a toutefois « eu de la chance ». Des automobilistes arrivés peu après ont aidé le pilote à déplacer l'appareil sur le bas-côté. Il n'y a eu aucun dégât, ni pour la route ni pour l'avion.

Un avion se pose en catastrophe à côté de Walibi

Grosse frayeur pour les pilotes d'un motoplaneur qui ont décollé à l'aéroport d'Agen la Garenne (France) et qui a dû se poser d'urgence après une panne de moteur. L'avion a effectué un atterrissage en catastrophe à proximité du parc Walibi. Plus de peur que de mal pour les 2 pilotes instructeurs qui pilotaient l'appareil mais également pour les clients du parc Walibi qui ont eu droit à une belle frayeur à leur tour. L'histoire finit bien mais aurait pu avoir des conséquences beaucoup plus dramatiques.



Un rat force un avion d'Air India à rebrousser chemin en plein vol

Après le rat des villes et le rat des champs, voici... le rat des airs ! Un avion d'Air India, en partance de New Delhi pour Milan, a dû faire demi-tour deux heures après le décollage en raison de soupçons sur la présence d'un rat dans la cabine, a indiqué un responsable de la compagnie indienne.

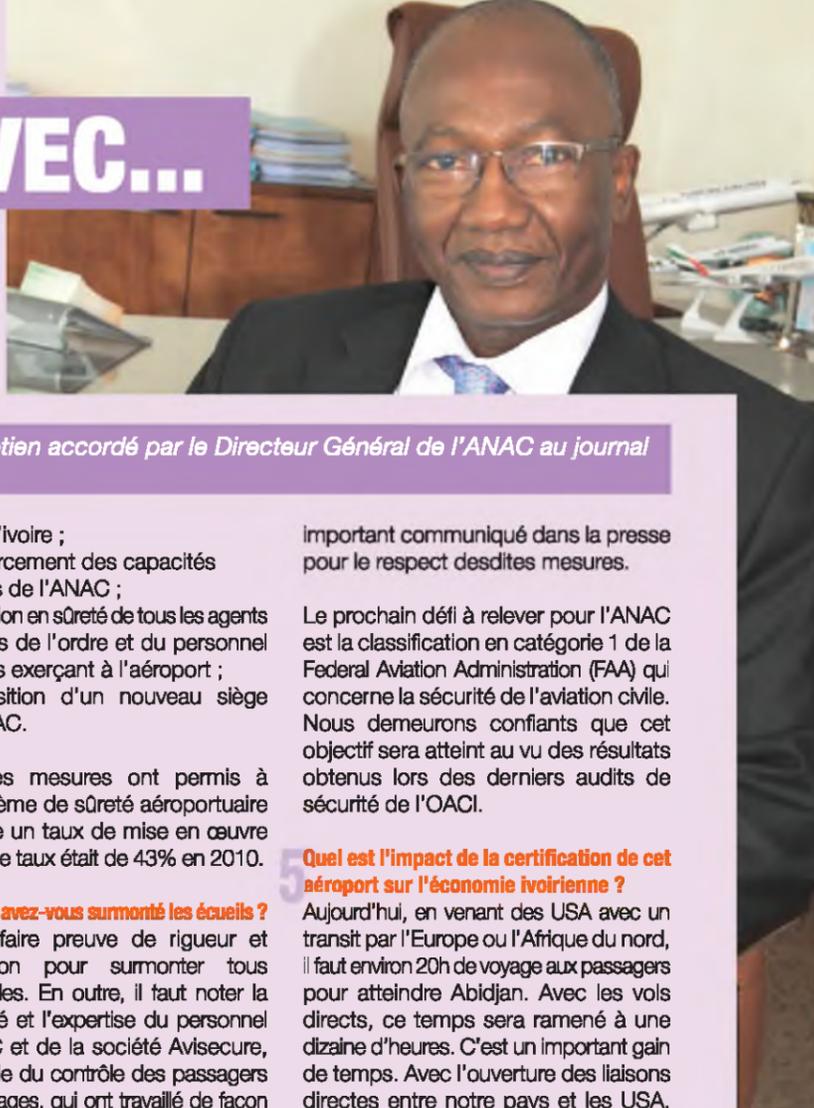
Le rongeur, amateur de câbles et autres matériaux à mastiquer, présente un danger certain lors d'un vol car il peut endommager l'appareil. « (Le vol) AI 123 est retourné à New Delhi à cause de la présence probable d'un rat ». Mais ayant à l'esprit la sécurité des passagers, l'appareil a été ramené et désinfecté.

Ce n'est pas la première fois qu'un scandale de ce type touche la compagnie étatique, par ailleurs en sérieuses difficultés financières (elle n'a pas enregistré de bénéfices depuis 2007). Des animaux en tout genre se fraient souvent leur chemin via les chariots de nourriture contenant les plateaux repas.

Source : Web

ENTRETIEN AVEC...

M. SILUÉ SINALY
DG de l'ANAC



Ces propos ont été recueillis lors d'un entretien accordé par le Directeur Général de l'ANAC au journal "Côte Ivoire Economie"

1 Après un long processus parsemé d'embûches, le Côte d'Ivoire a fini par obtenir la certification TSA de son aéroport, ce qui lui ouvre ainsi la voie aux vols directs à partir d'Abidjan pour les Etats-Unis. Quel est votre sentiment ?

C'est toujours avec une grande satisfaction que l'on atteint les objectifs que vous assigne le gouvernement. C'est également un sentiment de fierté que nous ressentons tous au niveau de la grande famille de l'aviation civile après vingt années de travail et d'attente de cette certification TSA.

Au-delà de ces sentiments de joie et de fierté, je voudrais me féliciter de ce que l'ANAC ait réussi à inculquer la culture de la sûreté et de la sécurité aux opérateurs et usagers de l'aéroport d'Abidjan.

Je voudrais remercier tous les partenaires et acteurs de l'aviation civile pour leur implication et engagement dans l'obtention de ce résultat qui fait la fierté de tous les ivoiriens.

2 Les conditions américaines ont été rudes en ce qui concerne aussi bien la « sûreté » que la « sécurité ». Quelles ont été les actions posées sur ces deux segments les plus importants en matière de navigation aérienne ?

Je tiens à préciser que la certification TSA que nous avons obtenue concerne exclusivement la sûreté.

Pour l'obtention de l'agrément de TSA, l'ANAC a pris des mesures fortes nécessaires telles que :

- La mise en œuvre d'un organigramme de l'ANAC conforme aux exigences de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;
- Le recrutement d'un personnel technique expérimenté pour la supervision du secteur aérien ;
- La formation tout azimut du personnel de l'ANAC ;
- 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 recertification des compagnies aériennes et des ateliers de maintenance

en Côte d'Ivoire ;

- Le renforcement des capacités financières de l'ANAC ;
- La formation en sûreté de tous les agents des Forces de l'ordre et du personnel des entités exerçant à l'aéroport ;
- L'acquisition d'un nouveau siège pour l'ANAC.

Toutes ces mesures ont permis à notre système de sûreté aéroportuaire d'atteindre un taux de mise en œuvre de 94%. Ce taux était de 43% en 2010.

3 Et comment avez-vous surmonté les écueils ?

Il a fallu faire preuve de rigueur et d'abnégation pour surmonter tous les obstacles. En outre, il faut noter la disponibilité et l'expertise du personnel de l'ANAC et de la société Avisecure, responsable du contrôle des passagers et des bagages, qui ont travaillé de façon professionnelle et donné le meilleur d'eux-mêmes. Il faut également souligner le soutien de nos Autorités au plus haut niveau qui nous ont accompagnés durant tout le processus. Il faut enfin saluer l'étroite collaboration de toutes les structures aéroportuaires et tout particulièrement celle des Forces de l'ordre qui ont eu un comportement exemplaire. Je voudrais saluer ici tous les Directeurs généraux et responsables de ces structures ainsi que tous leurs collaborateurs pour leur engagement et leur franche collaboration.

4 Une chose est d'obtenir la certification TSA, une autre est de l'entretenir durablement. Quels sont les défis à relever pour ne pas perdre la confiance des partenaires américains ?

Les audits se font tous les deux ans et nous ferons le nécessaire pour être prêt lors des prochains audits et même des contrôles inopinés que la TSA mènera. Pour maintenir et améliorer les conditions qui ont permis l'obtention de cette certification TSA, nous continuerons à travailler, à sensibiliser tous les usagers et agents de l'aéroport. Nous envisageons étendre cette sensibilisation au grand public afin que les mesures relatives à la sûreté de l'aviation civile soient respectées par tous et en tout temps. Nous venons d'ailleurs de publier un

important communiqué dans la presse pour le respect desdites mesures.

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

5 Quel est l'impact de la certification de cet aéroport sur l'économie ivoirienne ?

Aujourd'hui, en venant des USA avec un transit par l'Europe ou l'Afrique du nord, 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 un important gain de temps. Avec l'ouverture des liaisons directes entre notre pays et les USA, ce sont également de nouveaux emplois en perspective avec les compagnies aériennes qui vont s'installer, la relance du tourisme et le développement du secteur aérien dont bénéficieront aussi bien l'aéroport que la compagnie nationale Air Côte d'Ivoire qui alimentera ces vols directs en passagers et en marchandises. Ces vols directs vont bien entendu rapprocher les milieux d'affaires ivoiriens et américains et rapprocher les deux nations.

6 Au sein de l'aéroport, dans la zone publique à accès libre, des activités informelles et illégales, contraires aux normes de la certification TSA, se sont toujours développées. Quelles sont les dispositions prises pour mettre fin à cette entorse ?

Aujourd'hui, il y a de nombreux changements au sein de l'aérogare internationale. Des dispositions ont été prises pour séparer les voyageurs des accompagnateurs. AERIA, le gestionnaire de l'Aéroport Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan a ouvert des box pour tous les commerçants et autres opérateurs en matière de change de devises dans le hall public à accès libre. Avec ces dispositions, nous entendons mettre ainsi fin aux désordres et trafics en tout genre constatés à une certaine époque.



Ministère des Transports

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

Tél.: (+225) 21 58 69 00

(+225) 21 58 69 01

Fax: (+225) 21 27 63 46

www.anac.ci

L'accès aux métiers de l'aviation civile



Pour avoir accès aux métiers de l'aviation civile, l'ANAC organise des concours d'entrée à l'EAMAC (Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile) et à l'ERSI (Ecole Régionale de la Sécurité Incendie) en liaison avec l'ASECNA. La participation à ces différents concours nécessite de remplir des conditions.

I. Les concours de l'Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EAMAC)

1. Cycle contrôleur de la circulation aérienne

Conditions d'inscription

- être titulaire d'un diplôme universitaire scientifique de niveau minimum bac plus 2 ou (avoir validé les 4 premiers trimestres L1-L2 ou d'un diplôme technologique/technique de niveau minimum bac plus 2) ;
- être âgé de vingt (20) ans aux moins et de vingt cinq (26) ans au plus.

Modalité d'inscription

- inscription en ligne sur le site Web de l'EAMAC (www.eamac.ne).
- les candidats présélectionnés seront avertis par email/téléphone et devront transmettre leur dossier à la représentation de l'ASECNA de leur pays.
- les candidats sélectionnés après vérification de leur dossier seront convoqués par voie d'affiche au niveau de la représentation de l'ASECNA.

Déroulement des tests

- test de niveau d'anglais et entretien individuel en anglais (exigence niveau 3 de la grille référentielle de l'OACI).
- tests psychotechniques.

Important : les candidats admissibles devront effectuer une visite médicale aéronautique de classe 3 (vue, ouïe, cœur, poumon,...).

2. Cycle technicien et technicien supérieur

La formation des techniciens dure 9 mois tandis que celle des techniciens supérieurs dure 2 ans.

Conditions d'inscription

- être titulaire d'un BAC scientifique ou diplôme équivalent ou être sous réserve du bac (élèves en classes de terminale scientifique).
- être âgé de vingt-quatre (24) ans au plus au 31 décembre de l'année qui précède le concours.

Modalité d'inscription

- inscription en ligne sur le site Web de l'EAMAC.
- les candidats présélectionnés seront invités à déposer leur dossier avertis par email/téléphone et devront transmettre leur dossier auprès du comité local du concours pour vérification (s'adresser à l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile).
- l'affiche des listes définitives dans les centres du concours tiendra lieu de convocation.

Déroulement des épreuves

L'admission au concours est soumise à l'obtention d'une moyenne générale supérieure ou égale à 10/20.

Dossier à fournir

- Les dossiers de candidature doivent comporter les pièces suivantes :
- Une demande manuscrite de candidature, adressée au Directeur Général de l'aviation civile, indiquant les Nom, Prénom, Age, Nationalité, Adresse et Téléphone, Cycle et spécialité choisis.
 - une copie légalisée du diplôme exigé.
 - une copie légalisée du relevé de notes du diplôme ou de l'examen relatif au diplôme présenté
 - une copie originale de l'extrait d'acte de naissance.
 - une copie originale du certificat de nationalité.
 - une copie originale de casier judiciaire datant de moins de 3 mois
 - un certificat de visite et contre visite et contre visite médicale datant de moins de trois 3 mois (hôpitaux publics, privés).
 - deux photos d'identité couleur récente sur fond blanc.
 - le reçu du paiement des frais d'inscription : **5000 FCFA**

3. Cycle ingénieur

La formation dure trois (3) ans

Conditions d'inscription

- être titulaire d'un diplôme de 2ème année universitaire scientifique (DEUG, DUES ou L2) ou technique (BTS, DUT, DTS) ou diplôme équivalent pour les pays hors du système francophone.
- être âgé de vingt-six (26) ans au plus au 31 décembre de l'année qui précède le concours.

Modalité d'inscription

- inscription en ligne sur le site Web de l'EAMAC (www.eamac.ne).
- les candidats présélectionnés seront invités à déposer leur dossier et avertis par email/téléphone et devront transmettre leur dossier auprès du comité local du concours pour vérification (s'adresser à l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile).
- l'affichage des listes définitives dans les centres du concours tiendra lieu de convocation.

Déroulement des épreuves

L'admission au concours est soumise à l'obtention d'une moyenne générale de 10/20

Dossier à fournir

Les dossiers de candidature doivent comporter les pièces suivantes :

- Une demande manuscrite de candidature, adressée au Directeur Général de l'aviation civile, indiquant les Nom, Prénom, Age, Nationalité, Adresse et Téléphone, Cycle et spécialité choisie
- une copie légalisée du diplôme exigé.
- une copie légalisée du relevé de notes du diplôme ou de l'examen relatif au diplôme présenté.
- une copie originale de l'extrait d'acte de naissance.
- une copie originale du certificat de nationalité.
- une copie originale de casier judiciaire datant de moins de 3 mois
- un certificat de visite et contre visite et contre visite médicale datant de moins de trois 3 mois (hôpitaux publics, privés).
- deux photos d'identité couleur récente sur fond blanc.
- le reçu du paiement des frais d'inscription : **5000 FCFA**

I. Concours d'entrée à (ERSI) l'Ecole Régionale de Sécurité Incendie

L'école régionale de sécurité incendie organise chaque année un concours de recrutement pour des besoins de l'ASECNA.

1. Cycle Pompier d'Aérodrome (PA)

Durée de la formation est de 21 semaines

Condition d'inscription

- Être détenteur d'un certificat d'aptitude médical autorisant l'accès au concours.
- âge limite maximum : 25 ans d'âge au plus au 31 décembre de l'année de lancement du concours.
- avoir au moins une taille de 1,60 m et un poids de 60 kg
- être titulaire au moins d'un permis de conduire B en cours de validité, la détention d'un permis C exigible pour la conduite des véhicules d'au moins 26 tonnes, sera retenue en priorité
- Être titulaire du BEPC ou d'un diplôme équivalent ; les candidats titulaires du Baccalauréat Technique (BT) et CAP en mécanique auto, électronique, électrotechnique, électromécanique, électricité auto, informatique ou hydraulique/pneumatique seront prioritaires au recrutement.

Déroulement des épreuves

À l'issue de la phase pratique (EPS et conduite automobile), tous les candidats ayant obtenu la note éliminatoire ne seront pas admis à prendre part aux épreuves théoriques.

les candidats admissibles titulaires du permis B doivent obligatoirement posséder le permis de conduire pour les véhicules de catégorie C, donnant droit à la conduite des véhicules d'au moins 26 tonnes, avant leur mise en route pour l'ERSI.

Dossier à fournir

Les dossiers de candidature doivent comporter les pièces suivantes : L'inscription se fait sur www.eamac.ne

NB : les dossiers doivent être transmis et adresse en ligne à monsieur le directeur de l'ERSI.

- Une demande d'inscription indiquant les Nom, Prénom, Age, Nationalité, Adresse.
- un permis de conduire B en cours de validité, la détention d'un permis C, exigible pour la conduite des véhicules d'au moins 26 tonnes, sera retenue en priorité.
- une copie certifiée conforme du diplôme exigé.
- une copie originale de l'extrait d'acte de naissance.
- une copie originale du certificat de nationalité.
- une copie originale de casier judiciaire datant de moins de 3 mois
- un certificat d'aptitude médical autorisant l'accès au concours
- deux photos d'identité 4 fois 4.

2. Cycle Technicien Supérieur de Sécurité Incendie (TS/SLI)

La formation dure 58 semaines, soit 15 mois

Conditions d'inscription

- Être détenteur d'un certificat d'aptitude médical autorisant l'accès au concours.
- âge limite maximum : 30 ans d'âge au plus au 31 décembre de l'année de lancement du concours.
- avoir au moins une taille de 1,60 m et un poids de 60 kg
- être titulaire au moins d'un permis de conduire B en cours de validité, la détention d'un permis C exigible pour la conduite des véhicules d'au moins 26 tonnes, sera retenue en priorité
- Être titulaire d'un Baccalauréat au moins ou équivalent avec une préférence donnée aux spécialités en mécanique auto, électronique, électrotechnique, électromécanique, électricité auto, informatique ou hydraulique /pneumatique.

Déroulement des épreuves

- À l'issue de la phase pratique (EPS et conduite automobile), tous les candidats ayant obtenu la note éliminatoire ne seront pas admis à prendre part aux épreuves théoriques.
- les candidats admis titulaires du permis B devront obligatoirement posséder le permis de conduire les véhicules de catégorie C, donnant droit à la conduite des véhicules d'au moins 26 tonnes, avant leur mise en route pour l'ERSI.
- les candidats admis à l'issue du concours devront obligatoirement se présenter à l'ERSI munis d'un certificat médical de type SYGICOP (2222332) délivré par un médecin agréé désigné par l'ASECNA.

Dossier à fournir

Les dossiers de candidature doivent comporter les pièces suivantes : L'inscription se fait sur www.eamac.ne

NB : les dossiers doivent être transmis et adresse en ligne à monsieur le directeur de l'ERSI

- Une demande d'inscription indiquant les Nom, Prénom, Age, Nationalité, Adresse
- un permis de conduire B en cours de validité, la détention d'un permis C, exigible pour la conduite des véhicules d'au moins 26 tonnes, sera retenue en priorité
- une copie certifiée conforme du diplôme exigé
- une copie originale de l'extrait d'acte de naissance
- une copie originale du certificat de nationalité
- une copie originale de casier judiciaire datant de moins de 3 mois
- un certificat d'aptitude médical du profil SYGICOP (2222332) délivré par un médecin agréé désigné par l'ASECNA autorisant l'accès au concours.

COIN DU BONHEUR

MARIAGE

Vive le couple Bamba !

Le Dimanche 10 Mai 2015 M. Bamba Yahaya, agent au service des moyens généraux et mademoiselle Toure Natalie se sont unis par les liens sacrés du mariage à la mosquée du Plateau. Après la cérémonie religieuse, le mariage coutumier et le reste des festivités se sont déroulées au domicile de la jeune mariée situé à la Riviera SIDECI. L'équipe de rédaction par le canal de son magazine souhaite au nom de tout le personnel de l'ANAC une vie pleine de bonheur aux jeunes mariés.

Que Dieu vous comble de sa grâce...



NAISSANCE

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



1. AZAGOH Kouassi Nouria Marie Orle, née le 15 mai 2015, fille de M. AZAGOH Kouassi Kouakou Germain, chef de service coopération internationale à la Direction du Transport Aérien (DTA).



2. KOFFI Ama Marie-Prunelle, née le 08 août 2015, fille de M.KOFFI Oï Koffi Honoré, comptable à la Sous-Direction des Finances (DAAF).



3. YAO Moya Ariel Jean de Mari, né le 11 juillet 2015, fils de Mme ELLOH Yaba Helene Aurelie Andrea, chef du service Documentation, de la Sûreté et de la Facilitation (DSF)



4. KOUADIO Christine Joël Jemima Kéren, fils de Mme DJEDJE Danielle, agent au service de la Documentation (DTA).



5. DOUMBIA Mohamed, né le 10 juin 2015, fils de M.DOUMBIA El Hadj Karamoko, agent du bureau courrier à la Direction Générale.

6. COULIBALY Foundara Anaya Kenania Merveille, née le 26 juin 2015, fille de M.COULIBALY Kakparidjogni, chargé des Licences et de système d'évaluations à la Direction de la Sécurité des Vols (DSV).



7. KAMAGATE Fatim Yasmine, née le 08 juillet 2015, fille de Mme de COULIBALY Saly, agent du service survol atterrissage à la Direction des Transports Aériens (DTA).

8. TRAORE Miendehille Lyse Yoéla, née le 09 juillet 2015, fille de M.TRAORE Kpangban Ariel Yao, chargé ATM/SAR à la Direction de la Sécurité et de la Navigation Aérienne (DSNA).

La rédaction d'ANEWS adresse ses félicitations aux parents et leur souhaite tout le bonheur possible.

L'ESCALE



A LA DÉCOUVERTE D'ADIAKÉ

Adiaké est une ville située à l'extrême Est du Sud forestier de la Côte d'Ivoire à 95 km d'Abidjan.

Anciennement poste colonial, la ville d'Adiaké, à l'origine, a rayonné sur l'ensemble du plan d'eau lagunaire Aby. De part sa position stratégique sur la rive occidentale, Adiaké a permis des activités lucratives en générale. En effet, la richesse des sols, la bonne répartition des pluies, les nombreux bas-fonds, la proximité d'Abidjan, le réseau routier, des organisations agricoles bien structurées et les établissements d'encadrements présents dans le département sont autant d'avantages pour la population.

La main d'œuvre est également abondante dans la mesure où près de la moitié de la population est jeune.

Le principal attrait d'Adiaké, le Parc National des Iles Ehotilé est un ensemble de 6 îles (Assokomonobaha, Balouaté, Meha, Nyamouan, Elouamin et l'île sacrée Bosson Assoun) situées en domaine estuarien sur le littoral Est de la Côte d'Ivoire. Cet archipel couvre une superficie de 550 ha sans compter les innombrables chenaux et autres bras de lagune qui le bordent. Suivant l'influence marine, l'on peut subdiviser les îles Ehotilé en deux parties :

- la première partie comprend les îles Assokomonobaha (ou Assoko), Balouhaté, Elouamin, Meha et Nyamouan. Ces 5 îles sont situées dans une zone strictement estuarienne et forment avec trois autres îles un

véritable delta juste avant l'embouchure du complexe lagunaire Aby.

- la deuxième partie est constituée par l'île Bosson Assoun. Elle est située dans une zone oligo-haline, entre les lagunes Ebré et Tendo, à environ 2 km au large de M'braty.

La lagune ABY d'où émergent ces îles, est l'un des plus grands plans d'eau lagunaire du pays. Elle reçoit les eaux continentales de plusieurs rivières dont les plus importantes sont la Bia au nord et la Tanoé à l'est.

Le parc est soumis au climat côtier subéquatorial marqué par une température, une forte humidité et par une amplitude thermique pratiquement

nulle. Le relief de la zone est très peu contrasté avec des sols généralement hydromorphes avec par endroits, d'importantes accumulations de tourbes. Dans les zones surélevées, les sols sont sablonneux ou sablo-argileux à vaseux.

La faune du Parc est diversifiée. En effet, la mangrove crée un système nutritif indispensable pour la reproduction de nombreuses espèces tant aquatiques qu'aviennes. Comme toutes les zones humides côtières, le Parc National des Iles Ehotilé abrite une avifaune remarquable.

Notons que le parc abrite aussi des mammifères tels que les céphalophes, les potamochères et les rongeurs.



LE PONDU OU SAKA SAKA

Cap sur le Congo pour découvrir un plat traditionnel à base de feuilles de manioc pilées et de sauce graine (pulpe de fruits de palmier à huile). Le saka-saka peut être préparé avec du poisson, du bœuf ou du poulet fumé.

Vous pouvez l'accompagner avec des tubercules de manioc ou des bananes plantains bouillis.



Ingrédients / pour 4 personnes

- 1 poulet fumé
- 1 oignon
- 1 boîte de sauce-graine
- 3 c. à s. de pâte d'arachide
- 300 g de saka-saka (feuille de manioc)

PREPARATION

1) Coupez le poulet fumé en morceaux. Faites chauffer dans une sauteuse la sauce graine pendant 10 minutes en remuant régulièrement. Ajoutez le saka-saka et laissez cuire encore 10 minutes environ.

2) Ajoutez la pâte d'arachide et 2 verres d'eau. Laissez mijoter à feu moyen pendant 30 minutes en mettant si besoin un peu d'eau pour éviter que la préparation n'attache au fond de la casserole. Déposez les morceaux de poulet dans la sauce, couvrez et laissez cuire 15 à 20 minutes.

3) Pendant ce temps, épluchez les bananes plantains, coupez-les en gros tronçons et faites-les cuire dans un grand volume d'eau bouillante salée. Egouttez et réservez au chaud.

4) Emincez l'oignon et faites-le revenir dans un peu d'huile puis incorporez-le à la préparation en sauce.

C'est prêt, vous n'avez plus qu'à déguster : bon appétit !

Dégustez bien chaud dès la sortie du four.

Source : Cuisine actuelle d'Afrique Noire



ON
RIT
PAS
UN PEU!



La leçon de mathématique

Pendant le cours de mathématique, le maître pose une opération au tableau : $2-2=?$ Il se tourne vers Irié et lui demande d'aller résoudre cette opération.

Irié n'y voit rien

Alors le maître, pour l'aider lui dit : Tu as deux gallettes dans ta main.

Tu les manges tous les deux.

Que restes-tu dans ta main ?

Irié répond : Huile monsieur.



Des articles de toilette discutent

Des articles de toilette discutent. Le mouchoir dit : les gars si un jour sous apprenez que je suis mort, ce sont les odeurs de sueur, surtout des aisselles et les morves qui m'ont tué.

L'éponge dit : moi, je souffre trop avec la saleté et les mauvaises odeurs de corps.

La brosse à dent dit à son tour : Pour vous est petit. Et moi ? Mauvaise haleine, odeur de gueule et des dents pourries.

Je souffre trop ! Le papier hygiénique, resté calme jusque-là, explose : Vous-là, vous êtes des plaisantins, quoi !

C'est quoi vous appelez souffrance ? Pardon, quand on parle de souffrance-là, taisez-vous !

Moi, je vais dire quoi alors ?



Proverbe Baoulé

Le bœlier qui va foncer commence à reculer.

Nos Partenaires



Ministère des Transports



Pour un espace aérien plus sûr