



Au sommet
«Maximising African Port Capacity»
les 23 et 24 mai 2012 à Cape Town

La S.M.M.C. : Une politique en cohérence avec le plan de développement



Journée Mondiale de l'Artisanat
**« Le fait-main est l'avenir
du développement durable »**

La Capitainerie du port et ses services portuaires



MISE A QUAI

Pilotage
Lamanage
Remorquage

AUTRES PRESTATIONS

Avitaillement en eau douce
Enlèvement d'ordures
Tour de veille et de contrôle
Lutte contre l'incendie



Photo de couverture:
Embarquement de litchi

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 Raellarisoa
Soloarimalala Alfred

Infographie :
Mamy Razakalimanandro

Photographie
Jean-Claude Andriison

Edition :
ECOPRIM
Tél : 020 22 320 89
Fax : 020 22 690 87
e-mail : ecoprim@netclub.mg
Zone Industrielle Nord
des Hydrocarbures
Ankorondrano
D.L.N°805/10/12

Nombre de tirage :
350 exemplaires



■ 4 EDITORIAL

■ 6 ECONOMIE

La S.M.M.C.

Une politique en cohérence avec le plan de développement du port de Toamasina

Au sommet «Maximising African Port Capacity» les 23 et 24 mai 2012 à Cape Town

Du côté des quais

Atelier sur la réglementation maritime

■ 22 MOUVEMENTS DES NAVIRES

■ 24 TRAFIC MARITIME

Statistiques sur le trafic maritime du port de Toamasina

■ 26 ANNUAIRE DES MAREES

Heures et hauteurs des pleines et basses marées
Juillet - Août - Septembre 2012

■ 28 AKON'NY MPIASA

Ino marô asanô ê ?

■ 30 INO MARÊSAKA AKÔ ?

Journée Mondiale de l'Artisanat
«Le fait-main est l'avenir du développement durable»

Mois de l'enfance

■ 32 SANTE

La santé est un capital :

Le CEMEDI et la médecine d'entreprise

■ 33 SPORT

Toerampiofanana baolina kitra ATAFANA

■ 34 CULTURE ET EDUCATION

La communication, clé de la réussite relationnelle
(suite et fin)

Entre DAMEN et la SPAT :

Le transfert de compétences se concrétise

■ 38 ACTUS EN PHOTOS

■ 39 LOISIRS

EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA : Quand importance rime avec urgence

En nous référant à des pensées économistes sur la gestion du temps, nous avons lu ceci : « *L'une des plus grandes difficultés que l'on rencontre dans l'organisation du travail quotidien est l'affectation d'un ordre de priorité à chacune des tâches qui se présentent ... La tendance naturelle à agir et la vision à court terme amènent souvent à faire d'abord ce qui semble urgent ... L'importance et l'urgence doivent être précisées. Or, pour le responsable, toute tâche est, en général, importante et urgente. Il faut donc être perspicace pour établir des priorités* ». Si des économistes posent ainsi le problème de la gestion du temps, quels conseils nous donnent-ils pour distinguer ce qui est urgent de ce qui ne l'est pas, et ce qui est important de ce qui ne l'est pas ? En tout cas, de la matrice de Dwight David Eisenhower (Président des Etats Unis d'Amérique de 1952 à 1960), nous avons retenu que les tâches à exécuter se catégorisent en quatre zones distinctes dans un tableau à double entrée (l'axe horizontal pour l'importance, et l'axe vertical pour l'urgence). Chaque zone est attribuée à une ou plusieurs tâches selon le degré d'importance et d'urgence où elles se situent. Pour simplifier les choses, il faut juste comprendre que dans cette matrice une tâche évolue du stade de **pas important ou inutile** (donc à abandonner), à **urgente mais peu importante** (par conséquent à exécuter soi-même, sinon à déléguer rapidement), ensuite à **importante mais peu urgente** (ainsi, peut attendre ou être éventuellement déléguée), et enfin, **importante et urgente** (par conséquent à exécuter de suite et ne peut être déléguée). Trop simple, diriez-vous, à la limite un jeu d'enfant ? Cependant, quand on tombe sur d'autres opinions, comme celle de Talleyrand, homme d'Etat et diplomate français (1754-1838), qui s'exprimait en ces termes : « *Quand il est urgent, il est déjà trop tard* », l'on ne peut s'empêcher de se remettre en question, par rapport à la tendance trop connue de l'attentisme et du peu d'importance que l'on accorde généralement à l'anticipation.

L'idée d'un tel questionnement nous est venue à l'esprit, en constatant la pression qui pèse actuellement sur le Port de Toamasina. En fait, le Grand Port est pratiquement rattrapé par le temps, dans la mesure où il est assailli de partout, du fait des exigences des armateurs, des chargeurs et des réceptionnaires, **des exigences plus que fondées**. En effet, devant eux-mêmes faire face à la crise économique mondiale, ceux-ci se doivent de trouver tous les moyens possibles et imaginables pour minimiser les coûts à leurs charges respectives. C'est ce qui a poussé les armements à augmenter la taille de leurs navires. Et ainsi est née la génération des gros porteurs. Pour l'escale au Port de Toamasina, la taille de ces navires ne poserait aucun problème. Cependant, il reste une défaillance majeure : l'insuffisance de la profondeur au niveau des quais d'accostage. Dans le cas où le Port de Toamasina ne trouve pas rapidement la solution, il obligera les armements à alléger leurs navires dans le port d'escale avant Toamasina. Nul besoin de démontrer le préjudice financier que le Port de Toamasina en subira. Cette situation des plus inquiétantes interpelle forcément, quant à **l'importance et à l'urgence** des travaux visant l'augmentation du tirant d'eau aux quais du Port de Toamasina.

Parallèlement, du fait de l'évolution fulgurante de la conteneurisation, un autre besoin urgent vient se greffer au précédent, et cette fois-ci, il s'agit d'espace. Avec une moyenne annuelle de 10% de taux d'augmentation de la conteneurisation, le fléau de la congestion portuaire est en train de s'installer dans le premier port de la Grande Ile. En effet, en matière d'infrastructure d'accueil, le Port de Toamasina est aujourd'hui plus que saturé. Et si une extension des espaces et des terre-pleins (destinés à accueillir la cargaison des gros porteurs) n'est pas réalisée au plus vite, le risque de voir le Port de Toamasina déserté par les gros navires est inévitable. Autre manque à gagner qui pourrait être évité, si...

Enfin, comme si ces deux problèmes ne suffisent pas, il reste encore un troisième, qui est l'inexistence d'infrastructures d'accueil adéquates pour l'accueil du trafic de croisière. Depuis l'année dernière, le Port de Toamasina a été pointé du doigt à cause de cette lacune. Et pire, les organisateurs ont déjà réduit de moitié le trafic, et ont opté pour des bateaux de croisière de moindre taille, au lieu et à la place des paquebots géants.

Est-ce à dire qu'il est trop tard ? Sans vouloir pencher pour la pensée de Talleyrand, nous estimons honnêtement que le Port de Toamasina est aujourd'hui en train de se faire dépasser par la progression vertigineuse de la technologie et du trafic maritime. Par conséquent, il se doit d'adapter ses installations et ses équipements, et ceci, sans attendre. Or, dans le cadre du plan de développement du port, les volets des travaux visant la résolution de ces trois problèmes sont bel et bien prévus, encore faut-il les commencer pour ne pas arriver à la dure réalité de devoir refuser l'accueil, et des navires, et des marchandises.

De la même façon que nous n'attendons pas que notre invité sonne à notre porte pour préparer le fauteuil que nous lui destinons, nous ne devons pas attendre que les navires et leur cargaison soient là pour commencer les travaux d'extension. Aujourd'hui, force est de reconnaître que les travaux évoqués plus haut sont **importants et urgents. S'il n'est pas trop tard, il n'est certainement pas trop tôt pour commencer.**

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY

TOAMASINA PORT EXTENSION: When important rhymes with urgent

Referring to economists' opinions on how to organize your time, we read the following: « **One of the greatest difficulties you met when organizing your time is to give priority to each one of the tasks you have to face with ... Our natural trend and our short-range vision often induce us to do what seems urgent ... Importance and urgency must be specified. Yet, for the person in charge of the tasks, any task is generally important and urgent. So, you must be shrewd to fix priorities** ». If economists explain the problem that way, which advices do they give us for recognizing what is urgent or not, and what is important or not? In any way, referring to Dwight David Eisenhower's matrix (US President, 1952-1960), we understand that the tasks to be carried out should be classified into four zones within a double entry table (the horizontal axis for importance and the vertical one for urgency). Each zone is allotted to one or several tasks according to their importance and urgency. To say the things easily, you have just to understand that each task evolves within the matrix from the status of **not important or of no use** (so to be abandoned), to **urgent, however of little importance** (thus to be done oneself or rapidly delegated), then to important however not urgent (so can wait or eventually be delegated), and finally to **important and urgent** (consequently, should be **immediately done and not to be** delegated). You would say this is as simple as a child's game? However, when you read other points of view, such as that of Talleyrand, a French statesman and diplomat (1754-1838), who wrote the following : « **When it is urgent, it is already too late** », you cannot prevent from asking yourself what to do, besides the general trend of wait-and-see policy and few importance people generally attach to anticipation.

Such questions naturally emerge to us, while facing with Toamasina Port weighed down by various demands. Actually, this port is being overtaken by time, insofar as it is beset with numerous difficulties, because of the demands from ship owners, shippers and consignees, **whose demands are more than justified**. Actually, being themselves obliged to face with the worldly economic crisis, they must find all possible and imaginable means to reduce the costs they are in charge of. And this is the reason why they choose to enlarge their vessels' sizes. Thus, new-born and giant ships appeared. As far as that new type of vessels' calls in Toamasina Port are concerned, there is no problem because of size. However, a major handicap remains: the quays depth. In case Toamasina Port does not rapidly find a solution to that problem, such situation will oblige owners to lighten their vessels at the previous port of call. No need to demonstrate how prejudicial it will be on the financial situation of Toamasina Port. Therefore, this worrying situation shows that depth increase at Toamasina Port quays is really **important and urgent**.

Besides, because of the rapid evolution of containerization, another urgent demand is adding to the previous one, and this time, it is question of space. The annual average of containerization increase being around 10%, the scourge of port congestion is being settling in the first port of Madagascar. Yes, Toamasina Port is nearly operating beyond its capacity. And if no spaces and terminals extension is rapidly carried out, there will be a serious risk for this port to be abandoned by large vessels. And this will be another cause of loss of profit, which could be avoided if...

Last, to crown it all, there is a third handicap, which is the lack of standard infrastructure for cruise traffic. Since last year, Toamasina Port has been pointed out because of that. And the worst is that cruise organizers already decided to reduce traffic to half capacity, and chose smaller cruisers instead of large liners.

Is all of this meaning that it is too late? We do not just want to approve Talleyrand's opinion. Yet, we really think that Toamasina Port is being overtaken by technology and vertiginous progression of maritime traffic. For that reason, Madagascar should immediately adapt Toamasina Port facilities to international standards. Mind, all necessary is already planned within its development Master plan. Yet, that program really should begin, before the port will be obliged to refuse vessels' calls and traffic.

In the same way you do not wait your guest ringing at your door to prepare the armchair you will invite him to seat in, Madagascar should not wait vessels and cargo entering its maritime area to begin extension plan. Now, it is clear that this plan is **important and urgent**. **If it is not too late, it certainly is not too early to begin**.

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY

S.M.M.C.

*Une politique en cohérence
avec le plan de développement
du Port de Toamasina*



Deuxième concessionnaire mis en service au sein de la place portuaire de Toamasina après la MICTSL, la SMMC ou « Société de Manutention de Marchandises Conventionnelles » n'a guère fait parler d'elle. Toutefois, ce silence ne signifie nullement qu'elle s'est fondue dans le contexte de crise que traverse le pays. Bien au contraire, la SMMC tient bon la barre. Et, malgré les vicissitudes économiques, elle continue à fournir et à déployer tous les moyens nécessaires pour être et rester « un outil efficace au service du développement des échanges extérieurs ». Dans l'interview suivant, son Directeur Administratif et Financier, M. RANDRIANIRINA Laurent, et son Chef du Département Marchandises, M. RANDRIAMANANA Vincent, ont accepté de partager à PortEcho comment cette jeune société gère les missions qui lui sont dévolues.

PE : Pourriez-vous rappeler l'historique de la SMMC ?

RL : La réforme institutionnelle du Port de Toamasina est intervenue dans le cadre de la politique de désengagement de l'Etat vis-à-vis des activités à caractère industriel et commercial. En fait, la séparation de la mission d'Autorité Portuaire et concédante de celles afférentes aux opérations commerciales visait une délimitation claire des responsabilités, la professionnalisation des prestations commerciales, l'amélioration de la productivité portuaire et une meilleure gestion des activités exercées au sein de la place portuaire de Toamasina. Auparavant, la SEPT ou Société d'Exploitation du Port de Toamasina embrassait, à elle seule, toutes les missions confondues. Avec la mise en œuvre de la réforme institutionnelle, en moins de trois ans, trois sociétés juridiquement distinctes ont été créées à partir de la SEPT : la S.P.A.T., qui assure le rôle d'autorité portuaire et concédante, la MICTSL, à laquelle ont été concédées les activités liées aux marchandises conteneurisées, et enfin, le 1er Janvier 2008, la SMMC, concessionnaire des activités liées aux marchandises conventionnelles ou non conteneurisées. Cette dernière ne sera effectivement opérationnelle que le 1er Mars 2008.

PE : Quelles missions ont été confiées à la SMMC ?

RL : En respect de la réforme institutionnelle, toutes les opérations commerciales afférentes aux marchandises non conteneurisées relèvent de la responsabilité de la SMMC. A ce titre, elle en assure le débarquement, l'embarquement, le stockage avant chargement à bord ou avant livraison aux destinataires, la sécurisation, lesquelles opérations ne nécessitent aucun recours aux installations fixes.

PE : La SMMC a donc commencé son parcours dans un contexte de crise économique. Comment a-t-elle géré ses débuts ?

RL : Dans le secteur maritime, il est aujourd'hui notoire que les tendances majeures basculent vers la conteneurisation, sinon vers le transport en vrac. La situation de crise, qui prévaut à Madagascar entraîné une nette diminution de la consommation globale et, par effet induit, une régression de l'offre globale. Comme les opérateurs doivent prendre en compte l'évolution de l'offre et de la demande, la tendance générale est à la



RANDRIANIRINA Laurent, Directeur Administratif et Financier de la SMMC

prudence extrême. Les marchandises importées en grande quantité courant le risque d'être invendus sur le marché local, les importateurs ont tout simplement choisi de diminuer le volume des importations. Par ailleurs, au lieu d'affréter un navire entier, ils préfèrent la mise en conteneur des marchandises, afin de bénéficier de moindres taxes (puisque celles sur les marchandises conventionnelles débarquées au port coûtent trois fois plus cher que pour les marchandises conteneurisées). La combinaison de tous ces facteurs entraîne forcément une chute du tonnage de marchandises

conventionnelles, situation extrêmement pénalisante pour la société naissante qu'était la SMMC. Si, à la période de la création de cette société, le trafic annuel des marchandises conventionnelles se chiffrait à 535 000 tonnes (un volume qui inclut l'importation massive de matériels lourds destinés au projet Ambatovy lors de son implantation en 2008/2009), en 2011, ce trafic n'en était plus qu'à 196 000 tonnes (ce qui représente presque une diminution de moitié par rapport à l'année 2008). Heureusement, cette tendance à une forte baisse a déjà été prévue dans le cadre de la politique



Débarquement de colis lourds destinés au projet Ambatovy lors de son phase d'implantation



Remorque de marque DEVES,
un des récents investissements réalisés par la SMMC

d'orientation de la société. Certes, les impacts au niveau des recettes n'ont pas été des moindres, et affirmer que la société est en pleine expansion équivaudrait à bluffer. Nonobstant ces difficultés, la SMMC continue à tenir bon la barre, et est prête à déployer tous les efforts nécessaires pour conserver la confiance de ses clients. En effet, malgré un contexte franchement défavorable, elle s'investit entièrement pour améliorer ses prestations et ses équipements (des achats de matériels et d'accessoires de manutention ont été effectués), ainsi que pour la sécurisation des voitures débarquées. Pour cette année 2012, pour respecter les normes internationales, la société a prévu le réaménagement de tous les magasins de stockage.

PE : Quelles actions la SMMC envisage-t-elle en prévision d'un retour à la normale de la situation économique ?

RL : Statistiquement, nous avons constaté que, contrairement à toutes les autres marchandises conventionnelles, le nombre des véhicules débarqués au Port de Toamasina, en particulier celles d'occasion, est en nette progression. Avec ou sans relance économique, nous cadrerons notre programme d'activités avec le plan de développement de la S.P.A.T., en particulier en vue de la mise en place d'un terminal roulier répondant aux normes internationales, et dont le principal bénéficiaire sera la SMMC. Parallèlement, nous engagerons des réflexions sur la faisabilité d'un projet d'aménagement du parc à véhicules. Ce programme sera accompagné, à la fois

par une restructuration organisationnelle et par la mise en œuvre de certains investissements, dont l'acquisition de matériels et d'engins de manutention. La manutention des marchandises conventionnelles, c'est notre métier, c'est vrai. Toutefois nos efforts seront vains s'ils ne sont pas soutenus et appuyés par l'Etat. Si les opérations sur les marchandises conventionnelles continuent à être taxées trois fois plus que sur les marchandises conteneurisées (pour des redevances payables aux structures représentant l'Etat, telles que la Commune urbaine, la Région, la S.P.A.T. et l'APMF), le client se

découragera et préférera mettre ses marchandises en conteneur. C'est tout à fait logique et légitime. C'est la raison pour laquelle nous profitons de cette occasion pour attirer l'attention sur cette pénalisation que la SMMC est obligée de subir. Nous souhaitons que l'Etat intervienne pour une révision à la baisse des taxes et impôts prélevés sur les marchandises conventionnelles débarquées au Port de Toamasina. Si l'Etat arrive à ramener ces redevances dans la même proportion de valeur que celle des taxes prélevées sur les marchandises conteneurisées, cela agira comme une bouffée d'oxygène en faveur de la SMMC. La tendance vers la conteneurisation est peut-être un passage irréversible. Mais cela n'empêchera pas la SMMC de continuer à offrir les meilleures prestations en termes de rapport qualité/prix. Cette jeune société a aussi la volonté de donner le meilleur d'elle-même pour les autres prestations liées aux activités accessoires ou connexes au débarquement et à l'embarquement des marchandises conteneurisées en groupage. Elle fera preuve de la même volonté, autant pour le dépotage des conteneurs débarqués que pour l'empilage des conteneurs à embarquer.

PE : Vous avez évoqué l'augmentation du nombre des véhicules débarqués au Port de Toamasina. Cela voudra-t-il dire que le Port de Toamasina sera en mesure de devenir le port d'éclatement de l'Océan Indien en matière de trafic de véhicules ?



Techniciens de la SMMC,
à pied d'oeuvre pour la réhabilitation d'un magasin



Débarquement de voitures du navire roulier «GRAND DIAMOND»

RL : Au stade actuel des choses, parler de port d'éclatement serait trop prétentieux. Toutefois, ce n'est pas non plus utopique. Il suffit juste que toutes les parties prenantes conjuguent leurs efforts ainsi que leurs moyens, et s'y emploient entièrement. En tout cas, figurant parmi les principaux intéressés, la SMMC compte y participer activement, en commençant par l'amélioration de l'organisation de tout le processus de transbordement et d'entreposage de véhicules, ainsi que l'aménagement des zones de transbordement, sans oublier le système et le dispositif de sécurité, bref, répondre point par point aux attentes des clients. Tous les travaux y relatifs sont prévus au programme d'activités de cette année 2012.

PE : Ce programme épouse-t-il le plan de développement du Port de Toamasina ?

RL : Tout à fait. Mais, la SMMC n'agissant qu'en qualité de concessionnaire de service public, la responsabilité de la mise en œuvre du plan de développement revient à la S.P.A.T. en tant qu'autorité portuaire. La SMMC, comme tous les autres concessionnaires d'ailleurs, est partie prenante au plan de développement ainsi qu'à sa mise en œuvre.

PE : Un dernier message pour conclure ?

RL : D'abord, mes remerciements les plus sincères à PortEcho pour son souci de partager à ses lecteurs la vision globale de la SMMC par rapport à un contexte économique guère favorable. Il n'y a pas un seul secteur d'activités qui en soit épargné. Nonobstant ce fait, la

SMMC a la volonté d'aller de l'avant et de continuer à donner entière satisfaction à ses clients, auxquels, pour rester fidèle à son slogan, il promet d'être et de demeurer « un outil indispensable aux développements des échanges extérieurs ».

M. RANDRIAMANANA Vincent

PE : Etre « un outil indispensable aux développements des échanges exté-

rieurs », équivaut de fait à améliorer la performance et le rendement. La SMMC affiche-t-elle une amélioration de sa performance et de son rendement ?

RV : Absolument, et cela, depuis la création de la société. En fait, la maximisation de la performance, en respect des normes internationales, figure parmi les priorités que la société s'est fixée. Depuis le début, nous traquons, pour ainsi dire, la moindre faille, la moindre lacune et le moindre goulot d'étranglement. Et à chaque cas décelé, « les rectificatifs ainsi que les ajustements de tir » sont aussitôt effectués. C'est ce qui nous a permis aujourd'hui d'atteindre un niveau de performance et de rendement à la hauteur de nos attentes.

PE : Quels ont été les moyens utilisés pour réaliser cet exploit ?

RV : Non seulement, nous avons investi dans les équipements (engins, dont des remorques tractées, et accessoires de maintenance), mais aussi et surtout, nous avons procédé à la réorganisation et à la restructuration des opérations de maintenance, ceci, en optimisant la répartition des moyens humains et matériels mis en œuvre. Enfin, nous avons obtenu des compagnies maritimes HOEGH et MOL que celles-ci prennent en charge une formation en matière de déchargement des véhicules lors d'escales de navires rouliers.



RANDRIAMANANA Vincent, Chef de Département Marchandises de la SMMC



Débarquement des marchandises conventionnelles en trois cales opérantes

premier chiffre qui prouve que l'amélioration de la performance est significative. La conséquence immédiate est la diminution sensible de la durée d'escale des navires, à l'avantage des armateurs. Pour les navires rouliers en particulier, nous avons procédé à une restructuration en profondeur de l'organisation du travail, ce qui a abouti à une productivité nettement améliorée et avoisinant des performances dans des grands ports internationaux. Cette restructuration a été accompagnée par la dotation de tenues de travail facilement repérables aux agents manutentionnaires, par l'organisation d'une série de formation intense sur la manipulation des colis, ainsi que sur la maîtrise de l'identification et de l'utilisation des accessoires de manutention (par type de véhicules débarqués). Tous les efforts réunis ont aujourd'hui porté leurs fruits : le rendement actuel est de 100 voitures neuves par heure, et de 65 à 85 voitures d'occasion par heure. ■

PE : Des chiffres, sinon des exemples concrets ?

RV : A titre d'exemple, je prendrai le cas des sacheries : auparavant, avec une

équipe de 24 personnes, le rendement était de 120 tonnes par shift. Aujourd'hui, avec une équipe composée seulement de 10 personnes, nous atteignons un rendement de 200 tonnes par shift. Un

D'après l'interview réalisée par Mamy RAZAKALIMANANANDRO

SMMC : clin d'œil aux employés

Le 29 juin 2012, afin de perpétuer la tradition héritée de l'ancienne SEPT (ou Société d'Exploitation du Port de Toamasina), dont les employés ont été départagés entre la S.P.A.T., la MICTSL et la SMMC, cette dernière a organisé une cérémonie à l'occasion de la remise de distinctions honorifiques à ses employés méritants.

La cérémonie s'est tenue à son siège, sis rue du Commerce Toamasina, sous le haut patronage du Chef de la Région Atsinanana, et du Chef de District de Toamasina I, avec la présence effective du Président du Conseil d'Administration, des membres du C.A, du D.G de la SMMC ainsi que de diverses autorités civiles.

Pour les 193 récipiendaires, il a été attribué les distinctions honorifiques suivantes :

Commandeur de l'Ordre National :	06
Officier de l'Ordre National :	22
Chevalier de l'Ordre National :	15
Commandeur de l'Ordre de Mérite :	17
Officier de l'Ordre de Mérite :	23
Chevalier de l'Ordre de Mérite :	47

Médaille d'Argent :	29
Bronze et Argent :	08
Médaille de Bronze :	06

Après les discours successifs, les invités se sont retrouvés autour d'un cocktail offert en leur honneur ainsi qu'à celui des récipiendaires. ■



Photo souvenir lors de la remise des médailles
1ère rangée, 3ème à partir de la droite,
M. JEAN Berthin, DG de la SMMC,
entouré des représentants du Ministère des Transports et du Conseil d'Administration



Société de Manutention des Marchandises Conventionnelles

Fitaovan'ny

Fandraharahana



Siège social : 5, Rue Paul BE Ampasimazava Est-Toamasina
Tél: 261 20 53 312 63 Mail: contact@smmc.mg

Au sommet « Maximising African Port Capacity », les 23 et 24 mai 2012 à Cape Town, L'Afrique du Sud donne le ton en vue de **LA DECONGESTION PORTUAIRE**



De g. à d. AVELLIN Christian E. (DG de la SPAT), ANDRIANASOLO Jean M. (Représentant du Ministère des Transports), VANCAMPEN Tim (DG de la MICTSL) et RAKOTONIRINA Jhonson (Marketing Manager de la SPAT)

Plus haut, plus grand, plus profond, repousser les limites encore et toujours

En remontant l'histoire de la construction du port de Toamasina, on se rend compte, non sans humilité, que l'ingéniosité de nos aïeux n'a rien à envier avec celle des techniciens de nos jours. Dans l'extrait de son ouvrage « *le Port de Toamasina* » (cf. *PortEcho* n° 3), Louis Bernard RAKOTOMANGA a écrit que « **au lendemain de la colonisation, c'est à peine si le port avait un appontement en bois, remplacé en 1902 par un wharf métallique. 28 ans après la colonisation française, c'est-à-dire en 1925, le port de Tamatave ne comprenait que les installations suivantes :**

- **un quai de batelage établi à Pointe Hastie, à l'Est du bâtiment de la Douane, constitué par une file verticale de pieux jointifs, en béton armé avec quelques éléments de maçonnerie ou en charpente, et dont une faible partie seulement était praticable, par suite de manque de profondeur à son pied. Il a fallu creuser une souille de mains d'hommes au cours du second trimestre de 1925, pour permettre l'accostage et les opérations commerciales de chalands, de façon à utiliser la totalité de la longueur du quai, qui était de 200 mètres.**

- **un appontement en charpente de 20m de long et 5m de large, établi en face de la Douane, pour l'embarquement et le débarquement des passagers.**
- **quelques magasins édifiés sur un hectare environ de superficie, sur le terre-plein, en arrière du quai.**
- **un wharf métallique sur pieu à vis, de 300 mètres de long, établi en pleine rade, et qui a été installé en 1897. A l'exploitation de cet ouvrage, est rattachée une entreprise de batelage, comprenant 3 chaloupes à vapeur et une vingtaine de chalands en bois, une entreprise de magasinage avec environ 6 000 mètres carrés de surface couverte. Une voie ferrée longeant le boulevard maritime (aujourd'hui, Boulevard Ratsimilaho, longeant le front de mer), une autre voie traversant la ville, relie ces magasins du port à la gare.**

L'énumération des ces installations portuaires de Tamatave en 1925 nous donne un aperçu de la situation qui prévalait au port, et de démontrer les problèmes qu'ont dû affronter les promoteurs du projet pour la création de ce port. Un port dont la construction est jugée d'intérêt général, mais dont la concrétisation s'est fait attendre... »

Dans le numéro 4 du *PortEcho*, l'auteur

continue cette histoire édifiante en ces termes : « **les projets de construction du port de Tamatave avaient hanté les esprits depuis la conquête française. De 1896 à 1924, on en a compté 17... Malgré les difficultés inhérentes au manque de main-d'œuvre et de matériels, les chantiers ont commencé à s'organiser au cours du second semestre de 1924, et la mise à exécution de la digue sur le récif a été commencée. A la fin du mois de mars 1925, 300 mètres de digue ont été terminés. Par contre, pour le dragage, il a fallu attendre l'arrivée d'une forte drague marine à godets commandée en Métropole...** »

Une façon toute simple de raconter ce qui s'est passé au tout début de la création du Port de Toamasina. Une façon qui (et c'est vraiment dommage) ne s'est pas étalée, ni sur la satisfaction des promoteurs, des ingénieurs, et de la main-d'œuvre (lesquels ont ensemble mis sur pied cette infrastructure historique), ni sur l'émerveillement des habitants de la ville, témoins de la transformation de l'appontement en bois devenant progressivement un port international digne de ce nom à l'époque coloniale. Mais qu'importe la façon de raconter. Ce qui est fascinant, c'est que le projet exécuté visait un trafic évoluant dans le temps et dans l'espace, un trafic s'étalant sur plusieurs décennies. Depuis, ce port a dû s'agrandir, s'élargir, et gagner en profondeur encore et toujours. Et à chaque fois que l'on se trouve devant les résultats, on doit se dire que « **ça y est, le summum est enfin atteint** ». Malheureusement, la réalité est loin d'être aussi simple. En fait, il n'y a pas de summum qui tienne, encore moins de nos jours où la technique et la technologie courent dix, vingt, cent fois plus vite que notre imagination.

De combien le Port de Toamasina a-t-il doublé, triplé, depuis ces débuts ? Combien de projets d'extension, de développement et de modernisation, combien de réalisations techniques et technologiques a-t-il effectués depuis pour devenir ce qu'il est aujourd'hui ? En largeur, en hauteur, en profondeur, tout a été fait. Les limites ont été repoussées encore et toujours. Et pourtant, cela n'empêche pas le Port de Toamasina de se trouver aujourd'hui presque à sa capacité maximale.

La congestion portuaire, un problème généralisé face aux ports de la région

La congestion au Port de Toamasina n'est malheureusement pas un cas isolé. En fait, le problème touche pratiquement tous les ports de la région Océan Indien et Afrique Australe. Tout se prête à croire que la montée en puissance des économies des pays asiatiques comme la Chine et l'Inde, la profonde mutation au niveau des routes maritimes, ainsi que les actes de piraterie perpétrés au large de la Somalie (cf. Dossier économique du *PortEcho* n° 13), sont autant de facteurs qui pèsent sur la responsabilité de ces ports.

Si, dans le contexte économique de l'ère coloniale, auquel se double le statut de pays sous-développés où ces ports sont situés, ces ports étaient relégués au plan secondaire par rapport à ceux des pays développés, aujourd'hui, la réalité est tout autre. Ils sont de plus en plus sollicités, pour ne pas dire bousculés par le temps, par les tendances majeures du trafic maritime, par l'évolution vertigineuse de la technologie dans le secteur portuaire et maritime, et cela, pour la simple raison que l'Océan Indien est devenue une des routes maritimes incontournables. La conséquence en est que dans chaque port concerné, on engage une vraie course à la montre. A peine a-t-on fini de réaliser un projet que déjà, il faut se hâter pour commencer le prochain. Pas le temps de dire « **ouf** » ou encore « **ça y est, le summum est enfin atteint** ». D'ailleurs, peut-il exister un summum dans ce tourbillon d'infinies exigences ? Pas le temps de dormir sur ses lauriers. Pas le temps de souffler.

Que faire ? Question qui se pose dans pratiquement tous ces ports. Que faire, sinon d'adapter ses installations, ses infrastructures, sa logistique, ses équipements, en rapport aux nouvelles exigences, aux nouveaux types de trafic et d'emballage (le conteneur), aux nouveaux types de navires (les géants de mer, les vraquiers, les navires spécialisés pour un type spécifique de cargaison).

Conséquence : tous les ports concernés élaborent des projets d'extension, de développement, de modernisation, d'augmentation de profondeur... Gagner sur la mer ou grignoter sur l'arrière pays, aménager en hauteur ou étendre la superficie, qu'importe la solution que chaque port estime la mieux adaptée



Lors du sommet, NISHAL Sooredoo, Senior Consultant de Drewry intervient sur le thème «Examining Shipping and Port Capacity in Africa»

pour lui. Ce qui est fascinant, c'est que tous se mettent au pas de course, puisque tous sont animés de cette volonté de satisfaire les nouvelles exigences des navires et des marchandises.

Cependant, il reste acquis que ces ports, bien que commercialement concurrents, sont et demeurent sous une même enseigne. Ils constituent les portes du continent africain et des îles de l'Océan Indien, lesquels donnent aux produits finis provenant de l'Asie (cf. Dossier économique du *PortEcho* n° 13) les seuls accès aux principaux consommateurs (dont essentiellement Afrique). Et dans cette frénésie de projets et de courses, il saute aux yeux que l'intérêt des ports concernés est de se regrouper autour d'une approche commune.

L'Afrique du Sud donne le ton

Lors du sommet « **Maximising Port and Terminal Capacity** », qui s'est tenue à Cape Town les 23 et 24 mai 2012, les participants issus essentiellement des divers ports de la région ont été rassemblés et organisés, de façon à :

- prendre part aux études de cas mondialement reconnus pour avoir réussi à relever le défi de leurs projets d'extension et d'optimisation de la place portuaire ;
- apprendre comment organiser et adapter les opérations au sein des terminaux, de sorte à répondre aux exigences croissantes du trafic maritime ;
- découvrir des stratégies visant à assurer l'efficacité dans la gestion des coûts ;
- déterminer le rôle d'une logistique améliorée grâce à la création d'atouts compétitifs ;

- comprendre comment intégrer la durabilité environnementale dans le cadre d'un projet d'extension.

Ce sommet visait, entre autres, à analyser les solutions aux défis majeurs qui se dressent face aux ports de la région, ainsi que les terminaux à conteneurs en phase d'extension de leur capacité et soucieux d'assurer des retombées positives correspondant aux investissements réalisés. A ce titre, la rencontre a été une occasion, d'un côté, d'explorer des projets d'expansion et des services portuaires et, de l'autre, d'évaluer les méthodes de capitalisation du volume de trafic ainsi que des exigences sans cesse croissantes des navires et des marchandises. Apprécier comment les ports de la région peuvent optimiser les flux maritimes transitant par leurs terminaux, fournir la meilleure qualité de service aux usagers et enfin, développer les stratégies économiques les plus opérationnelles, afin de maximiser la capacité et les recettes, tels ont été les visées ultimes du sommet.

Pour le cas spécifique du Port de Toamasina, cette manifestation a été une expérience, à la fois intéressante, enrichissante et surtout opportune, dans la mesure où, d'une part, les questions soulevées correspondaient exactement à celles auxquelles la S.P.A.T. s'est posée dans le cadre de la mise en œuvre du plan de développement du Port de Toamasina et, d'autre part, les réponses ainsi que les solutions apportées, de même que les échanges qui s'en sont suivis, ont été autant de nouveaux éléments d'informations et d'études que la S.P.A.T. a pu mettre à profit.



Séance de travail entre les représentants du port de Toamasina et les représentants du Maersk Ocean Lines Afrique

MAERSK OCEAN LINES, de la théorie à la pratique

Dans la foulée des rencontres qui se sont organisées à l'occasion du sommet « **Maximising Port and Terminal Capacity** », le Directeur Général de la S.P.A.T., accompagné de l'International Marketing Manager ainsi que du Chargé de la Communication de la S.P.A.T., a tenu à mettre à profit l'occasion. Ainsi, passant d'emblée de la théorie à la pratique, et avec le précieux concours du Directeur Général de la MICTSL, cette délégation malgache s'est retrouvée en séance de travail avec le Responsable de la Région Afrique de MAERSK LINES, et dont l'objet est la capacité du Port de Toamasina à accueillir les gros navires porteurs, que cet important armateur a mis en service.

Au cours de cette séance de travail, le Directeur Général a exposé dans les globalités le projet de développement et d'extension du Port de Toamasina. De plus, il a expliqué que le projet prévoit plusieurs étapes, dont la mise en œuvre des travaux urgents d'extension qui devraient commencer assez rapidement. Toutefois, et puisque les travaux d'approfondissement des quais ne seront pas réalisables dans l'immédiat du fait des retombées de la crise économique, il a négocié pour que le Port de Toamasina n'en soit pas pénalisé pour autant.

Mais le fait est que les armements eux mêmes subissent actuellement les effets de la crise économique mondiale.

Pour cette raison, la plupart d'entre eux, dont MAERSK LINES, s'évertuent à minimiser leurs coûts respectifs. A ce titre, ils ont choisi d'augmenter la taille de leurs navires, afin d'amoindrir les coûts de transport. C'est ainsi qu'est née la génération des gros porteurs (des navires mesurant jusqu'à 230m). Pour l'escale au Port de Toamasina, la taille de ces navires ne pose aucun problème. Cependant, il reste un problème majeur qui est l'insuffisance de la profondeur au niveau des quais d'accostage. Si ce problème n'est pas résolu, MAERSK LINES

sera obligé d'alléger ses navires dans le port d'escale avant Toamasina, ce qui serait pénalisant pour le Port de Toamasina.

Heureusement, cet armement se dit satisfait des prestations de services ainsi que de l'organisation de travail au Port de Toamasina. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il a accepté la possibilité de transborder à Toamasina les marchandises à destination du Mozambique. Et c'est aussi pour la même raison qu'il a promis de dépêcher très prochainement à Toamasina un Bureau d'Etudes pour effectuer la levée bathymétrique du Port de Toamasina.

Il est vrai que cette levée a déjà été effectuée comme préalable à l'élaboration du projet de développement. Toutefois, MAERSK LINES préfère confier une autre levée aux soins d'experts qu'il désignera lui-même. Et dans le cas où les résultats de celle-ci confirment que la profondeur le long du chenal d'accès ainsi qu'aux abords des quais est insuffisante, les travaux d'approfondissement seront incontournables.

En sa qualité de principal intéressé, MAERSK LINES est prête à apporter sa contribution aux travaux de dragage. D'ores et déjà, il faut donc se préparer à lancer ces travaux. ■

*Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY
D'après les informations recueillies par
Jhonson RAKOTONIRINA
et Mamy RAZAKALIMANANANDRO*



Photo souvenir des délégations SPAT, MICTSL et MAERSK: sourires aux lèvres pour annoncer une collaboration mutuellement fructueuse

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



Initialement nommée Votovy 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 80 000 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.



Du côté des quais..."

Le m/t STOLT SNELAND

Première escale au Port de Toamasina



Le tanker «STOLT SNELAND» avec ses 2350 tm d'huile alimentaire

Le 22 juin 2012, pour la première fois, le tanker *STOLT SNELAND* effectue une escale au Port de Toamasina. Représenté par la compagnie maritime SEAL

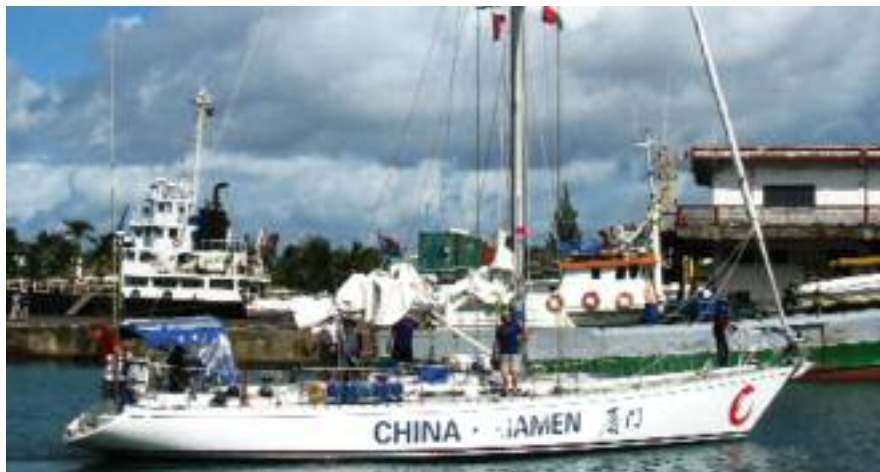
Madagascar et battant pavillon *Georges Town*, celui-ci a pour port d'attache l'île de Cayman. A son bord, il transportait 2 350 tm (tonnes métriques) d'huile

alimentaire brute pour le compte de la société *HITA*, implantée à Toamasina. Cette dernière est une société industrielle qui s'est spécialisée dans la production d'huile alimentaire. Le déchargement effectif de 2 349,5 tm de sa cargaison s'est effectué en deux jours. L'huile a été pompée à partir du navire, pour être ensuite acheminée vers les citernes de stockage installées au môle C3, à proximité du quai. A partir de là, la marchandise a été acheminée vers le site de la société par des navettes de camions-citernes de 30 tonnes chacun. ■

Recueillis
par Mamy RAZAKALIMANANANDRO

TOUR DU MONDE DU VOILIER CHINA XIA-MEN

Une escale insolite au Port de Toamasina



Le voilier «China-Xiamen», à son arrivée au port de Toamasina

Accueil chaleureux, mobilisation de personnalités nationales et internationales (sous l'égide du Consulat de Chine à Toamasina), chants et danses folkloriques, avec en prime, un attroupement de curieux : tel est le tableau qui résume en quelques mots l'accueil de ce voilier qui mesurait tout juste 15,5 m de longueur et 4,34 m de largeur avec un tirant d'eau d'été de 2,50 m. Généralement, l'honneur est aux navires géants, lesquels ne passent jamais inaperçus. Mais en quoi ce petit voilier est-il donc si spécial ? Tout simplement puisqu'il ne compte que quatre marins en tout et pour tout comme équipage - quatre marins, lesquels, au-delà leur expérience en matière de navigation, avaient pour toute monture, pour un tour du monde en voile, leur bravoure et leur détermina-

tion, deux qualités que le comité d'accueil, aussi insolite que le voilier lui-même, a tenu à honorer. *China Xia-Men* et son équipage ont choisi la Grande île parmi les étapes qui boucleront ce tour du monde. Dans le comité d'accueil, l'on comptait un représentant de l'Ambassade de la Chine à Madagascar, le Consul de la Chine à Toamasina, lui-même accompagné de représentants de la communauté chinoise à Toamasina (issus de l'association des commerçants et de l'association des entrepreneurs), une délégation qui a été renforcée par la partie malgache, où l'on a remarqué la présence du Chef de la Région *Atsinanana*, du Directeur Central de l'Immigration et, bien entendu, de représentants de la SPAT en tant qu'autorité

portuaire. Accueil selon la tradition malgache, avec ce profond sens de l'hospitalité qui caractérise les pays insulaires : colliers de fleurs, discours, pagnes locaux, chants et danses folkloriques. Histoire de rappeler, qu'il n'y a pas que les géants qui fascinent.

Pour en revenir au voilier lui-même, il n'est doté que d'un moteur de 80 CV, lequel moteur n'est prévu que pour les manœuvres lors de l'accostage dans un port. Le reste de sa traversée de par les océans s'effectue grâce à des voiles hissées sur des mâts. Avant d'accoster au port de Toamasina, il a déjà sillonné les trois océans pendant huit long mois depuis le départ de son port d'attache. Volonté de fer et ténacité infaillible, voilà ce qui anime nos quatre marins chinois qui ont choisi de démontrer au monde la maîtrise du milieu marin et de la navigation maritime par le peuple chinois. Tout au long de leur périple, contre vents et marées, ils ont tenu à filmer chaque journée. Il est clair que la production vidéo qui en résultera entrera dans les annales de l'histoire du patriotisme chinois. Après cinq jours à Madagascar, le voilier a quitté Toamasina le 23 juin 2012, pour une dernière escale à l'île de Sainte-Marie, avant de se lancer de nouveau dans les flots pour les dernières étapes de ce tour du monde historique. ■

Recueillis
par Mamy RAZAKALIMANANANDRO

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



Maintenir la viabilité des populations de lémuriens dans les zones de conservation de la Mine est l'objectif du programme de gestion des lémuriens.

En 2007 et 2008, 209 lémuriens représentatifs de 11 espèces différentes et équipés de colliers radios, continuent de faire l'objet d'un suivi minutieux par le système de radio-tracking.

Objectif : Surveiller le comportement des lémuriens et déterminer s'ils sont capables de migrer au-delà du périmètre affecté et de s'adapter à un nouveau territoire au fil du temps.

ATELIER SUR LA REGLEMENTATION MARITIME

26 et 27 janvier 2012 à Toamasina

En milieu d'après-midi, une vedette effectue la traversée de Sainte-Marie à Soanierana-Ivongo, chavire au niveau de l'embouchure et couvre plusieurs passagers de tout son poids. Parmi les victimes, on déplore une personnalité : Nadine Ramarason, alors, Ministre de la Population. Quelques mois plus tard, Elisabeth I, un ancien bateau de pêche transformé en cargo (avec une cale trop exigüe pour le transport de marchandises, et pourtant, chargé au-delà de sa capacité, et de surcroît, avec deux conteneurs sur le pont), coule au large du Cap Masoala. Son « surpoids », auquel s'ajoute le vent qui a soufflé plus fort que d'habitude, ont suffi pour avoir raison du bateau qui fait naufrage, en couvrant sous lui 36 corps de passagers, que les plongeurs, malgré des efforts surhumains, n'ont pas réussi à extirper de leur piège mortel. Le moindre changement météorologique aura été la goutte d'eau qui a fait déborder le vase. Deux accidents maritimes en une année, ça fait beaucoup. Et plusieurs dizaines de victimes à déplorer, c'en est trop. Les deux tragédies n'ont pas manqué d'interpeler le Ministère des Transports, lequel, peu de temps après, décide de tirer la sonnette d'alarme sur le respect de la réglementation maritime. Mieux, il envisage d'augmenter les « balises » pour ne laisser aucune brèche aux négligences et aux erreurs humaines. Réglementer et réorganiser l'administration maritime en général, tel est donc l'objectif de l'Atelier organisé par le Ministère des Transports, les 26 et 27 janvier 2012 à Toamasina, une manifestation qui a démontré au grand jour que les accidents sont souvent les effets de concours de négligences, d'erreurs humaines et de circonstances malheureuses. En attendant l'adoption du projet de réorganisation de la réglementation maritime, le Ministre des Transports a formellement recommandé aux transporteurs d'éviter de voyager au-delà de midi, puisqu'il est notoire que le vent se lève pratiquement tous les après-midi, ce qui a pour effet une mer agitée. Même si la nouvelle réglementation est encore au stade de projet, PortEcho estime qu'il n'est pas superflu d'en faire part aux lecteurs qui, d'une façon ou d'une autre, sont tous concernés par la question.

La réglementation des transports maritimes à Madagascar

Le Transport maritime est régi principalement par la Loi n° 99-028, portant refonte du Code Maritime promulguée le 03 février 2000.

En outre, il existe d'autres lois qui traitent des aspects spécifiques du secteur, entre autres :

- l'Ordonnance n°85-01 du 16/09/2005, fixant les limites des zones maritimes

- la loi n° 2003-025 du 15/09/2003, portant statut des ports

De nombreux textes d'application prévus pour compléter ces réglementations de base n'ont jamais vu le jour, et dans la pratique, l'on doit encore se référer à des textes datant des années 60 et 70. Il est important de remarquer que la majorité de ceux-ci fait encore référence au « Service de la Marine Marchande », laquelle n'est plus opérationnelle au sein du Ministère des transports.

La qualité du transport maritime malgache

Due à une certaine confusion qui règne du fait de la méconnaissance des lois effectivement applicables, tant par de nombreux membres de l'Administration, de managers de sociétés maritimes et para-maritimes, d'officiers marins, la qualité des transports maritimes malgaches s'en trouve affectée.

- **ACTION 1** : Inventorier, clarifier, mettre à jour et harmoniser les lois et règlements des différents sous-secteurs. Prendre en compte la réforme institutionnelle instituant l'APMF.
- **ACTION 2** : Constituer et gérer une base de données sur les règlements et les normes maritimes en vigueur (y compris les Conventions internationales de l'OMI, ratifiées par Madagascar), et les rendre accessibles aux professionnels et aux usagers en temps réel
- **ACTION 3** : Former les professionnels et sensibiliser le public sur les textes en vigueur
- **ACTION 4** : Mettre en place un système d'accompagnement et de suivi des opérateurs maritimes dans la mise aux normes de leurs navires et de leurs exploitations respectives.

Bien que quelques opérateurs nationaux courageux essaient d'investir et d'entreprendre dans le secteur du transport maritime, ils sont souvent handicapés, et perdent fréquemment des marchés à cause du manque de compétence de leur personnel en matière de management maritime, de réglementation, ainsi que et des normes de sécurité et de protection de l'environnement, telles qu'exigées par l'organisation Maritime Internationale (OMI), en ce qui concerne les normes de travail.

Le marché du transport maritime malgache demeure alors monopolisé par les armements étrangers, lesquels assurent le transport international nécessaire à notre commerce international, les activités de « feederings » (cabotage international) servant les navires internationaux et même les liaisons inter port malgaches.

MESURES A PRENDRE

Des actions continues et soutenues de longue durée sont nécessaires pour redresser la situation actuelle du transport maritime malgache.

Les actions suivantes sont des préalables essentiels :



Vue partielle de la table des conférenciers
2ème à partir de la gauche: Le Ministre des Transports

■ L'Organisation Maritime Internationale (OMI)

L'OMI est une institution spécialisée émanant des Nations Unies, et qui a pour rôle de normaliser les règlements concernant la sécurité des transports maritimes internationaux, ainsi que de prévenir la pollution du milieu marin par les navires. A cet effet, elle :

- élabore et adopte des instruments internationaux et autres textes réglementaires ;
- fait en sorte que les Instruments et Règlements soient ratifiés par le maximum de pays possible ;
- s'assure que les pays qui les ont ratifiés les appliquent.

En sa qualité de membre de l'OMI, Madagascar a ratifié un certain nombre des conventions internationales adoptées au sein de cette organisation.

■ L'application des textes réglementaires de l'OMI.

Lorsqu'un gouvernement accepte une convention de l'OMI, il s'engage à l'incorporer dans sa législation nationale et à l'appliquer au même titre que celle-ci.

La responsabilité de s'assurer que les navires se conforment aux dispositions des instruments pertinents repose sur les propriétaires, les capitaines et les Etats du pavillon.

■ Problèmes sur l'application des textes

Cependant, certains pays ne disposent pas des connaissances, de l'expérience ou encore des ressources nécessaires. De ce fait, la mise en application des textes ne constitue guère une priorité pour eux.

Par conséquent, il n'est pas rare que certains navires naviguent sur les mers du monde dans un état dangereux, menaçant, à la fois, la vie de tous ceux à bord, l'environnement marin, ainsi que la vie de toute personne exposée aux conséquences de la pollution marine. Le récent naufrage du navire turc « GULSER ANA » dans les eaux territoriales malgaches, déversant des milliers de tonnes de produits extrêmement polluants en est l'exemple le plus récent et le plus proche de Madagascar.

Le contrôle des navires par l'Etat du port

Le Contrôle des navires par l'Etat du port est l'inspection des navires en conformité avec les principales conventions maritimes internationales. Les navires étrangers entrant dans les eaux d'un Etat souverain sont ainsi examinés et inspectés. Ces contrôles sont harmonisés au sein des "Protocoles d'en-

tente ». Neuf Protocoles d'entente ont été créés, couvrant ainsi les diverses régions maritimes du globe. Le Protocole d'Entente de L'Océan Indien (IOMOU) est entré en vigueur le 1er avril 1999. Il regroupe actuellement 13 Autorités maritimes de l'Océan Indien.

■ Madagascar et l'IOMOU

Madagascar n'est pas membre de l'IOMOU - tout comme les Comores. Or, l'IOMOU priorise le contrôle des navires venant des ports des pays qui n'en sont pas membres. Il est intéressant de remarquer que l'Ile Maurice, les Seychelles et La Réunion en font partie. L'absence de Madagascar au sein de l'IOMOU ne manque pas de ternir l'image de son administration maritime ainsi que de ses ports, et de porter préjudice à sa compétitivité. Il importe de corriger cet état de chose en intégrant Madagascar à l'IOMOU. Dans un premier temps, il est primordial de recruter du personnel qualifié et de les former pour devenir des inspecteurs maritimes, lesquels vont tout d'abord réaliser les travaux de contrôle des navires nationaux, puis renforcer la mise en conformité des navires nationaux aux normes correspondantes. Ces inspecteurs sont appelés à devenir des inspecteurs internationaux dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port. Ce sont des critères importants exigés aux Autorités maritimes pour intégrer l'IOMOU.

Recueillis par Liliane ZAFINIRINA



Dans la salle de conférence de la SPAT,
des participants à l'Atelier

Le Module MIDAC, pour une gestion coordonnée des frontières

Dans les opérations d'importation et d'exportation, selon la nature des marchandises et/ou de leurs spécificités, il existe de nombreux procédures administratives auxquelles les opérateurs doivent se conformer. Une ou plusieurs agences de contrôle peuvent intervenir pour effectuer des contrôles aux frontières.

Pour que ces contrôles puissent être réalisés avec efficacité, il est nécessaire de mettre en œuvre une collaboration inter-services et de synchroniser les efforts afin que les différentes agences de contrôle puissent être informées des marchandises soumises à leur contrôle.

C'est dans ce souci de conciliation de la facilitation du commerce légitime et de la mission régaliennne de contrôle que l'administration des douanes, en collaboration avec son partenaire technique EasyNet, a mis en place le module MIDAC. Réelle plateforme d'échange d'information entre les opérateurs, l'administration et l'administration des douanes, il facilitera indéniablement le commerce légitime en permettant :

A l'opérateur	A l'Administration	A l'administration douanière
<ul style="list-style-type: none"> • De faire sa demande en ligne en y attachant les documents requis; • De suivre en temps réel l'évolution de son dossier; • D'apporter les compléments de dossiers qui lui sont demandés, le cas échéant; • D'imprimer les documents définitifs pour ses besoins. 	<ul style="list-style-type: none"> • De recevoir en ligne les demande qui sont soumis à son contrôle; • De traiter les demandes suivant sa procédure; • De confirmer sa décision de manière électronique; • D'effectuer un suivi des apurements lorsque cela est requis. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'être informée, en temps réel et de manière transparente et sécurisée, de la décision de l'Administration avant de relâcher les marchandises

Opérationnel depuis septembre 2011, les entités qui utilisent le module sont :



L'Administration des Douanes pour le traitement des demandes de franchise pour les déménagements et prochainement, le traitement des attestations de destination des ambassades, consulats et ONG rattachés.



L'Institut National des Sciences et Techniques Nucléaires (INSIN) pour l'importation et l'exportation des sources à rayonnement ionisant.



L'Office Malgache des Hydrocarbures (OMH) pour le traitement des demandes d'autorisation préalable pour les lubrifiants et de certificats de conformité pour les huiles moteurs et huiles de transmission.



Le Ministère du Commerce pour le traitement des certificats de non-contamination radioactive, des autorisations spéciales d'importation d'équipements frigorifiques, d'autorisation préalable d'importation d'appareils de mesures réglementés et du certificat de contrôle du conditionnement et d'origine.

La société Malagasy Community Network Services S.A. plus communément appelée EasyNet est une société de droit malgache née d'un partenariat public-privé entre le gouvernement malgache et la société SGS S.A./ Société Générale de Surveillance, Genève.

Notre Vision

Grâce au partenariat à travers lequel il est possible de développer une dynamique forte de les échanges de données ainsi que les contrôles nécessaires ne constituent pas une entrave au commerce.

Les axes du Projet

- La mise en place du Bureau de Saisie des Consignes (BSC);
- Le déploiement des outils scanners;
- La mise en place et la gestion de la plateforme TradeNet.

Contact :

EasyNet

Immeuble Ariane SA

Encinte Galaxy Andrahara

t. +261 20 23 564 10

m. +261 32 05 428 50

mgcommunication@sgs.com

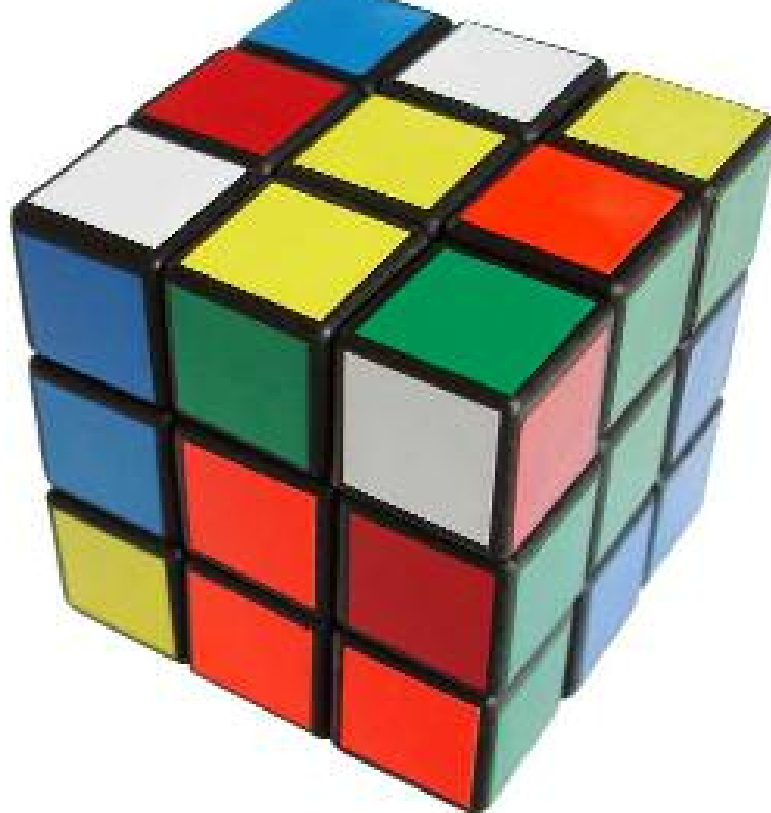
Plus d'informations sur le

MIDAC

t. +261 20 23 564 10

m. +261 32 05 404 50

midac.gaynet@sgs.com



LA GESTION **COORDONNÉE** DES FRONTIÈRES

CONNECTER LES MINISTÈRES, DÉPARTEMENTS ET AGENCES DE CONTRÔLE

Parce qu'il faut désormais concilier modernisation, facilitation du commerce légitime et mission régaliennne de contrôle

www.gasytel.com



MOUVEMENTS DES NAVIRES

ARMEMENT: MITSUI OSK LINE (MOL)

		PORTS DE TOUCHEES					
NOM DU NAVIRE	N° du voyage	MPM		TMM		SIN	
MOL SYMPHONY	0816A	12/07	15/07	18/07	21/07	31/07	02/08
MOL SATISFACTION	1001A	29/07	31/07	03/08	05/08	16/08	17/08
MOL DREAM	1117A	10/08	14/08	17/08	19/08	30/08	31/08
MOL SYMPHONY	1317A	-	-	23/08	24/08	06/09	07/09
MOL SATISFACTION	1502A	05/09	07/09	10/09	12/09	23/09	24/09
CARPATHIA	1601A	09/09	11/09	14/09	16/09	27/09	28/09

ARMEMENT: PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)

		PORTS DE TOUCHEES		
NOM DU NAVIRE	N° du voyage	RUN	TMM	MPM
PROVIDENCE	YPV 025	31/07	02/08	07/08
WEHR BLANKENESE	VWB 030	21/08	23/08	28/08
EM HYDRA	YEH 011	28/08	30/08	04/09
PROVIDENCE	YPV 027	11/09	13/09	-
CHRISTA RICKMERS	YXR 016	25/09	27/09	07/10

ARMEMENT: UNITED AFRICA FEEDER LINE

		PORTS DE TOUCHEES						
NOM DU NAVIRE	N° du voyage	DUR	TLE	EHL	TMM	PLU	RUN	DIE
EVERTON	531	28/06	05/07	07/07	09/07	13/07	15/07	18/07
EVERTON	532	01/08	06/08	08/08	10/08	14/08	16/08	18/08
EVERTON	533	29/08	03/09	05/09	07/09	11/09	13/09	16/09

ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

		PORTS DE TOUCHEES							
NOM DU NAVIRE	N° du voyage	DUR		TMM		RUN		PLU	
HOEGH COPENHAGEN	16	02/07	03/07	07/07	07/07	08/07	09/07	10/07	10/07
HOEGH AFRICA	68	01/08	02/08	06/08	07/08	08/08	09/08	09/08	10/08
HOEGH TREASURE	101	03/09	04/09	08/09	08/09	09/09	10/09	11/09	11/09



SERVICES CORALINE - m/s "MAURITIUS TROCHETIA"

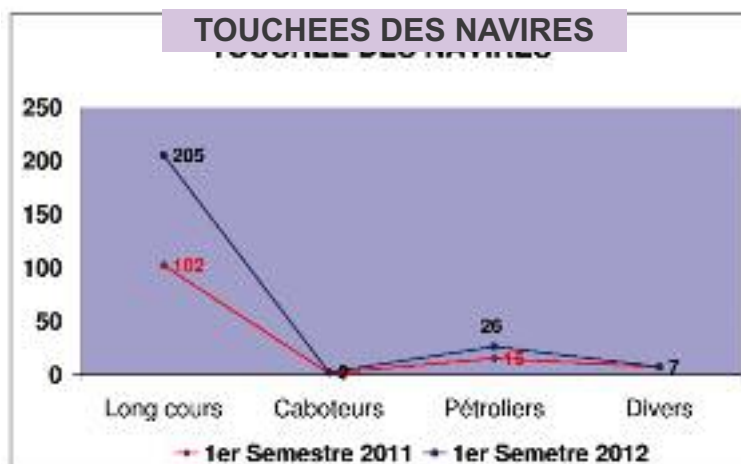
Calendrier Prévisionnel 2012 - No. 3

VOY No.	MAURICE Port-Louis	RODRIGUES Port-Bathurst	REUNION Port-St Julien	MADAGASCAR Tamatave	REUNION Port-Riverton	MAURICE Port-Louis	REMARQUES
REPAIRS @ CNOE D/DOCK							
801	27/06/12 AM					30/06/12 PM	
	01/07/12 AM		03/07/12 06,00	05/07/12 06,00	07/07/12 06,00	08/07/12 06,00	
	03/07/12 17,30		03/07/12 17,30	05/07/12 18,00	07/07/12 17,30	08/07/12 Noon	
802	08/07/12 Noon		09/07/12 06,00			11/07/12 06,00	
	08/07/12 17,30		10/07/12 17,30			11/07/12 PM	
803	12/07/12 AM		13/07/12 06,00			14/07/12 06,00	
	12/07/12 17,30		13/07/12 17,30			14/07/12 Noon	
804	14/07/12 Noon		16/07/12 06,00	18/07/12 06,00	20/07/12 06,00	21/07/12 06,00	
	15/07/12 17,30		16/07/12 17,30	18/07/12 18,00	20/07/12 17,30	21/07/12 Noon	
805	21/07/12 AM	23/07/12 06,00				25/07/12 06,00	DG/C
	21/07/12 18,00	24/07/12 07,00				25/07/12 PM	
806	26/07/12 Noon		27/07/12 06,00			28/07/12 06,00	
	26/07/12 18,00		27/07/12 17,30			28/07/12 Noon	
807	28/07/12 Noon		30/07/12 06,00	01/08/12 06,00	03/08/12 06,00	04/08/12 06,00	
	29/07/12 17,30		30/07/12 17,30	01/08/12 18,00	03/08/12 17,30	04/08/12 PM	
808	05/08/12 AM		07/08/12 06,00			08/08/12 06,00	
	06/08/12 17,30		07/08/12 17,30			08/08/12 Noon	
809	08/08/12 Noon		09/08/12 06,00			11/08/12 06,00	
	08/08/12 17,30		10/08/12 17,30			11/08/12 Noon	
810	11/08/12 Noon		12/08/12 06,00			13/08/12 06,00	P
	11/08/12 17,30		12/08/12 17,30			13/08/12 Noon	
811	13/08/12 AM		14/08/12 06,00	16/08/12 06,00	18/08/12 06,00	19/08/12 06,00	
	13/08/12 17,30		14/08/12 17,30	16/08/12 18,00	18/08/12 17,30	19/08/12 PM	
812	20/08/12 AM	23/08/12 06,00				25/08/12 06,00	DG/C
	21/08/12 18,00	24/08/12 07,00				25/08/12 PM	
813	26/08/12 AM		27/08/12 06,00			29/08/12 06,00	
	26/08/12 17,30		28/08/12 17,30			29/08/12 AM	
IDLE							
	29/08/12 AM					01/09/12 PM	
814	03/09/12 Noon		03/09/12 06,00			05/09/12 06,00	
	02/09/12 17,30		04/09/12 17,30			05/09/12 PM	
815	06/09/12 AM		07/09/12 06,00			08/09/12 06,00	
	06/09/12 17,30		07/09/12 17,30			08/09/12 Noon	
816	08/09/12 Noon		10/09/12 06,00	12/09/12 06,00	14/09/12 06,00	15/09/12 06,00	
	09/09/12 17,30		10/09/12 17,30	12/09/12 18,00	14/09/12 17,30	15/09/12 PM	
817	16/09/12 AM	19/09/12 06,00				22/09/12 07,45	DG/C
	17/09/12 18,00	21/09/12 07,00				22/09/12 PM	
IDLE							
	22/09/12 PM					26/09/12 Noon	
818	26/09/12 Noon		27/09/12 06,00			29/09/12 06,00	
	26/09/12 17,30		28/09/12 17,30			29/09/12 PM	
819	30/09/12 AM	03/10/12 06,00				04/10/12 07,45	C
	30/09/12 18,00	03/10/12 07,00				04/10/12 Noon	
820	04/10/12 Noon		05/10/12 06,00			06/10/12 06,00	
	04/10/12 17,30		05/10/12 17,30			06/10/12 Noon	
821	06/10/12 Noon		08/10/12 06,00	10/10/12 06,00	12/10/12 06,00	13/10/12 06,00	
	07/10/12 17,30		08/10/12 17,30	10/10/12 18,00	12/10/12 17,30	13/10/12 PM	
822	14/10/12 AM		15/10/12 06,00			16/10/12 06,00	
	14/10/12 17,30		15/10/12 17,30			16/10/12 Noon	
823	16/10/12 AM	18/10/12 06,00				20/10/12 07,45	DG/C
	16/10/12 18,00	19/10/12 07,00				20/10/12 Noon	
824	20/10/12 Noon		21/10/12 06,00			23/10/12 06,00	
	20/10/12 17,30		22/10/12 17,30			23/10/12 PM	
825	24/10/12 AM		26/10/12 06,00			28/10/12 06,00	
	25/10/12 17,30		27/10/12 17,30			28/10/12 PM	
826	29/10/12 AM		01/11/12 06,00			02/11/12 06,00	
	31/10/12 17,30		01/11/12 17,30			02/11/12 PM	P
827	03/11/12 Noon		05/11/12 06,00	07/11/12 06,00	09/11/12 06,00	10/11/12 06,00	
	04/11/12 17,30		05/11/12 17,30	07/11/12 18,00	09/11/12 17,30	10/11/12 PM	
REMARQUES C : Fret principalement en Conteneurs D: Branaparts de produits pétroliers / dangereux - nombre de passagers limité à 35 à l'aller et au retour.							
P : Pas de fret							

Les passagers sont priés de s'inscrire de la date de l'issue et de leur d'embarquement. Ces inscriptions doivent impérativement être l'objet d'une confirmation dans les 20-30 Jours précédant la date/heure de départ restaurant prévue. S'inscrire à l'Agence Maritime concernée.

STATISTIQUE SUR LE TRAFIC MARITIME DU PORT DE TOAMASINA

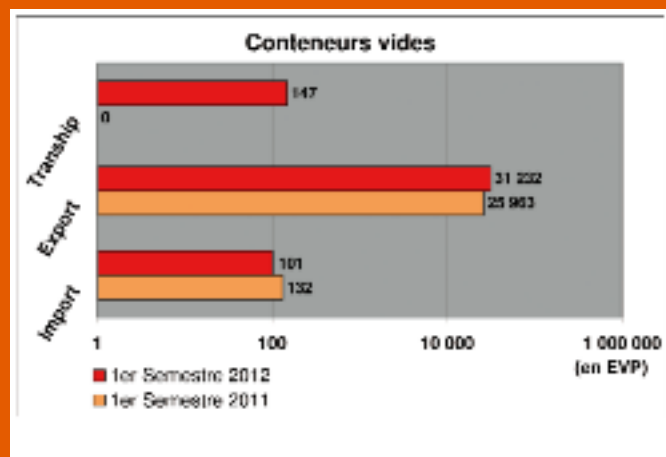
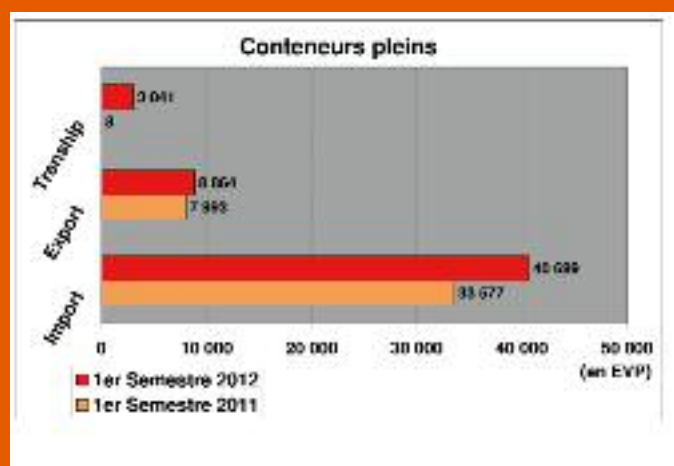
TOUCHEES DES NAVIRES (Nombre)		
	1 ^{er} Semestre 2011	1 ^{er} Semestre 2012
Long cours	102	205
Caboteurs	1	2
Pétroliers	15	26
Divers	7	7
Total touchées	224	240



Trafic de conteneurs : 1^{er} semestre 2012

Comparé au 1^{er} semestre de l'année 2011, une hausse globale de 16 411 conteneurs manipulés exprimée en EVP (équivalents vingt pieds) 57,38% de réalisation (en terme de nombre de conteneurs en EVP) par rapport à la prévision

TRAFIC DE CONTENEURS			
	1 ^{er} semestre 2011	1 ^{er} semestre 2012	Evolution en %
Conteneurs pleins (en EVP)	41 578	52 604	26,6
Import	33 577	40 699	
Export	7 993	8 864	
Tranship	8	3 041	38
Marchandises conteneurisées (en tonnes)	610 107	923 102	51,3
Conteneurs vides (en EVP)	26 095	31 480	20,6
Import	132	101	
Export	25 963	31 232	
Tranship		147	
Rendement opérationnel (boîte/heure)	35,58	37,39	
Total trafic (en EVP)	67 673	84 084	24,2



Trafic des Hydrocarbures

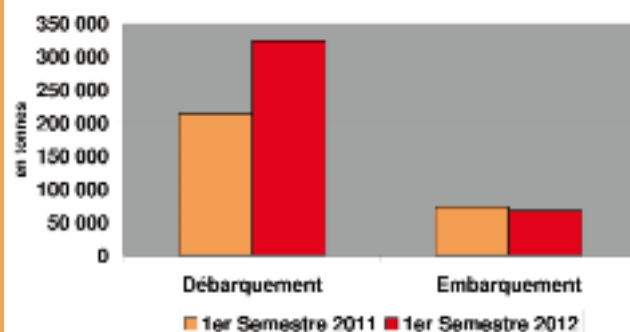
1^{er} semestre 2012

61,45% de réalisation (en terme de tonnage)
par rapport à la prévision

TRAFIC DES HYDROCARBURES (en tonnes)

	1 ^{er} Semestre 2011	1 ^{er} Semestre 2012	Evolution en %
Débarquement	214 124	324 292,69	51,5
Embarquement	72 964	67 927,08	-7
TOTAL TRAFIC	287 088	329 219,77	14,7

TRAFIC DES HYDROCARBURES



Trafic des marchandises conventionnelles

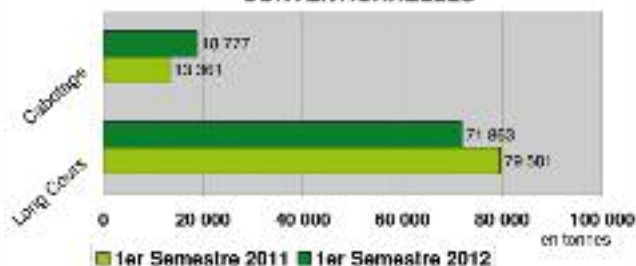
1^{er} semestre 2012

66,48% de réalisation (en terme de tonnage)
par rapport à la prévision

TRAFIC DE MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (en tonnes)

	1 ^{er} Semestre 2011	1 ^{er} Semestre 2012	Evolution en %
Trafic longs cours	79 581	71 863	-9,7
Débarquement	59 136	26 249	
Embarquement	20 445	45 614	
Trafic Cabotage	13 361	18 777	41
Débarquement	7 169	7 988	
Embarquement	6 192	10 789	
TOTAL TRAFIC	92 942	90 640	-2,48

TRAFIC DE MARCHANDISES CONVENTIONNELLES



TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (en tonnes)

	1 ^{er} Semestre 2011	1 ^{er} Semestre 2012	Evolution en %
TOTAL TRAFIC	50 846	441 743,67	768,8

TOTAL TRAFIC MARITIME GLOBAL (en tonnes)

	1 ^{er} Semestre 2011	1 ^{er} Semestre 2012	Evolution en %
TOTAL GLOBAL	1 120 564,10	1 873 087,10	67,16

Source : Contrôle de Gestion de la SPAT

ANNUAIRE DES MAREES

Heures et hauteurs des pleines et basses mers - Toamasina (MADAGASCAR)

Heures UT + 3h

Latitude 18° 10' S

Longitude 049° 25' E

Juillet 2012				Août 2012				Septembre 2012			
	Heures h min	Haut. m		Heures h min	Haut. m	Heures h min	Haut. m	Heures h min	Haut. m	Heures h min	Haut. m
1	5 25	0,25	16	5 50	0,35	1	0 31	0,90	16	6 27	0,30
	11 54	0,95		12 19	0,85		6 52	0,20		12 49	0,95
D	18 18	0,40	L	18 27	0,45	Me	13 15	0,95	J	18 57	0,40
	23 54	0,85		23 48	0,80		19 28	0,35		20 03	0,35
2	6 14	0,20	17	6 19	0,30	2	1 10	0,90	17	0 31	0,90
	12 41	1,00		12 47	0,90		7 31	0,20		6 59	0,25
L	19 02	0,35	Ma	18 55	0,45	J	13 50	0,95	V	13 18	1,00
						o	20 01	0,35	•	19 28	0,35
3	0 38	0,85	18	0 19	0,85	3	1 47	0,90	18	1 05	0,95
	6 59	0,20		6 49	0,30		8 07	0,20		7 32	0,25
Ma	13 25	1,00	Me	13 15	0,95	V	14 25	0,95	S	13 49	1,00
o	19 43	0,35		19 25	0,40		20 32	0,35		20 01	0,35
4	1 20	0,90	19	0 50	0,85	4	2 22	0,90	19	1 42	0,95
	7 42	0,20		7 20	0,25		8 42	0,25		8 08	0,25
Me	14 08	1,00	J	13 45	0,95	S	14 57	0,90	D	14 22	1,00
	20 22	0,35	•	19 56	0,40		21 04	0,40		20 37	0,35
5	2 02	0,85	20	1 24	0,90	5	2 57	0,85	20	2 21	0,95
	8 23	0,20		7 52	0,25		9 17	0,30		8 48	0,25
J	14 49	0,95	V	14 16	0,95	D	15 26	0,85	L	14 59	0,95
	21 00	0,40		20 29	0,40		21 36	0,40		21 17	0,35
6	2 44	0,85	21	1 59	0,90	6	3 32	0,80	21	3 05	0,90
	9 03	0,25		8 27	0,25		9 53	0,35		9 32	0,30
V	15 30	0,90	S	14 49	0,95	L	15 55	0,80	Ma	15 40	0,90
	21 38	0,40		21 05	0,40	o	22 12	0,45		22 04	0,35
7	3 27	0,80	22	2 38	0,85	7	4 10	0,75	22	3 58	0,85
	9 46	0,30		9 06	0,30		10 32	0,45		10 25	0,35
S	16 10	0,85	D	15 26	0,90	Ma	16 24	0,75	Me	16 29	0,80
	22 19	0,45		21 47	0,40		22 56	0,45		23 01	0,35
8	4 15	0,80	23	3 22	0,85	8	5 06	0,70	23	5 08	0,80
	10 30	0,35		9 51	0,30		11 20	0,50		11 30	0,40
D	16 54	0,80	L	16 09	0,90	Me	17 00	0,70	J	17 42	0,75
	23 05	0,45		22 35	0,40		23 52	0,50		17 42	0,75
9	5 15	0,75	24	4 15	0,80	9	7 32	0,65	24	0 11	0,35
	11 20	0,45		10 44	0,35		12 24	0,55		6 59	0,75
L	17 47	0,75	Ma	17 01	0,80	J	18 36	0,65	V	12 55	0,45
	23 58	0,50		23 32	0,40				o	19 35	0,70
10	6 48	0,70	25	5 29	0,75	10	1 08	0,50	25	1 35	0,35
	12 19	0,50		11 49	0,40		9 24	0,65		8 51	0,80
Ma	19 01	0,70	Me	18 15	0,75	V	13 56	0,55	S	14 42	0,45
							20 49	0,65		21 06	0,75
11	1 02	0,50	26	0 38	0,40	11	2 49	0,50	26	3 04	0,35
	8 31	0,70		7 17	0,75		10 21	0,70		10 04	0,85
Me	13 30	0,55	J	13 08	0,45	S	16 11	0,55	D	16 21	0,45
c	20 23	0,70	o	19 52	0,75		21 47	0,70		22 09	0,80
12	2 19	0,50	27	1 53	0,35	12	4 13	0,45	27	4 21	0,30
	9 44	0,75		8 57	0,75		10 59	0,75		10 58	0,90
J	15 01	0,55	V	14 43	0,45	D	17 04	0,55	L	17 20	0,40
	21 24	0,70		21 13	0,75		22 26	0,70		22 59	0,85
13	3 41	0,45	28	3 12	0,35	13	4 55	0,40	28	5 18	0,25
	10 36	0,75		10 08	0,85		11 29	0,80		11 43	0,95
V	16 33	0,55	S	16 19	0,45	L	17 34	0,50	Ma	18 02	0,40
c	22 09	0,70		22 14	0,80		22 59	0,75		23 42	0,90
14	4 39	0,40	29	4 24	0,30	14	5 27	0,35	29	6 03	0,20
	11 16	0,80		11 04	0,90		11 56	0,85		12 23	0,95
S	17 23	0,50	D	17 26	0,40	Ma	18 01	0,45	Me	18 37	0,35
	22 45	0,75		23 04	0,80		23 29	0,80		18 37	0,35
15	5 18	0,40	30	5 22	0,25	15	5 57	0,30	30	0 20	0,90
	11 49	0,85		11 52	0,95		12 22	0,90		6 42	0,20
D	17 57	0,50	L	18 14	0,35	Me	18 28	0,45	J	12 58	0,95
	23 17	0,75		23 50	0,85		23 59	0,85		19 08	0,35
			31	6 10	0,20				31	0 55	0,95
				12 35	0,95					7 17	0,25
			Ma	18 53	0,35					13 29	0,95
										19 36	0,35



A MADAGASCAR DEPUIS 62 ANS

Routes

Bâtiments

Génie Civil

Barrages

Travaux Maritimes

Terrassements

et Portuaires

Ouvrages d'art

Forages

Carrière

Fondations

Concassage

Profondes

COLAS MADAGASCAR : Boite postale 133 Antananarivo - Madagascar

Tel : (261)(20) 22 204 16 Fax : (261)(20) 22 327 21

E-mail : colas@colas-mg.com

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

Palplanches : Profilés métalliques, susceptibles d'être fichés en terre et agrafés ensemble, utilisés dans la construction d'ouvrage de travaux Publics

Pertuis : Goulet de communication étroit entre deux plans d'eau

Pier to pier : Mode de cotisation de fret. Transport assuré de quai à quai

Pilotage : Assistance fournie par un pilote au capitaine de navire dans les manoeuvres d'entrée ou de sortie d'un port.

P.L.T.C. : (Port Liner Terms Charges) Partie des frais de manutention portuaire à la charge de la marchandise.

Port en lourd : Différence entre le poids du navire complètement chargé et le poids du navire vide ou léger. Capacité de chargement maximum permise par les règles internationales de sécurité.

Poupe : Arrière d'un navire.

Proue : Avant du navire.

Quart : Sur un navire, période de veille de quatre heures.

Quille : Pièce axiale du navire, située à sa partie inférieure, sur laquelle repose la charpente de la carène.

Radoub : Bassin aménagé pour exécuter à sec les réparations sur les navires (cale sèche).

Régate : Course de voiliers.

Remorquage : Société fournissant au navire des remorques pour lui permettre d'assurer des manoeuvres dans les accès au port.

Roll-on, Roll-off : Navire de charge muni d'une passerelle permettant une manutention horizontale par roulage ou navire roulier

(à suivre)

« Transit DYNAMIQUE TRIO », orinasa iray eto Toamasina izay mikarakara ny fanondranana sy famoahana entana ato amin'ny seranantsambon'ny Toamasina na koa amin'ilay fiantsy mahazatra hoe « tranzitera ». Nanatona azy io ny PortEcho ka nanadihady an' Andriamatoa RAYMOND tompon'andraikitra iray ao amin'io toeram-piasana io.



Atoa RAYMOND, Tompon'andraikitra ao amin'ny «Transit Dynamique Trio»

PE : Inona no asan'ny Tranzitera ?

R : Ny Tranzitera dia sampan'asa iray mikarakara ny antontan-taratasy mahakasika ny fanondranana sy famoahana entana eo anivon'ny seranantsambo. Mifandraika amin'izany koa ny fanefany ny vola toy ny haban-tseranana sy ny sarany samihafa eo anivon'ireo ambaratongan' orinasa (Ladoany sy ireo kaompania isan-karazany niandraikitra ireo entana). Marihina moa fa ny tranzitera dia misolo toerana ny tompon'entana eo amin'ny fikarakarana ny antontan-taratasy sy ny fandoavam-bola eo amin'izany toe-javatra izany.

Toy izao ny fitsinjarana ny asany amin'ny ankapobeny :

-Manao ny fanambarana na (Déclaration) ao anatin'ny "Document Administratif Unique" na (D.A.U.) eny anivon'ny Ladoany ary mandoa ny haban-tseranana mifandraika amin'izany any amin'ny Banky

-Mitondra ny "Connaissance original endossé" avy any amin'ny mpanjifa eo anivon'ny "Compagnie de Navigation" ary mandoa ny saran'ny fitateran' ny entana mba ahazoana ny fanomezandàlana na (Bon à délivrer).

-Mandoa ny saran-tseranana na (Frais de débarquement) raha kaontenera ny entana mba ahazoana ny «Gate Pass»

any amin'ny MICTSL. Izany dia mba ahafahan'ny fiara be maka ny entana any amin'ny faritra na (Zone) eny amin'ny MICTSL ao anatin'ny Port. Raha toa ka mampiahiahy ny entana dia manao fitilina na (visite) rehefa avy mandalo (SCANNER) eny anivon'ny orinasa GasyNet. Avy eo vao miroso amin'ny tena famoahana ny entana.

-Mikarakara ny famoahana ny entana avy anatin'ny kaontenera na (dépotage) any amin'ny Hangar 9, ary any amin'ny orinasa SMMC no mandoa ny saran'izany.

-Eo amin'ny fanondranana ny entana indray, dia manao ny famandrihana ny kaontenera any amin'ny "Compagnie de Navigation" avy eo maka ny fazahondàlana fampidiran'entana na (autorisation d'empotage), mandoa ny saram-panondranana na (frais d'embarquement) ary manao ny empotage, manao ny fanambarana any amin'ny Ladoany, mandoa ny saran'asa natao tany amin'ny GasyNet alohan'ny fidiran'ny fiara be any amin'ny faritra ny MICTSL Port, manao fanarahana ny amin'ny fanondranana ny entana na (confirmation pour accord d'embarquement). Rehefa lasa ny sambo dia mandoa ny saran'ny an-tontan-taratasy na (frais de dossier) amin'ny "Compagnie de Navigation" mba ahafahana maka ny taratasy rehetra. Ary farany mandefa izany any amin'ny mpanjifa.

PE : Firy taona no nanaovanao ity asa ity ?

R : Telo ambin'ny folo taona no nanaovako ity asa ity. Ny volana Août 1998 izahay no nahazo fazahondàlana na (agrément) ka ny volana Janoary 1999 vao nanomboka ny asa.

PE: Firy ianareo no miara miasa ato, ary firy kosa ny isan'ny mpanjifa ato aminareo ?

R : Sivy mianadahy izahay no miara miasa ato, ary eo amin'ny iraka amby folo (11) eo ny mpanjifa tena raikitra, ankoatr'ireo mpanjifa an-tselika.

P.E : Inona avy ireo karazana entana karakarainareo eo amin'ny famoahana sy ny fanondranana azy ireo ao amin'ny seranantsambo ?

R : Entam-barotra maro samihafa toy ny fiara sy moto ary koa ireo piesy miaraka aminy. Manondrana vato sy jorofo ihany koa izahay.

PE : Ahoana ny fahafaham-pon'ireo mpanjifa ato ?

R : Mizara roa ny fahafaham-pon'izy ireo Misy ireo izay afa-po tanteraka raha toa ka tafavoaka haingana ny entany. Misy kosa ireo tsy afa-po raha sendra misy ny olana madinidinika toy ny fiakaran' ny sanda eo anivon'ny Ladoany na (redressement de valeur) sy ny fahatarana eo amin'ny fivoahan'ny entany.

PE: Misy fanamarihana tianao atao ve?

R : Miezaka hatrany izahay manao izay azo atao eo amin'ny fikarakarana ireo mpanjifa mba ahalavorary ny asa sy ny hatamana azy. Misy indro kely ihany anefa nohon' ny tsy fahalalan'izy ireo ny fandehan'ny asa. Manaraka izany dia tokony ohatsarina bebe kokoa ny fiaraha-miasa eo anivon'ny "COMPAGNIE de NAVIGATION - MICTSL - TRANSLATAIRE - DOUANE - SMMC".■

Nangonin'i Andriison Jean Claude sy Monique HENRIETTE

26 jona 2012

Fankalazana ny fetin'ny Fahaleovantena

Toy ny isan-taona dia tsy diso anjara ny orinasa SPAT nanatevin-daharana tamin'ny fankalazana ny nitsingera-nany ny nahazaona ny fahaleovantenan'ny firenana Malagasy .

Nohamarihany tamin'ny fandraisana anjara tamin'ny matso lehibe teo amin'ny araben'ny Fahaleovantena, niarahany tamin'ireo mpiasan'ny orinasa misy eto amin'ny tananan'i Toamasina izany .

Ny fikambanan'ny mpiasa vehivavy ato amin'ny orinasa ary koa ireo lehilahy sendikalista misy ato amin'ny SPAT no nandrafitra sy ny nilanja ny saina faneva. ■



Mpiasa vehivavin'ny SPAT, navitrika teo amin'ny famindrana tamin'ny matso



RAMAROARISOA Vola

«Chef Service Traitement des Informations»

Nandeha nisotro ronono ny 14 Aprily 2012 teo

Izy dia mpikambana navitrika tao amin'ny komity mpanoratra ny boky *PortEcho*. Ny lahatsoratra nahalalana azy dia teo amin'ny pejy mitondra ny lahateny « **Inô marô asanô ê ?** ».

Tonga nirary soa sy nanao veloma azy ny ekipan'ny *PortEcho* ka hoy izy « *Misaotra an'Andriamanitra lehibe tamin'izao nahatratrarana izao fisotroan-dronono izao.*

Misaotra koa ny Tale Jeneraly sy ny ekipan'ny PortEcho, fa tao anatin'ny fifaliana tanteraka no niarahantsika nanatontosoa ny asa rehetra

Mitso-drano anareo rehetra ny hitondranareo ny PortEcho eo amin'ny sehatra avo indrindra ■

TELO VOLANA FAHAROA TAONA 2012

Mpiasa niala antsitra-po

Anarana sy fanampiny ary asa	Matricule	Asa	Daty
RETROARA Eveline	1973091	Secrétaire	01/05/2012

Mpiasa nisotro ronono

Anarana sy fanampiny	Matricule	Asa	Daty
SAMBIZAFY Riri	1973144	Responsable Facturation	01/04/2012
RAMAROARISOA Vola	1980291	Chef Service Traitement des Informations	14/04/2012
PHILIPPE	1973091	Sous-Chef Sapeur Pompier	11/05/2012
RABARIJAONA Jean Louis	1972070	Chef d'équipe Tolier	20/05/2012
RAVAOARISOA Marie Yolande	1981117	Responsable de Saisie	27/05/2012
RAZAFINDRAIBE Pierrot	1973021	Major Responsable Gestion des stock M.	30/05/2012
TALIVATSY RANDRIAMAMONJY	1978032	Responsable Atelier Menuiserie	15/06/2012
MORISY Jean Claude	1978145	Chef d'équipe Ajusteur	15/06/2012
RAKOTONDRAMANANA Dieudonné	1972066	Chef Service Matériels Spécialisés	20/06/2012

JOURNÉE MONDIALE DE L'ARTISANAT

« *Le fait-main est l'avenir du développement durable* »

A Toamasina, la célébration de la Journée Mondiale de l'Artisanat sous le thème « Le fait-main est l'avenir du développement durable », a été une occasion pour mobiliser, du 07 au 10 juin derniers, les différents partenaires susceptibles d'accompagner le ministère en charge du secteur, dans son effort pour asseoir un commerce équitable et solidaire. Il faut savoir que, d'après les informations rendues publiques par ce département ministériel, les objectifs relatifs au développement de l'artisanat à Madagascar sont en diapason avec les Objectifs du Millénaire de Développement (O.M.D), ainsi qu'aux grandes lignes arrêtées par le Conseil Mondial de l'Artisanat. A ce titre, la célébration a été axée, d'abord pour maintenir, renforcer et assurer le statut de l'artisanat comme part importante de la vie culturelle, et ensuite pour promouvoir de manière effective la relance de l'économie nationale.



Des visiteurs intéressés par les produits artisanaux

Madagascar a déjà confirmé son engagement dans le système du commerce équitable et solidaire, (lequel remonte en 2005, quand le Ministère du Commerce a signé un protocole d'accord avec l'ONG *Reggio Terzo Mondo*). Fondée sur le dialogue, la transparence et le respect, et s'étant fixé comme objectif le développement durable, cette organisation œuvre pour de meilleures conditions commerciales, la garantie des droits des producteurs et des travailleurs marginalisés. Un peu plus tard, en 2011 précisément, réalisant la pertinence de cette forme de commerce en faveur des petits producteurs du Sud, d'autres départements ministériels sont venus renforcer les rangs.

Ainsi, ont été créés le Comité Interministériel d'Appui au Commerce Équitable et Solidaire de Madagascar (CIACESM), ainsi que l'Association Nationale du Commerce Équitable et Solidaire de Madagascar (ANCESM) pour veiller sur le respect des engagements respectifs des uns et des autres. Ces deux structures encouragent, entre autres, la mise en place de meilleures conditions d'échange (cela, en assurant des relations directes, durables, et transparentes entre intervenants), le respect de la transparence dans le fonctionnement, l'incitation à la prise de responsabilité, l'attention à la qualité des produits, et la juste rémunération du travail en faveur des producteurs.

Le secteur est, pour ainsi dire, prometteur. En effet, son potentiel considérable est un atout, à condition bien entendu qu'il ait les moyens d'anticiper sur l'évolution du marché international. Malheureusement, l'absence d'études fiables en la matière se présente comme un handicap. Nonobstant cette lacune, l'on sait qu'en 2010, les exportations de produits artisanaux se chiffraient à 11 millions d'Euros, ce qui équivaut à un taux d'accroissement de 70% en comparaison avec l'année précédente. Un exploit encore mitigé, si l'on sait qu'en 2000, le niveau des exportations des produits artisanaux a atteint un montant de 80 millions de dollars. En tout cas, il est intéressant de savoir que l'exportation s'organise essentiellement autour des exportateurs profession-

nels nationaux, des acteurs commerciaux et des clients. 1,6% seulement des artisans arrivent à réaliser une exportation directe. Et si, auparavant, les produits se vendaient en fonction de leurs caractéristiques et de leurs spécificités d'origine, la plupart des clients internationaux proposent récemment leurs propres modèles et leurs spécifications techniques. En fait, il est prouvé qu'ils cherchent juste une main-d'œuvre locale, tant pour la production que pour la garantie de l'authenticité du produit.

Pourtant, « **comme le produit est fait main, il est important de ne pas brusquer les artisans et de n'offrir que ce qu'ils peuvent produire** » comme l'a souligné Mme Dolly Miadantsoa, Présidente de l'ONG Point du Jour. Elle a fait remarquer qu'un essai de professionnalisation est aujourd'hui palpable dans le secteur de l'artisanat. Plusieurs formations sont ainsi nées, afin de permettre aux artisans de s'améliorer et de bannir l'image péjorative du « *vita gasy* » (littéralement, l'équivalent du Made in Madagascar). « **Nous ne proposons aux clients que la quantité que les artisans sont à même de produire, l'objectif étant de maintenir la qualité des produits** » a-t-elle encore précisé. Un souci unanimement partagé par la plupart des exportateurs.

Se faisant le porte-parole des exportateurs, et souhaitant montrer un aperçu de la situation des exportations de produits artisanaux, M. Rakotoson Georges rapporte que les produits à base de vétiver sont très prisés sur le marché international. « **Les commandes de nos clients étrangers ne cessent d'augmenter, surtout depuis notre participation à la dernière édition de La Foire Internationale de Madagascar** », confirme le Président de l'association « *Tahiana Création* ». Au départ, cette association n'avait qu'un seul et unique client étranger, et sa première commande se composait uniquement de séries de sets de table. Actuellement, elle compte en moyenne 25 clients étrangers par mois, qui passent leurs commandes en ligne. Par ailleurs, sa création porte actuellement sur plus de 50 modèles. Cependant, l'approvisionnement en racines de vétiver, (principale matière première utilisée, dont le kilo se vend à 40 000 Ariary), s'avère particulièrement difficile. Raison pour laquelle le prix est exorbitant.

A propos de cette matière première, il est intéressant de savoir que, dans la lutte contre les multiples problèmes que rencontre le pays en matière environnementale (notamment l'érosion des sols), le vétiver est également proposé comme protecteur de sols et d'infrastructures hydro-agricoles. En outre, surnommé *huile de la tranquillité*, son huile essentielle (réputée pour avoir des vertus apaisantes), est généralement utilisée en aromathérapie pour son action de détente sur le psychisme. Ce sont ses facultés relaxantes, antiseptiques, dépuratives et antidépresseuses qui expliquent que le monde de la cosmétique et du bien-être s'intéresse particulièrement à cette huile.

Enfin, d'après les explications de Mme Ruphine Rabenandrasana, Présidente du Syndicat des Artisans Malgaches, les matières premières (comme les cornes, le cuir, les fibres végétales, les bois) sont actuellement exportées en brut à l'étranger. Et les artisans ne gardent pour eux que ce qui en reste (forcément de qualité moindre par rapport à celui destiné à l'exportation). Mais même ce reliquat se vend encore relativement cher sur le marché local, en tout cas, à un prix difficilement défendable,

auquel devrait s'ajouter les taxes.

A noter enfin qu'il existe environ 2 millions d'artisans à Madagascar, parmi lesquels 500 seulement détiennent la carte professionnelle.■

D'après les enquêtes réalisées par Liliane ZAFINIRINA

MOIS DE L'ENFANCE

Nos enfants jouissent-ils entièrement de leurs droits ?

En 1991, Madagascar a choisi de ratifier la Convention Internationale des Droits de l'Enfant. En 2012, soit 21 ans après, et à l'occasion du mois de l'enfance (célébré annuellement au mois de juin), la question se pose de savoir si nos enfants jouissent entièrement de leurs droits ? Sans vouloir prétendre pouvoir répondre à cette question, PortEcho estime qu'il est de son devoir de faire part à ses lecteurs des résultats des enquêtes qu'il a menées à propos de deux des multiples aspects de ce domaine qui nous concerne tous : l'éducation et la considération sexuelle. Pour en donner un aperçu, sachez qu'il a été recensé que 1 800 000 enfants, âgés de 7 à 17 ans travaillent à Madagascar et, depuis 2009, 1/3 des enfants malgaches sont victimes de violence au sein même de leurs familles respectives. Enfin, cette année encore, environ 6 000 enfants, qui ont pourtant obtenu leur diplôme de CEPE (Certificat de Fin d'Etudes Primaires et Élémentaires), ne sont plus en mesure de poursuivre leurs études secondaires, faute de moyens financiers de la part des parents.



Scolarisation rime avec enseignement de qualité

Malgré les efforts déployés par les entités responsables de la mise en œuvre du programme **Education Pour Tous** (EPT), beaucoup d'enfants malgaches restent encore non scolarisés. Par ailleurs, s'il l'on prend en compte ceux qui le sont, il ne faut pas perdre de vue que **l'Education Pour Tous** n'équivaut pas tout simplement à envoyer le plus grand nombre d'enfants à l'école. Il s'agit aussi de leur donner **un enseignement de qualité**, répondant aux besoins de leur pays. Or, force est de reconnaître qu'aujourd'hui encore, à cause des tergiversations successives à Madagascar, tant dans le choix du système et de la langue d'enseignement, que dans l'importance accordée au budget requis, la qualité de l'éducation et de la formation dispensées laisse encore à désirer. La conséquence en est que les apprenants finissent à un niveau mitigé, qui ne suffit pas toujours à convaincre les employeurs. En effet, il arrive fréquemment que ces derniers préfèrent avoir recours aux services des expatriés, et cela, pour des emplois qui pourraient pourtant être à la portée de jeunes travailleurs locaux. Rien d'étonnant alors si, à l'âge d'entrer dans le monde professionnel, les jeunes diplômés d'universités nationales subissent les fléaux du chômage sinon du sous-emploi, et ce, dans des secteurs pour lesquels ils ont pourtant été formés. Si les secteurs miniers, touristiques et agricoles représentent un vivier d'emplois à développer et à créer à Madagascar, les vrais professionnels, techniciens et experts y manquent encore cruellement. A cela, doit s'ajouter l'insuffisance de l'esprit d'entreprise chez les jeunes, le manque de confiance et d'assurance en soi, des qualités pourtant indispensables pour avancer, créer et entre-

prendre. Il est clair que, contrairement aux pays voisins des continents africain et asiatique, Madagascar ne s'est jamais vraiment investi pour inculquer l'esprit d'entreprise au tout début de la scolarisation. « **Le manque de formation technique et professionnelle, y compris l'esprit d'entreprendre et l'envie de créer, entravent la possibilité de trouver un emploi** », interpelle d'ailleurs l'UNESCO en 2004, dans son rapport relatif à « **Une éducation de qualité pour tous les jeunes** ».

Maltraitance sexuelle envers les enfants

La violence sexuelle est et demeure l'une des pires formes de maltraitance perpétrée à l'égard des enfants. Les traumatismes psychologiques et corporels qu'un enfant en subit auront des conséquences lourdes sur toute sa vie future. En 2010, 527 cas d'abus sexuels envers les mineurs (dont 60% au lieu de résidence des victimes) ont été recensés, soit 2 à 3 enfants victimes par jour. Et ce qui est encore plus inconcevable, c'est que les auteurs sont souvent des proches ou des personnes présentes dans l'entourage immédiat des victimes. Face à la gravité des cas, plusieurs entités de société civile s'emploient à lutter contre ce fléau. Selon les statistiques publiées par les services et les organisations chargés de l'éducation d'enfants ayant subi toute forme de maltraitance, peu d'enfants jouissent entièrement de leurs droits, dont, entre autres : pouvoir exprimer ses idées, être écouté, être respecté, être inscrit à l'Etat Civil, être scolarisé, bénéficier de soins médicaux, jouer et se distraire, être nourri convenablement, être logé décemment, vivre au sein d'une famille stable et jouir de protection.

De plus, les enquêtes menées par les travailleurs sociaux ont permis de dégager que les problèmes intrafamiliaux, le milieu de vie, la promiscuité, la précarité et l'extrême pauvreté, créent un environnement favorable à la violence sexuelle. Enfin, la vulgarisation d'images et de films pornographiques accessibles aux mineurs augmente considérablement le risque. Pour conclure sur le sujet, tout adulte responsable en tant que tel devrait s'employer à exercer le contrôle nécessaire, afin que les progrès technologiques, au lieu de devenir des dangers, contribuent au développement ainsi qu'à l'épanouissement physiques et psychiques de nos générations futures.■

Recueillis par Liliane ZAFINIRINA



Dr. SANONY David, Responsable de la visite annuelle des employés et de la visite des chantiers de la SPAT

Le CEMEDI et la médecine d'entreprise

Le CEMEDI ou Centre Médical et de Diagnostic (qui fonctionne sous la responsabilité de la S.P.A.T.) est ouvert au public, et cela, pour toutes les prestations médicales usuelles (consultations, soins, petites chirurgies, analyses médicales, radiologie, échographie, électrocardiographie, etc). Néanmoins, sa vocation première est la médecine d'entreprise. Mais en quoi consiste exactement celle-ci et comment est-elle réglementée ? Docteur SANONY David, un des médecins généralistes de ce centre, a consenti à partager à PortECHO l'essentiel de ce qu'il faut savoir à ce sujet.

PE : Qu'appelle-t-on médecine d'entreprise et en quoi consiste-t-elle ?

SD : La médecine d'entreprise, appelée également médecine de travail, est un service de santé que l'entreprise met à la disposition de ses employés et, par extension, de leurs familles respectives. Ayant comme vocation première la protection médicale des travailleurs contre tout risque de maladie ou d'accident sur le lieu de travail, la médecine d'entreprise assure gratuitement à ceux-ci diverses prestations médicales préventives et curatives, entre autres, les visites médicales périodiques, les analyses médicales, les divers services de radiologie, le diagnostic médical, les soins préventifs (vaccins, etc), les soins curatifs, et en cas de besoin, l'évacuation sanitaire vers des centres ou hôpitaux spécialisés.

PE : Pouvez-vous préciser sa place au sein d'une entreprise ?

SD : La médecine d'entreprise étant *a priori* exclusivement préventive, son premier rôle est d'assurer tous les moyens médicaux possibles, de sorte à éviter toute possibilité d'altération de la santé des travailleurs pendant l'exercice de leurs attributions respectives. A ce titre, elle a la charge de surveiller leur état de santé, les conditions d'hygiène dans l'environnement de travail, les risques de contagion, etc, bref œuvrer en permanence pour que les travailleurs soient en bon état de santé, afin qu'ils restent constamment productifs. Pour ce faire, le ou les médecins d'entreprise agissent comme conseillers de l'employeur, en ce qui concerne l'amélioration des conditions de travail, l'adaptation des postes, des techniques et des rythmes de travail, par rapport à la physiologie humaine, la protection des salariés contre l'ensemble des nuisances environnementales, l'hygiène générale de l'établissement et la mise en place d'actions de communication, d'éducation, d'information et de formation.

PE : En tant qu'entreprise, la S.P.A.T. a-t-elle aujourd'hui atteint ces objectifs ?

SD : Il faut rappeler que, depuis longtemps, le Port de Toamasina disposait déjà d'un service de santé adéquat et approprié pour assurer les prestations médicales susmentionnées. Le Département Médecine et Pharmacie assurait alors la médecine d'entreprise. Le 3 mars 2008, le CEMEDI (qui est en fait une

version réorganisée et améliorée du Département Médecine et Pharmacie) a été officiellement mis en service, regroupant en un seul et unique lieu tous les moyens humains et matériels (auparavant répartis en six unités dans la ville). Aujourd'hui, ce centre est quasiment une clinique médicale où médecins et personnel paramédical sont les principaux acteurs, pour assurer les besoins, non seulement de la S.P.A.T., Autorité Portuaire et Concédante, mais aussi ceux des deux principaux concessionnaires (en tant qu'entreprises adhérentes), qui sont la MICTSL ou *Madagascar International Container Terminal Services Ltd.* et la SMMC ou *Société de Manutention des Marchandises Conventiionnelles*, sans oublier le public pour lequel le centre est aussi ouvert. Il est donc clair que la S.P.A.T. a atteint les objectifs qu'elle s'est fixée.

PE : Cela voudra-t-il dire que, techniquement, le CEMEDI assure pleinement le rôle de centre de médecine d'entreprise ?

SD : Je serais tenté de dire oui, dans la mesure où les principales tâches, telles que les visites médicales systématiques (visite d'embauche et visite annuelle), les divers soins (préventifs et curatifs), les références aux médecins spécialistes ou centres spécialisés, les évacuations sanitaires, autant pour les travailleurs que pour leurs familles respectives, ainsi que pour les retraités, sont assurés pleinement par l'équipe médicale et paramédicale du CEMEDI. Néanmoins, je reste en même temps conscient que ce centre n'en est encore qu'à ses débuts. Par conséquent, il reste encore beaucoup à faire, et surtout à améliorer. Certaines prestations méritent par exemple d'être renforcées, autant au niveau conception et organisation qu'au niveau réalisation. De toute façon, une organisation ne devrait jamais être figée. Elle doit toujours évoluer au rythme des besoins.

PE : Pouvez-vous nous parler de l'impact de la médecine d'entreprise sur les travailleurs et l'entreprise ?

SD : Il va de soi que l'entreprise gagne à mettre le plus d'efforts et le plus de moyens possibles sur la médecine préventive, afin de limiter au minimum les cas de maladie ou d'accident et, par effet induit, de diminuer l'absentéisme, augmenter la productivité et enfin rester à un niveau budgétaire raisonnable. En effet, si la médecine préventive est efficacement assurée, la charge

de l'employeur, à la fois sur le plan financier et matériel, s'allègera considérablement. En outre, des travailleurs en bonne santé donnent toujours un reflet positif à une entreprise. Enfin, il faut ajouter que les volets (hygiène et environnement) constituent également des priorités qui ne peuvent être dissociées de la médecine préventive.

PE : Pensez-vous à une stratégie particulière pour concrétiser cette façon de voir ?

SD : Il est primordial de cultiver un esprit d'équipe, non seulement au sein du CEMEDI, mais aussi et surtout entre toutes les entreprises qui l'utilisent. Tous devraient œuvrer ensemble, et faire en sorte que des pratiques innovantes viennent constamment améliorer l'organisation en place. Actuellement, les médecins du CEMEDI ont déjà commencé la mise en œuvre de cette stratégie à travers des groupes de travail pluridisciplinaires. Mais déjà, l'on ressent la nécessité d'une étroite colla-

boration entre les employeurs adhérents, de même que leur entière implication. En fait, toutes les parties concernées auront besoin de faire preuve de ténacité, d'esprit d'analyse, d'initiative et d'écoute, tout en acceptant de s'échanger expérience et savoir-faire avec d'autres centres de médecine d'entreprise agréés.

PE : Un mot de la fin ?

SD : Je voudrais juste souligner que la médecine d'entreprise est régie par le Code du Travail, et qu'elle assure un service obligatoire fourni par l'employeur en faveur de ses employés, et dont la finalité première est la garantie d'une main d'œuvre saine, efficace et productive, et qui sera la source du bon fonctionnement et du développement de l'entreprise concernée. ■

D'après l'interview réalisée par Monique HENRIETTE

TOERAM-PIOFANANA BAOLINA KITRA ATAFANA

Efa niorina hatry ny ela teto Toamasina ny ATAFANA FOOT, ary manana ny lazany eo amin'ny tantaran'ny baolina kitra. Nanantona an'Atoa BEANDAY Geoffroy, Sekretera Jeneraly no sady mpanazatra ao amin'ny Centre Foot ATAFANA Toamasina ny PortECHO nanao fanadihadiana.



BEANDAY Geoffroy, Sekretera Jeneraly no sady mpanazatra

P.E: Tompon'andraikitra ato amin'ny ATAFANA Foot ianao, azonao lazaina fohifohy ve ny mikasika ity toeram-piofanana ity ?

B.G: Ny taona 26 Janoary 1999 no nitsangana ity toeram-piofanana ity, mbola zaza ny tenako tamin'izay ary anisan'ireo mpilalao. Ny taona 2007 aho no voatendry ho Sekretera Jeneraly sy mpanazatra ireo zazalahy latsaky ny 17 taona, ary mbola manohy izany hatramin'izao.

P.E: Firy taona ny ankizy dia efa raisinareo hiofana ato ?

B.G: Dimy taona noho miakatra ny ankizy lahy dia efa raisinany ho volavolaina mba ho sangany amin'ny baolina kitra, izay arahina saram-pianarana mirary. Ampianarina sy omena lesona izy ireo, ka tsy latsa-danja ny fanomezana azy ireo ny traikefa eo ambony kianja sy ny fanazarantena. Mandritry ny taom-pianarana dia ny alarobia hariva sy ny asabotsy no fotoana fanazarany tena. Mitombo kosa anefa izany rehefa amin'ny fotoam-pialantsasatra.

P.E: Efa nahazo amboara ve ianareo ?

B.G: Efa betsaka ireo amboara azonay hatramin'izay :

- Tompondakan'ny Madagasikara ireo mpilalao 18 taona noho miakatra, ny taona 2001.

- Torak'izany ihany koa, tao anatin'ny telo taona nifanesy izay niatomboka ny taona 2003, ireo mpilalao latsaky ny 15 taona dia nahazo ny amboaran'ny filoha teo aloha Marc RAVALOMANANA.

- Ny taona 2004, solontenan'i Madagasikara amin'ny maha

ekipa tompon-daka azy tamin'ny lalao'ny ranomasimbe Indiana.

- Ny volana Aogositra 2012 lasa teo, dia nahazo ny tompondakan'ny Madagasikara izahay raha nandresy ny AJESIA ireo mpilalao zandriny, lalao izay natao tany Antananarivo.

- Teto Toamasina kosa, ny asabotsy 1 septambra 2012 lasa teo, dia tafakatra teo amin'ny dingan'ny famaranana avokoa ireo mpilalao zandriny rehetra tamin'ny lalao nokarakarain'ny "SOS Village d'enfants", ary ny "minime" no nahazo ny amboara tompondaka.

P.E: Efa nisy mpilalao kalaza ve nivoaka tato amin'ny ATAFANA foot ?

B.G: Tsy vitsy ireo mpilalao kalaza eran'ny Madagasikara no nivoaka tato amin'ny ATAFANA foot, anisan'izany I Claudio Ramiadamanana, Nicolas Simori, Christian Vazaha. Misy ihany koa ireo sasany izay lasa any ivelany toa an'i Adamanga, mpilalao ao amin'ny ekipan'ny F.C NANTES, izay vao nahazo ny tompondakan'ny Frantsa farany teo.

Koa ho fehin'izany rehetra izany, dia mamporisika ireo ray aman-dreny mananjanaka lahy ka te ho kalaza amin'ny baolina kitra mba hiditra ao amin'ny ATAFANA FOOT Toamasina fa vonona ny handray anareo izahay. ■

Nangonin'i ANDRISON Jean Claude



«Club ATAFANA» tanora antoky ny baolina kitra malagasy

LA COMMUNICATION, CLE DE LA REUSSITE RELATIONNELLE (suite et fin)

Dans son précédent numéro, PortEcho vous a partagé les fruits de ses recherches sur la communication, comme clé de la réussite relationnelle, et vous a donné rendez-vous pour la suite, c'est-à-dire l'Art de Parler. Une occasion pour nous de rappeler ce principe fondamental à retenir dans la communication : 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. Nous vous avons livré les principes guides de l'Art d'écouter, reprenez donc ci-après ceux de l'Art de parler.



La fonction la plus importante de la communication verbale n'est pas d'apporter une information, mais d'établir, de développer et de maintenir une relation. Lorsqu'on partage, on peut transformer un inconnu en un ami. Toutefois, la qualité de cette relation dépend en grande partie de la capacité de chacun à s'exprimer verbalement et à savoir capter les messages de l'interlocuteur.

En général, on dit aux personnes souffrant de mécontentement : **« Pourquoi n'en parlez-vous pas calmement ? »**. Ceci n'est pas chose facile. C'est vrai que l'unique moyen de résoudre leurs problèmes est d'en parler sans réserve. Cependant, quand on a dans le cœur du ressentiment ou de l'agressivité enfouie, ou encore si on lance de fréquentes insinuations indirectes au cours d'une conversation, on ne peut résoudre le problème par un simple dialogue. Dans ce cas, les discussions deviendraient interminables et ne serviraient qu'à compliquer encore plus la situation, ainsi qu'à mener les conjoints ou les collègues dans une voie sans issue.

Avant d'exprimer notre point de vue, nous devrions toujours nous demander **« Ce que je vais dire va-t-il nous éloigner ou plutôt favoriser un rapprochement ? »**. Comme convenu, et toujours aidée par les expériences de Nancy Van Pelt, l'équipe du PortEcho vous apporte dans ce numéro des bases nécessaires à une bonne relation.

EVITER LES DIALOGUES DESTRUCTEURS

Souvent, et même inconsciemment, nous émettons des expres-

sions qui génèrent la séparation. Nous ne faisons que revenir à notre propre position, en voulant imposer nos critères, sans prêter suffisamment attention aux arguments et aux raisons qui animent notre interlocuteur. Ainsi, au lieu de maintenir et de rétablir le dialogue et la communication, chacun s'isole toujours plus, ce qui ne favorise que l'éloignement mutuel. Alors, la relation interpersonnelle s'achemine irrémédiablement vers une rupture.

Ordre et commandement

Certaines personnes utilisent un langage autoritaire comme : **« Viens ici immédiatement. Dépêche-toi »**, langage qui entraîne automatiquement une réaction de défense de la part de l'interlocuteur. D'autres préfèrent des avertissements et des menaces : **« Si tu le refais encore... »** ou **« Il vaut mieux que tu le fasses, sinon... »**. Une autre façon cruelle de traiter l'interlocuteur est de lui jeter au visage des remarques en relation avec sa formation ou son idéologie : **« Ca se voit vraiment que tu n'as pas étudié »**. **« A quoi te sert d'aller si souvent à l'église ? »** Les ordres, et encore moins les menaces, ne plaisent à personne.

Expressions humiliantes

Beaucoup de personnes emploient des expressions humiliantes dans les discussions, tout en connaissant leur effet déprimant. Quand elles n'insultent pas, elles jugent, critiquent, culpabilisent : **« Tu as vraiment été ridicule. Comme toujours, tu ne changeras jamais »**

Tu déformes tout

Le correcteur interrompt son interlocuteur fréquemment, dans une tentative d'attirer l'attention sur lui et de déprécier l'autre, en rectifiant un détail quelconque de l'information qu'il apporte : **« Mercredi, lorsque nous sommes allés dîner au restaurant avec le directeur de l'entreprise... »**. Avec commisération, et sur un ton fatigué, l'autre interrompt : **« C'était mardi, et ce n'était pas le directeur, mais le chef du personnel »**. Voilà une démonstration typique d'un regrettable manque de délicatesse : ne pas laisser l'autre relater les faits tels qu'il les voit, d'autant plus que ses petites erreurs ne dévalorisent pas le message qu'il désire transmettre.

Toujours en contradiction

« Samedi soir, aura lieu un concert au Centre culturel... ». **« Mais nous n'irons pas parce que... »**, s'empresse-t-on de dire, avant même que son interlocuteur ait exprimé son désir d'assister, ou fasse simplement un commentaire sur le fait énoncé.

Changement de thème

Au cours d'une discussion, certaines personnes utilisent des échappatoires, sinon des détours, ou encore présentent des objections banales. Si on ne change pas d'attitude, les problèmes ne trouveront pas de solution.

Se taire n'est pas toujours la bonne attitude

De nombreuses femmes se plaignent que leurs maris refusent de leur parler malgré toutes les tentatives qu'elles font dans ce sens. Ces maris sont tellement dogmatiques et autoritaires qu'ils refusent toute analyse ultérieure, et font cesser la discussion par des déclarations sans appel. Fréquemment, on utilise le ton mordant pour s'esquiver : « **Qu'est-ce que tu veux dire en affirmant que je ne parle pas ? Ne suis-je pas en train de le faire maintenant ?** ».

La personne qui se renferme laisse entendre : « **Etant donné les circonstances, nous n'avons rien d'important à nous dire** ». Une bonne relation implique la participation, ce qui est l'opposé de l'indifférence ou de l'éloignement.

Dans la vie d'un couple, lorsque l'un des conjoints décide de ne pas parler, l'autre se sent impuissant. Cependant, dans la majorité des cas, on peut tout de même tenter quelque chose pour découvrir la cause de ce silence et trouver des solutions. Le remède adéquat ne consiste pas à supplier, se mettre en colère ou réagir de la même manière. Il existe d'autres stratégies permettant d'obtenir que le conjoint s'ouvre à la conversation et au dialogue. Une tentative qui peut faire son effet serait du genre : « **Parfois, j'ai l'impression que cela te coûte de communiquer avec moi. Peut-être cela vient-il du fait que je suis en train de faire quelque chose qui te rend difficile ou t'en empêche. J'aimerais en parler avec toi, pour essayer de changer tout ce qui doit l'être** » Et même ainsi, si vous n'obtenez pas de réponse, vous pourriez ajouter : « **Ton silence me fait penser que tu es fâchée, blessé(e) ou contrarié(e) à cause de quelque chose. Est-ce cela que tu essaies de me dire ?** ».

LE POUVOIR DU LANGAGE CORPOREL

« **Ce que tu fais crie tellement fort, qu'il ne me laisse pas entendre ce que tu dis** ». Eh oui, Les attitudes que nous adoptons peuvent dire beaucoup plus que les mots que nous prononçons.

Un cri dans la nuit

Un fait divers très connu et qui s'est passé en Australie peut être cité comme un exemple, à la fois impressionnant et tragique, **de la prépondérance, dans de nombreux cas, du langage corporel sur le langage verbal**. Toute l'Australie, ainsi que de nombreux pays d'ailleurs, ont été attentifs à ce cas : une femme fut condamnée pour meurtre à cause de sa manière de réagir, manière qui a été jugée à l'origine d'un impact beaucoup plus important que tous ses arguments. Il s'agit du cas abordé par le film « **Un cri dans la nuit** », joué par l'actrice *Meryl Streep*. Cette œuvre cinématographique reproduit l'extraordinaire histoire de la vie réelle de *Lindy Chamberlain*, qui fut déclarée coupable du meurtre de sa propre fille. Lindy affirma dès le début que son bébé avait été emporté de la tente par un dingo (chien sauvage), animal fréquent dans la région où campait le couple. L'actrice *Meryl Streep*, en parlant de Mme Chamberlain, déclara lors d'une interview : « **Il y avait quelque chose dans son comportement, dans l'expression de son visage, dans sa façon de se présenter à la télévision, qui créa une opinion publique. Les époux Chamberlain ne paraissaient pas affligés. La mère ne donnait pas l'impression de souffrir, alors qu'en réalité sa douleur était immense. C'est pourquoi elle fut considérée comme coupable** ». *Lindy Chamberlain* fut condamnée à cause de sa façon de communiquer. Son seul crime fut d'accepter le drame de la mort de son bébé avec une résignation chrétienne. Les gens avaient l'impression qu'elle ne souffrait pas suffisamment de la mort de sa fille. C'est la raison pour laquelle il a été unanimement jugé qu'elle l'avait tuée

elle-même, et qu'elle avait trouvé ensuite le prétexte du dingo. Ainsi, elle passa plus de trois ans en prison. Finalement, il fut prouvé de manière irréfutable que c'était bien un dingo qui avait enlevé le bébé. C'est seulement après que *Lindy* fut remise en liberté.

Sans paroles

On peut transmettre de puissants messages, sans même ouvrir la bouche : par exemple, pointer son doigt de manière accusatrice, lever les yeux au ciel ou soupirer profondément. D'autres façons de lancer ou de transmettre des messages clairs et sans paroles sont également possibles : comme croiser les bras sur la poitrine, mettre les mains sur les hanches ou se retirer pendant une conversation. De la même façon, le manque de contact visuel, ne pas répondre quand on nous interpelle, enlever la main ou le bras de quelqu'un qui nous touche, ainsi que beaucoup d'autres comportements non verbaux, parlent plus fort que les mots. Tous ces messages sont potentiellement destructeurs.

SYNCHRONISATION

Pour que des points de rencontre se produisent entre deux personnes, il faut qu'il y ait syntonie entre le message émis et le message reçu, ou entre la parole et la pensée. On peut établir la synchronisation dans l'état d'âme, dans le langage corporel, dans le ton et le volume de la voix, dans la rapidité d'expression, dans les paroles, et aussi dans les moments de repos. Il est possible de synchroniser les opinions, les idées, les croyances et même jusqu'à la façon de respirer. Tout cela apporte une convergence des pensées, des émotions et des sentiments.

Sur la même longueur d'ondes

Il est indéniable qu'une personne gaie préfère s'associer avec quelqu'un qui a la même disposition. Certaines personnes se réveillent tous les jours de bonne heure et avec une envie de chanter. En revanche, d'autres ne supportent pas qu'on les réveille avant neuf heures du matin, et se présentent avec les yeux gonflés et de mauvaise humeur. Certains pensent que cette attitude matinale joyeuse est un signe de dynamisme et d'efficacité et, ainsi, ils essaient de faire changer leur conjoint qui se lève tard et dans de mauvaises dispositions. Si votre conjoint ne coopère pas et se sent contrarié, il conviendrait que vous assouplissiez votre comportement. Pour ce faire, vous pourriez lui dire : « **Ton état d'âme est quelque chose d'important pour moi, c'est pourquoi je le respecte** » Et ainsi, s'établira une bonne relation.

Au même rythme

Apprendre à synchroniser la communication verbale peut aussi influencer de façon positive sur l'harmonie conjugale, sinon de tout autre couple d'individus.

Un employé d'une entreprise de vente par téléphone parvint à un grand succès commercial, simplement en synchronisant la rapidité de ses paroles avec celle des personnes qui demandaient des informations. Si le client potentiel parlait lentement, il répondait en parlant lentement. En revanche, si celui-ci parlait vite, il accélérail son rythme. Ce simple changement lui valut une augmentation de 30% de ses ventes.

En syntonie dans le volume et dans le ton

Le conjoint qui parle avec douceur peut répondre avec crainte à celui qui utilise un ton élevé. Et celui-ci à son tour peut interpréter le volume de la voix de l'autre comme une attitude de prétendue supériorité. L'une comme l'autre façon est susceptible de perturber la bonne communication conjugale.



Une dame, dont le mari parlait toujours en criant, vécut terrorisée pendant des années. Tandis qu'il parcourait la maison en donnant des coups de poing sur les tables et en claquant les portes, elle gardait le silence pour lui montrer le type de comportement qu'elle désirait qu'il adopte. Un jour, quelqu'un lui conseilla d'agir comme son mari, de donner des coups et de crier. Elle le fit et lui démontra qu'elle était d'accord avec lui en tapant énergiquement sur la table pour donner de l'emphase. Le mari étonné, resta sans voix, puis il étendit ses bras vers elle et lui dit : « **Chérie, je t'en prie, calme-toi, nous allons en parler d'une manière rationnelle** ».

La conclusion est claire : la synchronisation efficace permet d'établir un niveau profond d'empathie avec l'interlocuteur, que ce soit le conjoint, le fiancé ou toute autre personne.

LE MOMENT OPPORTUN

Le moment adéquat pour aborder des questions bien précises, lesquelles nécessitent une certaine concentration ou supposent une réaction, doit être celui qui prend en compte le tempérament, l'état d'âme, et même l'état de santé de l'interlocuteur. Les étudiants ayant obtenu de mauvaises notes, par exemple, savent trouver le moment adéquat pour en parler à leurs parents. Sinon,

Affronter le problème

L'un des grands défis de la vie conjugale est la façon de parler au conjoint de quelque chose de désagréable, ou d'un comportement qui risque de l'irriter. Lorsque cela vous arrive, et que vous considérez que le comportement de votre conjoint n'est pas correct, au lieu de vous mettre sur la défensive et d'accuser ou de le juger, prenez en charge le problème, puisque c'est donc vous qui avez un problème. Des alternatives sont possibles pour arranger ce problème :

Formuler une demande concrète : si l'un des deux fait quelque chose que l'autre considère comme inacceptable, une simple demande pour qu'il ne le refasse pas devrait suffire à résoudre le problème. Cette demande doit être formulée de façon à ne pas accuser, ni juger, ni condamner. Le ton de la voix doit être également contrôlé.

Suggérer une solution : face à un comportement qui l'énerve, le conjoint offensé peut suggérer une solution. Par exemple, votre mari n'a pas tellement la notion du temps. Cela entre en conflit avec votre horaire de repas et autres activités : vous

pouvez lui suggérer de téléphoner pour vous prévenir chaque fois qu'il est en retard. Cette solution a suffi pour résoudre le problème dans plus d'un cas.

Utiliser des messages à la première personne. Présenter un message à la première personne du singulier est une méthode pour exprimer ce que l'on ressent d'une façon directe, quand on se sent dérangé ou irrité à cause du comportement du conjoint. Ce genre de message permet à notre conjoint de se rendre compte que nous éprouvons des sentiments négatifs à cause de son comportement, mais sans qu'il se sente attaqué ni ridiculisé. Il est probable qu'un message à la première personne fasse de l'effet, parce qu'il n'inclut pas de reproches et n'est pas menaçant. Il stimule la sincérité et la noblesse. De plus, c'est une stratégie excellente pour clarifier les sentiments d'irritation. Au lieu, d'accuser ou de juger, le mieux est de dire : « **Je me sens en colère quand tu..., parce que...** », et cela, en prenant bien soin d'être **assertif et non agressif**. Un message formulé à la première personne du singulier, plutôt qu'à la deuxième personne, marque presque toujours la différence entre assertivité et agressivité.

Message Assertif : « *J'ai grand besoin de passer quelques moments en tête à tête avec toi.* »

Message Agressif : « *Tu ne veux jamais être seul avec moi.* »

Comparez ces réactions opposées de deux femmes face à leurs maris, après un refus de les emmener dîner au restaurant :

Epouse A : « **Tu n'es qu'un muflé ! Tu ne penses qu'à toi. La seule chose que tu désires, c'est regarder la télévision. Je commence à en avoir assez de ton attitude** ».

Epouse B : « **Cela me fait mal et m'attriste beaucoup quand je te demande de sortir avec moi et que tu n'en as pas envie. Parce que je ressens le besoin d'être seule avec toi, pour me sentir plus près de toi et que nous...** »

L'épouse B se limite à exprimer ce qu'elle ressent, sans manifester son opinion sur l'attitude de son mari. C'est pourquoi celui-ci ne peut pas discuter là-dessus, étant donné qu'elle ne juge pas l'acte de son mari.

L'épouse A accuse, juge et humilie son mari. Cette attitude donne des armes à ce dernier pour une discussion, et il est probable que cela renforce aussi son entêtement et son attitude défensive. De plus, pour une épouse qui désire aller dîner au restaurant, de sorte à se sentir plus proche de son mari, elle a mal choisi les expressions pour transmettre son message.

Vous vous rendez compte que le couple, sinon deux personnes en situation de problème, seront **plus unis**, s'ils n'auront plus à lutter contre l'accumulation des offenses et des blessures produites par une communication, qui détruit au lieu de construire. Les couples, les collègues, enfants et parents, peuvent faire beaucoup pour améliorer leurs moments d'échange au foyer, au bureau... Et, heureusement, il n'est jamais trop tard pour bien faire.

Chers lecteurs, bon courage. Il ne tient plus qu'à vous pour initier une bonne communication dans votre entourage familial, social et professionnel. ■

Pages proposées par Vololona RANIVOMBOAHANGY
et Fanja RAELIARISOA

Entre DAMEN et la S.P.A.T., le transfert de compétences se concrétise

D'un côté, DAMEN, une société basée en Hollande et de réputation mondiale en matière de constructions navales. A ce titre, elle assure, non seulement la construction de matériels flottants, mais aussi leur entretien ainsi que leur réparation. A son actif plusieurs décennies d'expérience, de savoir-faire et d'expertise dans le domaine. De l'autre, la S.P.A.T., tenue par sa qualité d'autorité portuaire de mettre à la disposition des navires une flotte d'accueil constamment performante et adaptée à tout type de navires touchant le Port de Toamasina. Pour être sûre de remplir cette lourde mission, la S.P.A.T. se tourne vers ce constructeur de référence qui est DAMEN, mais cela sous réserve que celui-ci accepte le transfert de compétences aux techniciens malgaches. Aujourd'hui, c'est chose faite. Depuis le mercredi 1^{er} août 2012, les techniciens DAMEN sont déjà à pied d'œuvre au Port de Toamasina. Au programme, figure en premier la mise en place et l'assistance technique dans l'utilisation du logiciel CMMS DAMOS (*Computerised Maintenance Management System DAMOS*), cela, en vue de la mise aux normes internationales de la flotte du Port de Toamasina. Dans le cadre de ce partenariat, deux experts de DAMEN ont la charge de former les techniciens de la S.P.A.T. (en particulier, ceux affectés aux services ponts et machines) à l'utilisation de ce logiciel de maintenance. Les formateurs ont aussi le devoir d'installer le logiciel au service maintenance du parc de matériels flottants de la S.P.A.T.

Le logiciel CMMS DAMOS est classé et certifié d'une manière modulaire, et donc facilement extensible. Sur la base d'entretiens planifiés, la visualisation de celui-ci permet un aperçu des travaux d'entretiens courants ayant trait aux navires. Muni d'une base de données, il fournit une documentation complète sur les systèmes de bord, un plan de maintenance prêt à l'emploi et un ensemble intégré de pièces de



Jan HEUFF, l'un des techniciens de la société DAMEN qui assurent la mise en place du logiciel CMMS DAMOS



Le remorqueur «NOE», dont le plan de maintenance est aujourd'hui assisté par ordinateur sur logiciel CMMS DAMOS

rechange d'origine. Autre atout du logiciel, la possibilité de synchronisation en ligne pour la communication entre le bureau et le navire. Ainsi, il permet d'assurer, d'une manière rationnelle (tant au niveau des coûts que de la passation des commandes), la gestion de stock de pièces de rechange relatives aux navires.

L'accord de coopération est prévu pour deux ans. Mais ce qui est intéressant c'est que, au terme de six mois d'assistance technique, dans le cas où la formation est concluante, les techniciens malgaches entreront déjà, pour ainsi dire, dans une nouvelle ère de technologie, puisqu'ils posséderont les informations nécessaires pour effectuer la maintenance, et ce, en respect des normes du constructeur lui-même. En outre, grâce à la maîtrise du logiciel, ils pourront tirer bénéfice de l'amélioration du contrôle opérationnel et organisationnel au niveau de la disponibilité des navires dans le cadre de missions spécifiques. ■

Recueillis par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO



23/05/12, échange de cartes de visite lors du sommet «Maximising African Port Capacity » à Cape Town



25/05/12, après séance de travail avec les dirigeants de MAERSK OCEAN LINES Afrique, photo souvenir de la délégation SPAT



22/05/12, le DG de la SPAT, AVELLIN Christian E. avec JENS O. FLOE, Senior Vice President de ICTSI Afrique



23/05/12, séance d'information présidée par le consultant de l'OMI, sur la lutte contre la prolifération des armes de destruction massive



24/08/12, 2ème réunion organisée par l'OLEP à la salle de fête de l'ex-Faritany, dans le cadre de la Lutte contre le Déversement des Hydrocarbures en mer



09/06/12, présentation du Schéma Directeur (volet Bornage et Pêche) aux armateurs et consultants de la SPAT



Escale du navire roulier «GRAND COSMOS» au port de Toamasina. De janvier à mi- juillet 2012, 4 690 voitures, tous types confondus, ont été débarquées au port

Mot d'excuse

La Direction de Publication, la Direction de Rédaction, ainsi que toute l'équipe du **PortECHO**, présentent ses sincères excuses auprès de tous ses lecteurs, et surtout auprès des personnes concernées, pour l'erreur qui s'est glissée à la page 16 du **PortECHO** n° 13, et leur prient de lire :

« Vola RAZAFINDRAMIANDRA Ramiandrasoa », au lieu et à la place de « Vola Dieudonné RAZAFINDRAMIANDRA »

DESSIN D'ENFANT



La conteneurisation dans le monde
«Tout se met en boîte»

Recette



STEAKS A LA VINAIGRETTE

Ingrédients :

2 steaks épais de 200g chacun environ (Filet, rumsteck, bavette, faux-filet)
1 cuil. à soupe de vinaigre -1 cuil. à café d'huile -sel et poivre du moulin
Pour la vinaigrette :
Le jus d'un citron ver t- 2 cuil. à soupe d'huile de tournesol -1 cive (ou 1 oignon nouveau) - 1 gousse d'ail-½ piment oiseau - Sel et poivre du moulin

Préparations :

Sortez les steaks du réfrigérateur au moins 1 heure à l'avance. Salez-les, poivrez-les et arrosez-les de vinaigre.
Préparez la vinaigrette : pelez et émincez très finement la cive et l'ail. Emincez également le demi piment aussi finement que possible. Mélangez-les dans un bol avec le jus de citron, l'huile, du sel et du poivre. Emulsionnez à la fourchette.
Faites chauffer sur feu vif une poêle à revêtement antiadhésif juste enduite d'huile. Posez-y les steaks et faites-les cuire 6 à 8 minutes selon leur épaisseur et le degré de cuisson souhaité.
Glissez les steaks sur un plat chaud, arrosez-les de vinaigrette et servez aussitôt. ■

Pensée

Le savant n'est pas l'homme qui fournit les vraies réponses, c'est celui qui pose les vraies questions.
(Claude LEVI-STRAUSS)

Au travail, le plus difficile, c'est d'allumer la petite lampe de cerveau. Après, ça brûle tout seul.
(Jules Renard)



Mots flechés

ÉVAPORÉS	↓	BASSIN À POISSONS	↓	MOT DE SNOB	↓	MOUVEMENT	↓
LÀ OÙ ON HABITE		COQUINE	↓	DÉMONSTRATIF	↓	FICELA	↓
↳							
ROCHES EN FUSION	→					EN BOURGOGNE	→
DEVENU BLÈME						CHAPEAU FÉMININ	
↳				FRAPPE	→	↓	
				STIMULÉE		IMPORTUNE	
REFROIDI	→			↓		↓	DISTINCTIONS PHYSIQUES
VIRUS							↓
↳							
MESURE EN CHINE	→		CONIFÈRES	→			
FERVEUR			FRAYEUR				
↳			↓			HORS D'ENCEINTE	→
						INDIVIDU	
ARBRES À BAIES	→					↓	
ESTIMA							
↳							
				COEUR DE BAGUETTE	→		
TARIES	→						



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