

2012, trois rendez-vous, un but unique:

vers un Océan Indien plaque tournante des routes maritimes du globe



Du côté des quais :

**« MAERSK IZMIR »
en escale au port
de Toamasina**



**Contribution humanitaire
de la SPAT**

PROJET D'AMENAGEMENT DU PORT DE TOAMASINA



NOUVEL AMENAGEMENT DU PORTAJL N° 5

- 03 nouveaux kiosques pour poste de contrôle (SPAT et Service de la douane)
- 03 couloirs d'entrée et 03 couloirs de sortie pour fluidifier la circulation
- 01 poste avancé de la gendarmerie pour renforcer la sécurité routière
- 01 bureau du Groupement des Transporteurs pour faciliter le contrôle des flux des marchandises (import et export)
- 01 dispositif de surveillance électronique de toute la zone
- 01 poste pour le service de sécurité de la SPAT





Page de couverture: Coupure de ruban à l'ouverture du 6th IOPL

Directeur de la Publication
Christian Eddy Avellin

Directeur de la rédaction
Zoëline Rakotonirina Miniminy

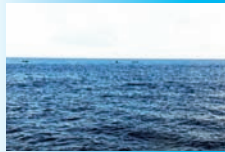
Comité de rédaction :
Zoëline Rakotonirina Miniminy
Mamy Razakalimanandro
Liliane Zafinirina
Monique Henriette
Jhonson Rakotonirina
Vololona Ranivomboahangy
Fanjanirina Raeliarisoa
Soloarimalala Alfred

Infographie :
Mamy Razakalimanandro

Photographie
Jean-Claude Andrison

Edition :
ECOPRIM
Tél : 020 22 320 89
Fax : 020 22 690 87
e-mail : ecoprим@netclub.mg
Zone Industrielle Nord
des Hydrocarbures
Ankorondrano
D.L.N° 802/07/12

Nombre de tirage :
350 exemplaires



■ 4 EDITORIAL

■ 6 ECONOMIE

APIOI, IOPL 2012, AIVP/OVPOI
vers un Océan Indien plaque tournante

Du côté des quais ;
MICTSL : une performance améliorée
Le Comité de croisière à pied d'oeuvre

Porte ouverte sur l'Administration Douanière
malagasy

■ 22 MOUVEMENTS DES NAVIRES

■ 24 TRAFIC MARITIME

Statistiques sur le trafic maritime
du port de Toamasina

■ 25 ANNUAIRE DES MAREES

Heures et hauteurs des pleines et basses marées
Avril - Mai - Juin 2012

■ 26 AKON'NY MPIASA

Ino marô asanô ê ?

■ 28 INO MARËSAKA AKÔ ?

08 mars 2012, la gent féminine s'implique
aux affaires nationales

Des officiers du CPO en visite au port de Toamasina

■ 32 SANTE

La santé est un capital :
Pas de frontières pour les bonnes oeuvres

Avril 2012, Journée Mondiale de la Santé

■ 34 CULTURE ET EDUCATION

La communication, clé de la réussite relationnelle

Transporter le lambahoany en mouvement

■ 38 ACTUS EN PHOTOS

■ 39 LOISIRS

ATTENTION ! UNE VILLE PEUT EN CACHER UNE AUTRE !!!

Un nouvel enjeu est en train de s'affirmer à l'échelon universel. Il gagne même du terrain, et implique de plus en plus les grandes nations. Il s'agit du concept de ville-port intégré dans un développement cohérent, harmonieux et avec une seule et unique visée : le développement durable. Aujourd'hui, l'enjeu est de taille à mobiliser tous les grands ports internationaux. En tache d'huile, cet engagement s'est répandu dans la zone maritime Océan Indien, où les concernés se sont unis « **vers une stratégie commune de développement** ».

Pour le cas précis de cette zone maritime, l'Observatoire Villes Ports Océan Indien a partagé sa réflexion en ces termes : « **La ville portuaire, à la différence des autres villes, est une ville qui accueille des marchandises, des personnes et des services, qui les gère et organise la distribution, tant terrestre que maritime, en tenant compte des nécessités régionales. Elle est, par essence, en lien avec son activité industrialoportuaire, et elle constitue un pôle économique qui génère des flux de marchandises et de personnes, souvent contradictoires avec la vie citadine. Ainsi, elle se doit de gérer les différents transports modaux, du maritime au terrestre, en préservant la qualité de vie des ses habitants** ».

Cette réflexion n'a pas manqué d'éveiller en nous la curiosité de savoir comment la ville de Toamasina, ou plutôt comment Madagascar, conciliera les intérêts industrialoportuaires avec la vie citadine, d'autant plus que le port de Toamasina va entrer dans sa phase de développement et de modernisation, un vaste projet dans le temps et dans l'espace, lequel, à terme, déploiera une image rénovée et moderne du port. L'on ne peut que saluer l'initiative. Toutefois, en même temps, l'on ne peut s'empêcher de se poser des questions, à notre avis, trop pertinentes : dans quel contexte ce projet se réalisera-t-il ? Sur fonds de crise économique qui n'en finit pas, qui perdure tellement que les priorités semblent de jour en jour s'éloigner des priorités économiques ? Au moment où l'Autorité Portuaire de Toamasina s'emploie constamment, afin d'adapter ses infrastructures ainsi que ses équipements en conformité avec les nouvelles exigences du transport maritime (et cela, pour démontrer aux armateurs que le Port de Toamasina a la volonté d'être une escale digne de leurs navires-géants de dernière génération), quel soutien peut-il espérer de la ville, du pays ? Enfin, à côté de ce port qui se rénove, quelle image cette ville donne-t-elle aujourd'hui, donnera-t-elle demain ?

Ici, nous ne pouvons que nous joindre à une interpellation poignante de la part d'un opérateur privé qui s'est investi depuis de longues années à Toamasina : « **Nous devons solliciter les esprits pour une prise de conscience urgente de la situation, et ne pas attendre des pouvoirs publics qu'ils pallient financièrement aux dysfonctionnements divers. En revanche, nous devons leur demander de jouer leur rôle (sécurité, civisme, urbanisme, etc)** ».

Cet appel sera-t-il entendu à juste titre ? Nous l'espérons bien sincèrement. En tout cas, l'Autorité Portuaire a fait mieux. De l'intention à la réalité : elle a déjà mis en œuvre sa volonté de contribuer aux travaux de réhabilitation et de modernisation d'infrastructures et de bâtiments publics dans la ville portuaire. **Sera-t-elle soutenue dans cet effort ? Ou continuera-t-on à accorder la priorité ailleurs, et cela, au risque de voir Toamasina se développer à deux vitesses : l'industrialoportuaire au rythme des exigences internationales, d'un côté, et une vie citadine à la traîne, de l'autre ? Attention, une ville peut en cacher une autre !!!**

Pardon, avez-vous répondu « **Non. Stop au développement à deux vitesses** » ? Eh bien, il n'est pas trop tard pour agir, ou tout au moins, pour soutenir les actions initiées et engagées dans ce sens.

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY

MIND! A TOWN MAY HIDE ANOTHER ONE !!!

A new stake is being universally confirmed. It is even forging ahead, involving more and more all great nations. The point we are making is that new concept of town port, both integrated in a coherent and harmonious development, which unique aim is a sustainable development. Today, the stake is becoming so important that all international ports summon up all possible means and efforts on behalf of that matter. And a similar attitude is now expanding all over Indian Ocean maritime zone, where decisions makers gather towards « **a common development strategy** ».

The Indian Ocean Observatory for Ports and Cities explains the challenge by means of following words: «**The port city, contrary to other cities, is a city that welcomes merchandises, persons and services, that manages and organizes ground and maritime distribution, while taking into consideration regional necessities. It is, by nature, in link with its industrial and port activity, an economic hub that generates the flows of merchandises and persons, often in contradiction to the urban life. Thus, it has to manage the different transportation means from the maritime ones to the ground ones, while preserving the life quality of its inhabitants**».

That point of view did not fail to arouse our curiosity to know how Toamasina townport, or rather Madagascar, will manage to conciliate industrial and port interests with urban life, especially now that Toamasina port will start the first phase of its development and modernization period, within a whole master plan to be realized in space and time, and which aims at a renewed and modern port. Sure, the intention deserves to be cheered. However, we cannot prevent from asking the following relevant questions: in which context that plan will be realized? Within an economic crisis which is lasting so long that priorities are deviated more and more from economic priorities? At the very moment the Port Authority is doing its utmost to adapt its infrastructures as well as its equipments with the emerging demands of maritime transport (such as to prove to shipowners that Toamasina port is really willing to be a place of call which deserves their huge and new-born vessels), which support can it hope from the town, from the country. Just besides this port which is to be renewed, which face the town is showing today, and which one will it show tomorrow?

Now, we could not prevent ourselves from joining the following poignant appeal from a private investor who has been operating in Toamasina for years: «**We have to call on everyone in order to ensure an urgent consciousness of the situation, instead of waiting for public authorities to financially resolve the numerous cases of misrule. Nonetheless, we must ask them to play their roles as far as security, good citizenship and urbanism, etc, are concerned** ».

Will this appeal be rightly heard? We really hope so. In any case, the Port Authority is already doing more. From intention right to reality: it has already proved its willing to contribute to the rehabilitation and the renewing of public infrastructures and buildings in town. Will Port Authority be supported in doing so? Or will the priorities continue to go elsewhere? If so, the risk is that Toamasina townport will develop at two different speeds : on the one hand, the industrial and port sectors at the rate of international demands, and on the other hand, an urban life which is lagging behind? Mind, a town may hide another one!!!

Sorry, did you answer « No. Stop to a two speeds development »? Well, it is not too late to get down to it, or at least, to support all that was initiated or done for that matter.

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY

APIOI, IOPL 2012, AIVP/OVPOI

*trois rendez-vous, un but unique :
vers un Océan Indien, plaque tournante des routes maritimes du globe*

Mars et Avril 2012 : en moins de dix jours, trois manifestations d'envergure se succèdent à l'île Maurice. La première est l'Assemblée Générale de l'APIOI (Association des Ports des Îles de l'Océan Indien), tandis que la seconde est l'édition 2012 de l'Indian Ocean Ports & Logistics Conference and Exhibition. Enfin, la troisième et dernière manifestation cumule, en deux journées, le Séminaire Villes Ports, l'Assemblée Générale et le Conseil d'Administration de l'OVPOI (Observatoire Villes Ports Océan Indien). Si les réunions d'Assemblée Générale et de Conseil d'Administration obéissent aux dispositions statutaires de chacune des associations concernées, et ainsi, ne concerne qu'un nombre limité de membres, les autres volets de manifestations (notamment la seconde qui est une rencontre organisée annuellement par un organisme privé, le Transports Events Management), réunissent sans distinction tous les acteurs, opérateurs et décideurs du secteur portuaire et maritime du monde entier. Apparemment, les trois manifestations n'ont rien à voir en commun. Et pourtant, si différentes semblent-elles l'une par rapport à l'autre, leurs buts respectifs sont curieusement similaires, et c'est de faire de l'Océan Indien une plaque tournante des routes maritimes du globe. La S.P.A.T. a eu le privilège de participer à chacune des trois manifestations. Dans le dossier élaboré ci-après, PortEcho (représenté à l'IOPL 2012) vous retrace globalement comment les trois rendez-vous se rejoignent.

L'OCEAN INDIEN FACE A DES MENACES BIEN REELLES

Autres temps, autres mœurs, comme le dit un proverbe français, pour signifier que les mœurs changent d'une époque à l'autre. Il semble que nos acteurs et opérateurs du secteur portuaire et maritime de l'Océan Indien se sont décidés à bannir complètement le mot « **concurrency** » de leur vocabulaire. Et ils ont intérêt, puisque les menaces sont bien réelles et semblent compromettre l'avenir du secteur portuaire et maritime dans la zone Océan Indien. Mais de quelles menaces s'agit-il donc ?

Dans le bulletin *Dockinfos*, numéro 79, Février 2012, de l'AIVP (Association Internationale des Villes Ports), le Président de l'OVPOI, Monsieur Wilfried BERTILE, décrit les diverses menaces qui planent sur l'Océan Indien en ces termes :

« Si on souligne volontiers sa situation de carrefour afro-asiatique, sa qualité de passage et d'échanges entre l'Asie et l'Afrique orientale et australe, ses produits agricoles diversifiés, ses richesses minières et ses ressources halieutiques globalement préservées, l'Océan Indien occidental se trouve aussi face à des menaces qui rendent son avenir incertain. L'instabilité de certains états, liée au sous-développement, à la sécheresse, aux troubles politiques, fragilise l'en-

semble de la région. Elle favorise le développement de la piraterie maritime devenue un véritable fléau, non seulement dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie, mais encore toujours plus loin vers l'Est et le Sud de l'Océan Indien. Celle-ci rend aléatoires et renchérit les approvisionnements, aussi bien locaux que mondiaux. Seul le développement économique et social peut mettre durablement fin à ces deux problèmes. Ce développement risque cependant d'être compromis par l'évolution de la géographie des routes maritimes. Déjà, l'acheminement par voie terrestre (oléoducs) jusqu'à la mer Méditerranée des hydrocarbures du Golfe avait allégé le trafic pétrolier transitant par l'Océan Indien, vers l'Est jusqu'au Japon, vers l'Ouest par le Canal de Suez et vers le Sud-Ouest, par le Canal de Mozambique. Avec le réchauffement climatique, s'ouvrent les passages de l'Arctique qui pourraient capter le

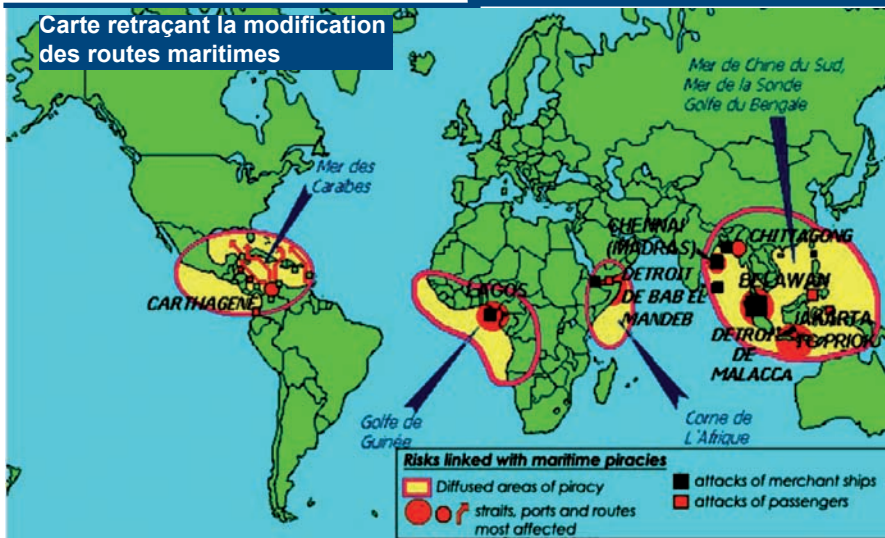
trafic entre l'Est et l'Ouest de la Russie, qui se fait actuellement de Vladivostok à la Mer Noire par l'Océan Indien, ou entre l'Extrême Orient, d'une part et, l'Europe ou l'Amérique du Nord-Est, d'autre part, par l'Océan Indien, le Canal de Suez ou le Cap. La modernisation du Canal de Panama ajoutera à cette marginalisation de l'Océan Indien, en détournant par l'Océan Pacifique le trafic chinois avec l'Europe ou l'Amérique Atlantique, qui l'empruntait jusque'ici ».

Dans son intervention au cours de l'IOPL 2012, Monsieur Firoz KATHRADA, Assistant Director de l'International Business Services de Board Investment (IBSBI) à l'île Maurice, a tenu à mettre à jour la réalité des menaces des actes de piraterie sur la modification des routes maritimes, comme indiqué dans la carte (page suivante) :

Face à ces menaces, les ports de l'Océan Indien devraient prendre en



A la table des conférenciers, de g. à d. : AVELLIN Christian Eddy D.G SPAT et Firoz KATHRADA, Assistant Director de l'IBSBI de l'île Maurice



Director General de Mauritius Port Authority (MPA), en véritable professionnel du secteur portuaire et maritime, a tenu à attirer l'attention de l'assistance sur le fond et la forme des menaces, et cela, en passant en revue l'évolution du contexte portuaire et maritime au cours des dernières années. Ainsi, il démontre que « **en un peu plus de quatre années, les ports du monde sont passés d'une situation de forte explosion allant jusqu'à la congestion, à celle de l'incertitude et à la perte de marchés. A cette situation devait s'ajouter les effets de la crise économique mondiale qui a fortement bouleversé l'économie globale. Avant 2008, l'industrie portuaire et maritime a affiché, d'année en année, une situation financière florissante, encourageant ainsi les investissements, à la fois en termes d'infrastructures et d'extension de capacité. Néanmoins, depuis 2008, les volumes et les profits liés au trafic conteneurisé ont sensiblement diminué. En 2009, environ 10% de la flotte des porte-conteneurs (soit approximativement 500 navires de capacité de 1, 3 millions de TEUs) sont désarmés dans divers ports. La même année, le trafic mondial a connu une régression d'environ de 12%. C'est le déclin le plus aigu depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. Les taux de fret au niveau des voies commerciales ont régressé de plus de 50% en 2009 (en comparaison avec 2008). L'industrie de la conteneurisation était alors en train de faire face à un défi sans précédent. Globalement, les pertes étaient estimées à 20 milliards USD à fin 2009. Pour comble, les grands opérateurs portuaires décident de mettre en veilleuse des projets de développement portuaires prévus ici et là dans le monde entier. Cette chute libre est la conséquence d'une réduction de la demande au niveau des grandes puissances ...** »

considération un certain nombre de facteurs. Monsieur Firoz KATHRADA a exposé le cas spécifique de l'île Maurice, un cas qu'il espère pouvoir servir d'exemple aux autres ports de la région. D'ailleurs, les facteurs influant sont globalement les mêmes pour tous les ports de la région, en particulier les sources de croissance économique qu'il récapitule comme suit :

1. Plus de 100 milliards USD du trafic de la Chine passe par l'Océan Indien ;
2. Les investissements chinois atteindront probablement le cap de 50 milliards de dollars en 2015 ;
3. Le commerce bilatéral Chine-Afrique doublera dans quatre ans, et passera ainsi de 150 milliards de dollars à 300 milliards ;
4. Le marché du cargo aérien mènera à la croissance industrielle, avec la Chine en tête position ;
5. Air India prévoit de développer son service de fret à 25% ;
6. Le trafic maritime de pays comme la Chine, le Vietnam et l'Inde augmentent annuellement de 7% jusqu'en 2015, contre 2% seulement pour des secteurs traditionnels de l'économie ;
7. La Chine importe principalement de l'Afrique le pétrole et les ressources naturelles. Dans le sens inverse, l'Afrique importe de la Chine des équipements et des produits de consommation bon marché.

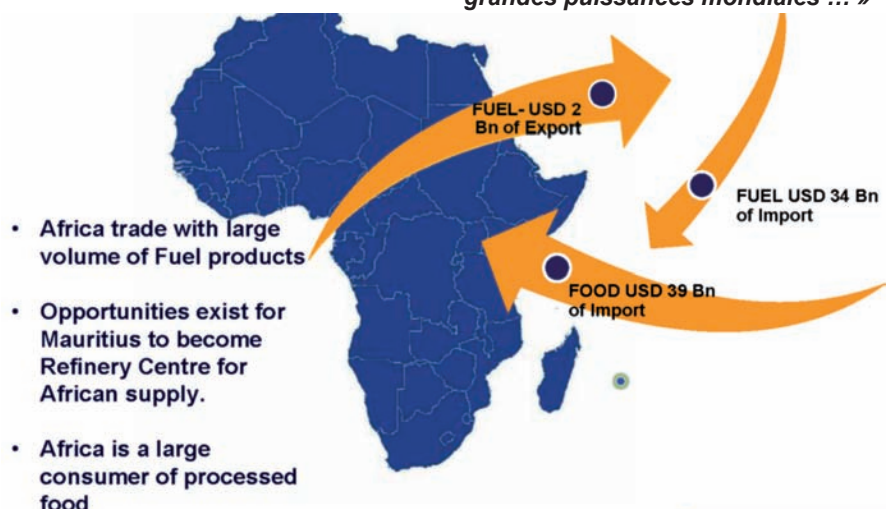
Il souligne ensuite les nouveaux défis à relever en considération de ses sources de croissance économique :

- la hausse des taux de fret ;
- l'émergence de nouveaux ports dans la région ;
- l'absence de synergie et d'intégration entre la logistique aérienne et maritime ;
- des ports de la région (dont le Port de Toamasina) développant leurs infrastructures et leurs opérations en vue de

- capturer plus de transbordement ;
- la défaillance des infrastructures aériennes accentuant le déficit du transbordement ;
- la nécessité d'investissement supplémentaire pour certains ports, dont Port Louis, afin de faire face au trafic de transbordement.



Dans son discours de bienvenue à l'IOPPL 2012, Monsieur Shekur SUNTAH,



LE RÔLE CRUCIAL DES PORTS DES PAYS EN DEVELOPPEMENT

Les menaces existent donc et ne sont certainement pas à prendre à la légère. D'ailleurs, il est hors de question que les décideurs portuaires baissent les bras devant celles-ci. En effet, ils réalisent unanimement que, s'il y a quelque chose à faire pour reprendre la situation en main, ils seront les mieux placés, sinon les seuls, à même d'œuvrer pour un redressement de la situation en faveur des ports de l'Océan Indien. Dans le discours d'ouverture de l'IOPL 2012 que Monsieur Maurice ALLET, Chairman de MPA, a prononcé, il a pratiquement martelé le rôle des ports vis-à-vis du développement économique d'un pays :

« Les ports constituent le pilier du développement économique d'un pays, dans la mesure où ils agissent à titre de portails pour le commerce dudit pays. Un port agit comme un centre d'échange, de culture, de langage et de pont entre les nations du monde, et cela, en facilitant la coopération économique. C'est l'élixir contre l'insuffisance alimentaire et la pauvreté. C'est le catalyseur qui pousse vers la croissance et les revenus du commerce extérieur. Toutes ces fonctions sont réunies dans un port, et pour cette raison, il est inconcevable d'imaginer un pays sans port. »

Transposant cette conviction dans le



Maurice ALLET, Chairman du MPA lors du discours d'ouverture de l'IOPL 2012

domaine professionnel, il ajoute encore ceci : **« Les ports constituent le pivot de l'industrie de la conteneurisation... Le secteur portuaire a été identifié comme le catalyseur principal vers le processus de l'industrialisation, le commerce international et le progrès économique. Ainsi, le développement d'un port et le développement économique sont interdépendants. D'un côté, le développement économique s'appuie sur le développement portuaire comme partie du développement de l'infrastructure et, de l'autre, le développement portuaire lui-même facilite les industries d'import-export vers son hinterland, lequel, à son tour, génèrent les flux d'entrée et de sortie avec le reste de l'économie. Le développement d'un secteur portuaire, en association avec le commerce maritime, est un axiome que nulle nation maritime ne peut se permettre d'ignorer dans le monde de notre ère. »**

Si le rôle des ports dans le processus de développement d'un pays est aussi important, celui des ports des pays en développement apparaît comme crucial dans le redressement de l'économie mondiale. En tout cas, il apparaît clair que Monsieur Shekur SUNTAH voudrait associer tous les opérateurs et acteurs portuaires et maritimes présents à l'IOPL 2012 à cette conviction qu'il explicite comme suit :

« Malgré cette atmosphère des plus pessimistes, il est important que l'on ne perde pas de vue que les économies en développement représentent la moitié de la production mondiale, et ainsi, seront le moteur qui enclenchera la croissance commerciale de demain. Les ports constituent le maillon principal de la chaîne de fourniture ainsi que d'un développement réussi. Ce maillon stimulera les investissements et ainsi la richesse chez les nations les plus pauvres. Dans des périodes difficiles, il est impératif que les autorités portuaires prennent conscience de l'importance de leur mission, et développent de nouvelles stratégies, de sorte à ne pas rester dépendantes de quelques secteurs d'affaires restreints. Avec la demande croissante en matière de logistique, le port, en tant que pôle de la chaîne logistique devrait accorder plus d'importance aux revenus et plus de valeur aux services connexes. C'est en tout cas ce qui a permis à Port Louis de réussir jusqu'ici. »

L'UNITE DANS LA DIVERSITE

« Nous devons trouver des solutions de 21ème siècle à des problèmes de 17ème siècle » (la piraterie), souligne Monsieur Navin RAMGOOLAM, Premier Ministre de la République de l'Ile Maurice à l'occasion de la 2nd *Regional Meeting on Piracy* à Grand Baie, Ile Maurice, le 7 octobre 2010. Dans le bulletin *Ports & Harbors* de Janvier 2011, Stephen Spark mettait déjà l'accent sur l'importance du fléau qui s'étend sur toute la zone Océan Indien, et ajoute que **« Rien ne rassemble autant les gens que de faire face à une menace commune »**. Lors de la 2nd *Regional Meeting on Piracy*, une rencontre historique qui a réuni pour la première fois tous les pays ainsi que toutes les organisations de la région, le risque de la piraterie sur l'avenir des économies émergentes a été mis en évidence. Parmi les remarques les plus marquantes, on peut citer la suivante : **« La responsabilité des pays de la région face au fléau est partagée. La lutte contre la piraterie est une guerre qu'aucune île ou qu'aucun pays côtier est à même de gagner toute seule... la solidarité ainsi que la coopération régionale entre les états de la région de l'océan Indien est plus que jamais indispensable. »**

Solidarité et coopération seront également nécessaires et indispensables pour faire face aux autres menaces liées à la modification des autoroutes maritimes. Dans *Dockinfos* n° 79, Février 2012, Monsieur Wilfried BERTILE, s'exprime ainsi : **« Plus que jamais, l'Océan Indien occidental doit donc faire jouer ses propres atouts, s'affirmer en tant que tel, se structurer en tant que région. Il doit se réapproprier ses ressources halieutiques exploitées à hauteur de 97% des prises par des pays non riverains. Il doit mettre en valeur ses richesses agricoles et minières au bénéfice de ses populations. Avec d'autres états, les pays concernés se sont regroupés en organisations d'intégration régionale comme le COMESA (Common Market of East and Southern Africa), la SADC (South African Development Community), L'EAC (East African Community), la COI (Commission de l'Océan Indien) ou l'IOR-ARC (Indian Ocean Rim-Association for a Regional Cooperation). On en attend le développement économique par une augmentation des échanges et une plus grande intégration à l'économie mondiale. »**

Les ports de la région se sont regroupés en deux associations, une couvrant les organismes portuaires de l'Afrique orientale et australe, le PMAESA (Ports Management Association for Eastern and Southern Africa), l'autre ceux des îles, l'APIOL...

Il importe que les uns et les autres s'enrichissent de leurs différences et qu'émerge un sentiment d'appartenance régionale. Les pays de l'Océan Indien doivent enfin davantage profiter de leur situation sur la grande voie d'échanges entre l'Asie du Sud-Est, d'une part et, l'Afrique australe, d'autre part, voie d'échanges qui perdurera si se poursuit le développement des pays concernés... »

VERS UNE STRATEGIE COMMUNE DE DEVELOPPEMENT

Joindre le geste à la parole, c'est ce que l'OVPOI a d'emblée fait à l'occasion du 2^{ème} Séminaire Villes Ports Océan Indien, qui s'est tenu les 12 et 13 avril derniers à Port Louis, Ile Maurice. « **Vers une stratégie commune de développement** », tel est le thème choisi pour cette manifestation qui, selon Monsieur Maurice ALLET, a réuni « **des principaux acteurs des villes et des ports sur une plateforme commune, afin de discuter sur des sujets tels que la recherche, la conception des projets et la prise de décision sur un thème fondamental qui soit fédérateur d'un développement harmonieux pour l'ensemble des villes et des ports à travers le monde** », et selon Monsieur Wilfried BERTILE, « **permet à l'ensemble des acteurs du réseau d'intervenir et de prendre connaissance des dynamiques et des problématiques régionales** ».

Dans le prospectus spécialement édité à l'occasion, la prise de conscience sur l'intérêt de ce sentiment d'appartenance régionale a été soulignée en ces termes : « **Portes ouvertes sur le monde et sur les échanges, les places portuaires, par le biais de leurs villes et de leurs ports, ont pleinement pris conscience de l'opportunité d'une réflexion concertée qui prend forme progressivement au travers d'un réseau régional. Dans un contexte de grande hétérogénéité de développement économique, les occupants de l'espace Océan Indien se doivent de faire face à des enjeux spécifiques. Ports, villes portuaires, professionnels et**



Photo souvenir des officiels lors de la 6^{ème} édition de l'APIOL, IOPL 2012

acteurs impliqués dans les zones d'échanges, partagent ces enjeux et s'orientent vers des pistes de réflexion commune... ce temps de rencontre... contribue activement à la formalisation d'un sentiment d'appartenance à une entité régionale ».

Rassemblés autour du seul et unique objectif « **vers un Océan Indien, plaque tournante des routes maritimes du globe** », les concernés tournent ainsi la page sur la concurrence et **ouvrent une nouvelle qui met en avant des termes, auparavant oubliés, comme partenariats et complémentarités, table ronde, promotion des initiatives régionales, bref, transformer les différences en atouts, la diversité en unité, œuvrer ensemble vers une stratégie commune de développement.**

ECHANGE ET CONCERTATION SUR LES MASTER PLANS, PRINCIPAUX MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

Principaux moyens de mise en œuvre de cette stratégie commune de développement, les *Master Plans* ont joué les vedettes à l'IOPL 2012. En effet, pratiquement tous les décideurs portuaires qui ont intervenu au cours de cette rencontre ont mis un point d'honneur pour exposer leurs *Master Plans* respectifs, ou tout au moins, leurs objectifs à court, moyen et long termes, sinon les grandes lignes stratégiques de développement, d'extension et de modernisation des ports dont ils ont la charge. Tout au long de cette série d'exposés, les participants ont eu tout le loisir d'y

apporter leurs observations, leurs suggestions et surtout leurs recommandations, et tout cela, dans un esprit de franche collaboration, de partenariat et de complémentarité.

C'est dans cette atmosphère d'échanges, de collaboration et de concertation que la délégation malgache à l'IOPL 2012, conduite par Monsieur RAMANANTSOA Benjamina Ramarcel, Ministre malgache des Transports, avec la présence effective de la S.P.A.T., Autorité Portuaire et concédante, ainsi que de la MICTSL, en sa qualité de concessionnaire, a exposé aux participants, invités et visiteurs, la place portuaire de Toamasina, sa situation actuelle, ses récentes réalisations, et surtout ses perspectives d'avenir.



Le DG de la SPAT, exposant aux visiteurs du stand de la société

Par ailleurs, à l'occasion de son intervention à la Conférence, Monsieur AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T. a exposé en long et en large le Schéma Directeur de Développement du Port de Toamasina, un schéma élaboré pour la période allant de 2012 à 2035, avec toutes les phases successives de réalisation.



Conçu à la fois pour relever les défis évoqués précédemment, pour faire face aux enjeux du 3^{ème} millénaire ainsi que pour répondre aux nouvelles exigences du secteur portuaire et maritime de notre époque, le schéma directeur de développement du Port de Toamasina est un exemple concret de la matérialisation des 3P (Partenariat Public Privé), ainsi qu'une prise en considération du concept développement intégré ville-port. En effet, les deux premières phases de réalisation de ce schéma vise à apporter des solutions pérennes à des soucis majeurs, tels que :

- ▶ l'augmentation du fret
 - ▶ la diminution des durées d'attente des navires
 - ▶ l'extension et l'augmentation de la capacité d'accueil, pour faire face à la génération des navires gros porteurs.
- Quant aux objectifs principaux de la politique de développement du Port de Toamasina, ils rejoignent presque point par point ceux des autres ports de la région, dans la mesure où :
1. la réhabilitation et l'extension des infrastructures portuaires seront réalisées pour accompagner la promotion de l'arrière-pays direct et indirect, et par effet induit, de l'économie nationale ;
 2. la Baie de Toamasina sera utilisée de façon rationnelle et optimale ;
 3. la productivité et la sécurisation de la navigation ainsi que des recettes figurent parmi les priorités ;
 4. le transfert de la technologie et des compétences ainsi que la création d'emplois seront considérés comme des

conditions *sine qua non* de la réalisation du plan, et ceci, dans le cadre de la lutte contre la pauvreté ;

5. toutes les mesures et les dispositions nécessaires seront prises pendant toute la durée des travaux, afin de préserver l'environnement terrestre, aérien et marin ainsi que de l'écosystème naturel ;
6. toutes les mesures et les dispositions nécessaires seront prises pour que le développement, l'extension et la modernisation de la place portuaire de Toamasina contribue à la décongestion des voies publiques, d'un côté et, au développement et à la modernisation de la ville portuaire ainsi qu'au mieux-être de ses habitants, de l'autre.

A ce titre, le schéma directeur de déve-

loppement du Port de Toamasina est un exemple parmi tous les autres plans de développement exposés au cours de l'IOPL 2012, un plan qui vise, non seulement, le développement de la place portuaire, mais qui prendra aussi en considération les contraintes multiples liées à des enjeux de taille comme l'espace, l'urbanisation, la logistique et l'économie, tant au niveau national qu'au niveau régional, bref un plan qui agira en tant que moyen de mise en œuvre dans la lutte contre les menaces évoquées tout au début de ce dossier. ■

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY
et Vololona RANIVOMBOAHANGY





L'OBSERVATOIRE DES DÉLAIS DE DÉDOUANEMENT

Analyser les délais de dédouanement pour la mise en place d'une stratégie de facilitation du commerce international et de soutien de l'économie nationale

www.gasynet.com



Du côté des quais...

Que se passe-t-il du côté des quais ? Depuis le numéro précédant, PortEcho a incorporé dans sa rubrique habituelle d'articles deux pages supplémentaires portant, directement ou indirectement, sur les opérations portuaires : une opportunité offerte aux opérateurs portuaires pour faire part aux lecteurs des informations significatives liées à leurs activités principales. Dans ce numéro, PortEcho s'est adressé à deux opérateurs, en l'occurrence la MICTSL, représenté par son Directeur de Développement et de l'Administration du Terminal, Monsieur Michaël RATRIMO, et le Comité de Croisière, représenté par Madame Eliane ANDRIANJATOVO, l'un des membres du comité. Ci-après le résumé des informations qu'ils ont respectivement livrées.

MICTSL : une performance améliorée en vue d'un regain de confiance au port de Toamasina

L'évolution du trafic global est certes tributaire du contexte économique national. Ainsi, du fait de la crise qui prévaut à Madagascar, toutes les activités économiques sont, d'une façon ou d'une autre, malmenées. Toutefois, au Port de Toamasina, contre toute attente, on enregistre au cours des deux dernières années une hausse progressive du volume total du trafic maritime. Une seule raison : la performance portuaire, qui est pour ainsi dire devenu le mot d'ordre au Port de Toamasina. Comment la MICTSL répond-elle à ce mot d'ordre ? C'est ce que *PortEcho* a voulu savoir par l'interview de son Directeur de Développement et de l'Administration du Terminal.

PE : Le trafic de conteneurs du 1er trimestre 2012 affiche une hausse de l'ordre de 26% par rapport à celui du 1er trimestre 2011 ? Comment expliquez-vous cette évolution ?

MR : Autant pour le volume exporté que pour le volume importé, le trafic maritime est effectivement en augmentation. Mais, celle-ci est valable pour l'ensemble du trafic global, lequel a enregistré une variation positive. En effet, en comparaison à la même période considérée en 2011, les importations de certains produits comme le riz, le sucre, et le ciment, ont enregistré une hausse tangible. Il en est de même pour les marchandises à l'export.

Pour le cas particulier des marchandises conteneurisées, il faut d'abord savoir que, dans un souci de sécurisation des marchandises et de réduction des coûts, les chargeurs/réceptionnaires ont de plus en plus tendance à choisir le conditionnement conteneurisé. Plusieurs facteurs ont concouru à la hausse. Le plus marquant est sans nul doute l'exportation des conteneurs d'ilménite, lequel connaît un essor certain et régulier depuis le début de l'année. Dans la pratique, cet essor se manifeste par une manutention de 60 à 150 conteneurs par navire et par

semaine. L'exportation des produits textiles vers la zone européenne figure également parmi les facteurs ayant favorisé la hausse. La dernière raison et non la moindre, c'est encore et surtout la confiance des armateurs, chargeurs et réceptionnaires vis-à-vis du souci accru de la performance au Port de Toamasina.

PE : La même hausse est-elle enregistrée au niveau des conteneurs en transbordement ?

MR : Au stade actuel des choses, le transbordement est encore ponctuel. La

raison en est que cette activité est tributaire du trajet des flottes concernées. Par conséquent, le volume de transbordement manipulé est très variable d'une période à une autre. En 2011, on a noté une variation positive de 34% (en comparaison au volume manipulé en 2010). Cette année, le mois de janvier a affiché un chiffre plutôt significatif, chiffre qui s'explique essentiellement par le fait que certaines compagnies de navigation ont ponctuellement choisi d'entreposer des conteneurs à destination du Port de Longoni (Comores), en transit au port de Toamasina. En outre, du fait de la réorganisation de leurs services respectifs, d'autres ont décidé de faire du port de Toamasina un port de transbordement. Mais il est clair que ces opportunités ne pourront être pérennes, sauf si la performance du port va au-delà des attentes de sa clientèle. En tout cas, il faudrait profiter du fait que le port de Toamasina bénéficie d'un atout susceptible de le propulser devant les autres. Il s'agit de la quasi inexistence de l'attente en rade, ce qui n'est pas le cas dans les autres ports avoisinants, où les effets de la congestion se font de plus en plus sentir (généralement une attente de 48 heures à 72 heures en rade, sinon jusqu'à une semaine dans certains ports de l'Afrique de l'Est).



Michaël RATRIMO,

Directeur de Développement et de l'Administration du Terminal de la MICTSL



Le porte-conteneurs «MAERSK IZMIR» ouvre le nouveau service créé par Malagasy Shipping au port de Toamasina

PE : S'il en est ainsi, le Port de Toamasina peut-il ambitionner de devenir le port d'éclatement de la zone Océan Indien ?

MR : Au cours de la 6th Indian Ocean Ports & Logistics Conference and Exhibition qui s'est tenue récemment à l'île Maurice, et où on a vu la participation de la SPAT et de la MICTSL, tous les observateurs ont unanimement reconnu les énormes efforts déployés au Port de Toamasina, en vue d'améliorer la cadence de manutention, et ainsi la performance portuaire. Parler du port de Toamasina en futur port d'éclatement serait prématuré, voire ambitieux. Certes, les prestations sont généralement jugées satisfaisantes par la clientèle. Malheureusement, ce critère à lui seul ne suffit pas. Encore faut-il que les infrastructures portuaires ainsi que la logistique d'accueil (quais, terre-pleins, magasins, voies, etc) soient mises aux normes internationalement admises en matière de transport maritime. A ce propos, il faut avouer que le Port de Toamasina se trouve encore loin du compte. Pour ne citer qu'un seul exemple dans la série de lacunes, je dirai que la capacité d'entreposage des conteneurs n'arrive plus du tout à suivre le volume des conteneurs gerbés. Heureusement, le projet d'extension, de développement et d'aménagement portuaires se concrétisera bientôt, puisque c'est l'unique solution pour résoudre le problème de surface. Ce projet prévoit, entre autres, d'importants travaux d'extension des terre-pleins (une extension qui donnera au Port de Toamasina la possibilité de réserver une zone de transbordement). Parallèlement, il faut prendre en compte la naissance d'une nouvelle génération de navires (les gros porteurs, dont la mise à quai exige des tirants d'eau allant de 13,5 m à 14 m de profondeur). Cela aussi est un enjeu tout aussi important que le précédent. Tout

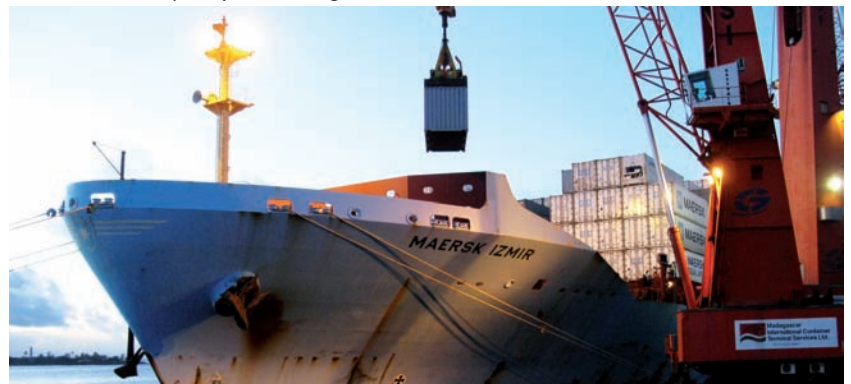
ceci pour dire que, le fait de devenir un port d'éclatement ne se fait malheureusement pas par magie. Il faudra beaucoup d'efforts, et surtout beaucoup d'investissements, avant de pouvoir y arriver.

PE : En attendant, pouvez-vous citer des effets immédiats de la cadence accrue de manutention et de la performance améliorée sur le regain des activités liées aux marchandises conteneurisées ?

MR : Il va de soi que la cadence accrue de manutention est un facteur incitateur vis-à-vis des armateurs, dans la mesure où les coûts d'escale en sont diminués. L'effet immédiat, c'est qu'ils consentent à augmenter les escales de leurs navires au Port de Toamasina. Et dans le cas contraire, ils n'hésiteraient pas à réduire ces escales, sinon tout simplement à désertier le Port de Toamasina. Voyez par exemple le cas de **MAERSK LINES**. Actuellement, elle vient de créer un nouveau service pour une ligne régulière desservant le port de Toamasina, et utilisant des porte-conteneurs de plus en plus de grands en taille (dont l'un le lundi et l'autre le samedi). Auparavant, grâce à

ce nouveau service, le Port de Toamasina a accueilli des porte-conteneurs avec des cargaisons de l'ordre de 1 700 EVP. Dorénavant, il va falloir s'attendre et se préparer à accueillir d'autres, encore plus gros, avec des cargaisons allant jusqu'à 2 100 EVP et plus. Le porte-conteneurs **MAERSK IZMIR**, qui vient de quitter le port le 26 avril dernier, a ouvert le bal de ces navires de gros tonnage dans le cadre du nouveau service évoqué précédemment. Si les armateurs optent pour ces porte-conteneurs géants, c'est d'abord par souci d'optimiser les coûts, et ensuite, parce qu'ils ont la quasi certitude des performances au sein du terminal à conteneurs, avec ses quatre grues de terre mobiles aux môles C3 (seules deux ont été héritées de la MICTSL). Aujourd'hui, même en cas éventuel de panne d'une grue, il reste encore trois autres qui peuvent assurer sans problème les opérations de manutention. Pour conclure, la confiance des armateurs est progressivement acquise, mais rien n'est joué pour autant.

Recueillis par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Le C. Carrier «MAERSK IZMIR» en escale au môle C3 pavillon hollandais port d'attache Rotterdam
Jauge nette 17417, Jauge brute 35491, LHT 232,33, PL 26794, LHB 32,20,
TEE 11,80, TE A-D 9,30/9,40

LE COMITE DE CROISIERE A PIED D'OEUVRE

Un bureau provisoire et... minuscule, situé près de la pergola, à l'entrée du portail n° 3 du Port de Toamasina. En apparence, un local plutôt rudimentaire. Et pourtant une équipe pleinement investie l'occupe. Parmi les membres de celle-ci, Madame Eliane ANDRIANJATOVO, un des membres du Comité de Croisière de la Région Atsinanana, conseille, oriente et guide les croisiéristes pendant les courtes escales de paquebots au Port de Toamasina. Profitant de la dernière escale du «Costa Allegra » de la compagnie COSTA CROSIERES (la quatrième escale au Port de Toamasina pour cette saison 2011/2012), *PortEcho* l'a approchée et interviewée, comme il est rapporté ci-après :



Quelques membres du Comité de Croisière de la Région Atsinanana, dans son bureau provisoire, en train de superviser les allées et venues des touristes

PE : Combien de croisiéristes comptez-vous cette fois-ci à bord du *Costa Allegra*?

EA : Hormis l'équipage, on en compte 792 qui transiteront à Toamasina, soit pour participer à des excursions organisées, sinon à visiter différents sites touristiques. Ce nombre est légèrement supérieur par rapport à celui de la 3ème escale.

PE : A quel moment, et comment se prépare et s'organise l'accueil des croisiéristes ?

EA : Avant même que le paquebot ne touche le port d'escale, puisqu'un représentant de *Tour Operator* voyage à bord. Son rôle est de négocier tous les services susceptibles de contribuer à réserver le meilleur accueil aux touristes. A ce titre, le représentant doit maîtriser les circuits touristiques existant dans la ville et ses environs immédiats. Pour les croisiéristes qui ne souhaitent pas s'associer aux

activités organisées, les différents opérateurs œuvrant pour le compte de *Tour Operator* doivent leur proposer des circuits improvisés de promenade ou de visite guidée. En d'autres mots, en association avec *Tour Operator*, le comité a

l'obligation de donner le maximum, de sorte qu'ils gardent les meilleurs souvenirs de leur séjour à Toamasina.

PE : Pouvez-vous citer des sites que vous proposez habituellement aux croisiéristes ?

EA : D'abord l'incontournable *Bazar-Be*, avec ses nombreuses variétés de produits artisanaux ainsi que l'étal des épices exotiques ; ensuite, le Parc d'Ivo-loina où les touristes peuvent voir, entre autres, des lémuriens ; et enfin, la station balnéaire de Foulpointe avec ses magnifiques plages sécurisées. Outre ces destinations, la ballade de journée en péniche, tout au long du Canal de Pangalanes jusqu'au village d'Ambodisaina, figure depuis l'année dernière sur notre carte de propositions.

PE : La sécurité des croisiéristes est-elle assurée pendant leur séjour à Toamasina ? Si oui, qui s'en charge ?

EA : Elle doit être assurée et elle l'est effectivement. C'est l'Office Régional du Tourisme, en association avec *Aventour Madagascar* et le Comité de Croisière, qui en a la charge. A ce sujet, il est important de préciser que ces trois entités ont déjà pris toutes les mesures et les dispositions en vue d'assurer la sécurité des croisiéristes, en particulier contre les vols à la tire, sinon contre tout autre incident susceptible de perturber leur séjour. A ce titre, une patrouille de forces de l'ordre est toujours disponible le long de chaque circuit proposé. Enfin, dans l'enceinte portuaire, des navettes escortées d'agents de sécurité portuaire assurent leurs allées et venues pendant leur séjour.



Le paquebot «COSTA ALLEGRA», en escale au port de Toamasina : prise en charge des passagers par les guides



Eliane ANDRIANJATOVO,
un des membres du Comité de Croisière

PE : Hormis la sécurité au sein du port, qu'attendez-vous de la SPAT ?

EA : Le Comité de Croisière local souhaite conclure un partenariat avec la SPAT, dont l'objet est de renforcer, de soutenir et de pérenniser le trafic de croisière à Toamasina. La SPAT envisagerait des travaux d'aménagement d'infrastructures, en vue de la construction d'un quai/Passagers. Le Comité ne peut que saluer une telle initiative, dans la mesure où il est important que le trafic soit considéré à juste titre, et que tous les problèmes rencontrés jusqu'ici soient

résolus une bonne fois pour toutes. Parmi ces problèmes, le Comité citera les suivants :

- vu l'absence de quai réservé exclusivement aux passagers, ceux-ci ne sont pas à l'abri d'accidents, du fait de la circulation permanente d'engins de manutention, de camions et d'autres véhicules, ainsi que des motos passant à proximité du quai de débarquement actuel ;

- la saison de croisière dans la ville portuaire coïncide avec la période d'été pluvieux. Ainsi, faute d'infrastructures d'accueil adéquates, les intempéries réservent souvent une mauvaise surprise aux croisiéristes à la descente au quai.

Par conséquent, le Comité espère que, dans le cadre de la réalisation de ce projet d'aménagement, la SPAT prendra en considération tous les problèmes éventuels, car il y va de l'image de la ville de Toamasina, sinon du pays tout entier. De son côté, le Comité s'emploiera à donner le meilleur de lui-même pour encourager les organisateurs de croisières à garder Toamasina dans la liste des escales, et ce, grâce aux services et aux divertissements offerts (dont les prestations de vakodrazana malagasy ou chants et danses folkloriques, guides, etc).

PE : D'autres perspectives en vue ?

EA : Bien sûr, parce qu'il faut améliorer encore et toujours. Pour le moment, notre objectif vise la professionnalisation des opérateurs touristiques en rapport avec les normes internationales admises pour



Le Vakodrazana malagasy,
en l'honneur des croisiéristes

l'accueil de bateaux de croisière. Cette étape fondamentale figure parmi les premières exigences en vue de la pérennisation du trafic. Le comité envisage d'ailleurs d'assister, dès cette année, au Salon International de la Croisière. Enfin, il faut préciser que tous ces efforts seront réalisés sous la directive de l'Office Régional du Tourisme à Toamasina. ■

Recueillis par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO



La construction d'un quai passagers figure dans la plan d'extension du port de Toamasina

Porte ouverte sur l'Administration Douanière malagasy

« Les frontières séparent, les douanes rapprochent »

Tel est le thème choisi cette année pour la Journée Internationale de la Douane, afin de « souligner l'importance pour l'Organisation Mondiale des Douanes, et pour chaque Administration Douanière en particulier, de la connectivité et de la coopération sur tous les plans. **Connectivité**, en ce qui concerne, tant les liens interpersonnels et institutionnels, que les passerelles d'informations qui sous-tendent les systèmes douaniers. Et **coopération**, pour renforcer les différents partenariats entre la Douane et le secteur public, d'une part et, entre la Douane et le secteur privé, d'autre part ». Dans cet objectif, et pour marquer la journée, l'Administration des Douanes malagasy a décidé de faire Porte Ouverte, en organisant une exposition les 25 et 26 janvier derniers au Club Nautique de Toamasina. Puisqu'il est primordial d'instaurer l'esprit de partenariat, le comité d'organisation a lancé un appel général à l'intention de tous ses partenaires. Appel largement entendu, puisqu'on a vu la participation des principaux partenaires de la Douane. Pour couronner la journée, après l'inauguration du nouveau scanner fixe, SEM Andry Nirina RAJOELINA, Président de la Transition et Chef d'Etat, accompagné de plusieurs autorités nationales et locales, a procédé au vernissage de l'exposition. Sur place, PortEcho a recueilli des opinions, en interviewant successivement du côté des organisateurs (Monsieur Vola RAZAFINDRAMIANDRA Ramiandrasoa, (Directeur Général des Douanes), comme des participants (Monsieur Michaël RATRIMO, Directeur de Développement et de l'Administration du Terminal de la MICTSL).



Un gain de temps considérable et une fiabilité des opérations

(Vola RAZAFINDRAMIANDRA,
Ramiandrasoa
Directeur Général des Douanes)

les parties prenantes. Par un système informatisé en réseau avec les douanes étrangères, et grâce à un circuit de connectivité établi entre le service des douanes des différentes frontières, les douanes malagasy visent à instaurer le même type d'échanges d'informations et de données à l'échelon international.

Par « connectivité et coopération », la Douane vise un gain de temps considérable et une fiabilité des opérations. Ce sont ces deux moyens qui expliquent le thème.

PE : Y a-t-il une raison particulière qui justifie le choix de Toamasina pour la célébration de la Journée Internationale de la Douane (au lieu d'Antananarivo, la capitale) ?

VRR : Toamasina est aussi une capitale... (j'entends la capitale économique de Madagascar). Mais la principale raison en est que l'Administration Douanière malagasy a voulu coïncider, avec la célébration de la Journée, l'inauguration du nouveau scanner fixe installé dans l'enceinte portuaire par la société Gasy-Net (un de ses principaux partenaires).

PE : Au stand d'exposition réservé à l'Administration Douanière malagasy, nous avons appris que celle-ci a mis en œuvre une stratégie de modernisation pour une première période allant de 2005 à 2007, ainsi que pour une seconde, de 2008 à 2012. Où en est-on aujourd'hui ?

VRR : Si elle a mis en œuvre une stratégie de modernisation, c'est parce qu'elle a des objectifs précis à atteindre. Et s'il l'on se réfère aujourd'hui à ces objectifs, on peut déjà citer un certain nombre d'améliorations et de réformes pour la première période, dont, entre autres :

- ▶ la création, l'équipement, l'installation et la mise en service progressive des Brigades Mobiles de Surveillance ;
- ▶ la mise en œuvre de la nouvelle version Sydonia++ du système informatique de dédouanement ;
- ▶ l'installation de scanners dans les principaux points de dédouanement ;
- ▶ le démarrage effectif du système Tradenet ;
- ▶ la facilitation et la simplification du dispositif de taxation à la porte ;
- ▶ le renforcement de capacité et la lutte contre la fraude à travers une série de formations.

La seconde période (c'est-à-dire, de 2008 à 2012), est essentiellement axée sur le renforcement et l'amélioration en qualité de ce qui a déjà été adopté, hormis quelques mesures complémentaires telles que :

- ▶ l'introduction des nouvelles méthodes de gestion interne, à la hauteur des techniques déployées ;
- ▶ le raffermissement du partenariat, afin de permettre à chacune des parties prenantes de faire face aux impacts de l'intégration régionale ;

PE : Pourquoi ce thème « Les frontières séparent, les douanes rapprochent » ?

VRR : Chaque année, la date du 26 janvier est consacrée à la célébration de la « Journée Internationale des Douanes ». Un thème est choisi tous les ans. Pour cette année, le thème « **Les frontières séparent, les douanes rapprochent** » a été défini dans l'esprit de connectivité et de coopération. La mise en exergue de ces deux termes s'explique par le fait que les douanes s'emploient constamment :

- ▶ d'abord, à se rapprocher de ses différents partenaires (compagnies de navigations, transitaires, banques, départements ministériels etc), et cela, grâce à des systèmes d'échanges d'informations et de traitements de données en réseau ;
- ▶ ensuite, à viser l'instauration d'un réseau international par le truchement d'une connectivité transversale de toutes



Vernissage de la Porte Ouverte par le Ministre des Finances et du Budget (au c.), le Ministre des Transports et le Chef de la Région Atsinanana (à d.), et le Directeur Général des Douanes (à g.)

► *l'intensification de la lutte contre la fraude, grâce à l'introduction de la méthode du travail privilégiant, entre autres, l'analyse des risques.*

PE : Comment en apprécier concrètement les résultats ?

VRR : Depuis l'année dernière, nous avons mis en place un Observatoire du Délai de Dédouanement ou O.D.D. Des statistiques affichées par celui-ci, il ressort que, si avant la réforme, on devrait compter 15 jours pour accomplir les formalités et les procédures d'enlèvement des marchandises importées au Port de Toamasina, ce délai est aujourd'hui ramené entre 48 et 72 heures en moyenne. La célérité dans les formalités et les procédures amenuise d'une manière significative les possibilités de corruption. L'ODD permet également de déceler le moindre goulot d'étranglement. Les mesures rectificatives peuvent donc être prises aussitôt. Il est intéressant de préciser que le système d'observation n'est pas figé. Et tous les membres de l'O.D.D sont habilités à formuler des suggestions, ainsi qu'à émettre des critiques, constructives bien entendu, puisqu'en aucune façon, aucun membre n'est en droit de viser une personne physique ou morale. Le seul et unique objectif est la réduction du délai de dédouanement au profit de tous.

PE : Au stand d'exposition, nous avons également entendu parler du module MIDAC, un programme qui a été officiellement lancé le 7 décembre 2011. Pouvez-vous en donner les grandes lignes ?

VRR : C'est une plateforme électronique qui permet aux usagers, d'une part, de soumettre leurs demandes respectives en ligne et, d'autre part, d'en suivre l'évolution du traitement, ainsi que de

connaître la décision rendue par l'administration. En fait, le module agit comme une passerelle de communication en ligne entre les administrations publiques, les agences de contrôles, l'administration des douanes et les usagers. Grâce à ce réseau, ces derniers peuvent demander et recevoir toute requête sur les pièces justificatives, sinon sur les pièces complémentaires nécessaires, pour le traitement des dossiers. Toutefois, non pour se conformer à l'adage « Charité bien ordonnée, commence par soi-même », mais parce qu'il est encore à sa première phase d'application, le module MIDAC n'est encore opérationnel qu'au niveau de l'administration des douanes. D'ailleurs, seul les dossiers concernant le régime de franchise sont, pour le moment, traités sur ce module. La Direction Générale des Douanes a déjà engagé des pourparlers avec des départements ministériels, en vue de les inciter à s'engager dans cette passerelle électronique, et afin que les documents émanant de ces derniers ne constituent pas une autre brèche de goulot d'étranglement dans le processus d'accélération du traitement des dossiers. Le but ultime, c'est de faire en sorte que la circulation physique des documents est réduite au strict minimum, et que toute passation de dossiers passe par la connectivité de ces plateformes électroniques. Cependant, les projets de loi, portant sur la dématérialisation des documents, la signature électronique ainsi que le certificat phytosanitaire électronique, ne sont pas encore votés au niveau des deux chambres parlementaires, ce qui justifie encore la présence des dossiers physiques dans le traitement des documents. Nonobstant ce fait, si tout se déroule comme prévu à Madagascar, on peut envisager prochainement l'inter connectivité dans l'Alliance électronique mondiale. Permettez-moi d'expliquer le processus à l'aide d'un exemple : si un colis part

d'un port chinois vers un port malagasy, avant même son départ, normalement l'Administration Douanière malagasy dispose de toutes les informations ainsi que de tous les documents liés à ce dernier. Ceci pour dire que la recherche et la collecte systématique des informations sont énormément facilitées via cette **Alliance électronique mondiale**. Enfin, il faut souligner que, sur ce réseau mondial, l'Administration Douanière malagasy n'aura guère de difficultés pour s'imprégner de la technique et de la méthode de travail, puisqu'elles présentent beaucoup de similarités avec la plateforme électronique qu'elle utilise déjà.

PE : Par rapport à l'ancien scanner mobile, quels avantages présente le nouveau scanner fixe ?

VRR : D'abord, il faut souligner que l'acquisition de ce nouveau matériel est le fruit du partenariat de l'Administration Douanière malagasy avec la société GasyNet. Le nouveau scanner fixe parvient à scanner jusqu'à 110 conteneurs par heure (contre 25 en moyenne avec l'ancien scanner mobile). A noter que c'est la douane qui est chargée de l'exploitation au niveau du scannage, le rôle de la société GasyNet se limitant à la maintenance du matériel et des installations.

PE : La SPAT vient de finaliser le schéma directeur de développement du Port de Toamasina. Qu'en pensez-vous ?

VRR : L'Administration Douanière malagasy a été représentée à l'Atelier de consultation publique organisée le 13 décembre 2011 à Antananarivo, en vue de recueillir les avis des partenaires et du public sur ce projet. Il est certain que c'est un projet très promoteur. Personnellement, je suis tout à fait convaincu que, désormais, toutes les parties prenantes œuvrant dans le secteur portuaire et maritime, sont aujourd'hui partantes pour un développement cohérent, un parcours sur le même rail et un niveau des activités, non plus à deux vitesses comme auparavant, mais à une seule vitesse. J'estime que ce projet reflète réellement la volonté de la Direction Générale de la SPAT, d'un côté, d'attirer les opérateurs privés ainsi que les compagnies maritimes et, de l'autre, de faire du Port de Toamasina un port d'éclatement régional. L'Administration Douanière malagasy ne peut que saluer cette initiative qui vise l'intérêt général. ■

Recueillis par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO



La conjugaison des efforts des parties prenantes dans le secteur portuaire et maritime est indispensable pour une meilleure harmonisation et une rentabilisation des activités

(Michaël RATRIMO, Directeur de Développement et de l'Administration du Terminal de la MICTSL)

PE : Votre point de vue vis-à-vis de la Porte Ouverte sur l'Administration Douanière malagasy ?

MR : Par essence, une porte Ouverte est toujours intéressante, dans la mesure où elle permet à l'organisateur, outre le fait d'encourager le partenariat et la collaboration entre les différentes parties prenantes, d'informer le public sur ses activités. En effet, l'exposition a donné une opportunité aux visiteurs de comprendre les rôles, les missions, les réalisations et les perspectives de chacune des entités œuvrant au sein de la place portuaire.

PE : Selon le Directeur Général des Douanes, le nouveau scanner fixe peut traiter 110 conteneurs environ par heure. Cette performance aura-t-elle des impacts significatifs sur les activités de la MICTSL ?

MR : Elle aura des impacts significatifs sur les activités de la MICTSL, dans la mesure où la circulation des camions sera beaucoup plus fluide. En tout cas, dès qu'un opérateur rénove ses équipements et ses installations, la réalisation des prestations se fait beaucoup plus rapidement, et tous les autres opérateurs en tirent profit. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, la MICTSL a toujours été partante, dès qu'il est question de conjugaison d'efforts de la part de toutes les parties prenantes dans le secteur portuaire et maritime. Actuellement, la SPAT se prépare à mettre en œuvre son projet

d'extension du terminal à conteneurs. Aujourd'hui même, l'Administration Douanière malagasy, en partenariat avec la société GasyNet, a mis en service le nouveau scanner fixe qui est beaucoup plus performant que l'ancien scanner mobile. De son côté, la MICTSL a déjà pris ses dispositions pour installer de nouveaux matériels de manutention de conteneurs. Tous ces efforts réunis profiteront à tous les opérateurs sans distinction. Et c'est grâce à des efforts d'amélioration comme ceux-ci que le trafic maritime en général, et le trafic conteneurisé en particulier, ont connu une augmentation au cours des deux dernières années, et cela, malgré une crise qui ne favorise guère la relance des activités économiques. Un exemple qui démontre que, si tous les opérateurs œuvrent en synergie et conjuguent leurs efforts, il est

toujours possible d'avancer. En tout cas, crise ou non, la MICTSL est prête à donner le maximum possible pour la relance économique.

PE : Est-ce à dire que la MICTSL est prête à réaliser d'autres investissements ?

MR : Tout à fait. D'ailleurs, c'est déjà prévu dans son planning d'investissements. ■

Recueillis par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Coupure de ruban inaugural du scanner fixe, par SEM Andry Nirina RAJOELINA, Président de la Transition, Chef d'Etat

Contribuer au développement économique durable tout en préservant l'environnement naturel qui entoure les zones d'activité.



Initialement nommée Vatoxy en raison de la texture de la terre et de la couleur des pierres qui prennent la teinte du fer, la localité deviendra plus tard Ambatovy. Appellation désormais reprise par la compagnie d'exploitation minière de nickel et de cobalt. Avec un investissement de 5,5 milliards de dollars, Ambatovy constitue l'un des plus grands projets d'investissement dans l'histoire de Madagascar. La compagnie produira 60 000 tonnes de nickel raffiné, 5 600 tonnes de cobalt et 210 000 tonnes d'engrais sous forme de sulfate d'ammonium par an. Ambatovy est bien placé pour faire partie des plus grandes exploitations minières de nickel latéritique au monde. Il a déjà contribué de manière significative au produit intérieur brut (PIB) de Madagascar et procurera d'importants revenus au pays pour les années à venir.



Le message du Président.

La mission principale du Groupe **ADONIS** est d'agir pour la protection de l'environnement, en adoptant un comportement éco-responsable concernant la collecte, le traitement et la valorisation des déchets.

Nous proposons à nos clients, petites ou grosses entreprises, une solution adaptée et durable à leurs besoins spécifiques, toujours dans le respect de la réglementation en vigueur en fournissant une traçabilité des déchets collectés, également la maîtrise des risques et de l'environnement.

Nos collaborateurs, la première richesse de l'entreprise, sont animés de la volonté d'innover, toujours à la pointe du progrès et de rechercher inlassablement des nouvelles solutions plus adaptées ou moins coûteuses afin d'aider nos partenaires à se développer ou se mettre en conformité.

Notre souhait, avancer ensemble sereinement dans le développement de vos objectifs afin d'apporter le dynamisme écologique nécessaire à notre territoire

Patrice.G. WADLEY

Résumé des activités du Groupe ADONIS Environnement :



Collecte déchets MARPOL



Dépollution de sites contaminés



Nettoyage, dégazage, épreuve des réservoirs et tuyauterie sur enregistreur.

Stratification des réservoirs avec garantie décennale.

Nettoyage des séparateurs d'hydrocarbures et caniveaux.

Nettoyage et dégazage des bacs pétroliers (logistique pétrolière, total aviation, raffinerie).

Remise aux normes des installations pétrolières (évaluation, suivi des travaux).

Collecte des déchets d'hydrocarbures: huiles usagées, boues de fond de cuve, de bacs.

Collecte et traitement des déchets médicaux et médicaments périmés.

Dépollution de marée noire, de sites contaminés où issues de déversement accidentel.

Collecte et recyclage des filtres à huile et gasoil, des batteries et des acides.

Broyage des matières plastiques, valorisation des papiers et cartons.

Nettoyage industriel, décapage des pistes, quais, bâtiments, coque bateau, dépôt etc...

Collecte et recyclage des déchets MARPOL et des centrales électriques.

Incinération des déchets non valorisables ou souillés (four agréé APAVE).

Traitement des terres ou boues contaminés.

Recyclages des eaux contaminées par osmose inverse.

Collecte et traitement des déchets 3EEE (électrique, électronique)

Traitement de terre et de boues

Traitement de déchets liquides

Nettoyage de cuves



Nettoyage et débouchage caniveaux

Marée noire Gulser Ana 2009

Dépollution d'une rivière sur 3,5 Km



Traitement déchets médicaux

Recyclage déchets 3EEE

Recyclage matières plastiques



Fournitures pour la protection de l'environnement
Spécialiste en produits absorbants et stockage des liquides

OERTZEN[®]

... for a clearer world ☀️

NETTOYEURS INDUSTRIELS

ADONIS : Tél. 22 385 00 - Fax. 22 585 67 - mail: adonis@moov.mg
www.adonis-madagascar.com

ARMEMENT: MITSUI OSK LINE (MOL)

		PORTS DE TOUCHEES					
NOM DU NAVIRE	N° du voyage	MPM		TMM		SIN	
MOL SYMPHONY	9814A	16/04	19/04	22/04	23/04	05/05	05/05
ULYSSES	0001A	30/04	01/05	04/05	06/05	18/05	18/05
MOL DREAM	0115A	15/05	17/05	21/05	23/05	04/06	05/06
MOL SYMPHONY	0315A	26/05	28/05	31/05	02/06	14/06	15/06
ULYSSES	0502A	12/06	14/06	17/06	19/06	01/07	02/07

ARMEMENT: PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)

		PORTS DE TOUCHEES		
NOM DU NAVIRE	N° du voyage	RUN	TMM	MPM
KOTA HIDAYAH	HDY 080	29/05	31/05	05/06
TBN	-	05/06	07/06	12/06
PROVIDENCE	YPV 023	12/06	14/06	19/06
CHRISTA RICKMERS	YXR 012	19/06	21/06	26/06
TBN	-	26/06	28/06	03/07

ARMEMENT: UNITED AFRICA FEEDER LINE

		PORTS DE TOUCHEES						
NOM DU NAVIRE	N° du voyage	DUR	TLE	EHL	TMM	PLU	RUN	DIE
EVERTON	529	08/04	15/04	18/04	20/04	25/04	30/04	03/05
EVERTON	530	19/05	-	25/05	27/05	31/05	02/06	05/06
EVERTON	531	17/06	22/06	24/06	26/06	30/06	02/07	04/07

ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

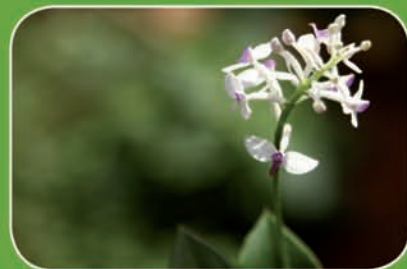
		PORTS DE TOUCHEES							
NOM DU NAVIRE	N° du voyage	DUR		TMM		RUN		PLU	
HOEGH ST PETERSBURG	16	31/03	01/04	05/04	05/04	06/04	07/04	08/04	08/04
HOEGH TRANSPORTER	101	30/04	30/04	07/05	07/05	08/05	09/05	10/05	10/05
HOEGH AMERICA	69	30/05	31/05	05/06	05/06	06/06	07/06	08/06	08/06

Contribuer au développement économique durable tout en préservant l'environnement naturel qui entoure les zones d'activité.



Ambatovy est respectueuse de l'environnement unique de Madagascar. Comme la Mine d'Ambatovy se trouve dans une région riche en biodiversité, le défi majeur de préservation de l'environnement reste considérable.

C'est la raison pour laquelle, le plan de gestion environnementale d'Ambatovy fournit le cadre pour s'assurer que toutes les questions évoquées au cours de l'évaluation d'impact environnemental et social soient traitées par des mesures pertinentes de mitigation et de compensation et que les normes environnementales requises soient respectées.



Madagascar est un pays dont la biodiversité témoigne d'une grande richesse et se caractérise par un taux élevé d'endémisme ; la plupart des espèces végétales et animales du pays ne se retrouvant nulle part ailleurs dans le monde.

STATISTIQUE SUR LE TRAFIC MARITIME DU PORT DE TOAMASINA

	Année 2008	Année 2009	Année 2010	Année 2011	Année 2012 (1 ^{er} trimestre)
TOUCHEES DE NAVIRES (Nombre)					
Long cours	431	392	394	391	102
Caboteurs	45	28	14	11	1
Pétroliers	47	53	47	47	15
Divers	19	25	21	10	7
Bornage et Pêche	928	838	993	1 174	288
TOTAL	1 470	1 336	1 469	1 633	413
TRAFIC DE CONTENEURS (EVP)					
Conteneurs pleins	93 123	82 980	84 299	93 839	25 342
Conteneurs vides	50 208	49 300	56 794	52 385	15 297
TOTAL	143 331	132 280	141 093	146 224	40 639
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes)					
Long cours	377 980	184 640	67 600	108 980	9 345
Cabotage	24 850	18 400	12 050	14 220	4 513
Total débarquement	402 830	203 040	79 650	123 200	13 858
Long cours	88 500	89 960	148 630	48 710	23 516
Cabotage	43 720	26 630	18 370	14 410	6 430
Total embarquement	132 220	116 590	167 000	63 120	29 946
TOTAL	535 050	319 630	246 650	186 320	43 804
TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes)					
Débarquement	486 198	486 808	501 413	574 840	195 061
Embarquement	145 632	129 486	180 092	183 830	23 715
TOTAL	631 830	616 294	681 505	758 660	218 776
TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes)					
TOTAL	1 042 226	221 372	128 185	331 318	371 087

Source : Contrôle de Gestion de la SPAT

INO MARÔ ASANÔ Ê ?

« Mamolavola ny fanatanterahana ireo tetikasa entina hanatsarana sy hanitarana ny seranan-tsambo » hoy Andriamatoa RAKOTONIAINA Guillaume, Chef du Service Ingénierie eo anivon'ny « Direction de Développement et de l'Aménagement Portuaires », raha nanadihady mikasika ny asany ny PortECHO.



RAKOTONIAINA Guillaume, eo ampamolavolana ny asa napetraka taminy

PE : Amin'ny maha Sefo Serivisy anao ao amin'ny « Service Ingénierie », inona ny andraikitrao amin'izany ?

RG : Mamolavola ny fanatanterahana ireo tetikasa ho fanatsarana sy fanitarana ny fotodrafitrasa apetraky ny mpitantana ny seranan-tsambon'ny Toamasina. Toy ny fanamboarana sy fanatsarana ny trano fiasana, lalana, toeram-piantsonan-tsambo ary ireo toerana malalaka fitobian'ny kontenera. Ankoatr'izay ny fanaraha-maso ny fizotran' ny asa, rehefa tonga ny fotoana fanatanterahana izany.

PE : Rehefa fantatra ny tetikasa iray ho kasaina hatao, inona ny fepetra raisina amin'izany ?

RG : Ireto avy ny fepetra tsy maintsy arahina
 - Midina mijery ny zava-misy eny amin'ny toerana hanaovana ny asa
 - Mandinika ny fomba entina hanatanterahana izany
 - Manao ny sary, maminavina ny vola hilaina ary ny fotoana tokony ahavitana ny fanatanterahana ny asa
 - Manara-maso ny fanatanterahana ny asa raha neken'ny mpitantana ilay vina-vina natao. Raha lehibe ilay tetikasa dia miantso ny birao mpamolavolan' ny asa goavana toy ny "SOMEAH" handinika ny fomba fanatanterahana ny asa. Anjara-

nay kosa ny manara-maso akaiky ny fizotran'ny asa, rehefa azo ny alalana hanaovana izany.

PE: Firy ianareo no miara miasa ato amin'ity serivisy ity ?

RG: Roa lahy izahay no miara miasa ato.

PE: Firy taona izao no nanaovanao ity asa ity ?

RG: Enina amby roapolo taona.

PE: Mety misy olana ve eo am-panatanterahana ity asa ity ?

RG: Amin'ny akapobeny dia tsy misy firy ny olana, satria araky ny voalazako tery ambony raha goavana ilay tetikasa, dia miantso ireo birao mpamolavola manana traik'efa mifanentana amin'izany isika. Eo amin'ny fanatanterahana ny asa dia milamina toy izany koa, satria orinasa matanjaka matetika no mahazo ny tolobidy, toy ny orin'asa COLAS ohatra, koa mora ny manaraka ny fizotran'ny asa.

PE: Nisy fiofanana ve narahinao nahafahanao nanao io asa io ?

RG: Eny, misy ny fiofanana narahina, nefa tsy ampy izany satria mivoatra tsy mitsahatra ny teknolojia ampiasaina amin'izao fotoana izao, ary ny teo aloha aza mbola misy ny zavatra tsara tokony ho fantatra.

PE: Inona ny mba mahafinaritra anao amin'io asa io ?

RG : Mampitombo ny fahaizana sy fahalalan' ny saina ho tia karokaroka, ary miampy koa ny fahafantarana ny teknolojia vaovao. Izany dia noho ny fifaneraserana amin'ny vahiny sy ireo Malagasy namana manana traik'efa amin'izany.■

Nangonin'i Monique Henriette
 sy Andriison Jean-Claude



Fanaraha-maso toy ireto asa ataon'ny orinasa Colas ireto no isan'ny andraikiny

VAOVAO SENDIKALY: Akon'ny fitsidihana tany Antsiranana



Ampahany amin'ireo sendikalista tany Antsiranana

Nanantonta asa fitsidihana, hifanakalozana traikefa tany amin'ny orinasa SECREN ireo «Syndicats» eto anivon'ny orinasa SPAT ny volana janoary lasa teo. Nanatona an'Atoa **TSFONDRANARIVelo** «Président Inter-Syndicat» ny **PortEcho** nanadihady ny dian'izy ireo.

P E : Ny orinasa SECREN no nanaovana areo fitsidihana, misy antony manokana ve izany?

T : Nitsidika ny orinasa «SECREN» tokoa izahay. Nosafidinay manokana io orinasa io noho ireto antony voalaza manaraka ireto :

- Io orinasa io dia efa niara-niasa tamin'ny seranantsambon'i Toamasina hatry ny ela, fony mbola SEPT ka nolovain'ny SPAT ankehitriny;
- Fantadaza ihany koa izy eo amin'ny fananany traikefa amin'ny fanamboarana sy fikojakojana sambo;
- Tsy mena mitaha amin'ireo seranana hafa, raha ara-tantara no lazaina, nanomboka tamin'ny fanjanahantany izany ka mandrak'anketritry;
- Anisan'ireo orinasa matanjaka ara-toekarena amin'ny faritra avaratry ny nosy iny izy.

P E : Niisa firy ianareo no nitsidika io orinasa io ?

T : Ho anay, rehefa misy ny asa toy itony, izay entina hifanakalozana traikefa dia ezahina mba hisy solotena avokoa ny sehatra rehetra misy eo anivon'ny sendika toy ny DP (Délégués du personnel) sy ny CE (Comité d'Entreprise) ary ny DS (Délégués Syndicaux), koa rehefa natambatra izany rehetra izany dia niisa 18 izahay no nanatanteraka io asa io.

P E : Inona ny zavatra nisongadina ka azon- tsika hanatsarana ny «chantier naval» izay misy ato amin'ny SPAT ?

T : Araka ny efa voalaza tetsy aloha dia **fifanakalozana traikefa tamin'ny samy mpikatroka sendikaly no natao**. Nisongadina tamin'izany ny dinika nifanaovana tamin'ny Direction-n'ny orinasa SECREN sy ireo sendika miasa ao, izay mahakasika indrindra ny sosialin'ny mpiasa sy ny tombotsoan'ny orinasa. Teo ihany koa ny fanamafisana ny fitohizan'ny fiarahamiasa eo amin'ny seranana roa tonta. Na izany aza anefa, dia tsy natao ambanin-javatra ny dinika mikasika ny fiaraha-miasa eo amin'ny

fikojakojana ny «remorqueurs» izay atao eo anivon'ny «chantier naval» orinasa SECREN.

P E : Inona ny fandaharam-potoana manaraka ?

T : Mbola betsaka ny asa miandry ka tsy ho ary voatanisa eto avokoa, fa raha ny mahakasika ny asa fitsidihana tahaka ireny no asianteny, dia any amin'ny Port EHOALA indray no vinavinainay.

P E : Misy hafatra ve tianao hampitaina amin'ireo namana mpiara-miasa ?

T : Voalohanteny dia maneho etoana ny fisaorana feno an'Andriamatoa Tale Jeneraly izay manao ny ainy tsy ho zavatra amin'ny fitadiavana vahaolana entina hanatsarana ny faripeainan'ny mpiasa. Manarak'izany, mitodika aminareo namana sendikaly ny tenako, matoa isika nirotsaka ho sendikaly dia vonona ny hamaly ny filan'ny mpiasa, koa noho izany, ny hetahetan'ny mpiasa no tokony hibaiko ny fandaharan'asantsika. ■

Monique HENRIETTE

TELO VOLANA VOALOHANY TAONA 2012

Mpiasa nisotro ronono

Anarana sy fanampiny	Matricule	Asa	Daty
RABEARIVO Jean Pierre	1973 060	Major Accueil	01/01/2012
TSABOTO Romain	1973 315	Agent de Contrôle conteneur	01/01/2012
KAMISY Berson	1979 215	Chef service CTL. accès Conteneur	01/01/2012
RATSIMBAZAFY Louis de Gonzague	1979 273	Responsable Travaux Bâtiments	01/01/2012
LEZO Jean	1983 043	Opérateur Mécanicien	01/01/2012
RANDRIANASOLO Conrad	1975 042	Chef Service Accès Personnel	19/02/2012
BOTOUFOUTSY Josiane	1976 130	Aide Soignante	05/03/2012

08 MARS 2012

Implication de la gent féminine aux affaires nationales, afin de contribuer efficacement au développement pérenne du pays



Comme chaque année, le personnel féminin de la SPAT ne manque pas de célébrer la Journée Mondiale de la Femme

« Les femmes représentent des facteurs de changement importants pour construire un monde plus éthique, plus respectueux de l'autre, plus soucieux de l'environnement... Un monde meilleur ! » a écrit Aude de Thuin, fondatrice du Women's Forum, dans son livre **« Femmes si vous osiez, le monde se porterait mieux ! »**, un ouvrage qui offre un tour d'horizon sur la situation des femmes dans le monde actuel.

Cette année à Madagascar, la célébration officielle de la Journée de la Femme s'est tenue à Morondava. Néanmoins, les femmes de la ville de Toamasina ont tenu à marquer cette date et à commémorer l'évènement à leur manière, cela, dans le but de dévoiler au grand jour ainsi que de dénoncer haut et fort l'injustice et la violence qu'elles subissent encore au sein de la société où elles évoluent. D'ailleurs, pour appuyer de telles initiatives, les organisateurs ont choisi un thème, qui vise à mettre **en évidence l'importance de l'implication de la gent féminine aux affaires nationales, afin de contribuer efficacement au développement durable du pays**. A ce sujet, il est intéressant de savoir que les statistiques avancent que, à Madagascar, 1/5ème des ménages est dirigé par des femmes, davantage en milieu urbain (23%) qu'en milieu rural (19%). Et la catégorie de ménages concernée ne regroupe que 15% de la population. En ce qui concerne la prise de décisions sur les dépenses ménagères, 33% décident seules, tandis que 63% décident ensemble avec leurs partenaires respectifs. Nonobstant cette leur d'évolution, un nombre encore trop important de femmes subit encore l'injustice et la violence au sein de la société.

Parallèlement, d'autres circonstances (des obstacles conscients et inconscients) continuent à emprisonner les femmes dans l'ombre. Parmi celles-ci, figure le manque de confiance né de l'héritage d'une société patriarcale, au sein de laquelle le socle de l'existence du couple est l'homme protecteur vis-à-vis d'une femme forcément réduite à une position inférieure, d'où un sentiment permanent de dépendance et d'insécurité physique et sociale, un sentiment dont elle ne peut pourtant se défaire ... afin de survivre. C'est encore ce même sentiment qui crée le mal-être chez elle, à tel point que son ambition s'en trouve entravée. Sur ce point, les chiffres sont parlants : lorsqu'une

femme présente un dossier, de peur d'en faire trop, elle se limite à 20, ou tout au plus à 30% environ de ses capacités. Quand l'occasion d'une promotion se présente, 70% d'hommes, contre seulement 20% de femmes, ont l'audace de présenter leurs candidatures. Les banques prêtent moins aux femmes qu'aux hommes. Et pourtant en matière de leadership, **se baser sur de nouvelles valeurs plus féminines pourrait avoir de réelles conséquences sur le management d'une entreprise... Mais dans la société, c'est encore un défi à relever.**

Le féminin, lui, a déjà relevé un défi de taille : celui de conquérir le cœur des hommes, qui s'avèrent, malgré tout, en phase de changement, faisant la part belle à leur féminité. Cette métamorphose se traduit surtout par une prise de conscience pour assurer leur part du quotidien, dans l'éducation des enfants, et la capacité à se remettre en question. C'est du jamais vu, surtout si l'on regarde seulement 40 ans plus tôt...

Lentement mais sûrement, avec beaucoup de patience, et un maximum de volonté et de courage pour continuer à se mobiliser sur tous les fronts, les femmes doivent conserver leurs acquis et redoubler de vigilance et d'efforts, afin de profiter pleinement de toute opportunité tendant à leur épanouissement individuel, social et professionnel. Lentement mais sûrement, elles devront persévérer, oser, voire percer, de sorte à s'impliquer davantage aux affaires nationales, afin de contribuer efficacement au développement pérenne du pays. ■

Recueillis par Liliane ZAFINIRINA



Une pancarte qui en dit long sur la volonté féminine

VARAVARANA MISOKATRA: Ho fanovozana fahalalana ho an'ireo mpianatra

Anisan'ny fanabeazana trandrahan'ny sekoly IFT eto Toamasina izao fitsidihana varavarana misokatra izao. Manazava ny antony Atoa Jean Michel Randriatafika, «consultant» ao amin'ny toeram-pampianarana. Tafita kosa ny hafatra tian'ny orinasa SPAT hampitaina hoy Rtoa kely Ramanantsalama Anjara Felana, mpianatra taona faharoa ao amin'ny IFT.

P.E : Amin'ny maha mpanabe, anao, inona ny tanjona hitondra-
nao ireto mpianatra ao amin'ny IFT ireto ?

J.M.R : Ao anatin'ny rafitry ny fampianarana dia misy ilay dingana atao hoe « découverte professionnelle ». Izany hoe aty amin'ny taona faharoa ny mpianatra dia asaina mikaroka ny hoe « Inona izany orinasa izany ary inona ny zava-mitranga ao ? ». Tsy vaovao amin'izy ireo intsony amin'izay ny tontolon'ny orinasa rehefa miasa izy aoriana. Manarak'izay, misy ny filazanay azy hoe "Journée d'orientation". Izay midika fa ny orinasa indray izao no manatona ny sekoly izay atrehanay androany izao. Izay ilay fampianarana miala ny mahazatra , mba hampahomby kokoa ny fanabeazana ho an'ireo mpianatra. Vita izao fitsidihana izao dia asainay manao tatitra an-tsoratra ireo ankizy. Anisan'ny fitrandrahana ataonay ao amin'ny sekoly IFT izao hetsika fanabeazana izao.

P.E : Ahoana ny fahitanao ny trano hevan'ny SPAT sy ny teny voiziny ao ?

J.M.R : Voalohany dia tsara ny endrika fanehoana azy. Feno ny fitaovana entina hivoizana ny hevitra tian'ny SPAT ampitaina, raha tsy hilaza afa-tsy ny boky PortECHO. Eo koa ny takelaka misy ny dokam-barotra amin'ny fomba mazava tsara sy maoderina koa. Avy eo ny fitafian'ny mpiasa amin'ny akanjo mitovy dia maneho tsara ny "image de marque" ny orinasa SPAT. Voaray tokoa eto ny fahampafantarana ny orinasa SPAT sy ireo tanjona ho trararinay ao aorina ao. Arahabaina manokana ianareo SPAT amin'izao. ■

Nangonin'i Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Tafita ny hafatra hoy Anjara Felana RAMANANTSALAMA



Ireo mpianatra ao amin'ny sekoly IFT, liana tokoa amin'ny fanazavana ary nandray an-tsoratra ny mahakasika ny orinasa SPAT



Jean-Michel RANDRIATAFIKA, Mpanabe ao amin'ny IFT

P.E : Voalohan'ny varavarana misokatra notsidihanao ve izao ?

R.A.F : Vao sambany izao,

P.E : Nisy lesona azonao noratovina ve tamin'ny fitetezana ireo trano heva notsidihanao ?

R.A.F : Betsaka tokoa ny vaovao azo raisina entina hanitarana ny fahalalana izay efa nananana. Mampitombo ny saina ho tia karokaroka ny fitsidihana ny seho toy izao. Izany rehetra izany dia ahafahana manatevina ny fahaizana eny anivon'ny toeram-pianarana.

P.E : Teo anoloan'ny trano hevan'ny SPAT. Azonao tsara ve ny zavatra narantina tao ?

R.A.F : Hita taratra tokoa tamin'ny fitsidihako ny trano hevan'ny SPAT, ny fahavononan'ny mpitondra ao, ny amin'ny fanatsarana ny orinasa. Voafaritra mazava tsara ara-taona izany fandaharan'ny praograman'ny asa kasaina atao izany. ■

Nangonin'i Mamy RAZAKALIMANANANDRO

DES OFFICIERS DU C.P.O EN VISITE AU PORT DE TOAMASINA

C'est devenu une tradition à présent. Depuis trois ans, le Centre de Perfectionnement des Officiers (C.P.O), sis dans l'enceinte du camp Colonel RAKOTONIRAINY Alphonse (1 RTS) à Fiadanana, ANTANANARIVO, ne manque pas d'insérer la visite du Port de Toamasina dans le programme des voyages d'études. Le Lieutenant NIRINA, Commandant de la promotion du C.F.C.O 2011-2012, et qui l'a conduite en visite au Port de Toamasina le 29 février 2012 dernier, a accepté de livrer ses impressions et appréciations à l'intention de l'équipe du PortEcho.



Après la séance d'information, visite guidée des chantiers du domaine portuaire par les Officiers du C.P.O

Les voyages d'études effectués au Port de Toamasina sont toujours des expériences enrichissantes pour les élèves officiers. En effet, la visite leur donne une opportunité de s'informer sur les domaines organisationnel et infrastructurel dans le secteur portuaire et maritime. En outre, elle leur donne une vision assez précise sur les divers projets de développement et de modernisation portuaires (à court, moyen et long termes). Et au Lieutenant NIRINA de mentionner, que tous les ans, il constate lui-même **des améliorations tangibles au niveau de l'accueil au Port de Toamasina, ainsi que des infrastructures et des prestations portuaires (cas des débarquements des voitures)**. Quant aux élèves officiers présents, ils ont tenu à faire part combien la visite portuaire leur est précieuse, dans la mesure où elle les aidera à mieux s'adapter dans le milieu professionnel, un atout qui leur servira énormément au moment où ils seront affectés à leurs postes respectifs. Ils ont surtout été impressionnés par le Schéma Directeur de Développement du Grand Port, lequel leur a été exposé à l'occasion.

Pour *PortEcho*, cette visite a été une fois de plus une opportunité de s'informer. En fait, le centre a pour mission de qualifier les officiers subalternes, et de les préparer pour être aptes à assumer le rôle d'officier, de chef de section, sinon d'autres fonctions assimilées. Parallèlement, il perfectionne les anciens lieutenants, sinon les jeunes capitaines, et ce, en vue de les préparer à assurer le poste de Commandant de compagnie.

A ce titre, le C.P.O. s'est fixé quatre objectifs majeurs, à savoir :

- la valorisation de la formation au commandement ;
- le renforcement de l'acquisition technique et tactique militaire ;
- l'assimilation de la connaissance générale ;
- l'étalement de la capacité d'ouverture sur d'autres organismes privés.

Enfin, le programme de formation qu'il dispense inclut plusieurs stages, entre autres :

préparation des anciens lieutenants et des jeunes capitaines à l'exercice du commandement d'une unité élémentaire ou fonction assimilée.

- **Le C.F.C.O.1** (Cours de Formation Complémentaire des Officiers issus du rang) : acquisition des connaissances de base indispensables au nouveau statut d'officier (en référence à l'initiation et au commandement).

- **Le C.F.C.O.2** (Cours de Formation Complémentaire des Officiers issus du P.I.A et du Peloton de formation militaire des cadres spécialistes de l'ACMIL, ainsi que ceux ayant suivi une formation de spécialisation ou une formation de base à l'extérieur) : renforcement des connaissances de commandement acquises.

- **Le C.Q.O.S** (Cours de Qualification des Officiers Subalternes) : préparation des sous-lieutenants issus d'une promotion directe de l'ACMIL ou autres Ecoles de formation initiale étrangère à assumer leurs futurs rôles de chef de section au sein d'une unité élémentaire, sinon en vue d'une fonction assimilée.

- **Le C.P.C.M 1** (Cours de Protocole et Cérémonie Militaire Niveau 1), dispensé pour les officiers et les sous officiers supérieurs, pour une durée de 40 jours effectifs, et sanctionné par un certificat.



Remise de fanion par les visiteurs aux dirigeants de la SPAT



Le Lieutenant Harlette Naudy Géa AVANANTSOA

Une particularité toutefois pour cette troisième visite : parmi les visiteurs, la présence de quelques femmes officiers ne passait pas inaperçue. *PortEcho* a choisi d'interviewer le Lieutenant Harlette Naudy Géa AVANANTSOA.

PE : Pourquoi ce choix d'être militaire ?

Lt A : Tout d'abord, on peut dire que je suis dans le bain depuis ma naissance, puisque mon père est gendarme. Je n'ai jamais pensé une seule fois qu'une femme ne peut pas embrasser une carrière militaire. Même si cela semble hors du commun pour une femme, le métier me plaît énormément. Mais sachez que je ne suis pas un cas unique, loin de là. Actuellement beaucoup de femmes malgaches occupent des postes de responsabilités dans des secteurs de travail auparavant réservés exclusivement aux hommes. Et pour moi, exercer une carrière militaire est tout simplement une chose magnifique et exceptionnelle.

PE : Avez-vous connu des problèmes particuliers pendant la formation, et surtout lors du parcours des combattants ?

Lt A : Bien entendu, que ce soit pour un homme ou une femme, les débuts sont toujours difficiles. Mais à force de le faire, et surtout avec de la volonté et de la motivation, on finit par s'habituer au rythme et trouver la formation extrêmement passionnante.

PE : Comment vivez-vous la cohabitation avec les élèves du sexe opposé ?

Lt A : Depuis 2004, les femmes malgaches sont admises à l'Académie Militaire. Donc, je ne suis ni la première, ni la dernière. Il est vrai que, généralement les hommes acceptent difficilement l'adhésion des femmes dans ce corps de métier, mais ceux-là n'arrêteront pas les choses d'avancer. D'ailleurs, beaucoup l'acceptent déjà. D'autres sont même allés plus loin, dans la mesure où ils affirment que les femmes sont indispensables, quand il s'agit de détails et de perfectionnement..

PE : Comment devrait-on imaginer un commandement à la tête duquel se trouve une femme ?

Lt A : Aucune différence par rapport au commandement dirigé par un homme, à l'exception du grade, bien entendu !■

Recueillis par Liliane ZAFINIRINA

Naviguez à bord du *PortEcho* avec ces milles et une expression

Musoir : Pointe extrême d'une jettée ou d'un môle, se dit aussi de l'extrême d'un quai à l'entrée d'un bassin

M/V : Abréviation de motor vessel

Navigabilité : Etat d'un navire en mesure de prendre la mer

Navire : Nom générique pour les constructions flottantes de grande dimension, ayant un appareil propulsif. En droit, l'appellation de «navire» est réservé aux bâtiments qui naviguent sur mer. Le navire est doté d'un statut spécial, comme une personne physique, il a un nom, un domicile et une nationalité. Un navire est dit armé, lorsqu'il est prêt à naviguer

Navire grumier : Navire spécialement conçu pour transporter des billes de bois, tant en cale qu'en pontée, et ayant ses propres appareils de levage. Le pont est équipé de montants permettant le calage en vue du saisissage des billes de bois

Navire multipurpose : Navire pouvant charger tous types de marchandises, y compris des conteneurs, et ayant ses propres appareils de levage

Navire polytherme : Navire spécialement conçu pour charger, dans ses cales, des marchandises sous température dirigée

Navire porte-conteneurs : Navire conçu et équipé pour transporter exclusivement des conteneurs, et pouvant avoir ses propres moyens de levage

Navire roulier : Navire conçu avec une rampe arrière ou latérale desservant l'ensemble des ponts du navire, et permettant la manutention horizontale des marchandises et pouvant recevoir des conteneurs en pontée

Négociable : Se dit d'un connaissance à ordre, qui peut servir à la vente des marchandises

Neutral body : Organisme de contrôle neutre, qui intervient pour le compte d'un ensemble d'armateurs afin de vérifier, mettre en oeuvre ou contrôler l'application de mesures, à commencer par le tarif convenu

Niche : Terme économique désignant un secteur d'activité en dehors des grands courants traditionnels, faisant appel à une spécialisation. Les niches sont le plus souvent opérées en Nord-Sud

Noeud : Unité de vitesse du navire. Nombre de milles parcourus en une heure.

Nord/Sud : Désigne par opposition les échanges entre pays industrialisés et pays émergents.

(à suivre)



Dr. Rodin RANDRIANIRINA, médecin de la SPAT

PE : Pouvez-vous nous citer les entités qui ont pris part à cette mission ?

RR : Qu'ils soient nationaux ou étrangers, les acteurs étaient tous des médecins volontaires et formant une équipe pluridisciplinaire, répartie en deux sous équipes, dont :

- une équipe itinérante composée de deux médecins généralistes et de quatre dentistes, qui ont eu la charge des consultations médicales ainsi que des extractions dentaires en brousse ;

- une équipe hospitalière, laquelle opère dans des Centres Hospitaliers de Référence Respectifs (CHRR). Cette deuxième équipe a été composée des sections suivantes :

► une section chirurgicale, dirigée par Pr Jacques TESTART (Rouen, France) et le Dr Firoze KOYTCHA (Saint-Denis, La Réunion) ;

► une section Cardiologie, dirigée par Dr. Clarette (HJRA Antananarivo, Madagascar) ;

► une section Ophtalmologie, dirigée par Dr. Tsiory (CHU Mahajanga, Madagascar) ;

► une section Optique, avec Mr BOUSSARD (La Réunion) comme Chef de File ;

► une section ORL, dirigée par Dr FIDY (CHU Toamasina, Madagascar) ;

► une section Hépatologie-Entérologie, dirigée par Dr Nicolas DELAS (CHU Paris, France) ;

► une section d'Échographie, que j'ai dirigée moi-même au nom du CEMEDI-Port de Toamasina, Madagascar.

PE : Quels ont été les principaux objectifs visés par cette action ?

RR : La mission a visé deux objectifs majeurs. Il s'agissait, d'un côté, d'offrir des services sanitaires gratuits auprès de populations en milieu périurbain et/ou rural (en particulier, ceux issues des couches défavorisées) et, de l'autre, s'échanger expérience et savoir-faire entre membres du corps médical.

PE : Pourquoi le choix par l'ONG des districts d'Antsohihy et de Maevatanana ?

RR : L'existence d'agents pathologiques liés au climat et à

PAS DE FRONTIÈRES POUR LES BONNES ŒUVRES

La SPAT contribue à une mission humanitaire hors de la région Atsinanana

Il n'y a pas de frontières pour les bonnes œuvres. Par le biais du Département Echographie du CEMEDI-Port-Toamasina, la S.P.A.T. a contribué à une importante mission humanitaire hors de la région Atsinanana, du 19 mars au 07 avril derniers, dans les districts d'Antsohihy et de Maevatanana (Mahajanga). Représenté sur place par le Chef de Service, Dr Rodin RANDRIANIRINA, dans le cadre de la mission « Santé humanitaire », initiée par l'ONG MOI (Médecins de l'Océan Indien), et en collaboration avec le Ministère de la Santé malgache, la S.P.A.T. a tenu, encore une fois, à démontrer sa volonté d'être une entreprise citoyenne et responsable, partout où sa contribution est sollicitée. A son retour de mission, Dr Rodin RANDRIANIRINA a accepté de répondre aux questions de PortEcho.

l'environnement (par exemple, la bilharziose très fréquente dans les rivières) constitue une menace permanente pour la population. C'est ce qui a poussé l'ONG à axer son intervention dans des districts sis dans les zones arrosées par les fleuves Sofia et Betsiboka, d'où le choix d'Antsohihy (Région Sofia) et de Maevatanana (Région Betsiboka).

PE : Pouvez-vous préciser la contribution du CEMEDI-Port de Toamasina dans le cadre de cette mission ?

RR : Le CEMEDI-Port de Toamasina, que j'ai représenté sur place, a assuré les diagnostics pré-opératoires, lesquels, comme leur nom l'indique, précédaient toute intervention chirurgicale à effectuer. Au total, 965 échographies et 1 459 examens ont été réalisés. En outre, j'ai assuré l'encadrement de cinq médecins stagiaires sur la pratique de l'échographie.

PE : Estimez-vous aujourd'hui que les objectifs ont été atteints ?

RR : D'une manière générale, oui, dans la mesure où la mission a pu consulter un maximum de patients. En effet, ceux-ci sont venus nombreux. Et l'ONG a pu offrir des soins gratuits à plusieurs milliers de personnes. Du côté des participants, la mission est allée au-delà d'un simple échange d'expérience et de savoir-faire entre des médecins exerçant dans différentes spécialités. Elle a également permis à ceux-ci, de mettre de côté leurs différences et leurs origines pour tisser des liens humains étroits. Aujourd'hui encore, je ne cache pas ma satisfaction d'avoir eu le privilège de participer à cette mission. Et, comme je l'ai souligné dans la conclusion de mon rapport de mission, je dirai que :

« Cette mission sera éternellement gravée dans nos mémoires, mission durant laquelle l'émotion, les rencontres, le dépassement de soi, la solidarité, la protection des faibles et l'aide aux démunis étaient au rendez-vous ! »■

Recueillis par Monique HENRIETTE

8 AVRIL 2012 : JOURNÉE MONDIALE DE LA SANTÉ

sous le thème « une bonne santé pour mieux vieillir »



Vue de la façade du CEMEDI, le centre médical de la SPAT

Comme il est d'usage tous les ans, Madagascar a célébré la Journée Mondiale de la Santé, le 08 avril dernier. Mais, le cadre de célébration « **Vieillesse et Santé** », adopté cette année, a suscité la curiosité et l'intérêt chez plus d'un.

Toamasina n'a pas été en reste et a tenu à prendre part à la célébration de cette journée, placée sous le thème : « **une bonne santé pour mieux vieillir** ». La veille, une sensibilisation par le biais de la presse télévisée, à l'intention de la population tamatavienne, a ouvert la célébration de la journée.

Ce préalable effectué, la journée du 8 avril a commencé tôt dans l'enceinte de l'hôpital *Kely*, à 6 heures du matin, par une opération de prise de tension. Et dès 7 heures, les participants (autorités, membres du personnel de la santé et citoyens tous confondus) se sont mobilisés vers « *une marche pour la santé* ». En prévision de celle-ci, les organisateurs ont au préalable pris toutes les précautions nécessaires, comme les points d'eau (assurés grâce au PSI), les secouristes issus de la Croix Rouge ainsi que la fanfare de la Gendarmerie Nationale. Il faut souligner que l'organisation a surtout ciblé les personnes âgées de 40 ans et plus. Malgré cela, tous les âges y ont été représentés. Après un tour de ville symbolique, les participants ont bouclé la boucle en revenant au point de départ, l'Hôpital *Kely*.

Mais la journée n'a pas été clôturée pour autant. Diverses activités liées à la santé des personnes âgées ont ensuite été organisées, notamment le dépistage des maladies habituellement liées à l'âge, dont le diabète, les maladies oculaires et l'hypertension artérielle. Enfin, pour clôturer comme il se doit cette journée mémorable, différentes festivités, assorties des discours prononcés par les autorités locales, ont eu lieu, avec en prime, la remise à titre de don de super moustiquaires en faveur des « *BE ANTITRA* » (personnes âgées), ainsi que d'attestations pour les personnes âgées de 85 ans et plus.

Comment le CEMEDI a contribué à cette journée ? Questionné par *PortECHO*, Dr RAZAKARISOA Séraphie explique que, adhérent totalement à la volonté de la S.P.A.T. d'être une entreprise citoyenne et responsable vis-à-vis des problèmes sociaux, le

CEMEDI a depuis toujours mis un point d'honneur pour s'occuper des personnes âgées. Celles qui y sont prises en charge sont convoquées annuellement en vue de passer des visites médicales systématiques. Cette précaution aide les médecins traitant à détecter, et surtout à diagnostiquer, suffisamment tôt les différentes maladies latentes éventuelles chez ces personnes. D'ailleurs, chaque consultation au CEMEDI est systématiquement précédée d'une prise de tension, de poids et de température. De plus, les vaccinations figurent au programme tout au long de l'année. Par ailleurs, la remise de super moustiquaires se fait à chaque fois que le besoin s'avère nécessaire. Enfin, le CEMEDI dispose d'un laboratoire performant, qui dispose d'appareils de radiologie, d'échographie et d'électrocardiogramme. Une façon pour le centre d'œuvrer en permanence dans le sens d'« **une bonne santé pour mieux vieillir** ». ■

Recueillis par Monique HENRIETTE



Une vision lointaine à un âge aussi avancé, pourquoi pas, quand la santé est là pour bien vieillir

LA COMMUNICATION, CLE DE LA REUSSITE RELATIONNELLE

*Autrefois, la survie matérielle occupait entièrement la vie des individus, et ainsi, suffisait à maintenir une famille unie. A l'époque, les hommes se préoccupaient à longueur de journée de fournir protection, vêtements et nourriture à leurs familles respectives, si bien que le dialogue n'avait guère de place dans leur quotidien. Le fait qu'ils avaient pu subvenir aux besoins matériels de la journée suffisait pour une bonne atmosphère familiale. De nos jours, une bonne ambiance relationnelle, n'est plus aussi facile à instaurer. Si la survie matérielle n'exige plus autant d'efforts physiques que d'antan, il n'en reste pas moins que le rythme quotidien de la vie s'avère encore plus harassant que du temps de nos aïeux. En effet, dans le cycle infernal du « métro, boulot, dodo », les membres d'une même famille se voient de moins en moins. Et pire, ils n'ont guère le temps de se parler. Peu à peu, le manque de communication s'installe partout. Il devient même un fléau universel, et pas des moindres, **puisqu'il désunit, membres de la même famille, conjoints, parents et enfants, employeur et employé. La littérature psychologique a très tôt perçu le danger de l'absence de communication. Au 16ème siècle, Montaigne, un philosophe français, le signalait déjà comme suit : « Nous ne sommes hommes, et ne nous tenons les uns aux autres que par la parole ».***



Au fil des siècles, le sujet captive, non seulement les grands penseurs, mais aussi et surtout les éducateurs et les conseillers d'entreprise. Si chacun a sa façon d'aborder la question, tous sont unanimes pour reconnaître la place prépondérante qu'occupe la communication dans la liste des conditions nécessaires et indispensables pour une situation relationnelle réussie. Mais communiquer est une chose, savoir communiquer, ou plutôt communiquer efficacement, en est une autre. Benjamin Disraeli, écrivain et homme d'Etat anglais, décrit si bien la nuance en écrivant : « **L'art de la conversation fait appel à deux belles qualités : il faut savoir entrer en contact avec autrui, et comprendre son point de vue, à la fois communiquer et écouter. Un tel équilibre est rare, mais lorsqu'il est atteint, le charme opère** ».

L'équilibre relationnel, obtenue grâce à une bonne communication, est pourtant indispensable pour garantir la réussite dans la vie familiale, sociale, professionnelle, bref en toute circonstance. Dans *Chronique 7*, Maryse Boutin, psychothérapeute, définissant la communication comme clé de la réussite relationnelle, écrit : « **Le plus beau cadeau que l'on puisse faire à quelqu'un est qu'il puisse s'entendre lorsqu'il nous parle... La communication étant le principal moyen d'échanger et de nous lier aux autres, il est donc nécessaire d'en maîtriser les fondements, à défaut de quoi nous nous retrouvons incompris et malheureux. D'où l'importance de développer les bases essentielles pour nous faire comprendre et entendre par nos interlocuteurs** ».

Dans votre vie familiale, conjugale, sociale, professionnelle, vous non plus, vous n'êtes pas à l'abri du danger de l'absence de communication avec vos proches, danger généralement classé au premier rang de la liste des multiples problèmes qui affectent la relation interpersonnelle. Ne laissez pas ce danger vous rattraper. *PortECHO* vous propose des extraits du B A BA de la bonne communication, des réflexes et des habitudes qui vous inspireront vers votre voie personnelle pour éviter le danger.

Beaucoup de personnes se trouvent dans l'incapacité de communiquer correctement, convenablement et efficacement. Quelles en sont les causes ?

► La première est le fait que ce n'est pas une matière traditionnelle qu'on enseigne. Maryse **Boutin souligne, toujours dans Chronique 7 que « Depuis quelques décennies, les spécialistes du langage nous ont apporté des règles de communication saine et non violente... Malheureusement, les bases de la communication ne sont enseignées, ni à l'école, ni à la maison, et rarement en milieu de travail »**. Notre manière de communiquer, ou de ne pas communiquer, nous a généralement été inculquée à travers notre éducation, depuis notre enfance.

► Au niveau d'un couple, les conjoints craignent de partager leurs sentiments et leurs pensées intimes.



► Les échecs répétés dans les tentatives faites pour établir des voies de dialogue stable figurent également parmi les facteurs générateurs du manque de communication. Par exemple, à chaque fois que l'un des deux conjoints tente d'entamer une conversation intime, l'autre change de sujet ou simplement tourne le dos. La communication s'avère alors impossible.

► Peut-être aussi, l'un des conjoints trouve qu'il est préférable de garder pour soi ses sentiments et ses émotions, voire de les réprimer, car il considère que ses pensées et ses opinions ont peu de valeur et n'intéresse personne. Pourquoi tenter de les partager ?

Il existe sûrement un désir profond de parvenir à une bonne communication, mais on ignore généralement quelles sont les meilleures méthodes pour vaincre les habitudes négatives citées supra, et les remplacer par d'autres plus adéquates.

PortEcho s'est alors référé à l'expérience de **Nancy Van Pelt**, Educatrice américaine spécialisée dans la vie familiale, et vous propose de mettre en pratique quelques méthodes et techniques, afin, d'un côté, de mieux comprendre votre interlocuteur et, de l'autre, d'apprendre à communiquer efficacement avec lui.

Un principe fondamental à retenir : **le dialogue se fait à deux**. Chacun joue en même temps le rôle d'**Orateur** et d'**Ecouteur**. Et pour établir une bonne communication, chacun doit maîtriser **l'art d'écouter** et **l'art de parler**.

L'ART D'ECOUTER

Savoir communiquer, c'est d'abord et avant tout savoir écouter. « **Qui parle sème, qui écoute récolte** », d'après Pythagore, philosophe, mathématicien et scientifique présocratique grec (580 - 495 av. JC). Nous avons souvent l'impression que le fait d'écouter est quelque chose de simple. C'est pour cela qu'il est l'aspect le plus négligé et le moins compris dans l'art de communiquer. Mais entendre et écouter sont deux choses différentes.

Entendre se réfère au processus automatique par lequel les ondes sonores influent sur le tympan et mettent en action les petits organes de l'oreille moyenne et interne, pour convertir les ondes sonores en influx nerveux, et les transmettre au cerveau

afin qu'il les interprète.

Ecouter est quelque chose qui doit s'apprendre. Le processus de l'écoute consiste à prêter attention à ce que quelqu'un dit, à la musique qui est diffusée, ou simplement aux bruits, ou bien de refuser d'y prêter attention. Ecouter exige un **choix conscient** de l'objet sur lequel nous voulons fixer notre attention.

Dans la vie de tous les jours, une mauvaise habitude est souvent constatée : **Entendre sans Ecouter**. Une erreur fondamentale qui nous conduit à d'autres qui compromettent la bonne communication, entre autres :

Interrompre ou contredire

C'est l'erreur la plus grave. Ceux qui interrompent passent presque toujours leur temps à préparer la réplique à ce qu'ils entendent, et non à écouter ce qu'on leur dit. Ils ne s'intéressent qu'à leurs propres idées. Lorsque quelqu'un interrompt celui qui lui parle, il commet un outrage, un acte de rudesse qui, pour une personne sensible, peut être ressenti comme aussi douloureux qu'une agression physique. Il faut laisser à l'autre personne le temps de conclure ce qu'elle est en train de dire, si ennuyeuses ou peu raisonnables que ses paroles puissent paraître. Et il ne faut, ni anticiper ce que va dire la personne qui parle, ni compléter ses phrases sans la laisser terminer. Beaucoup de gens se plaignent dans ces mauvaises habitudes d'interrompre le dialogue, pour parler au téléphone ou pour s'adresser à une autre personne, de ne pas cesser de bouger dans tous les sens, manifestant l'impatience de s'éloigner, de vérifier son téléphone portable, sinon de consulter sa montre. Contredire tout ce qu'a dit l'autre, sans lui donner la possibilité de préciser ce qu'il a dit, équivaut également à commettre une grave erreur.

Manque de contact visuel

Il s'agit d'une autre erreur qui dérange. Les interlocuteurs qui ne regardent pas la personne qui leur parle donnent une impression de désintérêt et de méfiance. Charles Spurgeon, un célèbre prédicateur nord-américain décrivait la gêne née du manque de contact visuel en ces termes : « **Je me sens gêné, même si un aveugle ne regarde pas mon visage, lorsque je parle** ».



En effet, les gens se méfient de ceux qui ne regardent pas leur visage au cours d'une conversation.

Lorsque les relations interpersonnelles au sein d'un couple se détériorent, les conjoints se regardent rarement dans les yeux lorsqu'ils parlent, et peuvent même cesser de se regarder dans les yeux pendant des semaines et des mois, dans le cas d'une relation très détériorée. D'ailleurs, le manque de contact visuel est souvent utilisé comme un châtiment. Les conjoints refusent de se regarder pour manifester leur mécontentement.

L'interlocuteur qui s'ennuie

L'interlocuteur qui s'ennuie agit comme s'il sait déjà tout ce qu'on va lui dire. Il ne faut pas oublier que, si votre interlocuteur parle souvent de la même chose, c'est que, pour lui, il s'agit de quelque chose d'important, et qu'il s'attend que, vous aussi, vous lui accordiez de l'importance.

L'interlocuteur sélectif

Il choisit les parties de la conversation qui lui paraissent intéressantes, et rejette le reste. Beaucoup trop de personnes ne veulent rien entendre de désagréable, de perturbateur, ou qui rompt la confortable routine quotidienne.

L'interlocuteur suspicieux

L'interlocuteur sur la défensive déforme ce qu'on lui dit, et le perçoit comme une attaque personnelle.

L'interlocuteur insensible

C'est celui qui n'arrive pas à détecter les sentiments ou les émotions qui sont cachés derrière les paroles. Il ne donne aucun signe extérieur indiquant la compréhension.

En tant qu'**Ecouteur**, vous devez tout mettre en œuvre pour que votre interlocuteur soit convaincu que vous l'écoutez :

avec tout votre corps :

Le contact physique est indispensable à la santé émotionnelle. Il montre que vous prêtez attention à l'autre, il engendre la confiance et transmet un message parfois impossible à exprimer verbalement. Toutefois, il n'est pas recommandé de s'approcher trop de la personne qui vous parle. Si votre interlocuteur se sent enthousiasmé et heureux pour une raison quelconque, adaptez votre manière d'écouter avec le corps pour que celui-ci exprime la joie. Et s'il désire partager quelque chose avec vous, mettez-vous dans un état d'âme approprié, et manifestez-le au moyen de vos réponses corporelles.

avec vos yeux :

Les psychologues ont démontré dans leurs études que deux personnes très amoureuses maintiennent beaucoup plus

longtemps le contact visuel que les autres couples. C'est la raison pour laquelle, ceux qui désirent restaurer une relation conjugale détériorée doivent commencer par rétablir le contact mutuel par le regard. On peut transmettre de nombreux messages avec les yeux : affection ou indifférence, acceptation ou rejet, surprise ou manque d'intérêt, joie ou tristesse.

avec la tête :

Un mouvement de tête au moment opportun, appuyer un doigt sur le visage ou se gratter le menton ou la nuque par exemple, démontre généralement que l'on écoute avec attention. Appuyer le menton sur le poignet, incliner légèrement la tête vers la personne qui parle, en signe d'attention. Bien entendu, il faut le faire avec sincérité.

avec les mains :

Les mains permettent de réaliser de nombreux gestes qui dénotent l'approbation ou la désapprobation. Au cours d'une conversation, il faut éviter de griffonner distraitement ou de dessiner pendant que l'on écoute, de jouer avec un crayon ou un porte-clés, de se couper ou de se nettoyer les ongles. Ce sont des manifestations silencieuses, mais gênantes et frustrantes qui signifient : ce que tu es en train de dire est moins important pour moi que ce que je suis en train de faire. On peut manifester sa tendresse au conjoint, en lui prenant la main, en lui donnant une petite tape affectueuse, ou en lui serrant légèrement la main.

avec les lèvres :

Cette façon d'écouter inclut le sourire et même le rire, des soupirs, un baiser superficiel et d'autres manières d'utiliser la bouche pour manifester l'intérêt et la tendresse. De même, les expressions verbales comme : « *Allons donc ! Ce n'est pas possible ! Vraiment ? ...* », et bien d'autres exclamations, prononcées avec sincérité, montrent à l'interlocuteur qu'on l'écoute avec attention.

avec l'esprit :

Si vous voulez apprendre à écouter, il vous faut concentrer un maximum d'attention pour détecter les idées implicites, les intentions et les affirmations sous-jacentes dans ce que l'autre est en train de dire. Prêtez attention et essayez de comprendre ce que veut communiquer votre interlocuteur.

Vous devez vous rappeler que, pendant l'écoute, vous transmettez vous aussi des messages non verbaux. Vous avez tendance à croire qu'écouter est une attitude passive. Cependant, lorsque vous parlez d'écoute active, vous y ajoutez l'idée d'intérêt et de participation. Et quand on parle d'écoute active, on évoque de fait une manifestation d'empathie, ce qui consiste à dire : *Je ressens ce que tu ressens, et j'éprouve un intérêt sincère pour ce qui t'arrive en ce moment.*

Les mauvaises habitudes abondent, parce que nous n'avons pas été instruits correctement. Toutefois, Ecouter pour parvenir à percevoir n'exige pas de diplôme universitaire. Par contre, il doit s'apprendre. Et il est nécessaire de s'y exercer pour parvenir à bien le faire. L'équipe du PortECHO vous souhaite « *Bon courage à la pratique de l'Ecoute active, mais surtout, faites-la efficacement et avec sincérité !* »

Et rendez-vous à la prochaine parution pour la deuxième partie du sujet, qui est l'**Art de Parler**. ■

Pages proposées par Vololona RANIVOMBOAHANGY et Fanja RAELIARISOA

TRANSPORTER LE LAMBAHOANY EN MOUVEMENT

A Madagascar, le *lambahoany* ou pagne en français (l'équivalent du paréo chez les tahitiens), est un produit exprimant une forme d'art relevant d'une construction d'identité sur le plan vestimentaire. Il est très prisé par l'ensemble de la population. Ainsi, l'événement « *Transporter Lambahoany en mouvement* » est le fruit de rencontres des passionnés de culture et d'art :



Un défilé unique en son genre avec le lambahoany «dans tous ses états»

- ▶ rencontre entre la tradition et la modernité, entre l'art et l'entreprise, et surtout entre l'art et la culture ;
- ▶ rencontre entre des individus issus de différents univers (lesquels ne se croisent pas toujours, voire rarement, ou qui ne se comprennent pas), entre des personnalités fortes et contrastées.

De ces rencontres sont nées des œuvres, qui vont voyager et se transporter, dans tout Madagascar comme dans le monde entier. Les rencontres se sont d'ailleurs traduites par des moments forts, ainsi que des actions dont les fils conducteurs ont été de :

- ▶ renforcer les micro-entreprises créatives sur les questions juridiques, l'organisation d'une biennale et la vente des œuvres sur le marché de l'art ainsi que le marché populaire ;
- ▶ sensibiliser le grand public à l'art et à la culture par la construction d'une mallette pédagogique et l'organisation d'une exposition itinérante ;
- ▶ développer le mécénat en rapprochant artistes, entreprises et médiateurs culturels.

Dans ce cadre, le *lambahoany* relate les œuvres de neuf (09) artistes malagasy, dont, entre autres, des peintres, des graphistes, des plasticiens, des photographes, des scénographes et même un auteur de bandes dessinées, tous engagés et impliqués à fond pour promouvoir ce support, et faire en sorte qu'il véhicule une singularité culturelle et éducative, un message destiné à la société, tout en boostant l'économie du pays.

Les *lambahoany* ont voyagé dans tout Madagascar par le biais du CITE (Centre d'Information Technique et Economique) du Nord au Sud, et de l'Est à l'Ouest. Pour manifester son soutien au mouvement, Toamasina a accueilli cet événement unique les 27 et 28 mars derniers, et l'a couronné d'une exposition

itinérante par le biais des étudiants en Tourisme de l'Université de Toamasina, bien entendu, vêtus de *lambahoany*. Le 27 mars, cette procession inhabituelle a fait le tour de la ville, depuis les bureaux du CITE, en passant par l'incontournable Bazary Kely, ensuite longeant l'Avenue de l'Indépendance pour honorer la Région Atsinanana, pour se terminer au Centre *Lambahoany* sis à *Tanamakoa*, où l'exposition a été ouverte au public.

L'ouverture officielle de l'événement a été marquée par la présence d'autorités locales de la Région Atsinanana, notamment la Direction Régionale de l'Art et de la Culture et le Président de la Délégation Spéciale de la Commune Urbaine de Toamasina. Dans leur discours respectifs, ceux-ci n'ont pas manqué de souligner l'importance du *lambahoany* dans la culture malagasy. A son tour, le Représentant de la Région Atsinanana a soutenu la particularité de l'exposition, tout en développant la valeur du *lambahoany* dans toute l'île sur les plans œuvre, tissu et culture. Bref, le paréo incontournable en toute circonstance, surtout dans l'Est de la Grande Ile où « *les betsimisaraka portent le lambahoany en toute circonstance : cérémonie traditionnelle, décès, ... en bien ou en mal* ». Quant aux médiateurs culturels, ils ont choisi de montrer et d'expliquer à l'assistance la mallette pédagogique et son contenu.

Dans le cadre du mouvement, une séance de visite à *Barikadimy* (Université de Toamasina) avec toujours les *lambahoany* en pôle position à l'exposition : les bénéfices des ventes réalisées à l'occasion ont été versés au profit des universitaires. Des collections spéciales sont gardées en souvenir de l'événement. Toutefois, le public pourra en acheter des modèles du même type au marché local.■

Liliane ZAFINIRINA



Exposition au Centre Lambahoany de Tanamakoa: le lambahoany, vedette incontournable dans la culture malgache



26/01/12 : Vue partielle de la tribune officielle lors de l'inauguration du nouveau scanner fixe.



Vue de la sortie du scanner fixe , inauguré le 26/01/2012



Stand de la SPAT, lors de la Porte Ouverte à l'occasion de la Journée Mondiale des Douanes



SEM Andry Nirina RAJOELINA, lors de la visite du stand de la SPAT



Le DG de la SPAT, exposant aux autorités le plan de développement du Port de Toamasina



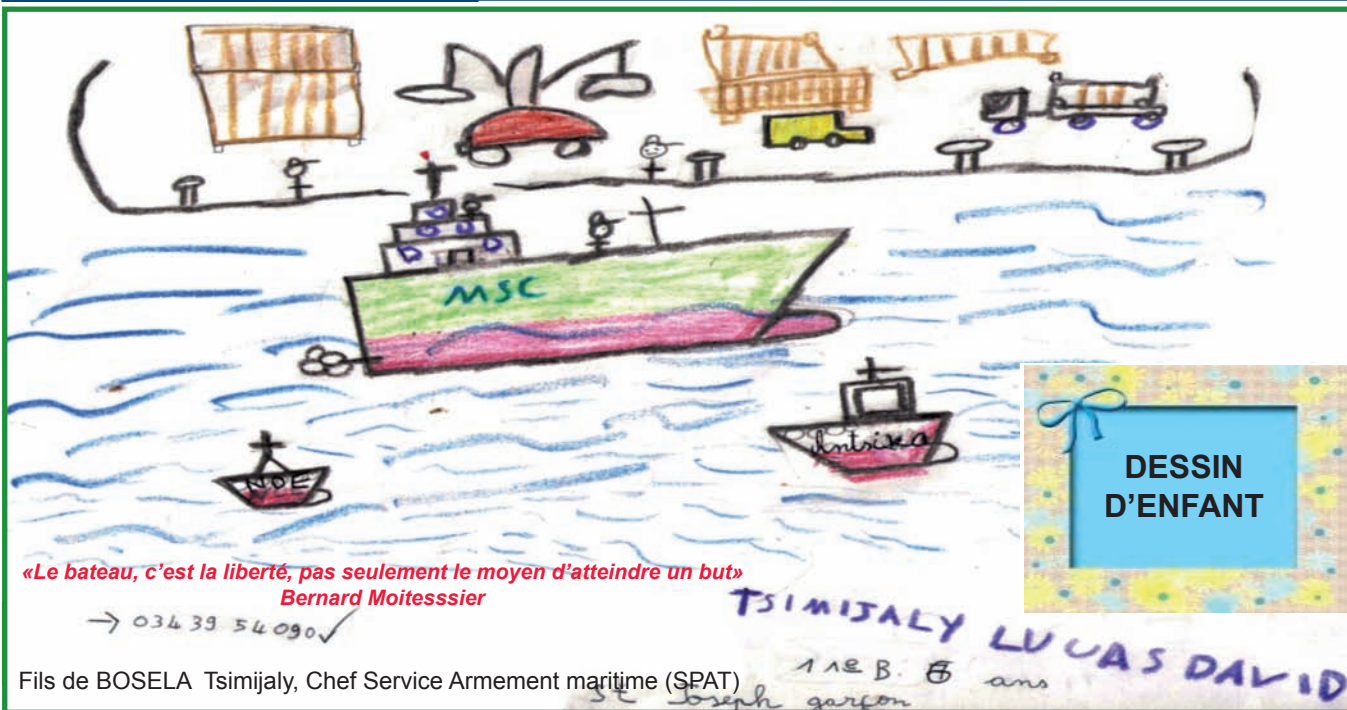
27/01/2012, dans la salle de conférence de la SPAT atelier initié par le Ministre des Transports sur le projet de la restructuration de l'administration maritime



6th Indian Ocean Ports & Logistics Conference and Exhibition: une salle de conférence archi-pleine, en 1^{ère} rangée, les autorités dont le Ministre des Transports RAMANANTSOA Benjamina Ramarcel



Représentants de la SPAT, MICTSL, port de Rouen et port de Nantes, dans une ambiance amicale, au cours du dîner de gala à l'Île Maurice



DESSIN D'ENFANT

«Le bateau, c'est la liberté, pas seulement le moyen d'atteindre un but»
Bernard Moitessier

→ 034 39 54 090 ✓

Fils de BOSELA Tsimijaly, Chef Service Armement maritime (SPAT)

TSIMIJALY LUCAS DAVID
11 ans
St Joseph garçon

Recette



Avocats aux crabes

Ingrédients :

1 gros avocat ▶ 200 g de chair de crabe fraîche ▶ ½ jus de citron (pour la vinaigrette) ▶ 1 jus de citron vert ▶ 1 cive (ou 1 oignon nouveau) ▶ ½ piment oiseau ▶ 2 cuil. à soupe d'huile de tournesol ▶ Sel et poivre du moulin

Préparation

Préparez la vinaigrette dans un petit saladier: faites fondre un peu de sel dans le jus de citron, puis ajoutez l'huile en fouettant bien pour émulsionner l'ensemble. Pelez et hachez finement la cive. Ajoutez-la ainsi que le piment finement haché, poivrez et mélangez bien.

Coupez l'avocat en deux dans le sens de la longueur. Retirez le noyau. Prélevez la pulpe à l'aide d'une petite cuillère, en laissant environ 3 mm sur la peau. Coupez la chair récupérée en dés, versez-les dans un saladier et arrosez-les de jus de citron pour éviter qu'ils ne noircissent. Versez la vinaigrette et mélangez.

Emiettez la chair de crabe à la fourchette ou avec les doigts, en retirant tous les petits cartilages qui pourraient subsister. Mettez-la au fur et à mesure dans le saladier contenant l'avocat et mélangez.

Répartissez le mélange dans les moitiés d'avocat, couvrez d'un film transparent et mettez au réfrigérateur jusqu'au moment de servir. ■

Proposée par Monique HENRIETTE

Blague

- Je vais acheter cette toile dit le client au peintre.
- C'est une affaire, Monsieur. J'y ai passé dix ans de ma vie.
- Dix ans? Quel travail!
- Eh oui : deux jours pour la peindre et le reste pour réussir à la vendre!!!

Pensée

- « Plus j'ai envie que quelque chose soit fait, et moins j'appelle ça du travail ». (Ecrivain et pilote américain)
- « Choisissez un travail que vous aimez, et vous n'aurez pas à travailler un seul jour de votre vie ». (Confucius)

Mots fléchés

FAI	↓	DOMPTA	↓	CHASSEURS DE VOLATILES	↓	MOT D'APPEL	↓
COMME MÈRE		BOEUF SAUVAGES				RACLA	
↙		↓				↓	
CC	→			PAS INCONNU	→		OUIE MUSICALE
IMPRÉVU				RÉGLA L'ADDITION			↓
↙				↓			
C		ASSAIS-SONNAS	→				
↙		IMMERGE					
		↓				JOUTES	
E	→			PRÉNOM OU FLEUVE	→	↓	
PLANTE ODORANTE				ACCESSOIRE DE BAIN			
↙				↓			
				PETIT COURS	→		TRANSPIRE
L	→			MARCHERA			↓
FAIRE PAYER				↓			
↙						ÉTUDIÉ	→
DÉFRIPÉ	→						



Société du Port à gestion Autonome de Toamasina



Cap vers

2035

Tél : (261 20) 53 321 55

Fax : (261 20) 53 335 58

E-mail : spat@port-toamasina.com