

# PortECHO

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina SPAT - 1<sup>er</sup> trimestre 2013 - n° 17

## LE RAIL, prêt à affronter le défi mais...



**ETAT D'AVANCEMENT DES  
TRAVAUX URGENTS  
D'EXTENSION PORTUAIRES**

**CEMEDI et SANOFI**

**Partenaires dans la prévention,  
le dépistage et le traitement  
du diabète et de l'hypertension  
artérielle**

**GALLEE SA**



**Nouvelle ligne  
régulière IMMA  
(India-Mauritius-  
Madagascar-Africa)**



[www.port-toamasina.com](http://www.port-toamasina.com)

# LA SPAT ET SES CONCESSIONNAIRES



**Madagascar  
International Container  
Terminal Services Ltd.**

An ICTSI Group Company

10, rue du commerce Ampasimazava

B.P 138 Toamasina 501

Tél : 53 352 04/05

E-Mail : [info@ictsi.mg](mailto:info@ictsi.mg)



Société de Manutention  
des Marchandises Conventionnelles

**SMMC**

**PORT TOAMASINA**

5, rue Paul BE Ampasimazava Toamasina

Tél : 53 312 63

E-Mail : [contact@smmc.mg](mailto:contact@smmc.mg)



## **Plateforme Terminal Pétrolier S.A**

B.P 433 Manangareza, Toamasina

Tél : 53 327 73

E-Mail : [info@galana.com](mailto:info@galana.com)





Page de couverture :  
Vue partielle du rail le long de la ligne  
Tananarive-Côte Est



**Directeur de la Publication**  
AVELLIN Christian Eddy

**Directeur de la rédaction**  
Zoëline Rakotonirina Miniminy

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

**Infographie :**  
Mamy Razakalimanandro

**Photographie**  
Jacquelin

**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° 1170/08/13

**Nombre de tirage :**  
300 exemplaires

## ■ 4 EDITORIAL

## ■ 6 ECONOMIE

LE RAIL, prêt à affronter le défi, mais...

Etat d'avancement des travaux urgents  
d'extension portuaire

«Du côté des quais»

Le porte-conteneurs IMARA inaugure  
l'EVERGREEN LINE au port de Toamasina

## ■ 20 TRAFIC MARITIME

Statistiques sur le trafic maritime  
du port de Toamasina

## ■ 22 MOUVEMENTS DES NAVIRES

## ■ 24 ANNUAIRE DES MAREES

Heures et hauteurs des pleines et basses marées  
Juillet - Août - Septembre 2013

## ■ 25 AKON'NY MPIASA

Nouveaux Délégués du personnel  
et Membres du Comité d'Entreprise

Ino marô asanô ê ?

## ■ 28 INO MARÊSAKA AKÔ ?

Mise en application des dispositifs de contrôle  
des charges routières

Journée Mondiale de l'Environnement

## ■ 30 SANTE

La santé est un capital :  
CEMEDI et SANOFI:  
ensemble contre le diabète et l'HTA

## ■ 31 SPORT

Basket-ball «MILAY» et le genre

## ■ 32 EVENEMENTS

Visites au port de Toamasina

## ■ 34 CULTURE ET EDUCATION

Les contes, quels impacts sur/pour  
l'éducation du jeune enfant

## ■ 38 ACTUS EN PHOTOS

## ■ 39 LOISIRS

# Editorial

## « Mieux vaut ne pas changer d'attelage au milieu du gué » (Abraham Lincoln, Speech du 9 juin 1964)

Rien ne prédestinait Toamasina à être le grand port qu'il est actuellement, si l'on s'en tient aux conditions naturelles de sa rade. Dans son ouvrage intitulé « Le vieux Tamatave », Jean Chauvin a écrit : « Au fond, aucune raison géographique ou économique n'imposait Tamatave comme le premier port de l'île qu'il est devenu ... Rade foraine toujours battue par la mer houleuse, rigoureusement occupée de l'intérieur par ses lagunes et ses marais, totalement dépourvue de grands estuaires qui sont à la fois des abris et des voies de pénétrations vers l'hinterland, Tamatave prit cependant la prédominance sur les autres stations de la Côte Est. »

Si le Port de Toamasina est aujourd'hui devenu l'un des fleurons de l'entrepreneuriat malgache, le « Poumon de Madagascar » pour reprendre l'appellation commune qu'on lui connaît, il ne s'est pas construit tout seul. Ses origines, son histoire et son évolution sont étroitement liées à d'autres secteurs clés. D'ailleurs, jusqu'en 1975, date à laquelle l'administration de ce port a été confiée à une société autonome, la gestion du port a été placée sous la tutelle du Ministère des Travaux Publics, lequel avait aussi la charge du RNCFM (Réseau National des Chemins de Fer Malgaches). A l'époque, Travaux Publics, Port et Chemins de Fer ne faisaient qu'un. Les intérêts respectifs des trois secteurs d'activités ont été perçus, et à juste titre, comme interdépendants.

La séparation de ces trois secteurs étaient, sans nul doute, dictée par des raisons conjoncturelles. Nonobstant ce fait, la décision prise n'empêche pas pour autant que leurs chemins continuent, jusqu'à ce jour, à se croiser, voire à s'entremêler de façon quasi permanente. Les mesures d'accompagnement de cette séparation ont-elles été rigoureusement prises, de façon à ne pénaliser, ni l'un, ni l'autre des trois ? Difficile à dire. En effet, alors que le port de Toamasina est aujourd'hui poussé au pied du mur de l'extension, du développement et de la modernisation, alors qu'il est propulsé dans le tourbillon d'un chantier historique qui fera de lui un port moderne à l'écoute des exigences sans cesse croissantes des usagers portuaires et maritimes, qu'en est-il des deux autres secteurs ?

Nous ne saurions prétendre connaître ce qui en est de ce domaine si vaste que constituent les travaux publics. Par contre, nous vivons, ou plutôt, nous subissons quotidiennement les conséquences de la surcharge de la RN2. Portant le poids d'un trafic beaucoup trop lourd en considération de sa conception, malmenée par les intempéries, les cyclones tropicaux et les éboulements, cette route s'use de jour en jour. Son utilisation présente des dangers à des multiples tronçons. Il est loin le temps où elle n'était qu'une desserte de voitures légères et de taxi-brousses. Il est loin le temps où elle ne servait qu'en renfort des chemins de fer. De desserte de passagers, elle est aujourd'hui devenue la desserte du plus fort pourcentage des marchandises circulant entre le Port de Toamasina et la capitale. A elle seule, elle dessert l'hinterland du Port de Toamasina, sur un peu moins de 400 km.

Voilà pour ce qui est de la RN2, un des aspects des travaux publics ? Et maintenant qu'en est-il des chemins de fer ? La question qui devrait être posée serait plutôt, qu'avons-nous fait de cet héritage que nos aïeux nous ont laissé ? Certes, Napoléon 1er est réputé par les guerres et toutes ses conséquences humaines. Mais il n'en reste pas moins que la France, ainsi que les pays qui entretenaient des relations avec elle, lui sont reconnaissants de l'héritage (l'administration et le code civil) que cet empereur hors pair leur a laissé. A Madagascar, Gallieni figure parmi les principaux initiateurs de la construction des voies ferrées malgaches. Qu'avons-nous fait des infrastructures que ses pairs et lui-même nous ont laissées ? Qu'avons-nous fait de ces voies métalliques qui ont coûté la vie de dizaines de milliers de nos aïeux ? Alors qu'ailleurs, en particulier dans les pays développés, elles auraient été classées, non seulement comme des piliers de l'économie nationale, mais aussi comme des monuments historiques, quelle place avons-nous donné à ces vestiges du passé ? Rongées par la rouille et envahies par les buissons, avec des gares, jadis charmantes, aujourd'hui tombant en ruines, voilà ce qu'elles sont devenues aujourd'hui. Qui allons-nous pointer du doigt pour avoir relégué ces infrastructures à un rang aussi déplorable ? Quels autres intérêts devons-nous prioriser avant l'intérêt économique national ?

Autant de questions que nous préférons laisser en suspens. En tout cas, le principe de la RN2, venant en renfort du chemin de fer, est pratiquement renversé, puisque c'est le chemin de fer qui aujourd'hui vient en renfort de la RN2. Qu'importe, si sur cette route l'on a compté beaucoup trop d'accidents, qu'importe si elle a pris tant de vies humaines, qu'importe si son parcours est semé d'embuscades et où la sécurité est trop précaire. Il semble que nous sommes bel et bien décidés d'en faire la principale desserte entre Toamasina et la capitale. Encore faut-il qu'elle soit à la hauteur, sinon qu'elle soit reconstruite pour être à la hauteur du poids de l'économie qu'on lui fera porter. A propos de reconstruction, que ce soit de la RN2 ou du chemin de fer malgache, sommes-nous devenus aveugles au point de ne pas voir que celle-ci constitue une création d'emplois toute donnée. Caillasses, rondins de bois, main d'œuvre, etc... tout est là à portée de main. Point n'est besoin d'être un génie pour constater que c'est une opportunité trop évidente pour l'application du système HIMO (Haute Intensité de Main d'Oeuvre). Ainsi, l'on fera d'une pierre deux coups, puisque non seulement, l'on aura épargné la RN2 et sauvé le chemin de fer malgache, mais aussi, on aura résorbé un fort pourcentage du chômage qui touche pratiquement tous les foyers malgaches.

A ce stade où le redressement économique de Madagascar se présente comme notre unique planche de salut, et à la veille de la célébration du centenaire du chemin de fer malgache de surcroît, à notre humble avis, la complémentarité des hommes, des institutions et des programmes, le développement harmonieux et durable pour tous les secteurs, la réhabilitation des routes et des voies ferrées malgaches, s'avèrent donc des sujets de réflexion à point nommé.

*Liliane ZAFINIRINA*

*Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY*

## « It is best not to swap horses while crossing the river » (Abraham Lincoln, 9th June 1964 Speech)

Toamasina has never had anything which predestined it to be the big port it is now, as far as its roadstead natural conditions are concerned. In his book « *Le vieux Tamatave* », Jean Chauvin wrote the following: *actually, no geographic and economic reasons contribute to change Tamatave into the island first port it becomes... Open roadstead which are over and over washed by a surging sea, a hinterland which is covered by lagoons and marshes, no large estuaries which could be used as shelters and ways to its hinterland. However, Tamatave was prevailing over the other East coast places.*

If today Toamasina port is one of the flagships of Malagasy enterprise, «*Madagascar's lung*», as it is usually called, it did not build by itself. Its origins, story and evolution are highly linked with other key sectors. Besides, until 1975 (when an autonomous society was entrusted with its management), Toamasina port was placed under the administrative supervision of *Ministère des Travaux Publics*, which is also responsible of *RNCFM (Réseau National des Chemins de Fer Malgaches)*. At that time, *Travaux Publics*, Toamasina Port and Malagasy Railways formed a unique entity. The interests of the three of them were rightly considered as interdependent.

There is no doubt that the separation of those three sectors was laid down because of special reasons which were probably related to the situation at that time. Nonetheless, that decision did not prevent their ways from going on intersecting till now, and even mingling at anytime. Were there supporting measures, so that the separation would not be prejudicial to none of the three of them? Nothing can be confirmed about. Actually, now that Toamasina Port is urged to extension, development and modernization, now that it is lead into the whirl of a historical building site, at the end of which it will become a modern port, which will be able to positively respond to the always growing demands of port and maritime users, what about the other two sectors?

We will never pretend to know about a so extended sector as public works. However, we see every day, or rather, we suffer every day the consequences of RN2 overloading. Weighing down by a too much heavy traffic in consideration of its initial conception, roughly treated by successive bad weathers, tropical cyclones and landslides, that road is getting worse and worse. At many parts, driving on it can be really dangerous. Formerly, it was just a service road for small vehicles and *taxi-brousses*, an infrastructure to reinforce the railway. But now, all of that is nothing but faraway souvenirs. From a service road for passengers, it is now becoming the major service one for a major part of goods circulating between Toamasina port and the main town. Actually, it is the only service road all along an almost 400 km Toamasina Port's hinterland.

That is as far as RN2 (as part of public works sector) is concerned. Now, what about the railways? The question should rather be the following: what have we done with the inheritance our grand-parents left to us? Yes, Napoléon 1er was famous for wars and all human consequences it brought about. Nonetheless, France, as well as all countries who keep up relations avec it, are grateful to that beyond compare emperor for the inheritance (administration and civil code) he left to them. In Madagascar, Gallieni was one of the major initiators of the building of Malagasy railways. What have we done with the infrastructures he and his workers left to us? What have we done with those metallic ways which construction cost ten thousands of our grand-parents' lives? When elsewhere, especially in developed countries, such infrastructures would have been classified, not only as national economy pillars, but also as historical monuments, which place have we given to those relics of the past? Eaten away by rust, overgrown with weeds, with formerly beautiful stations now going to rack and ruin, so is what they are now becoming. Who will we point out for having pushed those infrastructures at a so low rank? Which other interests should we give priority to, apart from national economic interest?

So many questions have to be answered. Anyway, the principle of RN2, serving to reinforce the railway, is now turning upside down, for it is the railway which is now reinforcing RN2. No mind if so many accidents occurred along that road, no mind if it has taken so many human lives off, no mind if it is dangerous. It seems as if we are convinced that RN2 should be the main service road between Toamasina and the main town. All right, but if so, it should be reconstructed so that it will be able to support a so heavy economic weight. With regard to reconstruction, either of RN2 or Malagasy railways, are we getting blind to such an extent that we cannot see that reconstruction is the very opportunity to create jobs. Loose stones, wood logs, labour, etc, everything is there within reach. No need to be a genius to note that it is a too obvious opportunity to apply HIMO system (*Haute Intensité de Main d'Oeuvre*). Thus, we will kill two birds with one stone, because, not only, we will spare the RN2 and save the Malagasy railways, but also, we will solve an important part of unemployment which affects nearly all Malagasy homes.

Now that economic recovery seems to be our unique sheet anchor, and besides, just before the celebration of Malagasy railways centenarian, in our humble opinion, citizens, institutions and programs interdependence, harmonious and sustainable development for all sectors, roads and Malagasy railways reconstruction, turn out to be topics at the right moment.

**Liliane ZAFINIRINA**  
**Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY**

# LE RAIL, prêt à affronter le défi, mais...



*Du fait que les deux voies de desserte (RN2 et Chemin de fer) entre Toamasina et la capitale lient le premier port malgache à son hinterland, leur praticabilité, leur fluidité et leur sécurité constituent des mesures d'accompagnement incontournables pour la réussite des projets relatifs à l'extension, au développement et à la modernisation de ce port. La première a fait l'objet de notre dossier économique du numéro 10 du PortEcho. Dans ce numéro 17, et à la veille de la célébration du centenaire du Chemin de fer malgache, nous avons jugé opportun de consacrer notre dossier économique à un thème qui mérite réflexion, prise de conscience et de responsabilité, et enfin et surtout, prise de décision. « Le rail, prêt à affronter le défi, mais... », un intitulé que nous avons jugé approprié pour décrire une situation difficilement compréhensible, voire aberrante.*

En vue du centenaire, et de sorte à vous faire vivre les réalités économiques, sociales et humaines, géographiques et touristiques, et surtout historiques, l'équipe de *PortEcho* a intentionnellement fait le **voyage du rail** de Toamasina à Antsirabe. Ce voyage lui a permis de vous partager ces quelques pages, où se déploient successivement richesses naturelles et agricoles, paysages féériques, villages autrefois célèbres et économiquement indépendantes, aujourd'hui redevenues enclavées, bref environ 530 km de voies ferrées, tout au

long desquelles se côtoient misère et richesse, tradition et modernisme, passé et présent, un méli mélo de facettes, dans lequel on ne peut difficilement s'empêcher de se poser des questions sur le sort de cette voie historiquement célèbre.

## LE RAIL, UNE HISTOIRE

A l'époque de la colonisation, à la fois pour faciliter et pour activer le ravitaillement des troupes françaises déployées à Tananarive, le Général Gallieni pensait relier la capitale à un port. « **Ce qu'il y de**

**plus difficile, c'est le commencement** », avait-il alors martelé dans son discours lors de la cérémonie de *Sandrantsimbona* en 1901.

Le principe de la construction de voies ferrées à Madagascar avait été adopté après plusieurs années d'études et de tergiversations. Les études aboutirent à un projet, dans lequel il était prévu que la voie emprunterait les vallées de la rivière *Vohitra* et celles de *Sahatandra*, atteindrait la plaine du *Mangoro*, pour traverser ensuite la *Mandraka*, et enfin, atteindre



Un train, durant l'époque coloniale

Tananarive. Elle devrait alors traverser les vallées des fleuves *Manambolo* et *Ikopa*. Dans le même projet, il était également prévu de construire un chemin de fer à voie étroite, de *Tamatave* à *Ivondro* (soit sur une distance de 14 kilomètres), ainsi que d'utiliser le *Canal des Pangalanes* et de *l'Iaroka*, depuis *Ivondro* jusqu'à *Mahatsara*. A la suite de l'allocation d'un crédit de 60 millions de francs français, il avait fallu un an et une semaine exactement avant que les travaux n'eussent été effectivement lancés, sous la direction du Colonel Marmier, commandant le Génie du Corps Expéditionnaire. C'était le 1er avril 1901. Par la suite, la conduite des travaux avait été confiée au Commandant Roques.

Dans un premier temps, après examen approfondi des projets dressés par la Mission du Génie, ainsi que des modifications proposées par la Mission de la Compagnie Coloniale, il avait été admis de débiter la tête de la ligne à partir d'*Anivorano*. Or, quelque temps plus tard, elle fut transférée à *Brickaville* (une localité qui tient son nom de l'Ingénieur Général des Travaux nommé *Bricka*, Inspecteur des Ponts et Chaussées). Le choix de *Brickaville* avait été justifié par la nécessité d'avoir un terminus où la navigation pouvait se faire en toute saison, l'objectif majeur étant de faciliter l'acheminement des matériels de *Tamatave* à *Tananarive*. Dans le cadre de la réalisation des travaux, le problème de la main d'œuvre s'était avéré difficile à surmonter, dans la mesure où le recours aux travailleurs étrangers n'aboutissait guère aux objectifs escomptés. C'était la raison pour laquelle les autorités coloniales avaient fait appel à la main d'œuvre locale. Au départ, les travailleurs ne s'engageaient que lorsqu'ils avaient besoin d'argent. Mais par la suite, beaucoup s'étaient représentés, une fois, deux fois,

trois fois..., pour devenir ensuite des habitués de ces chantiers grandioses. Certains arrivaient même en famille et trouvaient à s'installer dans les environs immédiats des chantiers. C'était ainsi que la vallée de la rivière *Vohitra* se garnissait progressivement de villages et de cultures vivrières. Le recrutement s'était majoritairement fait à partir des hauts plateaux. Nombreux avaient donc été les travailleurs originaires de *l'Imerina*. En janvier 1902, la main d'œuvre totalisait 70 maçons, 262 mineurs, 1 286 terrassiers et manœuvres, recrutés des quatre coins de l'île, mais surtout de *l'Imerina*.

La mécanisation n'étant pas encore d'époque dans le pays, les travailleurs répartis en plusieurs groupes de travail selon les spécialités (débroussailleurs, terrassiers, niveleurs, maçons, miniers, poseurs de rails, etc.) avaient dû venir à bout d'une nature vierge (forêts, rivières, rochers, etc...). Les rails, comme tous les matériels nécessaires aux travaux d'ailleurs, arrivaient d'*Andevoranto*, où était installé le Centre des Transports placé sous la direction de l'Ingénieur *Montel*. Ces matériels parvenaient ensuite à *Brickaville*, sinon à *Anivorano* par la Chefferie du Chemin de fer. L'acheminement se faisait à l'aide de 12 chaloupes ou canots à vapeur, 20 chalands en bois et 18 chalands en fer. Parallèlement, la Chefferie devait assurer le transport de l'outillage, des entrepreneurs, ainsi que des vivres destinées aux travailleurs, depuis l'origine jusqu'aux chantiers. Un dur labeur, certes, mais qui payait, comme le soulignait en ces termes le Colonel *Roques*, lors de la cérémonie d'inauguration à la gare de *Fanovana* au P.K 100 : « **Si j'ai tenu à vous exposer les particularités de ces 100 premiers kilomètres, ce n'est pas pour la vaine satisfaction d'en faire ressortir les difficultés, qui ne se ren-**

**contrent, au même degré, dans aucun autre chemin de fer colonial, ni surtout pour nous faire un mérite de les avoir surmontées. C'est uniquement pour vous amener à cette conclusion que le plus gros est fait et que le succès définitif de l'œuvre entreprise ne peut être mis en doute** ». Un dur labeur, qui illustrait en même temps la situation qui prévalait au moment de la construction du deuxième tronçon de la ligne à partir de *Brickaville*.

Après avoir atteint *Fanovana*, cette ligne s'enfonçait dans la forêt, atteignait à sa sortie une altitude de 950 mètres, et quittait la *Sahatandra*. La première chaîne du versant Est de Madagascar était alors franchie. La *Sahazarina*, un petit affluent du *Mangoro*, servait de guide à la ligne sur quelques kilomètres. L'arrêt du *Tangaina* était aussi franchie par un sous-terrain de 95 mètres. La voie traversait ensuite *Moramanga*, et atteignait *Anjiro* (*Antanjona*).



Colonel MARMIER, celui qui avait dirigé les travaux de lancement de la pose des rails



Tunnel Gallieni, l'un des célèbres tunnels le long de la ligne TCE

Sur la troisième partie, entre Mangoro et Tananarive, le chemin de fer était prévu de relier deux plateaux d'altitudes différentes, dont l'un d'environ 500 mètres de hauteur dans l'escarpement Nord-Sud. Nombreuses étaient les difficultés rencontrées sur ce tronçon particulièrement accidenté. Il ne comptait pourtant que six gares, à savoir : Anjiro, Ambatolaona, Manjakandriana, Carion, Ambohimambola et Soanierana (Tananarive), que le rail atteignait le 1er janvier 1909. Mais il avait fallu attendre 6 mois avant que la locomotive ne sifflât à Tananarive le 1er octobre 1909. Une date à marquer d'une pierre blanche dans les annales du Chemin de fer malgache, ainsi que dans la vie économique de la colonie toute entière. Et bien que la construction de la gare de Tananarive ne fût pas encore entièrement achevée (celle-ci n'avait été inaugurée qu'en 1910), **la bataille du rail était enfin gagnée, au prix de dizaines de milliers de vies humaines, de conditions de travail extrêmement laborieuses et pénibles, puisqu'il avait fallu creuser dans les rochers (pour construire des tunnels), défricher des forêts vierges, traverser des rivières et des zones de chutes d'eau, construire des ouvrages d'art et les reconstruire après chaque passage de cyclone, bref, littéralement une lutte acharnée contre la nature pour ces pionniers que composaient ensemble maîtres d'œuvre et travailleurs locaux, lesquels, s'ils n'avaient pas péri en cours de chantier, avaient sué et donné le meilleur d'eux-mêmes pour venir à bout de cette ligne.**

La ligne *Brickaville - Tananarive* était la première à être ouverte au trafic, et un peu plus tard la ligne TCE ou Tananarive - Côte-Est (Tamatave). Cette dernière permettait alors de franchir, en 15 heures, la distance de 369 km qui séparait les deux villes. « **Une entreprise grandiose**

**menée avec doigté** », devait-on souligner.

La décision de construire la voie ferrée entre Tananarive et Antsirabe revenait au Gouverneur Général Piquie. En 1910, dans son premier rapport adressé au Ministre des Colonies, avant même de mettre le pied sur la terre malgache, celui-ci évoquait avec volonté : « **Ce rail sera posé** ». Et ce fut là le point de démarrage du projet. Par la suite, le projet avait fini par devenir une réalisation sur des points de vue purement économiques. Cette ligne, appelée TA (Tananarive - Antsirabe), s'étendait sur 158 km de longueur, et compte 31 ouvrages d'une longueur cumulée de 3 042 mètres (soit en moyenne 100 mètres par ouvrage), et environ 20 m d'ouvrages par kilomètre de voie. Le 15 octobre 1923, le premier train fit son entrée dans la gare d'Antsirabe.

## LE RAIL, UNE PORTE SUR LE TOURISME

Le « *voyage du rail* » est un réel éblouissement pour les yeux, un vrai régal pour

les amoureux de la nature, bref, un voyage aussi agréable qu'enrichissant. Sur le parcours de 369 km qui distance la Ville de Toamasina à la capitale, une panoplie de paysages variés est déployée devant vous : tantôt des zones de cultures succédant aux viaducs vertigineux, eux-mêmes surplombant des rivières dignes des grands films américains ; tantôt des rizières à perte de vue, des palmeraies, des bananeraies, des bambouseraies, tantôt des forêts qui ont subsisté au fléau de la déforestation et se dressant comme des oasis dans un désert. Zones de cultures maraîchères, entrecoupées de fabrication artisanale de briques, fermes coquettes, etc. Le rail vous offre une infinie variété de paysages, de rencontres humaines, de richesses économiques et culturelles. Pour un voyage riche en couleurs et en découvertes, le rail est certainement sans égal. Traversant des espaces apparemment sans aucune trace de vie humaine, tout à coup, surprise : coqs, poules, canards et oies semblent surgir de nulle part, pour jouer avec le monstre du rail. Et là seulement, l'on se rend compte que chaque taillis cache des habitations rudimentaires, camouflées dans des forêts relativement bien préservées, des visages humains, lesquels, malgré leur étonnement, vous saluent avec le sourire typique de l'hospitalité malgache. Et à chaque découverte, l'on est obligé de reconnaître que Madagascar, c'est aussi cela : ces charmantes gares d'antan envahies par les broussailles et tombant en ruines, ces villages perchés au flanc des collines, sinon éparpillés entre le *Canal des Pangalanes* et l'Océan Indien. **Madagascar est aussi ces zones économiquement très riches desservies auparavant par le rail, et qui sont de nouveau enclavées. Madagascar, c'est aussi ce rail, prêt à relever le défi de désenclaver l'hinterland de son premier port.**



Ambila Lemaitso, zone touristique longeant la ligne TCE



Tout au long du « voyage du rail », vous ne manquerez pas de rencontrer des ouvriers qui continuent à entretenir, tant bien que mal, la voie, ainsi que les carriéristes qui cassent des blocs de granit jusqu'à en obtenir de la caillasse (pour le ballast). Ceux-ci vous salueront avec allégresse, heureux d'une rencontre de quelques secondes avec les voyageurs. En sortant de la gare de Mangoro, la voie traverse le fleuve du même nom, pour parcourir ensuite une plaine ravinée qui s'étend sur sa rive droite, atteint le Manambolo (son affluent), et suit la basse vallée jusqu'à Anjiro. De là, la voie aborde la falaise qui annonce l'entrée dans les hautes terres de l'Imerina, et que la voie gravit par les gorges de la Mandraka, amont du Manambolo, lequel change de nom à hauteur du rocher de l'Angavo. Elle entre en forêt à ce point précis et en sort à Ambatolaona. La boucle de l'Anjiro rend la ligne particulièrement curieuse à cet endroit. Dans son allocation au cours du voyage inaugural, le colonel Roques s'était exprimé en ces termes: « **Le voyage que vous venez d'accomplir est la preuve que ces difficultés sont maintenant surmontées et je suis convaincu que le spectacle qui s'est déroulé devant vos yeux pendant ces quelques heures a laissé dans vos esprits une profonde impression** ». Vous cherchez des cartes postales de Madagascar ? Eh bien, le « voyage du rail » vous en offre à profusion.

En effet, les curiosités ne manquent pas sur le « voyage du rail ». Bien au contraire. Ceux qui effectuent le tronçon Moramanga - Antananarivo s'émerveilleront par exemple devant un bel ouvrage qu'ils ne risqueront pas de rater : en utilisant des formes spéciales du terrain, au moyen d'une boucle, on a pu réaliser un tracé à la fois économique et original.



L'entretien du rail par des ouvriers

Celle-ci se referme par l'intermédiaire d'un petit souterrain, traversant la voie qui se trouve à l'étage supérieur.

La ligne TA, elle aussi, est loin d'être dépourvue d'attraits. En exhibant ici et là une abondance d'ouvrages d'art, et en rompant ainsi la monotonie des plaines interminables du Vakinankaratra, elle affiche un cachet particulier. Sur le parcours Behenjy-Ambatolampy, distants de 25 km, où se répartissent au gré du terrain 3 viaducs en maçonnerie d'une longueur totale de 300 mètres et 5 tunnels couvrant ensemble plus de 800 mètres de voie, ces ouvrages se succèdent à la cadence de presque 3 au kilomètre : ponts et viaducs construits en béton armé (quand, sur la TCE, ce sont pour la plupart des ouvrages métalliques). « ... **Lorsque l'on met en avant la longueur d'un chemin de fer, c'est autant pour montrer l'effort développé que le résultat atteint. Or, messieurs, dans l'appréciation de l'effort, la distance est un facteur qui doit passer après bien d'autres. L'effort est surtout fonction des difficultés opposées par la**

**nature à l'exécution des travaux, fonction particulièrement complexe pour les 100 kilomètres que vous venez de parcourir, qui peuvent être considérés comme un véritable musée de ces difficultés** », s'était encore exprimé le Colonel Roques devant cette réalisation qui faisait sa fierté.

Il avait certainement raison d'en être fier, parce que le chemin de fer malgache n'est pas qu'une simple réalisation. **C'est pratiquement l'impossible devenu possible**, s'il l'on ne cite que la montée de la Mandraka, avec pas moins de 15 tunnels de 30 à 175 mètres de longueur, dont 11 sur un trajet de 7 kilomètres ; les 6 ponts métalliques de 8 à 20 mètres ; les 2 viaducs ; les 22 ponts voûtés en maçonnerie ; les 211 aqueducs ; les 100 kilomètres de rampes (par lesquelles on s'élève à 900 mètres entre les anciennes gares de Géraud et Masse, actuellement Razanaka et Ampasipotry), et où l'infrastructure comporte plus de 1 700 mètres de souterrains, de ponts et de viaducs, parmi lesquels le célèbre tunnel Gallieni (le plus long de la ligne avec ses 788 mètres de longueur), lequel permit de raccourcir de 6 kilomètres le tracé initial.



Ecrêteau annonçant l'entrée du tunnel Gallieni

## LE RAIL, UN SECTEUR CLE DE L'ECONOMIE NATIONALE

Si le Port de Toamasina est le poumon de Madagascar, le rail et la RN2 figurent, sans aucun doute, parmi ses artères principales. Sans les artères, un poumon ne peut pas fonctionner. De la même façon, l'extension, le développement et la modernisation du premier port malgache devront obligatoirement s'accompagner de la praticabilité, de la fluidité et de la sécurité de ces deux voies de desserte.



Chargement de conteneurs sur la plateforme des wagons de MADARAIL dans le Terminal à conteneurs du port de Toamasina

Et dans le souci d'instaurer, de façon permanente, une communauté portuaire en mesure de répondre aux attentes des navires et des marchandises, la S.P.A.T. accorde une importance particulière au sort de ces deux voies de desserte. « **Le transport des marchandises par voie ferrée est plus économique. En plus, il réduit les pressions sur la RN2** », rapporte ROI (Revue de l'Océan Indien) n° 343, page 28. **Mais s'il en est ainsi, alors pourquoi la laisser à l'abandon ? Pourquoi ne pas faire en sorte qu'elle puisse de nouveau assurer sa fonction pilier d'échanges, sa raison d'être ?**

Actuellement, bien que son état se trouve encore en deçà des normes requises, le rail continue à assurer une part non négligeable du transport des marchandises en vrac, des conteneurs, voire des marchandises non conteneurisées. Son bon fonctionnement se présente comme un pilier fondamental dans l'amélioration de la qualité des services portuaires. Par conséquent, tous les acteurs et intervenants portuaires devraient conjuguer leurs efforts, de sorte que l'interface **port/rail**, en tant que duo incontournable de maillons dans la chaîne du transport, fonctionne à merveille. En considération des enjeux de la croissance attendue du trafic et, par effet induit, de l'économie nationale, toutes les parties prenantes (Pouvoirs Législatif et Exécutif, Ministères concernés, Commune urbaine de Toamasina, MICTSL, DMSA, Projet SHERITT/Ambatovy, etc), sont responsables au même degré que MADARAIL et la S.P.A.T, vis-à-vis de l'amélioration de l'état et de la sécurité du rail, d'un côté et, de la minimisation des contraintes sur les riverains, de l'autre.

A propos de MADARAIL S.A ou MADAGASCAR RAILWAYS, il faut savoir que, depuis 2002, elle est devenue une société anonyme de droit privé, faisant

partie des principaux partenaires de la S.P.A.T. Au terme d'une convention de concession conclue avec l'Etat, elle a pour mission d'assurer la gestion et l'exploitation du Réseau des chemins de fer Malagasy. Le réseau concédé comporte 700 km de voies réparties sur les trois axes suivants :

- Tamatave-Antananarivo (TCE)
- Antananarivo-Antsirabe (TA)
- Moramanga-Lac Alaotra (MLA)

La plus grande partie du trafic de MADARAIL provient du Port de Toamasina ou y est destinée. Le trafic du chrome destiné à l'exportation (que ce soit en vrac ou en conteneurs) est acheminé par la MLA, sinon d'Antananarivo jusqu'au quai chrome du port (pour le vrac) ou au terminal géré par la MICTSL (pour les conteneurs). Des conteneurs à l'importation, ainsi que des marchandises en sacheries utilisent également le rail, depuis le port jusqu'à l'une des destinations qu'il dessert. Enfin, l'installation de l'usine qui traite du minerai d'Ambatovy a nécessité un développement des infrastructures ferroviaires, ainsi qu'une adaptation des installations des chemins de fer, cela, pour faire face à la croissance du trafic.

Actuellement, les voies ferrées entre le Port de Toamasina et la gare de *Manan-gareza* sont constituées de deux voies à double sens, intentionnellement construites, pour assurer une capacité et une fluidité de la circulation ferroviaire. Enfin, au sein du domaine portuaire proprement dit, le cœur de l'exploitation du chemin de fer est représenté par la gare de triage *Hastie*, lequel comprend 10 faisceaux de voies au transit, à la formation et à la déformation des trains. De cette gare, divers embranchements ont été récemment renouvelés ou créés pour :

- le déversement du chrome,
- le terminal à conteneurs de MICTSL,
- le chargement des intrants du projet Ambatovy,
- les magasins A1 et A2, au silo et au magasin alloué à HOLCIM.

La complémentarité des infrastructures nouvellement créées avec les voies routières a été jugée nécessaire et incontournable, dans la mesure où elle vise à améliorer les mouvements à l'intérieur du port, réduire le nombre d'incidents techniques (tels que déraillement, coupure des rails, voire déformation de la voie), et à plus forte raison, diminuer le temps de chargement et/ou de déchargement des marchandises.

Il faut également ajouter que MADARAIL transporte essentiellement des conteneurs chargés et vides de chromite, ainsi que des marchandises conventionnelles comme le blé, le riz et le ciment... Depuis quelques années, la collaboration MADARAIL/MICTSL a contribué à améliorer le trafic ferroviaire conteneurisé. En effet, depuis que la voie ferrée dessert le terminal, les opérations de manutention de conteneurs ont connu une amélioration tangible. Parallèlement, l'on assiste à une nette accélération des chargements par rame complète de 14 wagons plateforme.



La gare HASTIE, centre de triage des rails dans l'enceinte portuaire

Par ailleurs, à travers le réseau Nord (TCE, MLA, et TA), différents types de produits, tels que marchandises dangereuses, hydrocarbures, matériaux de construction (fers et ciment), produits de carrière, produits agricoles et alimentaires (riz, céréales et fruits), produits conteneurisés, etc... sont confiés aux soins de MADARAIL. Pour rester compétitive, elle propose à ses clients une logistique intégrée (magasinage, T.N.F, livraison Terminal), et cela, en s'appuyant sur une flotte commerciale composée de 17 locomotives, 260 wagons de différents types, 67 wagons couverts et 48 wagons plats. Le train effectue 02 allers et retours quotidiens entre Toamasina et Antananarivo, et 02 allers et retours hebdomadaires entre Antananarivo et Antsirabe, où plusieurs entrepôts, sis à la gare, sont mis à la disposition des clients. Le service de MADARAIL est ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Pour permettre de planifier et de fixer les dates appropriées pour l'acheminement des marchandises, ses convois circulent d'une manière régulière. MADARAIL a également l'avantage de combiner le **rail-route**, pour acheminer les produits depuis la gare de Soarano jusqu'aux sites de production à Antananarivo. A ce titre, il a mis en service 05 camions, 03 remorques, 01 Klaus et 01 porte char. En outre, pendant les saisons de cueillette, MADARAIL élabore un planning annuel pour l'acheminement rapide de produits en grande quantité. Enfin, en fonction de la faisabilité, elle peut arranger des « embranchements particuliers » sur demande exceptionnelle. Les dernières réalisations de MADARAIL dans ce sens sont données dans le tableau ci contre en haut de page :

Par souci de sécurité et de respect des normes, la périodicité des révisions et des entretiens des matériels moteurs (locomotives), des engins de travail (draisines, locotracteurs, etc.) et des matériels remorqués (wagons) est soigneusement assurée par le Département Matériel (DMAT). Concernant les wagonsciternes, ils sont conformes aux normes internationales en vigueur. Pour protéger davantage leur contenu, chacun des wagons citernes est équipé d'un système antivol. Un Système de Management Sécurité (S.M.S) a été mis en place pour optimiser la sécurité durant le transport des produits dangereux. Cette politique vise à respecter le R.I.D (Règlement International de transport de marchandises Dangereuses par transport ferroviaire), ainsi qu'à prévenir tout accident, et cela, grâce à une amélioration continue des indicateurs de performances de sécurité.

**Tableau retraçant les dernières réalisations de voies par MADARAIL**

Savonnerie Tropicale Antananarivo	70 mètres
TIKO Zone Industrielle Forello	180 mètres
TIKO Port de Toamasina	120 mètres
NBM (Nouvelle Brasserie de Madagascar)	630 mètres
MICTSL Toamasina	325 mètres(en cours)

**Tonnages réalisés durant l'année 2012**

Produits conteneurisés	Produits conventionnels
2443 wagons chargés acheminés	1541 wagons plats acheminés
78 235 tonnes transportés	47 222 tonnes transportés

Source : MADARAIL

Grâce à la collaboration MADARAIL/S.P.A.T, de nouvelles voies ont été implantées au sein de la place portuaire, en particulier en vue de faire face aux intrants d'Ambatovy prévus en rythme de croisière de l'usine, dont 700 000 tonnes/an de soufre, 400 000 tonnes/an de charbon et 1 700 000 tonnes/an de calcaire. Par ailleurs, une double voie, donnant accès au point de chargement, ainsi qu'une voie de défilement des wagons à charger, longeant la partie orientale du Magasin B, ya également été construite. En 2013, l'objectif annuel est de 435 000 tonnes dont 40 000 par mois, lesquelles se répartissent comme suit :

- 30% minerais de chrome,
- 25% hydrocarbures,
- 10 à 15% conteneurs,
- le reste regroupe les produits de première nécessité et le ciment.

MADARAIL compte 30 principaux clients, dont KRAOMA, LOGISTIQUE PETROLIERE, L.M.M, STAR, HOLCIM...

## LE RAIL, UN VECTEUR D'ECHANGES HUMAINS

Ceux qui ont connu Tamatave il y a deux ou trois décennies se rappelleront que

Tamatave n'est pas ce qu'elle est sans la Gare Manguiers, lieu de rencontres de tous genres, avec ses sympathiques cohues des arrivées et départs des trains de voyageurs. Située en plein centre ville, la Gare Manguiers faisait la fierté de la ville, et ainsi, disputait le premier rang dans les souvenirs, les cartes postales, les clichés des vacances. Rencontres de vacances, échanges commerciaux, centre d'éclatement de localités enclavées, elle se distinguait par son animation quotidienne, martelant chaque journée des tamataviens par les horaires de départ et d'arrivée des trains.

Puis, devant la préférence des voyageurs pour la RN2 réhabilitée, le RNCFM a jugé nécessaire de supprimer le trafic des trains des voyageurs sur la TCE. Peut-être, la décision est commercialement défendable. Toutefois, l'on ne peut s'empêcher de se demander pour quelle raison les pays développés n'ont pas supprimé leurs trains de voyageurs, quand leurs TGV et leurs autoroutes ont vu le jour. Le fait est qu'il y a deux catégories de voyageurs :

- **Ceux qui veulent se déplacer d'un endroit à un autre,**
- **Et ceux qui veulent voyager.**



Trémie de déchargement des intrants d'Ambatovy sur des wagonnets

Pour les premiers, qu'importe ce qu'ils voient sur leur passage. Ils veulent arriver avant même d'être partis. Ils ont un objectif : arriver à telle heure à tel endroit. Pour les seconds, la vitesse n'est pas un critère, l'heure d'arrivée importe peu. L'essentiel, c'est de faire le voyage. Pour ceux-là, il y a encore et toujours le train. Car le train est, d'abord et surtout, un musée vivant chargé d'histoires, de culture, de souvenirs, un moyen qui reflète l'âme d'un pays. C'est la raison pour laquelle, certains pays s'évertuent à faire fonctionner leurs vieux trains, et cela, quel qu'en soit le coût.

Bref, à Madagascar, et même si beaucoup de gares ont été mis hors service, pour voyager bien, rien ne vaut encore le train. Ceux qui ont eu la chance de parcourir la TCE se souviendront de la richesse économique, touristique et culturelle du voyage sur cette ligne. *Mangoro, Andasibe, Ambila-Lemaitso, Ivondro*, pour ne citer que quelques-uns, cette ligne regorge d'histoire, de culture, d'écotourisme. Paysages grandioses, magnifiques et verdoyants, cours d'eau et cascades, produits locaux, articles artisanaux, fruits, etc, la TCE vous réserve une liste innombrables de visages qui constituent l'essence même de votre voyage. A l'heure où l'écotourisme monte en flèche et figure au premier souci des voyageurs internationaux, et puisque nous aspirons à leur montrer la célébrité verdoyante de notre pays, les senteurs de sa flore, la diversité de sa faune, il est juste que le tourisme ferroviaire soit encouragé et soutenu. Découvrir Madagascar comme on ne l'a jamais vu, se dépayser entièrement, jouir de vues exceptionnelles, de paysages riches en couleurs, des villages les plus reculés, de forêts et ruisseaux, il n'y a que le rail qui puisse offrir cet avantage.

A ce propos, il est important de préciser que, pour le transport des passagers, MADARAIL a mis en service plusieurs types de matériels, notamment :

- la micheline ZM 517, baptisée « viko-viko », qui tire son nom d'un oiseau rare à Madagascar (en français, on le traduirait par marcher rapidement). Le modèle malgache n'a rien à envier à celui utilisé de nos jours dans de nombreux pays. Invention révolutionnaire des années 30, aux allures d'autobus roulant sur rail, cette machine est un musée ambulancier du patrimoine de Madagascar. L'une d'elles se trouve aujourd'hui exposée au Musée « l'Aventure Michelin » à Clermont-Ferrand, France ;

- le Trans Lemurie Express, équipé de trois wagons voyageurs d'une capacité de 72 places chacun, ainsi que de deux



Une des localités que le rail a socio-économiquement désenclavées

wagons fourgons réservés pour les bagages ;

- le train « Dia Soa », ou Bon Voyage en français, lequel fonctionne 6 jours/7, et dont le parcours comprend 26 points d'arrêts.

Voici quelques indicateurs pour les réalisations de MADARAIL en matière de transport de passagers :

DESIGNATION DES INDICATEURS	REALISATION 2012
Tonnage(T)	407 982
Tonnes/ Kilomètre (TK)	153 130 661
Taux de disponibilité des locomotives	82,5%
Part de marché transport ferroviaire	51%
Nombre de voyageurs	88 306
Nombre de train voyageurs	374

Peu coûteux et plutôt sécurisé, le transport des voyageurs par train couvre 51% du transport ferroviaire. Sur le total du trafic de voyageurs (par train et sur route confondu), le transport ferroviaire de voyageurs n'occupe que 25%. Et bien que la concurrence routière reste encore à considérer, des efforts sont entrepris par MADARAIL, et cela, en vue d'apporter des rénovations tangibles au sein du réseau. Du fait de la spécificité de son relief, l'ouverture de voies de TGV relève du domaine de l'utopie. Par contre, le feroutage sur les longs parcours est écono-

miquement envisageable. Ce procédé consiste à charger des camions entiers sur un wagon tracteur avec remorque et chauffeur. D'autres alternatives en matière de transport de voyageurs sont également envisageables. Une chose est certaine : le rail promet de relever le défi, à la condition qu'il soit soutenu dans ces efforts par toutes les parties prenantes.■

*D'après les enquêtes menées par Liliane ZAFINIRINA et Monique HENRIETTE*



Le TRANS LEMURIE EXPRESS, un convoi de wagons voyageurs

# Etat d'avancement des travaux urgents d'extension portuaires



Réunion de travail avec toutes les parties prenantes

**Depuis le portail n° 5, on constate des travaux ici et là, des gens en tenue de travail de couleurs différentes, jaune, vert, orange.... Le Port de Toamasina est en chantier. Les travaux urgents de son extension sont en plein essor.**

**Il faut rappeler que ces travaux visent à augmenter la capacité de stockage (ce, en vue de résoudre le problème actuel d'insuffisance d'espace), mettre aux normes le poste de contrôle du flux des marchandises (afin de fluidifier le trafic), augmenter le niveau de sécurité au sein de la place portuaire, et enfin, sécuriser les recettes douanières. Dans la réalisation de ce projet, la S.P.A.T, en tant qu'Autorité portuaire et concédante, entend prioriser l'intérêt général des usagers portuaires. C'est la raison pour laquelle, Monsieur AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., adresse ses vifs remerciements à toutes les entités exerçant dans l'enceinte portuaire, lesquelles ont accepté de collaborer avec la SPAT, ce, dans l'intérêt du bon déroulement du chantier. En effet, la collaboration, la compréhension mutuelle et la participation active de tout un chacun, sont plus que nécessaires, non seulement en cas de prise de décision face à des problèmes éventuels sur chantier, mais aussi, afin de respecter le calendrier d'exécution des travaux et de minimiser les coûts (tout retard générant de fait des coûts supplémentaires).**

Nous sommes aujourd'hui au 7ème mois de chantier. L'équipe du PortEcho estime qu'il est de son devoir d'informer ses lecteurs sur la situation d'avancement des travaux. Les interviews que nous vous rapportons successivement ci-après vous en donneront un aperçu global de cette situation.

**Monsieur RAKOTOSON Arsène, Technicien, Responsable de suivi du bon déroulement des travaux pour le compte de la S.P.A.T.**

**PE :** Six mois se sont écoulés depuis le lancement des travaux d'extension du Port de Toamasina. Où en sommes-nous actuellement ?

**RA :** Si l'on se réfère au calendrier d'exé-

cutio, nous nous trouvons actuellement à environ 40 % de réalisation. Ceci démontre que le calendrier a été retardé. A dire vrai, lors du démarrage du chantier, nous avons été confrontés à certains problèmes techniques et organisationnels. En effet, il nous a fallu un certain temps pour régler beaucoup de détails techniques, avant de pouvoir adapter les nouvelles constructions avec les structures existantes.

**PE :** Les entreprises contractantes sont-elles en mesure de répondre aux attentes, tant sur le plan qualité des travaux que sur le respect des délais d'exécution ?

**RA :** Aucun souci sur la capacité et le savoir-faire des deux entreprises sélectionnées (par appel d'offres). La société

COLAS assure la partie « Génie Civil », tandis que le réseau d'eau et d'électricité a été confié au Groupement EGE-DEC/EMPS. Tous les deux disposent d'un personnel qualifié et de moyens matériels adéquats. Nous avons pu constater qu'à tout moment, ils sont en mesure de prendre les dispositions nécessaires pour gérer au mieux la situation.

**PE :** Jusqu'ici, y a-t-il eu des difficultés majeures qui ont bloqué le chantier ?

**RA :** Il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit d'un chantier qui se déroule en plein centre des activités portuaires. Les entreprises doivent donc s'organiser quotidiennement, de façon à limiter les désagréments causés aux usagers portuaires.



Aménagement du poste de contrôle d'entrée et de sortie des marchandises au niveau du portail n°5

En marge de ce souci journalier, il y a aussi des moments où la coordination du chantier est bloquée, en attente de décisions de la part de certaines entités concernées par le projet.

**Monsieur RAKOTOARISOA Parany,**  
Directeur de l'Entreprise COLAS,  
titulaire de la partie « Génie Civil »  
du projet.

PE : Pouvez vous dire que les travaux se déroulent normalement et respectent les prévisions initialement fixées ?

RP : A mon avis, dire que les travaux se déroulent normalement serait prétentieux. Par contre, toutes les entités concernées contribuent au bon déroulement du chantier.

PE : En considération du délai fixé pour l'achèvement du chantier, où en êtes-vous actuellement ? Est-il possible de connaître l'état d'avancement de chaque lot de travaux ?

RP : Il faut avouer que le chantier a pris du retard par rapport au planning initial. Nous avons dû doubler notre atelier pour rattraper ce retard. A part le lot 4 qui sera livré à fin Juillet, les 3 autres lots sont interdépendants et seront normalement achevés à la fin du délai contractuel.

PE : Le contrat SPAT/COLAS prévoit l'achèvement des travaux à fin décembre. En appréciant l'état d'avancement actuel, êtes-vous confiant de pouvoir respecter ce délai ?

RP : Le délai sera respecté, nous en

sommes confiants. De toute façon, des mesures seront prises en cas de besoin.

PE : Avez-vous rencontré des difficultés particulières durant ces 7 premiers mois de chantier ? Si oui, dans quel domaine et quelles dispositions avez-vous prises ?

RP : Au début, les difficultés apparaissent surtout au niveau de l'élaboration des plans d'exécution. Ce n'était pas évident, car il fallait prendre en compte les infrastructures existantes. Une concertation tripartite (S.P.A.T., MDC, Colas) était nécessaire avant chaque projet d'exécution.

PE : Dans le cadre du chantier, plusieurs entités sont en relation permanente avec

la société COLAS? Avez-vous apprécié la coopération avec celles-ci ?

RP : Chacune d'elles assure son rôle en vue du bon déroulement des travaux.

PE : En est-il de même avec vos interlocuteurs du côté de la S.P.A.T. ?

RP : A tous les niveaux, ils s'impliquent et contribuent énormément. En fait, il apparaît clair qu'ils sont très soucieux la réussite du projet.

**M. RAHARISON Ndriana Telly,**  
Chef d'Agence  
de l'Entreprise EGEDEC, titulaire de  
la partie « Réseau d'eau et d'éclairage public » du projet.

PE : Pouvez-vous nous parler de l'état d'avancement des travaux ?

RNT : L'aménagement du réseau d'eau et de l'éclairage public avance, pour ainsi dire, au ralenti, du fait de plusieurs facteurs, entre autres, les travaux additionnels. Les travaux qui nous ont été confiés sont tributaires de plusieurs entreprises, ce qui n'est pas simple à gérer.

PE : A quel niveau résident les difficultés durant les 6 premiers mois de chantier ?

RNT : A plusieurs niveaux, malheureusement. Mais nous déplorons particulièrement la lenteur de réaction de la part des entreprises permissionnaires. Cette lenteur handicape forcément le bon déroulement du projet.



Aménagement de nouvelles aires de stockage de conteneurs du côté sud de l'hangar 16 jusqu'à la limite de la zone Raymond BANG

**PE :** Vous risquez de ne pas respecter le délai d'exécution, n'est-ce pas ?

**RNT :** Nous en avons bien peur, oui. Au stade où sont les choses aujourd'hui, le délai fixé ne sera pas respecté, et les seules causes sont celles que j'ai évoquées précédemment.

**PE :** Et qu'en est-il de la coopération avec l'équipe de la SPAT ?

**RNT :** De ce côté, nous n'avons rien à plaindre. La S.P.A.T. nous assiste étroitement dans la réalisation des travaux. Il en est de même avec le maître d'œuvre ainsi que la mission de contrôle.

**M. ANDRIANAHA, Harinambinina**  
**Chef de Mission de l'EGIS INFRAMAD**

**PE :** Pendant ces 6 premiers mois de chantier, êtes-vous satisfait des prestations effectuées par les deux entreprises titulaires des travaux ?

**A :** Oui, sauf dans leur rapidité respective à monter les projets d'exécution.

**PE :** Les travaux réalisés jusqu'ici respectent-ils les normes requises ?

**A :** Absolument. Et nous sommes là pour ça. Avant le démarrage des travaux, les entreprises ont présenté un PAQ (Plan d'Assurance Qualité), document interne ayant pour but de mettre en place un système de gestion de qualité. Ce système garantit le respect des normes et des exigences techniques. Il assure la conformité des processus d'exécution avec les normes et les prescriptions du marché.



Nouveau site de stockage de chromite

**En notre qualité de responsable du contrôle et de la surveillance, nous intervenons pour veiller au respect du PAQ.**

**PE :** Avez-vous été informés des difficultés rencontrées dans le cadre de l'exécution du chantier ?

**A :** Les difficultés rencontrées sont surtout liées à la définition du projet. En fait, il y a eu des modifications successives par rapport au Dossier d'Appel d'Offres. L'exécution des travaux est interdépendante avec les activités respectives de plusieurs permissionnaires, ce qui n'est pas pour faciliter les choses. En association avec la S.P.A.T., nous nous efforçons d'éviter de leur causer des désagréments. Or, le chantier doit avancer. A vrai dire, tous les jours, nous devons concilier

des intérêts apparemment opposés : le bon déroulement des activités portuaires (avec le minimum de blocage) et l'avancement du chantier.

**PE :** Votre rôle de responsable du contrôle et de la surveillance vous oblige-t-il à être constamment présent sur chantier ?

**A :** Pas obligatoirement. Par contre, notre présence est nécessaire lors des levées de point d'arrêt, sinon en cas de point critique selon le PAQ. Par expérience, nous savons que les contrôles inopinés sont souvent les plus efficaces.

**PE :** Votre appréciation vis-à-vis de la collaboration avec la SPAT.

**A :** Synergie serait le mot exact pour qualifier l'esprit d'équipe que nous composons avec nos interlocuteurs de la S.P.A.T. Nous savons que, de ce côté, nous pouvons compter sur une équipe accessible et réactive.

L'équipe du PorTEcho promet une autre situation d'avancement dans son prochain numéro. En attendant, elle saisit l'occasion présente pour transmettre le souhait de la Direction Générale la S.P.A.T. de soutenir, voire de renforcer, sa collaboration avec tous les acteurs et les intervenants portuaires, et cela, en vue du développement de la nation, en général, et du Port de Toamasina, en particulier. ■



Aménagement du réseau d'eau et de l'éclairage public

Recueillis  
 par Vololona RANIVOMBOAHANGY

## « Du côté des quais... »

## Le porte-conteneurs « IMARA » inaugure l'EVERGREEN LINE au Port de Toamasina



Départ du porte-conteneurs «IMARA», après sa première touchée au port de Toamasina



JONAH Rasoafety Mariane, Shipping Manager  
BOLLORE AFRICA LOGISTICS

pour une mise au point avec notre équipe, et de l'autre, pour constater de visu les infrastructures portuaires. En plus, nous avons envoyé cinq employés en formation aux bureaux de l'EVERGREEN Johannesburg et Durban (AFRIQUE DU SUD). Ensuite, nous avons participé à une réunion de travail organisée à l'initiative de la Capitainerie du Port de Toamasina, et avec la présence effective des autres agents maritimes et de la MICTSL. L'idée était de mettre en place une organisation concertée en vue de l'accueil du m/v «IMARA». Cette réunion a été l'occasion de recueillir les attentes de toutes les compagnies maritimes, notamment en ce qui concerne l'attribution des quais (en respect des FBW ou Fixed Berthing Windows, et en tenant compte des problèmes d'immobilisation ponctuelle de deux grues de la MICTSL. Comme le souci commun est de mettre les armements sur le même pied d'égalité, et vu que l'ETA (Estimated Time of Arrival) du m/v «IMARA» risquait de coïncider avec un navire de la MSC, sinon de Malagasy Shipping, il a fallu trouver une solution d'attente pour le m/v «IMARA». Heureusement, le quai qui lui a été réservé a été libéré dans les meilleurs délais, et le navire a pu repartir aussitôt les opérations portuaires achevées.

**P**ort de Toamasina, 8 mai 2013, première escale dans le cadre du nouveau service de la ligne régulière IMMA (India-Mauritius-Madagascar-Africa). Le 08 mai dernier, pour inaugurer cette nouvelle ligne maritime, le porte-conteneurs «IMARA» effectue une escale au port de Toamasina. Un événement significatif que, dans une atmosphère de collaboration et de convivialité, la S.P.A.T., conjointement avec la MICTSL, ont tenu à partager avec les autres partenaires, sans oublier les représentants de l'équipage. Après le départ du navire, Madame JONAH Rasoafety Mariane, Shipping Manager auprès du groupe BOLLORE AFRICA LOGISTICS à Toamasina, a accepté de nous en fournir plus d'informations, lors d'une interview qu'elle a accordée à PortEcho.

**PE :** Comment BOLLORE AFRICA LOGISTICS Toamasina s'est-elle préparée pour accueillir ce premier navire de l'EVERGREEN ?

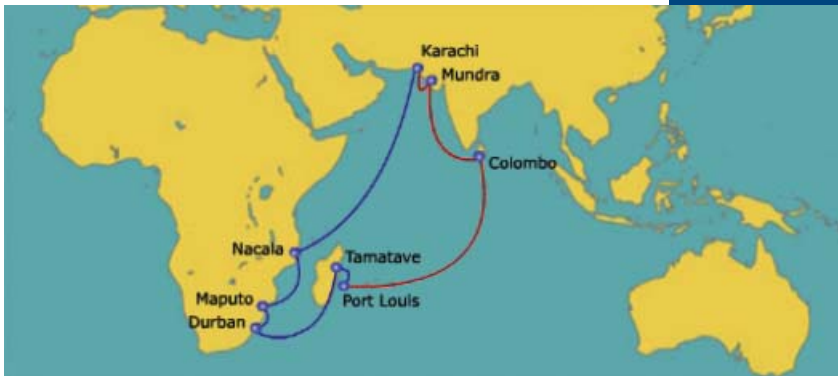
**JRM :** GALLEE SA, une des filiales du groupe BOLLORE AFRICA LOGISTICS, a été choisie par EVERGREEN LINE pour être son agent maritime à Madagascar. Par souci de respect d'une image qu'elle véhicule à travers le monde, EVERGREEN a demandé l'aménagement de locaux (à ses couleurs) à Toamasina. Depuis le 29 avril 2013, ces bureaux sont opérationnels et ouverts aux chargeurs, réceptionnaires et tous les autres usagers éventuels. Pour ce qui est de la préparation de l'accueil de ce premier navire, nous nous y sommes

attelés très tôt. Tout d'abord, la délégation de l'EVERGREEN, conduite par son Président, est venue sur place, d'un côté



Les bureaux de l'EVERGREEN LINE à Toamasina





Itinéraire de la ligne IMMA (India-Mauritius-Madagascar-Africa)

leurs performances respectives.

PE : D'autres souhaits éventuels pour relever le défi ?

JRM : Officiellement ouvert le 29 avril 2013, le service **IMMA** couvrira plusieurs ports d'embarquement et de transbordement, ceci, suivant une rotation passant par Karachi, Mundra, Colombo, Port-Louis, Toamasina, Durban, Maputo, Nacala, et de nouveau, Karachi. Pour le lancement de cette nouvelle ligne, **EVERGREEN** a prévu deux touchées par mois au Port de Toamasina. Elle a également promis d'offrir des transit times plus compétitifs à l'endroit des marchandises importées d'Asie, via Colombo. De notre côté, nous essayerons de négocier auprès des principaux de l'**EVERGREEN**, pour qu'ils acceptent un niveau de fret compétitif. Nous souhaitons sincèrement pouvoir les convaincre pour ce faire. ■

Recueillis par  
Mamy RAZAKALIMANANANDRO

PE : En quoi l'armement **EVERGREEN** est-il aussi important ?

JRM : Basé à Taipei (TAIWAN), **EVERGREEN** est un groupe multinational, qui brasse plusieurs activités, et dont la plus importante est le transport maritime. **EVERGREEN Marine Corporation** est classée quatrième dans le monde en matière d'armement. Sa flotte se compose aujourd'hui d'une centaine de porte-conteneurs de gros tonnage. L'ouverture de sa ligne passant par le Port de Toamasina est particulièrement significative pour les acteurs portuaires et maritimes locaux, dans la mesure où, d'un côté, cette nouvelle ligne génèrera des touchées et du trafic additionnels, et de l'autre, elle matérialise le regain de confiance des armements vis-à-vis des acteurs de la place portuaire de Toamasina.

PE : Êtes-vous aujourd'hui en mesure de dresser un bilan de cette escale inaugurale ?

JRM : Il est trop tôt pour dresser un bilan quelconque. Toutefois, on peut dire que tout s'est globalement bien passé, en dépit de quelques imprévus. Nous sommes encore en train de solliciter une réorganisation de la mise à quai, le but étant d'attribuer un **FBW** aux navires de l'**EVERGREEN**. Il faut préciser que, lors de cette escale test, les opérations ne concernaient que 115 conteneurs, dont 61 pour le compte d'**EVERGREEN** et le reste pour **UAFL**. Mais, la prochaine fois, il faudra s'attendre à beaucoup plus de mouvements. Par conséquent, nous souhaitons que tous les intervenants pensent d'ores et déjà à se préparer à la prochaine escale, afin qu'ils soient au top de

## Escale technique au port de Toamasina du bateau scientifique «ALGOA»

L'augmentation des températures au niveau planétaire résulte du changement climatique observé, depuis un certain temps. C'est un enjeu important pour l'avenir de notre planète terre. Différents traités ont été signés, au niveau internationales, pour les mesures à prendre, l'objectif majeur étant de lutter contre les sources causant le réchauffement planétaire.

Dans le cadre de l'enjeu, le port de Toamasina a accueilli, le 4 avril 2013, le navire scientifique «ALGOA», battant pavillon sud-africain. A son bord, une équipe scientifique dont les membres sont issus de différentes nationalités (hollandaise, américaine, malgache, etc...).

Durant son escale, des matériels scientifiques ont été embarqués ou débarqués

Soulignons que le séjour de ces scientifiques à Madagascar a pour mission de mener des études et des recherches sur les impacts des changements climatiques.

Cette intervention est prévue pour couvrir une zone d'exploration sise tout le long des côtes de l'Océan Indien ainsi que du Canal de Mozambique. ■

Par Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Le navire scientifique «ALGOA», en escale au port de Toamasina

# Le nickel, premier produit d'exportation de Madagascar



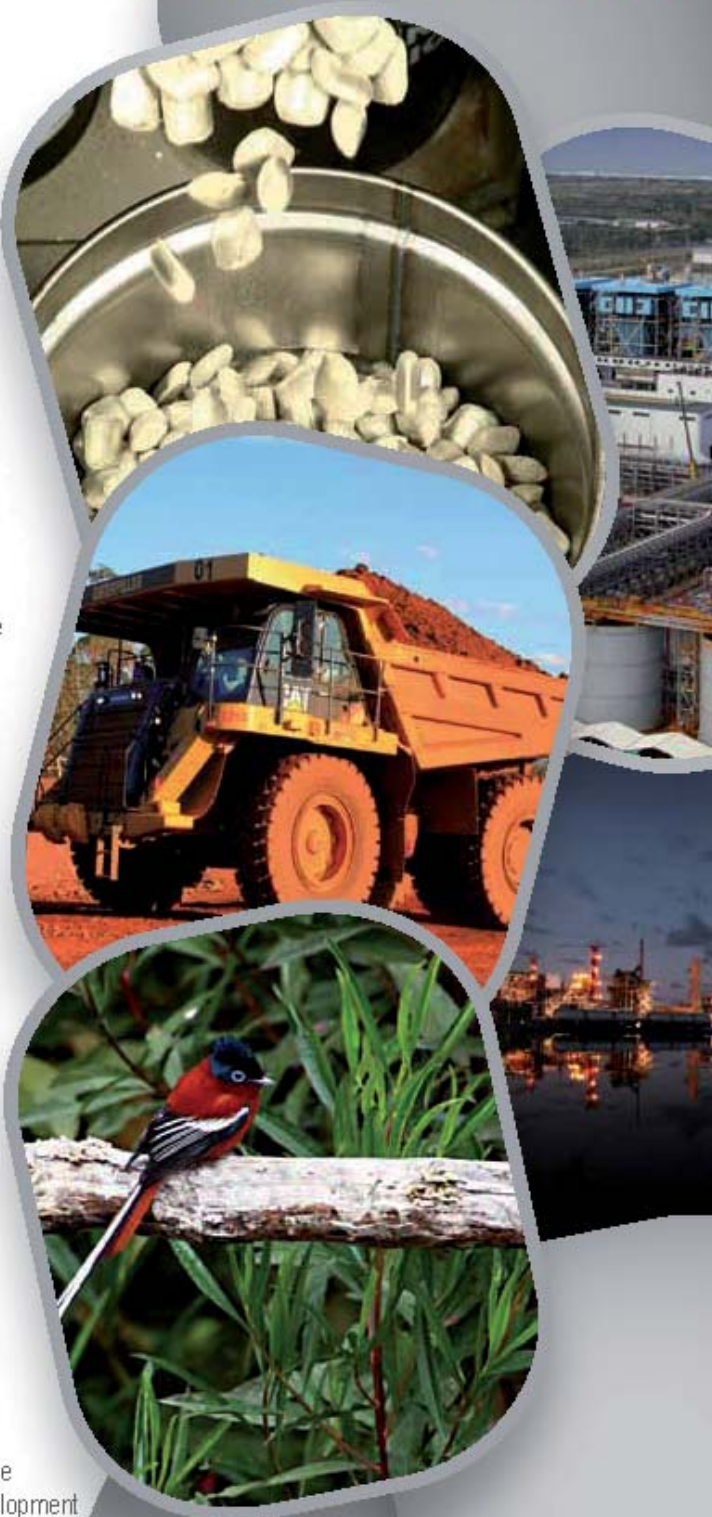
L'exploitation du nickel et du cobalt par Ambatovy est le plus grand investissement jamais réalisé à Madagascar. Ses retombées économiques seront importantes au-delà des retombées financières directes pour l'Etat, auxquelles, d'ailleurs, elles ne se résument pas : création d'emplois, opportunités d'affaires pour le secteur privé, marchés pour les paysans, développement industriel, etc. Cet ambitieux engagement industriel crée une nouvelle donne économique pour Madagascar, y compris celle de devenir de plus en plus un pays minier.

Le nickel deviendra bientôt le premier produit d'exportation de Madagascar, dépassant de loin les produits traditionnels. Chaque année 60 000 tonnes de nickel pur à 99,8% seront exportées par Madagascar sur le marché international. De ce fait, le nickel sera le produit d'exportation le plus grand pourvoyeur de devises étrangères.

Le choix de raffiner le nickel et le cobalt à Madagascar même est un engagement industriel rare en Afrique. D'habitude, le minerai brut est directement exporté en Asie, en Europe ou en Amérique du Nord pour y être raffiné. Par le raffinage du nickel et du cobalt sur place, Madagascar garde l'ensemble des valeurs ajoutées économiques de l'exploitation : création d'emplois supplémentaires pour l'Usine de transformation, transfert de compétence et de technologie par la formation, effet de stimulation du secteur industriel et de l'économie en général généré par les activités économiques autour d'Ambatovy.

Ambatovy est prévue payer environ 100 milliards Ariary par an (50 millions USD) pendant les 10 premières années de l'exploitation au titre des redevances, impôts et taxes divers. Ces paiements directs s'accroîtront de plus en plus avec les années et au cours des années d'exploitation, les contributions totales sont estimées à 9 000 milliards Ariary, soit 4,5 milliards de dollars (estimation fin janvier 2013). Le montant exact ne peut être estimé d'avance, en raison de la fluctuation des cours du nickel et du cobalt, ainsi que le coût des matières premières utilisées par Ambatovy, tel le charbon, le calcaire et le soufre.

Déjà, la phase de construction, comprise entre 2007 et 2011, a généré plus de 18 500 emplois. Durant cette phase d'exploitation qui commence, Ambatovy génère 9 000 emplois dont 3 000 sont des employés directs de la compagnie et 6 000 autres auprès des sous-traitants (chiffres recueillis fin janvier 2013). 90 % sont Malagasy. Au total, les emplois directs et indirects atteindront les 15 000, faisant vivre 65 000 à 75 000 membres de familles. En vue de préparer la relève Malagasy des cadres et techniciens étrangers, Ambatovy a mis en place des programmes de formation comme le Programme d'Excellence Technique (PEXT) et l'Ambatovy Leadership Development Program (ALDP).



## Le nickel et le cobalt d'Ambatovy, enfin sur le marché international



Ambatovy entame enfin l'exploitation et l'exportation du nickel et du cobalt. Les premières cargaisons ont quitté le port de Toamasina le soir du jeudi 8 novembre 2012 avec 2 conteneurs de 20 tonnes de nickel raffiné à bord du navire MSC Line M/V Mékong River, et 4 autres conteneurs de 20 tonnes de cobalt, le 13 novembre 2012, à bord du navire Maersk Line MV Partici à destination de Rotterdam- Pays-Bas. Le nickel et le cobalt sont vendus sur le marché international dont le marché de référence est le London Metal Exchange (LME).

Comme l'a déclaré Mark Plamondon, Président d'Ambatovy, à cette occasion, **«ce premier envoi de produit fini est une étape importante pour Ambatovy, tout comme elle l'est pour Madagascar, le nickel est destiné à devenir le principal produit d'exportation du pays, plaçant Madagascar parmi les plus grands pays producteurs de nickel»**. Une fois entrée dans sa pleine phase opérationnelle, la production annuelle d'Ambatovy s'élèvera à 60 000 tonnes de nickel raffiné, 5 600 tonnes de cobalt raffiné, et 210 000 tonnes d'engrais sous forme de sulfate d'ammonium pendant au moins 29 ans.

En fait, le raffinage du nickel et du cobalt à Madagascar même fait bénéficier les valeurs ajoutées économiques de cette exploitation au pays. Ce qui diffère de la pratique habituelle

en Afrique Subsaharienne où le minerai brut est exporté directement pour être raffiné ailleurs, en Europe, en Amérique du Nord, ou en Asie.

Il s'agit, encore une fois, d'un moment historique pour l'économie de Madagascar. Outre les paiements directs à l'Etat, ces valeurs ajoutées génèrent différentes retombées. Notamment en termes de création d'emplois (9 000 emplois dont 3 000 directement à la compagnie, le reste étant auprès des sous-traitants), d'opportunités d'affaires pour plus de 500 entreprises locales dont la valeur des marchés avoisine les 4 000 milliards Ariary depuis 2007, de marchés pour environ 8 000 paysans qui approvisionnent Ambatovy en fruits et légumes, de transferts de compétences et de technologies par l'intermédiaire des formations, ainsi que de développements industriels.

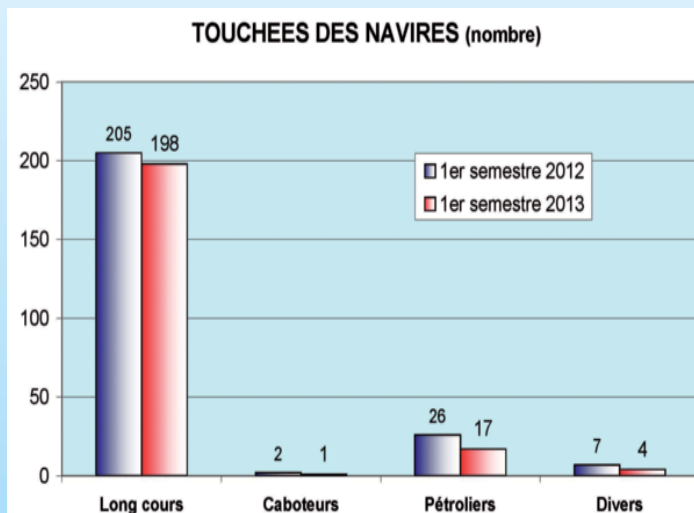
En tant que membre à part entière de la communauté, Ambatovy continuera à contribuer au développement de Madagascar, dans la transparence et le respect des normes. ■

Source: Ambatovy

## Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

### TOUCHEES DES NAVIRES (Nombre)

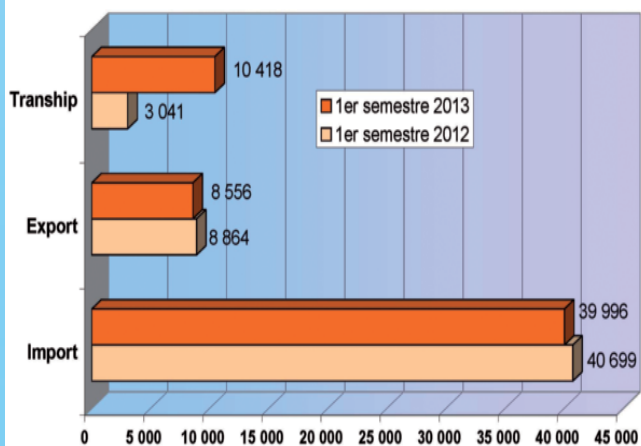
	1 <sup>er</sup> sem. 2012	1 <sup>er</sup> sem. 2013
Long cours	205	198
Caboteurs	2	1
Pétroliers	26	17
Divers	7	4
<b>Total touchées</b>	<b>240</b>	<b>220</b>



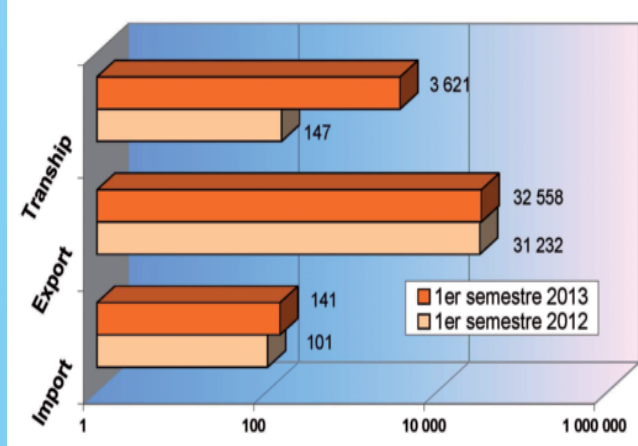
### TRAFIC DE CONTENEURS

	1 <sup>er</sup> sem. 2012	1 <sup>er</sup> sem. 2013	Evolution en %
<b>Conteneurs pleins (en EVP)</b>	52 604	58 970	12,10
Import	40 699	39 996	
Export	8 864	8 556	
Tranship	3 041	10 418	
Marchandises conteneurisées (en tonnes)	923 102	708 811	
<b>Conteneurs vides (en EVP)</b>	31 480	36 320	15,37
Import	101	141	
Export	31 232	32 558	
Tranship	3 621	147	
Rendement opérationnel (boîte/heure)	37	35	
<b>Total trafic (en EVP)</b>	<b>84 084</b>	<b>95 290</b>	<b>13,32</b>

#### Conteneurs pleins (en EVP)



#### Conteneurs vides (en EVP)

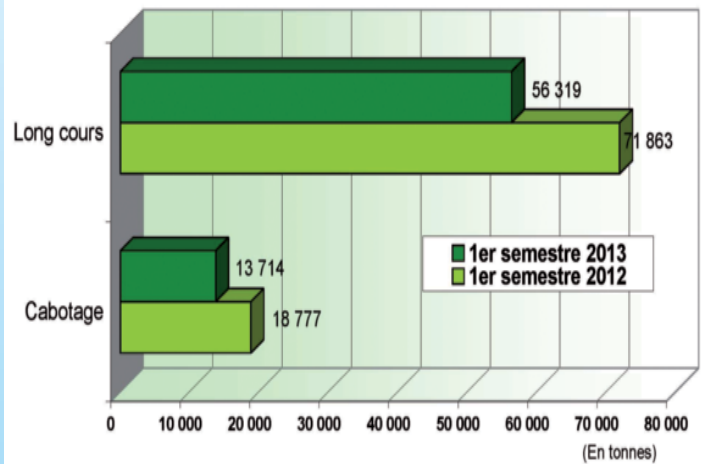


## Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

### TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (en tonnes)

	1 <sup>er</sup> sem. 2012	1 <sup>er</sup> sem. 2013	Evolution en %
<b>Trafic Long cours</b>	<b>71 863</b>	<b>56 319</b>	-21,63
Débarquement	26 249	12 286	
Embarquement	45 614	44 023	
Manipulation		10	
<b>Trafic Cabotage</b>	<b>18 777</b>	<b>13 714</b>	-26,96
Débarquement	7 988	6 411	
Embarquement	10 789	7 303	
<b>Total trafic</b>	<b>90 640</b>	<b>70 033</b>	-22,73

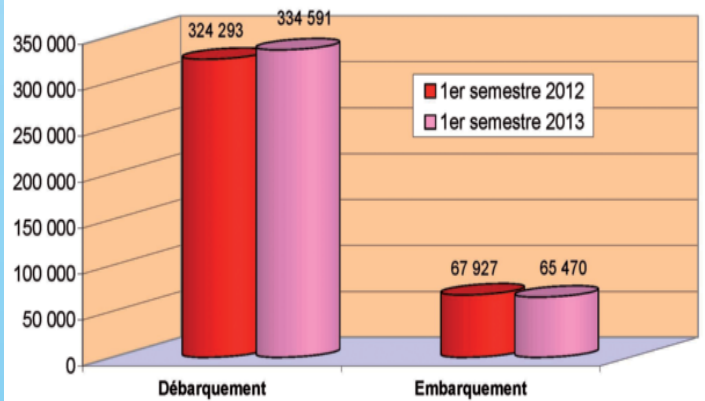
### TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES



### TRAFIC DES HYDROCARBURES (en tonnes)

	1 <sup>er</sup> sem. 2012	1 <sup>er</sup> sem. 2013	Evolution en %
Débarquement	324 293	334 595,41	3,17
Embarquement	67 927	65 470,60	37,29
<b>Total trafic</b>	<b>329 220</b>	<b>400 066,02</b>	<b>21,52</b>

### TRAFIC DES HYDROCARBURES (en tonnes)



### TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (en tonnes)

	1 <sup>er</sup> sem. 2012	1 <sup>er</sup> sem. 2013	Evolution en %
<b>Total trafic</b>	<b>441 743.67</b>	<b>706 851.53</b>	<b>60,01</b>

### TOTAL TRAFIC MARITIME GLOBAL (en tonnes)

	1 <sup>er</sup> sem. 2012	1 <sup>er</sup> sem. 2013	Evolution en %
<b>Total trafic global</b>	<b>1 873 087</b>	<b>1 912 544</b>	<b>2,10</b>

Source : Contrôle de Gestion de la SPAT

# MOUVEMENTS DES NAVIRES

## ARMEMENT: MITSUI OSK LINE (MOL)

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		MPM		TMM		SIN	
CARPATHIA	2903 A	06/04	08/04	13/04	14/04	30/04	01/05
ARICA	3001 A	10/05	12/05	17/05	18/05	31/05	01/06
MOL WISDOM	3104 A	26/05	28/05	02/06	03/06	14/06	15/06
MOL BRAVERY	3204 A	07/06	09/06	14/06	15/06	27/06	28/06

## ARMEMENT: PACIFIC INTERNATIONAL LINES (IOI)

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES		
		PLU	TMM	RUN
MOL WISDOM (MOL)	050	25/06	28/06	01/07
KOTA NEKAD (PIL)	052	02/07	05/07	08/07
MOL BRAVERY(MOL)	054	09/07	12/07	15/07
HANSA PAPENBURGH (PIL)	056	16/07	19/07	

## MMA SERVICE

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES						
		MUNDRA	COLOMBO	PORT LOUIS	TAMATAVE	DURBAN	MAPUTO	NACALA
IMARA	006S	24/04	28/04	05/05	07/05	15/05	17/05	22/05
ALICE RICKMERS	001S	08/05	12/05	19/05	21/05	29/05	31/05	05/06
NIARA	017S	22/05	26/05	02/06	04/06	12/06	14/06	20/06
IMARA	007S	05/06	09/06	16/06	18/06	26/06	28/06	04/07

## ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES							
		DUR		TMM		RUN		PLU	
ASIAN GRACE	11	29/03	31/03	04/04	05/04	06/04	07/04	08/04	08/04
HOEGH DETROIT	51	02/05	03/05	08/05	08/05	10/05	10/05	12/05	12/05
HOEGH LONDON	45	02/06	02/06	08/06	08/06	09/06	10/06	12/06	12/06



## SERVICES CORALINE - m/s "MAURITIUS TROCHETIA"

### Calendrier Prévisionnel 2013 - No. 2

OY No.	MAURICE Port-Louis	RODRIGUES Port-Mathurin	RÉUNION Port-Réunion	MADAGASCAR Tamatave	RÉUNION Port-Réunion	MAURICE Port-Louis	REMARQUES
<b>MAINTENANCE</b>							
158	20/04/13 AM 29/04/13 AM 29/04/13 17.30		30/04/13 06.00 30/04/13 17.30	02/05/13 06.00 02/05/13 18.00	04/05/13 06.00 04/05/13 17.30	28/04/13 AM 05/05/13 06.00 05/05/13 NOON	-
159	05/05/13 AM 05/05/13 18.00	07/05/13 06.00 08/05/13 07.00				09/05/13 07.45 09/05/13 PM	DG/C
<b>CARENAGE- SINGAPORE</b>							
160	09/05/13 AM 10/05/13 09.00		20/05/13 AM 01/06/13 AM			11/06/13 PM 12/06/13 AM	-
161	13/06/13 AM 13/06/13 18.00	15/06/13 06.00 17/06/13 07.00				18/06/13 08.00 19/06/13 PM	DG/C A CONFIRMER
162	20/06/13 AM 20/06/13 17.30		21/06/13 06.00 22/06/13 17.30			23/06/13 06.00 24/06/13 NOON	-
163	24/06/13 AM 25/06/13 18.00	27/06/13 06.00 28/06/13 07.00				29/06/13 08.15 29/06/13 PM	DG/C
164	29/06/13 AM 30/06/13 17.30		01/07/13 06.00 01/07/13 17.30	03/07/13 06.00 03/07/13 18.00	05/07/13 06.00 05/07/13 17.30	06/07/13 06.00 06/07/13 PM	-
165	06/07/13 AM 07/07/13 17.30		08/07/13 06.00 08/07/13 17.30			09/07/13 06.00 09/07/13 AM	-
166	09/07/13 NOON 11/07/13 17.30		12/07/13 06.00 12/07/13 17.30			13/07/13 06.00 13/07/13 NOON	-
167	14/07/13 NOON 14/07/13 17.30		15/07/13 06.00 15/07/13 17.30	17/07/13 06.00 17/07/13 18.00	19/07/13 06.00 19/07/13 17.30	20/07/13 06.00 20/07/13 NOON	-
168	20/07/13 AM 20/07/13 18.00	22/07/13 06.00 23/07/13 07.00				24/07/13 06.00 24/07/13 NOON	DG/C
169	24/07/13 NOON 25/07/13 17.30		26/07/13 06.00 26/07/13 17.30			27/07/13 06.00 27/07/13 AM	-
170	28/07/13 AM 28/07/13 17.30		29/07/13 06.00 29/07/13 17.30			30/07/13 06.00 30/07/13 AM	-
171	31/07/13 AM 31/07/13 17.30		01/08/13 06.00 02/08/13 17.30			03/08/13 06.00 03/08/13 PM	-
172	04/08/13 AM 04/08/13 17.30		05/08/13 06.00 05/08/13 17.30	07/08/13 06.00 07/08/13 18.00	09/08/13 06.00 09/08/13 17.30	10/08/13 06.00 10/08/13 PM	-
173	10/08/13 AM 11/08/13 18.00	13/08/13 06.00 14/08/13 07.00				15/08/13 08.00 15/08/13 PM	DG/C
174	15/08/13 NOON 15/08/13 17.30		16/08/13 06.00 16/08/13 17.30			17/08/13 06.00 17/08/13 AM	-
175	17/08/13 AM 17/08/13 17.30		18/08/13 06.00 19/08/13 17.30	21/08/13 06.00 21/08/13 18.00	23/08/13 06.00 23/08/13 17.30	24/08/13 06.00 24/08/13 AM	-
REMARQUES	<b>C : Fret principalement en Conteneurs</b>			<b>DG: transports de produits pétroliers / dangereux - nombre de passagers limité à 35</b>			
	<b>P : Pas de fret</b>			<b>à l'aller et au Retour.</b>			

# 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 2013			Août 2013			Septembre 2013											
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				
<b>1</b>	2 20	0,45	<b>16</b>	1 04	0,45	<b>1</b>	4 23	0,40	<b>16</b>	3 09	0,35	<b>1</b>	5 21	0,40	<b>16</b>	5 09	0,25
	9 18	0,80		7 44	0,70		10 54	0,80		10 08	0,85		11 41	0,85		11 33	0,95
<b>L</b>	14 56	0,50	<b>Ma</b>	13 20	0,50	<b>J</b>	17 11	0,50	<b>V</b>	16 13	0,45	<b>D</b>	17 47	0,50	<b>L</b>	17 47	0,40
	21 23	0,75		20 10	0,75		22 36	0,75		22 10	0,80		23 19	0,80		23 35	0,95
<b>2</b>	3 38	0,40	<b>17</b>	2 13	0,40	<b>2</b>	5 10	0,40	<b>17</b>	4 20	0,30	<b>2</b>	5 47	0,35	<b>17</b>	5 57	0,25
	10 18	0,80		9 13	0,75		11 33	0,80		11 00	0,90		12 06	0,90		12 19	1,00
<b>Ma</b>	16 23	0,50	<b>Me</b>	14 47	0,50	<b>V</b>	17 47	0,45	<b>S</b>	17 16	0,40	<b>L</b>	18 10	0,45	<b>Ma</b>	18 25	0,35
	22 13	0,75		21 20	0,75		23 10	0,75		23 00	0,85		23 45	0,85			
<b>3</b>	4 40	0,40	<b>18</b>	3 23	0,35	<b>3</b>	5 43	0,35	<b>18</b>	5 17	0,25	<b>3</b>	6 13	0,35	<b>18</b>	0 15	1,00
	11 07	0,85		10 14	0,85		12 06	0,85		11 45	0,95		12 29	0,95		6 38	0,20
<b>Me</b>	17 25	0,50	<b>J</b>	16 13	0,45	<b>S</b>	18 15	0,45	<b>D</b>	18 02	0,35	<b>Ma</b>	18 35	0,45	<b>Me</b>	18 49	1,00
	22 53	0,75		22 16	0,80		23 40	0,80		23 44	0,90					18 59	0,35
<b>4</b>	5 24	0,35	<b>19</b>	4 27	0,30	<b>4</b>	6 11	0,35	<b>19</b>	6 05	0,20	<b>4</b>	0 13	0,90	<b>19</b>	0 53	1,00
	11 49	0,85		11 05	0,90		12 33	0,90		12 27	1,00		6 39	0,30		7 16	0,25
<b>J</b>	18 04	0,45	<b>V</b>	17 20	0,40	<b>D</b>	18 40	0,45	<b>L</b>	18 42	0,35	<b>Me</b>	12 53	0,95	<b>J</b>	13 23	1,00
	23 28	0,80		23 04	0,85								19 01	0,40	<b>O</b>	19 32	0,35
<b>5</b>	5 59	0,35	<b>20</b>	5 23	0,25	<b>5</b>	0 08	0,85	<b>20</b>	0 26	0,95	<b>5</b>	0 41	0,95	<b>20</b>	1 29	1,00
	12 24	0,90		11 52	0,95		6 38	0,30		6 48	0,15		7 07	0,30		7 51	0,25
<b>V</b>	18 36	0,45	<b>S</b>	18 11	0,40	<b>L</b>	12 59	0,90	<b>Ma</b>	13 06	1,00	<b>J</b>	13 18	1,00	<b>V</b>	13 54	0,95
	23 58	0,80		23 50	0,85		19 05	0,40		19 18	0,30	<b>●</b>	19 29	0,40	<b>●</b>	20 03	0,35
<b>6</b>	6 29	0,30	<b>21</b>	6 12	0,20	<b>6</b>	0 35	0,85	<b>21</b>	1 06	0,95	<b>6</b>	1 11	0,95	<b>21</b>	2 04	0,95
	12 56	0,90		12 36	1,00		7 04	0,30		7 29	0,15		7 37	0,30		8 25	0,30
<b>S</b>	19 04	0,45	<b>D</b>	18 54	0,35	<b>Ma</b>	13 24	0,95	<b>Me</b>	13 43	1,00	<b>V</b>	13 45	1,00	<b>S</b>	14 23	0,90
							19 32	0,40	<b>O</b>	19 53	0,30		20 00	0,35		20 34	0,35
<b>7</b>	0 27	0,80	<b>22</b>	0 34	0,90	<b>7</b>	1 03	0,90	<b>22</b>	1 45	0,95	<b>7</b>	1 44	0,95	<b>22</b>	2 39	0,90
	6 57	0,30		6 57	0,15		7 31	0,30		8 07	0,20		8 09	0,30		8 59	0,35
<b>D</b>	13 24	0,90	<b>L</b>	13 19	1,00	<b>Me</b>	13 49	0,95	<b>J</b>	14 19	0,95	<b>S</b>	14 15	0,95	<b>D</b>	14 51	0,85
	19 31	0,45	<b>O</b>	19 35	0,35	<b>●</b>	19 59	0,40		20 28	0,35		20 33	0,35		21 07	0,40
<b>8</b>	0 55	0,85	<b>23</b>	1 17	0,90	<b>8</b>	1 32	0,90	<b>23</b>	2 24	0,95	<b>8</b>	2 20	0,95	<b>23</b>	3 13	0,85
	7 25	0,30		7 40	0,15		7 59	0,30		8 45	0,25		8 45	0,30		9 34	0,40
<b>L</b>	13 51	0,90	<b>Ma</b>	14 01	1,00	<b>J</b>	14 15	0,95	<b>V</b>	14 54	0,90	<b>D</b>	14 47	0,90	<b>L</b>	15 17	0,80
<b>●</b>	19 59	0,45		20 14	0,30		20 29	0,40		21 03	0,35		21 12	0,35		21 43	0,45
<b>9</b>	1 23	0,85	<b>24</b>	2 00	0,90	<b>9</b>	2 03	0,90	<b>24</b>	3 03	0,90	<b>9</b>	3 01	0,90	<b>24</b>	3 52	0,80
	7 53	0,30		8 22	0,15		8 30	0,30		9 24	0,30		9 27	0,35		10 13	0,50
<b>Ma</b>	14 18	0,90	<b>Me</b>	14 43	1,00	<b>V</b>	14 44	0,90	<b>S</b>	15 28	0,85	<b>L</b>	15 24	0,85	<b>Ma</b>	15 44	0,75
	20 29	0,45		20 54	0,35		21 03	0,40		21 40	0,40		21 57	0,35		22 26	0,45
<b>10</b>	1 52	0,85	<b>25</b>	2 44	0,90	<b>10</b>	2 38	0,85	<b>25</b>	3 44	0,80	<b>10</b>	3 50	0,85	<b>25</b>	4 48	0,70
	8 21	0,30		9 05	0,20		9 05	0,30		10 05	0,40		10 17	0,40		11 03	0,55
<b>Me</b>	14 46	0,90	<b>J</b>	15 25	0,95	<b>S</b>	15 15	0,90	<b>D</b>	16 02	0,80	<b>Ma</b>	16 10	0,80	<b>Me</b>	16 16	0,70
	21 00	0,45		21 35	0,35		21 40	0,40		22 21	0,40		22 54	0,40		23 26	0,50
<b>11</b>	2 23	0,80	<b>26</b>	3 30	0,85	<b>11</b>	3 17	0,85	<b>26</b>	4 35	0,75	<b>11</b>	5 00	0,80	<b>26</b>	7 36	0,70
	8 53	0,35		9 50	0,25		9 45	0,35		10 51	0,45		11 24	0,45		12 14	0,60
<b>J</b>	15 15	0,90	<b>V</b>	16 08	0,85	<b>D</b>	15 50	0,85	<b>L</b>	16 41	0,70	<b>Me</b>	17 21	0,75	<b>J</b>	18 05	0,65
	21 36	0,45		22 19	0,40		22 26	0,40		23 13	0,45						
<b>12</b>	2 58	0,80	<b>27</b>	4 22	0,80	<b>12</b>	4 05	0,80	<b>27</b>	6 08	0,70	<b>12</b>	0 06	0,40	<b>27</b>	0 53	0,55
	9 27	0,35		10 38	0,35		10 34	0,40		11 50	0,50		6 56	0,75		9 18	0,70
<b>V</b>	15 47	0,85	<b>S</b>	16 56	0,80	<b>L</b>	16 35	0,80	<b>Ma</b>	17 49	0,65	<b>J</b>	12 50	0,50	<b>V</b>	13 58	0,80
	22 16	0,45		23 09	0,40		23 22	0,40				<b>●</b>	19 28	0,70	<b>●</b>	20 55	0,70
<b>13</b>	3 37	0,80	<b>28</b>	5 32	0,75	<b>13</b>	5 15	0,75	<b>28</b>	0 23	0,50	<b>13</b>	1 31	0,40	<b>28</b>	2 53	0,50
	10 08	0,40		11 34	0,40		11 39	0,45		8 29	0,70		8 49	0,80		10 08	0,75
<b>S</b>	16 26	0,85	<b>D</b>	17 58	0,75	<b>Ma</b>	17 47	0,75	<b>Me</b>	13 14	0,55	<b>V</b>	14 33	0,50	<b>S</b>	16 00	0,60
	23 04	0,45							<b>●</b>	20 16	0,65		21 02	0,75		21 47	0,75
<b>14</b>	4 28	0,75	<b>29</b>	0 09	0,45	<b>14</b>	0 31	0,40	<b>29</b>	2 06	0,50	<b>14</b>	2 58	0,35	<b>29</b>	4 09	0,50
	10 59	0,45		7 16	0,70		7 14	0,70		9 48	0,70		9 58	0,85		10 41	0,80
<b>D</b>	17 16	0,80	<b>L</b>	12 42	0,50	<b>Me</b>	13 02	0,50	<b>J</b>	15 41	0,55	<b>S</b>	16 04	0,45	<b>D</b>	16 40	0,55
			<b>●</b>	19 29	0,70	<b>●</b>	19 44	0,70		21 32	0,70		22 03	0,80		22 22	0,80
<b>15</b>	0 00	0,45	<b>30</b>	1 25	0,45	<b>15</b>	1 49	0,40	<b>30</b>	4 03	0,45	<b>15</b>	4 12	0,30	<b>30</b>	4 45	0,45
	5 46	0,70		8 55	0,70		9 01	0,75		10 37	0,75		10 49	0,90		11 08	0,85
<b>L</b>	12 03	0,45	<b>Ma</b>	14 12	0,50	<b>J</b>	14 40	0,50	<b>V</b>	16 52	0,55	<b>D</b>	17 03	0,40	<b>L</b>	17 08	0,55
	18 36	0,75		20 54	0,70		21 11	0,75		22 17	0,70		22 52	0,90		22 51	0,85
			<b>31</b>	3 02	0,45				<b>31</b>	4 51	0,40						
				10 04	0,75					11 12	0,80						
			<b>Me</b>	16 06	0,50				<b>S</b>	17 22	0,50						
				21 53	0,70					22 50	0,75						



# Délégués du personnel et Membres du Comité d'Entreprise: Un nouveau mandat commence

Le mandat des anciens membres des Délégués du Personnel et du Comité d'Entreprise de la SPAT a expiré en septembre 2011. Conformément au règlement en vigueur, une élection s'est tenue le 22 février 2013 au Centre de Formation de la SPAT, pour procéder au renouvellement des nouveaux représentants. Celle-ci a été organisée par les soins de la Direction des Ressources Humaines.

Après vote au scrutin, sont déclarés élus: (cf tableau ci-contre).

La présentation officielle des nouveaux membres des Délégués du Personnel ainsi que ceux du Comité d'entreprise s'est tenue au Centre Socio Culturel et Sportif, le 17 Avril 2013 dernier, avec la présence effective de Monsieur Le Directeur Général de la SPAT.

L'occasion a été saisie pour les membres sortants de féliciter les nouveaux membres, et ce, dans une atmosphère de collaboration et de convivialité. La rencontre a été clôturée par un cocktail.

Enfin, une formation pour les membres titulaires nouvellement élus a eu lieu à Antananarivo du 13 au 16 Mai, et ce, de sorte qu'ils se familiarisent aux rôles et responsabilités qui les attendent. La formation destinée pour les suppléants sera organisée à une date ultérieure. ■

*Recueillis par SOLOARIMALALA Alfred*



*Journée de vote pour l'élection des Délégués du personnel et des Membres du Comité d'Entreprise*

## I. DELEGUES DU PERSONNEL

N°	TITULAIRES	N°	SUPPLEANTS	SYNDICATS
01	CASTEL François	01	RAZAKARISOA Miora	SEKRIMA
02	BOTOLAMINO	02	BERNARD Alphonse	SRMM
03	LALAO Jacques Rolland	03	JAONASY Charles	SEREMA
04	RABELAZA Rosa Julienne	04	VELONJARA	G.T.F

## II. MEMBRES DU COMITE D'ENTREPRISE

N°	TITULAIRES	N°	SUPPLEANTS	SYNDICATS
01	RAKOTOMANGA Marcellin	01	RANDRIAMARO	SEKRIMA
02	RAZAFINDRAFILIBERA Simon	02	LAHADI Joseph	SEREMA
03	RAZANATSIMBA Virginie	03	SANONY David	G.T.F
04	RAZAFIMANDIMBY Louis	04	TELOLAHY Jules	F.M.M



*Quelques nouveaux syndicalistes, lors du formation sur les missions des syndicats*

## Ino marô asanô ê ?

**Mpitondra lamasinina na “conducteur de train”, no nosafidin’ny PortEcho ho hampahafantarina antsika amin’ity indray mitoraka ity. Tsy iza akory izany fa atoa RAKOTOA-RIVAO Jean Baptiste, nitondra ny YG.102 sy atoa RANDRIAMBOLOLONA Herisoa nitondra ny VONIN’NY HASY.**



Rakotoarivao Jean Baptiste, mpitondra lamasinina

**P.E : Nanomboka tamin’ny taona firy no nanombohanao nitondra lamasinina ?**

*R.J.B: Nanomboka tamin’ny taona 1999 no nanombohanao nitondra lamasinina, azo lazaina fa mba maromaro ihany hoy ilay tsy mahay manisa.*

**PortEcho: Nandritra izay fotoana niasanao izay, inona ny zavatra tena nanamarika anao indrindra ?**

*R.J.B: Tsapako fa tena miankina be dia be amin’ny fahaizan-dàlana ny fahaizana mitondra lamasinina, izany hoe: mahafantatra fa atsy misy fiolahana, ary amin’ny P.K izao na izatsy misy tetezana, na mety misy zavatra mitranga tampoka tsotr’izao, satria misy tanàna, ka mety hisy olona miampita tampoka. Anisan’ny tena isehoan’ny tranga toy izany matetika ohatra eo anelanelan’ny gara Anivorano sy gara Razanaka. Ankoatr’izay dia mora mivadika koa ny lamasinina raha tsy ampy fahaizana sy fahamalinana ny mpamily azy. Na izany aza anefa dia mety ho anisan’ny mahatonga ny loza ihany koa ny fisokafana sy fitaran’ny lalambay (écartement).*



**P.E : Inona no tena zavatra tsy maintsy tandreman’ny mpitondra lamasinina ?**

*R.J.B: Voalohany indrindra dia saro-pady ity asa ity noho izy miankina aman’aina, ary entana sy ain’olona koa no entinao. Manarak’izany dia ilàna fahamalinana betsaka tokoa satria misy bokotra tsy maintsy tsindriana matetika, ary amin’ny fotoana voafaritra mazava. Raha ohatra ka tsy voatsindrinao io bokotra io, dia mijanona ny masinina ary dia fantatra avy hatrany fa tsy ampy ny fifantohanao eo am-pamiliana na koa matory fotsiny izao ianao.*

**P.E : Raha izany ary, inona no fepetra tokony ho raisina ?**

*R.J.B: Ny mpitondra lamasinina rehetra dia tsy maintsy miala sasatra mandritra ny adiny valo, ary tsy mahazo mitondra mihoatran’ny adiny valo. Izany no mahatonga anay manana ilay toerana fialantsasatra ao amin’ny gara Lohariandava. Noho izany dia tsy hahita mihintsy ianao mpitondra lamasinina miainga any Antananarivo ka hitondra izany hatraty Toamasina.*

**P.E : Ary ianao toa sady mpitondra lamasinina no manao ny asan’ny “aiguilleur” ?**

*R.J.B: Raha ny tena marina dia, tsy tokony hanao izany tokoa aho, fa rehefa tsy misy hanao azy dia voatery. Manaporofa koa izany fa mahafehy ny asa rehetra makasika ny lamasinina rehetra ny mpamily fiaran-dalamby (polyvalent).■*

Nangonin’i Monique HENRIETTE

Sary ankavia: Asan’ny «aiguilleur» amin’ny fandrindrana ny zotran’ny lamasinina

Sary ambany: Gara LOHARIANDAVA, toeram-piantsonana iray amin’ny lalambay mampitohy an’i Toamasina sy Antananarivo



Matso natrehan'ny vehivavy mpiasan'ny orinasa SPAT

## 08 MARTSA 2013, Andro iraisam-pirenena ho an'ny vehivavy

Toy ny isan-taona dia misy ny matso izay ahitana ny fandraisan'anjaran'ireo andriambavilanitra rehetra na ny tanora na ny antitra, na ny miasa na ny tsy miasa, ka anisany nandray anjara tamin'izany ny vehivavy mpiasa ao amin'ny S.P.A.T. ■

## 01 MAY 2013, Andro iraisam-pirenena natokana ho fankalazana ny fetin'ny asa.

Anisan'ny solotenan'ny ny mpiasa nifampiresaka tamin'ny PortEcho I Rtoa Lucette RASENDRASOA.



**PE :** Amin'ny fomba ahoana no nankalazanareo ny fetin'ny asa tamin'ity taona ity ?

**L. R :** Fomba miavaka mihintsy no nankalazana izany tamin'ity taona ity, satria iarahantsika mahalala ny ezaka fanitarana ny seranantsambo amin'izao fotoana izao. Anisan'izany ny fanalehibeazan-dàlana ho roa samihafa, ahafahan'ny fiara vaventy efatra miara-miditra sy mivoaka (huit voies). Ny seranantsambon'i Toamasina, na ny SPAT manokana no tompon'antoka amin'ny fotodrafitrasa rehetra. Tontosaina eo amin'ny tany malalaka na ilay antsoina hoe "terre plein" ary eny amin'ny portail 5 ireo fotodrafitrasa ireo.

Nararaotiny ao amin'ny sendikan'ny mpiasan'ny seranana ary ity andron'ny

fetin'ny asa ity, mba hampahafantarana izany amin'ny mpiasa, ka nilazana tamin'izy ireo ny zava-misy, sy ny asa izay atao. Izay tsy inona akory, fa mba ho fanamorana sy fanafainganana ny famoahana sy fampidirana ny entana ato amin'ny seranan-tsambo.

Taorian'izay dia nisy ihany koa ny fanadiavana ny faritra sasan-tsasany, toy ny faritra manodidina ny «chaudronnerie» izay niarahana tamin'ny Directeur des Ressources Humaines. ■



Asa fanadiavana no nentin'ny solotenan'ny mpiasa nankalazaina ny andro iraisam-pirenena natokana ho an'ny asa

### Mouvements du personnel durant le premier semestre 2013

Nom et prénoms	Matricule	Fonction	Date
<b>AGENTS RETRAITES</b>			
ZOROTA Antoine	1973.370	Agent service généraux	01/01/13
RAKOTONIRINA	1978.270	Ferrailleur	01/01/13
JISY Pierre	1980.257	Agent de Surveillance	01/01/13
ROBIA Alphonsine	1989.154	Gardien du phare	01/01/13
MARA Monja	1989.216	Agent de service généraux	01/01/13
RAZANAJAO	1980.144	Chef d'équipe Machine	25/01/13
ANDRIANANTOANDRO	1977.028	Chef service voirie	03/02/13
RAKOTONIRINA Théodore	1976.100	Responsable des Txv. Administratif	01/03/13
NDRIAMANANA Harold Landry	1983.100	Responsable Elaboration Contentieux	10/03/13
RAMILISOA Fred	1981.145	Chauffeur pompier	26/03/13
TOTOZOKY Christin	1980.263	Menuisier	03/04/13
RALISON Roland	1977.065	Patron Vedette Portuaire	17/04/13
EDISAONA Philippe	1981.196	Magasinier	17/04/13

Nom et prénoms	Matricule	Fonction	Date
<b>AGENTS DECEDE</b>			
LAHADY Simplicie	1978.251	Patron Remorqueur	25/03/13
<b>AGENTS RECRUTES</b>			
RABELAZA Lahinirina Josélito	2013.001	Cadre	24/04/13
RAISINA Francia Clémence	2013.002	Cadre	24/04/13
RAVELOSOA Nestor	2013.003	Technicien Télécom	24/04/13
RAZANDRY Perpétue Jeanne Noella	2013.004	Secrétaire de Direction	03/06/13
MINIMINY Sylvianne	2013.005	Secrétaire de Direction	03/06/13
TIANA Arlette Sylvionie	2013.006	Secrétaire de Direction	03/06/13
ANDRIANAVALISOA Holy	2013.007	Secrétaire de Direction	03/06/13
RAZANAJOHARY Nirina	2013.008	Secrétaire de Direction	17/06/13

## Mise en application des dispositifs de contrôle des charges routières

Lancement officiel le 2 mai 2013



*Le Ministre des Transports (au milieu), attentif aux explications du système de pesage des conteneurs*

Le 2 mai 2013, des représentants issus des différents ministères concernés (notamment le Ministère des Transports, le Ministère des Travaux Publics et le Ministère des Hydrocarbures), des Autorités locales, des Agences rattachées aux ministères concernés, de la Circonscription Régionale de la Gendarmerie Nationale à Toamasina, des Associations et/ou Groupements Professionnels (transporteurs, commissionnaires agréés en douane) ont été conviés au lancement officiel de la mise en application des dispositifs de contrôle des charges routières.

A l'occasion, dans la salle de conférence de la S.P.A.T., et sous l'égide du Ministre des Transports en personne, divers programmes organisés par la Direction des Transports Routiers (Ministère des Transports), ont ponctué la journée. Le Chef de la Division Etude et Gestion de L'Autorité Routière de Madagascar (ARM), M. Ravomahatra RAJAONARISOA, a mis l'occasion à profit pour exposer à l'assistance les dispositifs de pesage. La même assistance a ensuite été invitée à une descente sur terrain en vue d'une visite guidée au sein du terminal à conteneurs. Une opportunité pour les participants de constater de visu les équipements de pesage des marchandises conteneurisées.

Le jour-même, le lancement du système de pesage a été officialisé au site de Tsarakofafa, ce, en présence de la toute la délégation évoquée ci-dessus. La clôture de la cérémonie a eu lieu dans la salle de réunion de la Commune Urbaine de Toamasina, où une séance débat sur la question s'est tenue.

Dès lors, les dispositions réglementaires relatives au contrôle des charges routières sont en vigueur sur l'axe RN2. Elle sera suivie de séances de sensibilisation sur les poids lourds à l'intention des usagers routiers. ■

*Recueillis par M. Mamy RAZAKALIMANANANDRO*



*Ravomahatra RAJAONARISOA, Chef de Division Etude et Gestion*

# Journée Mondiale de l'Environnement « L'ala Atsinanana », classé patrimoine mondial par l'UNESCO



Défilé des participants, le long de l'Avenue de l'indépendance

La création de réserves de ressources naturelles est prévue dans le cadre de l'engagement de Madagascar à tripler la superficie des aires protégées. Les études multidisciplinaires menées sur le Corridor *Ankeniheny-Zahamena* ont mis en exergue, non seulement, ses valeurs biologiques, économiques et sociales, mais aussi l'importance de sa protection face aux menaces grandissantes. C'est ce qui a motivé le choix de ce thème, exposé et débattu le 6 juin dernier dans la grande salle de la Commune Urbaine de Toamasina, à l'occasion de la célébration de la Journée Mondiale de l'Environnement.

Le processus de création de l'aire protégée du Corridor *Ankeniheny-Zahamena* (CAZ), notamment l'élaboration du PGEES (Plan de Gestion Environnementale et de Sauvegarde Sociale), a vu la participation active de toutes les parties prenantes, en particulier des autorités et des communautés locales. Depuis décembre 2011, le Ministère de l'Environnement et des Forêts a délégué la gestion de l'aire protégée CAZ à *Conservation International*. Il faut savoir que le CAZ est une nouvelle aire protégée mise sous protection temporaire depuis le 30 décembre 2005. Le processus de sa mise en protection définitive suit son cours, et ce, suivant les normes requises, tant au niveau national qu'international. A cet effet, le PGEES a été élaboré suivant les standards de la Banque Mondiale et du cadre fonctionnel de procédures de sauvegarde de Madagascar. Le document a reçu la validation de celle-ci quant à sa publication et sa mise en œuvre. Ce plan évalue les impacts de la création de cette aire protégée au niveau des communautés locales. Il prend en compte lesdits impacts, aussi bien sur l'autosuffisance alimentaire, que sur les sources de revenus que ces communautés tirent de la forêt, et ceci, de sorte que les pertes engendrées par la création de l'aire protégée soient compensées d'une manière appropriée. Ainsi, sont de fait pris en compte :

- les résultats du recensement et la catégorisation des Populations Affectées par le Projet (PAP) ;
- les évaluations des pertes de revenus, dues à la restriction d'accès ;
- les mesures de gestion destinées à éviter, atténuer ou

compenser les impacts négatifs de la création/extension de l'Aire Protégée ;

- les mesures de sauvegarde, le montant du budget prévisionnel et les sources de financement potentielles.

Il faut également savoir que le CAZ se caractérise par ses multiples vocations, telles que sa richesse en biodiversité et son degré d'endémicité élevé (2 043 espèces de plantes dont 85% endémiques, 15 espèces de lémurien, 30 espèces de mammifères, 129 espèces d'amphibiens, 89 espèces d'oiseaux...). Enfin, il fait partie intégrante de « l'Ala Atsinanana », lui-même fournisseur de services environnementaux à travers ses fonctions écologiques, de régulation (climat, réseau hydrographique, stock génétique...), de production (agriculture, énergie hydro-électrique...) et de son importance du point de vue social et culturel (écotourisme, pharmacopée, us et coutumes...). C'est d'ailleurs ce qui a valu son classement au patrimoine mondial par l'UNESCO. ■

Recueillis par Liliane ZAFINIRINA



Vue partielle des stands durant la célébration de la Journée Mondiale de l'Environnement

## « La santé est un capital »

# CEMEDI et SANOFI, partenaires dans la prévention, le dépistage et le traitement du diabète et de l'hypertension artérielle.



Dr Séraphie RAZAKARISOA, expliquant à l'assistance le rôle du CEMEDI dans le cadre du partenariat CEMEDI/SANOFI



Les medecins et employés paramédicaux, à l'issue de la formation pour le renforcement de compétences

D'après le rapport annuel des statistiques sanitaires de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), une personne sur trois est atteinte d'hypertension artérielle dans le monde, tandis que 10% des adultes souffrent de diabète. Ces deux affections sont à l'origine de décès par accident vasculaire cérébral et cardiopathie, de maladies cardiovasculaires, de cécité et d'insuffisance rénale. En outre, l'hypertension artérielle et le diabète constituent des maladies actuellement en nette recrudescence et nécessitant un suivi constant et un contrôle régulier.

Pour ce faire, SANOFI dote le centre médical partenaire de tous les matériels, équipements et accessoires (dont les réactifs) nécessaires pour prévenir, dépister et traiter le diabète et l'hypertension artérielle. Tandis que le centre met à la disposition du projet les médecins et le personnel paramédical, lesquels sont tenus d'apporter leur technicité, en vue d'une utilisation à bon escient des dons, et à terme, de l'éradication complète de ces maladies. Si le centre le souhaite, il peut également utiliser les produits SANOFI. Toutefois, le choix est laissé à son entière appréciation. Il est également autorisé à commander des réactifs, à chaque fois que le besoin se ressent.

Bref, par ce partenariat, le CEMEDI s'agrandit d'une clinique du diabète et de l'hypertension artérielle (CDH4) et sera correctement équipé pour dépister les deux maladies suffisamment tôt afin de :

- prendre en charge les malades et de prévenir les complications éventuelles ;
- alléger les séquelles éventuelles vis-à-vis du patient, et les conséquences au niveau de l'entreprise ;
- accompagner et suivre les malades, de sorte à leur permettre de vivre normalement en dépit de leur maladie.

Par ce partenariat toujours, le CDH4 du CEMEDI est dorénavant

en mesure de :

- servir les travailleurs et leurs familles dans le dépistage spontané, afin de les éduquer pour être conscients du danger des complications du diabète et de l'HTA ;
- informer, communiquer et éduquer toutes les personnes fréquentant le centre afin de prévenir ces maladies ;
- prendre en charge de façon plus adéquate et appropriée les personnes diabétiques et hypertendues.

Enfin, comme prévu dans le cadre de ce même partenariat, trois médecins et quatre employés paramédicaux ont bénéficié d'une formation de renforcement de compétences pour le dépistage et la prise en charge médicale et technique des deux maladies, formation dispensée par les soins de SANOFI.

L'occasion a été mise à profit par Docteur Séraphie RAZAKARISOA, Médecin-Chef du CEMEDI, pour souligner que autant le médecin, le personnel médical, le patient et sa famille sont responsables dans cette lutte. Ainsi, tous ensemble, ils doivent conjuguer leurs efforts pour améliorer le pronostic du diabète et de l'HTA. Le gain en termes d'allongement de l'espérance de vie et de prévention des complications passe par une normalisation des chiffres glycémiques et par une prise en charge efficace des facteurs de risque cardiovasculaire. Il s'avère donc indispensable de convaincre tout un chacun de l'impérieuse nécessité de la bonne prise en charge des deux maladies et du bénéfice à atteindre.

Une occasion aussi pour ce responsable de lancer le message suivant qui se passe de commentaire :

**« Le CEMEDI/SPAT est là pour vous servir et vous offrir un meilleur service.  
Et cela, nous le ferons ensemble avec vous ! »**

Recueillis par Monique HENRIETTE



Les Directeurs Généraux respectifs de deux entreprises adhérentes (SPAT, SMMC), visitant la salle d'accueil du CDH4

## Basket-ball « MILAY » et le genre

*Passionnée de sport depuis son enfance (de hand ball et de basket ball en particulier), Voahangy RAZANAMPARANY, de l'Union Sportive « MILAY » semble être prédestinée pour le métier d'entraîneur. Dans cette association sportive, elle entraîne hommes et garçons. Plus jeune, elle jouait dans l'équipe féminine du Port de Toamasina. Puis, elle a décidé de suivre une formation d'entraîneur. Ce qu'elle a réalisé avec succès. Cette formation lui a ouvert la possibilité de former et de diriger sa propre équipe, qu'elle a choisi d'appeler MILAY. Dans l'interview réalisée à l'occasion d'un match au CPJS où elle coachait son équipe, PortEcho vous partage, en ces quelques lignes, son parcours de combattant :*

**PE :** Avez-vous une raison particulière de n'entraîner que des joueurs du sexe masculin ?

**VR :** Aucune raison particulière. Et aucune préférence personnelle non plus. En fait, lors de ma formation d'entraîneur, le formateur, à qui j'ai partagé mon souhait de former mon équipe personnelle, a laissé entendre qu'il serait préférable pour moi de diriger une équipe de joueurs du sexe masculin, plutôt que ceux du sexe féminin. A l'époque, j'entraînais déjà une équipe de garçons, et tout se passait pour le mieux. A dire vrai, le formateur n'a fait que confirmer ce que, moi-même, je pensais.

**PE :** Dans le temps, vous jouiez vous-même dans une équipe de basket ball, et faisiez état d'un palmarès plutôt impressionnant. Qu'est-ce qui a déterminé le choix de basculer dans le camp des entraîneurs ?



Voahangy RAZANAMPARANY, entraîneur de l'U.S MILAY

**VR :** Il y a un temps à tout, non ? En 1986, je jouais effectivement dans l'AS PORT. Celle-ci a été cinq fois sacrée championne de Madagascar, et trois fois championne de l'Océan Indien. J'ai d'abord joué dans une équipe de hand Ball, puis dans l'AS Port Basket Ball Féminin. Aujourd'hui, je suis entraîneur de basket ball. C'est une évolution tout à fait logique, je pense. En tout cas, je trouve passionnant de partager mes acquis, surtout à des sportifs en herbe de moins de 20 ans, et qui, de surcroît, sont pour la plupart des enfants d'employés du Port de Toamasina.

**PE :** A quel rang « MILAY » se place-t-elle actuellement à Toamasina ?

**VR :** En deuxième position après l'ASCUT. De plus, « MILAY » compte deux présélectionnés de 16 ans à l'Afrobasket du mois de juillet 2013. Enfin, en mars dernier à Antananarivo, cinq joueurs de son équipe ont participé au championnat U-22 de Madagascar. ■

Recueillis par Liliane ZAFINIRINA



## Visites au Port de Toamasina :

### Présence d'une femme officier parmi la délégation de l'Ecole Supérieure de la Gendarmerie Nationale de Moramanga



Séance d'information et d'explication, lors de l'accueil des visiteurs dans la salle de conférence de la SPAT

**Les visites se suivent, mais ne se ressemblent pas. Le 17 mai dernier, le Port de Toamasina reçoit de nouveau la visite d'une délégation composée d'élèves officiers de l'Ecole Supérieure de la Gendarmerie Nationale de Moramanga. Une visite similaire a eu lieu l'année dernière. Mais cette fois-ci, la délégation a été marquée par la présence d'une femme officier et présidente de leur promotion, une première dans l'histoire de la Gendarmerie Nationale. Un événement que PortEcho a tenu à vous partager en ces lignes.**

Entouré de quelques-uns de ses collaborateurs, nommément Monsieur ZANDRY Séraphin, Directeur des Ressources Humaines et Doyen du Collège des Dirigeants, Monsieur RANAIVOJAONA Samuel, Directeur du Développement et des Aménagements Portuaires, et enfin, Monsieur RAKOTONJANAHARY Clément, PFSO (*Port Facility Security Officer*), Monsieur AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., a tenu à accueillir comme il se doit cette délégation pour le moins inhabituelle.

A l'occasion, une séance d'information à l'intention des onze stagiaires s'est tenue dans la salle de conférence de la S.P.A.T. Celle-ci a été axée sur la définition des rôles économiques et sociaux de l'Autorité Portuaire et Concédante, ainsi que de ses partenaires (MICTSL, SMMC, GASYNET, DOUANE, etc). L'intervention technique du Directeur de Développement et des Aménagements Portuaires a exposé de long en large les phases successives de l'extension, du développement et de la modernisation des infrastructures au sein de la place portuaire de Toamasina. Quant au PFSO, il a ponctué sur la haute importance de la sécurisation du domaine portuaire et maritime, les origines et les causes des conventions internationales, ainsi que les divers codes de sûreté auxquels, en sa qualité de port international, le port de Toamasina est certifié.

Enfin, tout en répondant à la série de questions posées par les

stagiaires, le Directeur Général en personne a souligné les missions de chacune des entités composant la chaîne maritime internationale. Dans son allocution, il a mis en exergue :

- la mission spécifique de l'Autorité Portuaire, en tant que représentant de l'Etat malgache au sein du domaine public portuaire de Toamasina, ainsi que l'intérêt économique de la réalisation du projet de développement du Port de Toamasina (sans omettre le volet financement) ;
- le rôle de la S.P.A.T., en tant qu'entreprise citoyenne et socialement responsable dans la ville du Grand Port.

Pour cet accueil aussi chaleureux qu'enrichissant, une des élèves, en la personne du Lieutenant ANDRIANARY NIRISOA Yvette, a exprimé sa satisfaction, et partagé son parcours ainsi que ses impressions en ces termes :

**PE : Comment et par quel cursus devient-on femme officier ?**

*ANY : Par une formation militaire, d'abord. Personnellement, je suis issue de la 18ème promotion de cadres spécialisés sortant de l'Académie Militaire d'Antsirabe (Année 2011). A ma sortie, je servais comme Instructeur à l'Ecole de la Gendarmerie Nationale d'Ambositra. Actuellement, je poursuis la formation du 35ème Cours d'Application des élèves officiers de l'Ecole Supérieure de la Gendarmerie Nationale de Moramanga.*

**PE : L'armée et la gendarmerie sont deux domaines habituellement réservés aux hommes. Quelles motivations peuvent y attirer une femme ?**

*ANY : Disons que c'est par amour, ou plutôt par conviction profonde, voire, par précepte de la réalité que, dans la vie, il faut toujours oser se dépasser, et surtout abattre les préjugés. L'égalité entre hommes et femmes dans la profession n'est-elle pas aujourd'hui prônée universellement ? En tout cas, dans la gendarmerie, ce n'est plus de l'utopie. En effet, la nouvelle politique de recrutement qu'elle a adoptée met en avant*





Lieutenant ANDRIANARY NIRISOA Yvette,  
première femme officier de la Gendarmerie Nationale malgache

la féminisation de ses éléments. Cette innovation louable m'a ouvert une opportunité pour accéder à ce corps militaire. C'est ainsi qu'après ma formation d'officier militaire, j'ai demandé à être sous la bannière de la gendarmerie. J'avoue être fière de déclarer que je suis la première femme officier de la Gendarmerie Nationale Malgache.

**PE :** Comment avez-vous apprécié les explications sur le Port de Toamasina ?

**ANY :** Entre le moment où j'ai franchi le portail du Port et celui où j'en suis sortie, j'ai eu l'agréable plaisir de constater une très grande différence par rapport à mon appréhension de ce port. En fait, j'ai pu me faire une idée précise et concrète, et qui n'a

rien à voir avec certaines rumeurs ou médisances sur celui-ci. Par ailleurs, les informations ainsi que les explications fournies par le Directeur Général et son staff, lors de la séance d'information, nous ont été d'une aide précieuse. Sans pour autant prétendre connaître à fond le poumon économique de la Grande Ile, nous pouvons nous enorgueillir d'être informés sur l'essentiel, sur ses relations avec toutes les parties prenantes, leurs activités ainsi que l'environnement portuaire et maritime. Bref, nous pouvons à présent être à même d'apprécier l'importance du rôle du Grand Port dans l'économie nationale.

**PE :** Un mot de la fin, peut-être ?

**ANY :** L'objectif de cette visite a été d'enrichir la connaissance des élèves officiers, d'un côté, sur le Port de Toamasina et sur son rôle dans l'économie malgache et, de l'autre, sur la haute importance de la sécurité portuaire et maritime en rapport avec la sécurité intérieure. Si un jour, l'un d'entre nous est nommé au commandement de la Compagnie de la Gendarmerie Nationale du Port de Toamasina, nous connaissons déjà l'essentiel de ce qui nous attendent. En tout cas, même si cela ne se réalise pas dans l'immédiat, ce n'est pas à exclure. Et je suis profondément reconnaissante vis-à-vis du Directeur Général de la S.P.A.T. et de ses collaborateurs pour l'aimable accueil qu'ils ont réservé à la délégation, et pour cette enrichissante séance de travail. ■

Recueillis par Mamy RAZAKALIMANANANDRO

## 15 mars 2013, visite des officiers stagiaires du Centre de Perfectionnement des Officiers de l'Armée Malagasy



Echange de souvenirs entre les deux parties

Des officiers stagiaires du Centre de Perfectionnement des Officiers de Fiadanana ont visité le port de Toamasina le 15 mars dernier. A cette occasion, la délégation a été reçue dans la salle de conférence de la SPAT, par le Directeur des Ressources Humaines, le Directeur de la Capitainerie et le PFSO de la SPAT. Le but de la visite a été de s'informer sur les rôles et les missions du port de Toamasina. Ensuite, pour complément d'informations, une descente guidée sur les divers sites de l'enceinte du port a été organisée.

L'objectif de cette visite portuaire entre dans le cadre de la programme d'études de ces officiers stagiaires, à titre d'enrichissement de connaissances, ■

Par Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Les officiers stagiaires, attentifs aux explications du guide

## Les contes, quels impacts sur/pour l'éducation du jeune enfant

De par le monde, le conte a toujours marqué la vie du jeune enfant du fait que la fabulation est un phénomène quotidien de son développement psychologique et intellectuel. L'enfant attendait chaque soir, et avec impatience, de la bouche de sa mère, de sa grand-mère les petites histoires qui font rêver dans l'émerveillement enchanteur de l'imaginaire. Tout son esprit, toutes ses émotions et son intelligence sont en éveil et tout son être est captivé par les péripéties des événements. Et chaque soir, l'écho d'une voix se fait entendre d'un foyer à l'autre : «RACONTE-MOI UNE HISTOIRE».

De ma mémoire d'écolier, ma maîtresse d'école nous lisait des contes d'*Ander- sen*, de *Perrault* et que sais-je encore et chacun de nous parcourait en esprit les étapes historiques de la vie de *Cendrillon*, de *la Belle au bois dormant*, d'*Ali Baba et les 40 voleurs*. Et à la maison, nous écoutions religieusement les contes que nous récitait grand-mère auprès de l'âtre dont le feu se consumait petit à petit. Nous étions aux anges et par la suite, *Morphée* nous enveloppait dans un profond sommeil agrémenté de songes merveilleux.

En bref, le fait de réciter un conte à un enfant est, pour ce dernier, le moment sublime de détente, de plaisir et, à travers ce conte, il s'identifie au héros du récit ou au personnage qui lui paraît être le modèle de vie.

Dans cet article, nous voudrions transmettre ce qui nous reste du tréfonds de nos souvenirs d'enfance et nous tenons à le partager en toute humilité.



**P**our mieux cerner les impacts du conte sur/pour l'éducation du jeune enfant, il s'avère indispensable d'éclaircir certains points à partir du préalable et du rituel.

### LE PREALABLE

Cet article n'a pas la prétention d'être exhaustif car il se limite à une description sommaire et à une simple analyse du conte malgache, en général, et surtout de celui du Betsimisaraka, en particulier. Le Professeur *FANONY Fulgence* a le mérite d'avoir produit deux volumes de contes du Betsimisaraka du Nord : «*L'OISEAU GRAND-TISON et LE TAMBOUR DE L'OGRE*<sup>(1)</sup>». Nous ne pouvons que l'en féliciter. Notre regretté *BABITY Laurent* a livré au public un nombre assez important de contes Betsimisaraka. Le Révérend *Joël LEMIJAY* n'est pas en reste. Témoignages incontestables confirmant que le conte est au cœur de l'âme malgache et s'il est encore récité aujourd'hui, c'est qu'il a un rôle à jouer dans l'éducation des enfants, son fondement socio-psychologique dans le processus éducatif et culturel.



Pr. FANONY Fulgence

Afin de mieux appréhender sans équivoque l'objet de cet article, il est indispensable de lever la «nébuleuse» entre **légende, fable, parabole et conte**.

La **légende** prise dans son sens étymologique signifie **CE QUI DOIT ETRE LU**. C'est une histoire vraisemblable et qui, au fil du temps, s'est transformée, métamorphosée par l'imagination

populaire. L'histoire de *DARAFIFY* en est un exemple vivant : *Rasoabe et Rasoamasay de Manambato, le Siny (la cruche)*

d'Ambodisiny existent bel et bien et pourraient être des preuves de l'existence de *DARAFIFY*.

La **fable** est un **court récit en vers ou en prose** en vue de faire naître chez le lecteur ou l'auditeur la bonne observance de la morale, du savoir-vivre, de civisme et des valeurs. La fable est en même un récit critique d'une époque. Au XVII<sup>e</sup> siècle, *Jean de la Fontaine*, bien que courtisan du roi, n'a pas manqué de critiquer avec subtilité les abus de la Cour et de ses proches. Dans «*Le loup et l'agneau*», il a dévoilé en substance que «**La raison du plus fort est toujours la meilleure**». Et quelque part, dans une autre fable : le jugement de la Cour vous rendra noir ou blanc. Par ailleurs, il a mis en évidence les **effets néfastes de la flatterie et de l'ambition déplacée** dans «*Le corbeau et le renard*» et «*La grenouille qui veut se faire aussi grosse qu'un bœuf*».

La **parabole**, étant un **court récit**, a pour objectif d'inculquer à celui qui écoute les **préceptes de l'éducation morale et religieuse**. Le Seigneur Jésus Christ s'en est servi, durant sa mission sur terre, pour propager la FOI EN DIEU et la RELIGION CHRETIENNE. Les évangiles et épîtres de la Bible sont agrémentés de paraboles, pour convaincre les incrédules (les gentils) et ramener les égarés dans le chemin du Créateur.

Le **conte** est un **récit court des faits, d'aventures imaginaires** dans lequel la dualité entre le bien et le mal ainsi que celle des faibles et des forts sont omniprésentes. Les parents le récitent à leurs enfants, le soir, pour assouvir leur propension aux histoires et leur tendance à la fabulation. Ils s'en servent aussi pour les ramener en un environnement plus calme, paisible et surtout affectueux.

<sup>(1)</sup> in Edition L'HARMATTANT, 2001



Dans la vie des enfants, le conte constitue un outil d'éducation

## LE RITUEL D'UN CONTE

Le terme «**rituel**» désigne la manière et les habitudes spécifiques adoptées par le conteur au début, durant et à la fin du récit. Dans ce rituel, le narrateur ne manque pas de signifier par des termes appropriés le début et la fin d'un conte.

### La manière de débiter un conte

Avant de commencer son récit, le narrateur évoque ces termes pour marquer l'inauthenticité de son histoire : **Tsy toa fa honohono ! Tsy toa fa honohono ! Nisafo Rasômpatra<sup>(2)</sup>, sôla ny lôhany. Nihomokomoka Ravalavo, roy ny nifiny. Tsy zaho mandainga fa olo-talôha** ». Littéralement, cela se traduit par : «*Ce n'est pas réel ! Ce n'est pas réel ! Ce n'est que des on dit. Rasômpatra s'est lavé la figure, le voilà chauve. Le rat s'est rincé la bouche, il ne lui reste que deux dents*».

Ces propos introductifs mettent en évidence que tout ce qui va se dire n'est que le produit de l'imagination des anciens et qu'aucun fait n'est authentique.

Dans l'Imerina, le conteur commence par dire : «**Angano, angano, arira, arira ! Zaho mpitantara, ianareo mpihaino**», ce qui se traduit par : «*Conte, conte ! Balivernes, balivernes ! C'est moi le narrateur et vous êtes les auditeurs* ».

En bref, le conte n'est pas la réalité ni le vécu d'une époque mais plutôt le produit de l'héritage socio-culturel des anciens. C'est un récit imaginaire qui se transmet de génération en génération dans un but précis de transmettre des valeurs sociales, éducatives et culturelles.

### Le conte se récite dans la soirée

Traditionnellement, un conte se récite dans la soirée, après qu'on ait fini de se restaurer copieusement. Toute la maisonnée se réunit dans la case paternelle autour du fatana <sup>(3)</sup> qui réchauffe et c'est là que grands-parents, parents, frères et sœurs se relayaient pour partager le répertoire de contes. Pourquoi la nuit ? La journée, les parents sont absorbés par le travail, les enfants sont à l'école. Par contre, la nuit est le moment idéal pour se retrouver au complet et s'adonner à ce genre de distractions. Dans le Betsimisaraka profond, il est interdit de réciter des contes dans la journée au risque de se perdre dans la forêt.

<sup>(2)</sup> Rasômpatra : insecte de la famille de sauterelle

<sup>(3)</sup> fatana : le foyer, l'âtre

C'est peut-être pour faire comprendre aux jeunes qu'il y a un temps pour travailler et un temps pour s'amuser, se distraire et se reposer.

### La manière de marquer et de mesurer le temps et la distance au cours d'un conte

S'agissant d'un phénomène (fait) imaginaire, il est assez difficile d'évaluer la durée d'une vie des faits historiques, par exemple la distance des deux villages X et Y, la durée d'un parcours. Mais le conteur a sa manière bien à lui de marquer le temps et la distance :

- **Nandeha izy, de nandeha, de nandeha, de nandeha...**

- **Il marchait, marchait, marchait, marchait...**

Cela voudra dire qu'il marchait pendant des heures et des heures et l'endroit où il voulait rejoindre est assez éloigné.

- **Tańy izy, tańy izy, tańy, tańy...**

- **Il était là-bas, là-bas, là-bas, là-bas.** C'est-à-dire que la personne est partie depuis très longtemps.

Si, dans un récit, l'héroïne de l'histoire se trouve enceinte et qu'elle va bientôt accoucher, le narrateur dira tout simplement : «**zanak'angana, tsy arỳ ela**» ; ce qui se traduit littéralement par «*le fils d'un conte ne mettra pas du temps pour naître* ». Les 9 mois avant la délivrance ne durent que quelques secondes. S'il est question de préparer le repas, le narrateur dira en substance : «**Tokôan'i Birika, masaka tsy sorońina**». Autrement dit : «*Birika n'a pas besoin d'attiser le feu pour préparer le repas (le riz cuit tout seul)* ».

La distance et le temps sont appréhendés dans l'imagination mais les événements suivent logiquement l'ordre chronologique.

### La place des chansons au cours d'un conte

Le conte malgache, en général, est entrecoupé par des chansons sous forme d'intermède donnant au conte une note particulière d'opéra en «*miniature*». En voici un exemple issu d'un récit du roi *Ramohamina* qui est parti loin de son royaume laissant sa fille aux soins de sa marâtre (belle-mère). Celle-ci l'a chassée et la jeune fille s'est réfugiée dans la forêt. Elle entendait chaque jour les coups de hache de bûcheron abattant des arbres et s'est mise à fredonner le couplet ci-après :

**«Tsikapon' kapon', alan-dRahinońa**

**Zovy'zany, zovy e !**

**I Ramohamina nenga tańilany**

Avy va, tsy avy e !  
Zanañy ze maniña ananjiy  
Tokiky ambany tokiky e !”

L'on peut traduire ce couplet en ces termes :  
« Vous qui abattez les arbres de Ramohamina  
Qui êtes-vous ? Qui êtes-vous ?  
Ramohamina qui est parti au-delà de la mer  
Est-il revenu ?  
Sa fille se languit de lui  
Et elle est malheureuse, malheureuse. »

Les bûcherons, étonnés d'entendre cette chanson en plein forêt, répondaient en chantant que Ramohamina n'est pas encore revenu de son expédition. Les enfants qui écoutaient, attentifs au dénouement de l'histoire, doivent s'approprier non seulement le couplet de la chanson mais aussi la mélodie.

### Le défi du conteur au terme du récit

A la fin de sa prestation, le conteur lance un défi à l'endroit de son auditoire en disant : « **Anô kôa mahavaly meña ny andro. Anô tsy mahavaly, mañorana ny andro. Tsy zahô mandenga fa olo talôha.** » Littéralement : « si tu arrives à m'égaliser (à réciter comme moi), il fera beau. Si non, il pleuvra. Ce n'est pas moi le menteur mais ce sont les anciens.

Le défi n'est qu'un **défi de convivialité, d'affectivité, de complexité et de familiarité** car il faut que quelqu'un prenne la relève et raconte. Dans la soirée, il n'y a pas qu'un seul récit : tout le monde y participe et cela ne fait qu'étoffer le répertoire des contes. C'est une soirée de partage.

### **LES IMPACTS DU CONTE DANS LE PROCESSUS EDUCATIF DU JEUNE ENFANT**

Tout phénomène social est, par définition, l'expression significative de l'organisation sociale d'une communauté ou d'un groupe social bien défini. Et au niveau de l'organisation socio-éducative et culturelle de l'être humain, la logique veut qu'il y ait ceux qui transmettent des connaissances et des valeurs et ceux qui bénéficient des expériences des aînés. Le conte, bien qu'il soit le produit de l'imagination, est un fait social et peut, en conséquence **impacter sur les comportements et l'attitude de l'être en développement qu'est l'enfant**. D'aucuns ne peuvent nier qu'il occupe une place particulière dans la vie des enfants de la première et de la seconde enfance et **cela contribue à la préparation de la vie d'adulte**. La question est de savoir comment, de quelles manières le conte pourrait-il influencer sur le développement socio-cognitif de l'enfant.

### Par le conte, l'enfant apprend à vivre pratiquement ce qu'est la vie en famille, son fondement, ses obligations, ses règles, ses distractions et divertissements.

Dans la vie pratique d'une famille, trois faits fondamentaux sont à noter : le travail, les loisirs et le repos. En d'autres termes, il y a un temps pour travailler, un temps pour s'amuser et un temps pour se reposer. La famille est, par excellence, l'organe le mieux indiqué pour planifier les occupations, tâches et responsabilités de chaque membre, mettre de l'ordre et harmoniser les actions à entreprendre. De ce fait, l'enfant entre insensiblement dans la phase de socialisation, laquelle lui apprendra à devenir responsable de ses actes vis-à-vis de son entourage.

### Le moment des contes est un moment idéal pour un retour au calme, à l'apaisement, à une relaxation tant physique qu'intellectuelle.

En effet, si durant la journée, l'enfant hyperactif était agressif et



Dans une vie de famille, le conte contribue au sens de sa valeur

turbulent, il sera, au moment des contes, plus attentif car il récupère les énergies dépensées. Etant enfant, il a une propension à la fabulation, à écouter des histoires, et cette tendance propice à l'enfance favorise le développement de l'attention et l'expression significative du calme. L'enfant, à travers le conte, se « dilue » dans le cercle familial en respectant momentanément ses règles et ses traditions.

### Le conte développe la capacité d'écoute attentive chez l'enfant

Pauline Kergomard, psychologue de formation, a bien spécifié que « **L'enfant est activité et mouvement** ». En d'autres termes, il ne peut rester longtemps sans bouger et c'est la raison pour laquelle la durée d'une leçon dans les écoles maternelles et primaires ne doit dépasser plus de trente minutes et faut alterner les matières littéraires, scientifiques et distrayantes.

La propension au conte chez l'enfant contribue au développement de sa capacité d'écoute, écoute que nous qualifierons volontiers d'attentive. D'ailleurs, durant et au terme du récit, l'enfant ne manquera pas de s'identifier au personnage de son choix. La capacité d'écoute s'affermi chez l'enfant pendant la séance de conte et ce, en faveur de son développement cognitif et psycho-social.

### Le conte cultive la mémoire et l'imagination

Le fait de répertorier ce qu'il a attendu pour pouvoir le raconter à d'autres enfants favorise chez l'enfant la capacité de rétention. Par ailleurs, en écoutant l'évolution des événements du récit, il lui arrive de représenter mentalement les portraits physiques et moraux des personnages. C'est-à-dire à quel point le conte est un outil indispensable pour l'apprentissage intellectuel du jeune enfant, à travers le développement de sa mémoire et de son imagination. Napoléon disait en substance : « **Un homme dépourvu de mémoire est comme une ville sans garnison** ». Des psychologues et pédagogues affirment que les ¾ de l'intelligence proviennent des compétences mnémiques. Par ailleurs, l'imagination créatrice aide l'enfant à se développer harmonieusement.

### Le conte contribue à la maîtrise de la langue maternelle, base de toute communication au sein d'une famille ou d'un groupe social

Celui qui maîtrise la langue s'exprime avec aisance et celui qui s'exprime bien est facilement compris par ceux qui l'écoutent. Le langage bien agencé, orchestré captive et retient l'attention. En bref, le conte prépare l'enfant, si non à être un orateur, du moins un bon narrateur.

## Le conte prépare l'enfant à bien se conduire en société

Dans la vie, la dualité entre le bien et le mal est chose courante, car ceux-ci coexistent incontestablement. Le bien n'aura aucun sens si le mal n'existe pas et réciproquement. A travers le conte, l'enfant apprendra, non à définir le bien et le mal mais à les distinguer, à les nommer. Le conte pourra inculquer à l'enfant la bonne moralité, les bonnes habitudes, les règles de la bonne conduite et la sociabilité.

## Le conte suscite l'émulation et la motivation chez l'enfant

Il n'est de plus excitant chez l'enfant que d'égaliser ou de surpasser les compétences ou les performances de son groupe et cela à cause de ou grâce à son égotisme. Son alter ego importe beaucoup dans ses actes et facilite le développement harmonieux de son émulation et de sa motivation.

## Le conte prépare l'enfant au sommeil réparateur

Joies et contrariétés, rires et pleurs, satisfactions et déceptions, bouderies et câlineries, tel est le film panoramique de la journée de l'enfant. Tout se mêle et s'entremêle car c'est le temps des activités intenses à la maison comme à l'école, au champ comme au village.

La nuit, l'enfant contrarié de sa journée se retrouve au milieu de la famille réunie pour entendre et écouter des récits. Il sera plus détendu, vivra intensément l'affection du groupe familial. Il se sentira plus en sécurité. Tout en savourant les merveilles imaginaires des contes, les désagréments de la journée s'estompent et laissent la place à la joie de se retrouver, aux sentiments d'appartenance. Bientôt, il n'entendra plus que le tendre murmure d'une voix douce, aimante et chaleureuse qui va l'envelopper dans un profond sommeil réparateur. Il s'endormira à poings fermés tout en rêvant de ce moment de plaisir.

Le lendemain matin, il sera bien dispos, ragaillard. Le sommeil profond développe les capacités intellectuelles chez l'enfant contrairement au sommeil agité.

## LES MERVEILLES DU MONDE sont passées de sept à dix

***Si on n'en comptait que sept auparavant, les merveilles du monde sont désormais au nombre de dix. Pour en déterminer la liste, on a invité tous ceux qui sont intéressés sur le sujet à voter par internet sur le site « new 7 wonders ». Ci-après la nouvelle liste :***

1. la Grande Muraille de Chine, avec ses fortifications militaires construites et reconstruites entre le III<sup>ème</sup> siècle av. JC et le XXVII<sup>ème</sup> siècle après JC, connue pour permettre de conquérir la « *bravitude* » ;
2. le temple de Petra à Araba (Jordanie). La Kazneh est le monument le plus célèbre de cette antique cité troglodyte taillée à même la roche ;
3. la statue du Christ Rédempteur à Rio (Brésil). Celle-ci a été construite entre 1926 et 1931. Elle mesure 38 mètres de haut, soit l'équivalent de 95 cannettes de 8.6 ... empilées l'une sur l'autre ;
4. Le Machu Picchu à Cuzco (Pérou). L'antique cité aurait été l'une des résidences de l'Empereur Pachacutec ;
5. Chichén Itza à Yucatan (Mexique). Cette ancienne cité

En conclusion, nous ne pouvons que **déplorer la « démission » de certains parents quant à leur rôle de narrateur de contes**. Certes, le contexte socioéconomique dans lequel nous évoluons a bien changé et ne s'apprête pas à satisfaire cette exigence : la disponibilité se fait rare. Fatigués, stressés, l'essentiel se limite à habiller et à nourrir les progénitures. En guise d'excuse, chacun se dit que les établissements scolaires sont institués pour parfaire leur éducation. Par ailleurs, les émissions radiophoniques et télévisées regorgent des contes de *Mille et une nuits*. **Mais rien ne peut remplacer la véritable communication**, celle qui consiste à dialoguer, à écouter les timbres des voix familières, l'affectueuse présence des siens et l'émotion bienfaitrice qui en découle. L'intimité familiale est, par excellence, reposante, rassurante et sécurisante. Le conte est porteur des valeurs socio-culturelles et éducatives qui varient d'un pays à un autre. **C'est à travers des contes qu'on arrive à reconnaître les us et coutumes d'une région et partant, à les comprendre dans leurs dimensions sociologiques, psychologiques et anthropologiques.**

*Marcel Ruffo*<sup>(4)</sup>, *pédopsychiatre*, a écrit récemment un ouvrage intéressant sur les contes des fées et a mis en évidence les valeurs thérapeutiques chez les enfants et les adolescents. Nous recommandons aux parents intéressés de lire attentivement cet ouvrage.

Pour terminer, nous voudrions tout simplement une seule question aux parents et aux éducateurs : **Ne faudrait-il pas réinstaurer au sein de la famille une « plage » consacrée au conte ?** A méditer avec discernement face au développement effréné de la technologie et à la mondialisation. ■

<sup>(4)</sup> *Eodipe toi-même, Marcel Ruffo, Édition Anne Carrière, Paris 200.*

ZANDRY SERAPHIN Fred Aimé  
Psychosociologue

Directeur des Ressources Humaines de la SPAT

maya abrite la grande pyramide (El Castillo), ainsi que de nombreux autres vestiges, comme le Caracol (Observatoire) ou le Grand Terrain de jeu de Balle ;

6. le Colisée à Rome (Italie). Malgré ce témoignage immuable de la grandeur de la Rome antique, les jeux du cirque, ainsi que les exécutions publiques sont de nos jours tombés en désuétude ;

7. le Taj Mahal à Agrâ (Inde). Ce mausolée en marbre blanc est le défi ultime de l'architecture en allumettes ;

8. AngkorVat (Angkor, au Cambodge). Le plus grand temple d'Angkor est devenu le symbole du Cambodge. Il figure d'ailleurs sur son drapeau national ;

9. la Cité Interdite (Chine). Classée neuvième dans la liste, c'est le seul endroit épargné par la Révolution culturelle. La Cité Interdite dispose de la plus grande collection de constructions en bois du monde ;

10. Teotihuacan (Mexique) termine la liste des dix Merveilles du Monde. Cet important site archéologique de la vallée de Mexico est connu pour ses nombreuses pyramides, sa Chaussée aux Morts et ses peintures murales.

Recueillis par Liliane ZAFINIRINA

# ACTUS EN PHOTOS



1er mai 2013 : célébration de la fête du travail, par une action commune de nettoyage dans le Port, initiée par les travailleurs syndicalistes de la SPAT



3 mai 2013, salle de conférence de la SPAT: Réunion sous l'égide du Ministère des Transports portant sur le lancement officiel de la mise en application des dispositions réglementaires en vigueur relatives au contrôle des charges routières



3 mai 2013 : Descente de la délégation au Terminal à Conteneurs pour constater de visu le site des équipements de pesage mis en place par la MICTSL



8 mai 2013 : de g. à d. : AVELLIN Christian Eddy, D.G de la SPAT et Tim VANCAMPEN, D.G de la MICTSL, lors de la réception de l'équipage du navire EVERGREEN.



21 mai 2013 : Des Représentants de la PIL (Pacific International Lines), accompagné par Michel GONTHIER (SEAL/Toamasina), ont été accueillis dans la salle de conférence de la SPAT par RAKOTONIRINA Jhonson, RANAIVOJAONA Samuel et JAMI Injona



29 mai 2013 : La délégation de l'AFECC (Anhui Foreign Economic Construction Corporation), conduite par son Vice-Président, en réunion avec l'équipe de la SPAT, dans le cadre du projet d'extension du Port de Toamasina

## Heures supplémentaires



Quand j'ai demandé des heures sup, le patron m'a donné cette horloge...



## Oeufs en nid de patate douce

### Ingrédients :

600 g de patates douces ▶ 80 g de beurre  
4 Cuil. à soupe de crème fraîche ▶ 4 œufs très frais ▶ Sel et poivre du moulin

### Préparation:

-Epluchez les patates, rincez-les à l'eau fraîche et coupez-les en morceaux.  
Faites-les cuire 20 à 25 minutes dans l'eau bouillante salée, jusqu'à ce qu'elles soient très tendres.



-Egouttez les patates et passez-les au moulin à légumes ou écrasez les morceaux au presse-purée.

-Mettez la purée obtenue dans une casserole à feu très doux et incorporez progressivement 60 g de beurre coupé en petits morceaux, puis la moitié de la crème. Goutez et rectifiez éventuellement l'assaisonnement en sel.

-Préchauffez le four à 200°C (th.6). Beurrez largement 4 petits ramequins individuels. Répartissez-y la purée et ménagez un creux au centre en appuyant avec le dos d'une cuillère.

-Cassez un œuf dans chaque creux, salez, poivrez, puis répartissez le reste de la crème sur les œufs. Enfouissez et faites cuire 10 à 12 minutes : le blanc des œufs doit être pris et le jaune encore coulant.

Servez aussitôt.

## PENSÉE

-Travailler dur n'a jamais tué personne, mais pourquoi prendre le risque ? (Edgar Bergen)  
-Le travail d'équipe est essentiel. En cas d'erreur, ça permet d'accuser quelqu'un d'autre  
-A la sécurité sociale, tout est assuré sauf la pendule.  
Ça, on ne risque pas de la voler, le personnel a les yeux constamment fixés dessus. (Coluche)

ACCORDER L'INDÉPENDANCE	REPOS	ELLE A DES AMIS DE TOUS POILS	MATÉRIAUX
DÉGUERPIR	SIÈGE		SPÉCIALISTE
↳	↓		↓
PERDU PIED		ESSIEU	
→		ORATEUR ÉLOQUENT	
↳		↓	→
PLANTE GRIMPANTE			↓
CHEMISES			ARMES
↳			↓
NÉGATION		TRÉBUCHA	
→		BIEN EN CHAIR	
↳		↓	
	CAUSÉS		↓
	UN VRAI SPÉCIALISTE		↓
MÉCÈNE	↓		↓
↳			
EST PRIVÉ			↓
↳			
		ÉLÉMENT D'ARCHIPEL	→
↳			
D'UNE CERTAINE COULEUR			
→			

# Société du Port à gestion Autonome de Toamasina



**LE PORT DE TOAMASINA**  
**Pour un développement harmonieux**  
**et durable**

Tél : (261 20) 53 321 55  
Fax : (261 20) 53 335 58  
E-Mail : [spat@port-toamasina.com](mailto:spat@port-toamasina.com)  
Site web : [www.port-toamasina.com](http://www.port-toamasina.com)