

PortEcho

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina SPAT - 3^{er} trimestre 2013 - n° 18

FIXED BERTHING WINDOWS

*Objectif : optimiser les escales
au Port de Toamasina*



CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LES GUICHETS UNIQUES

Edition n° 3



CHAMPIONNAT DE MADAGASCAR
DU LAWN TENNIS :

*Le triplé de la région
Atsinanana*



www.port-toamasina.com



ALLONS TOUJOURS DE L'AVANT

Si le présent s'est amélioré, c'est que dans le passé, des critiques objectives ont été exprimées et leur prise en compte a été positivée. Une société comme la nôtre aspire toujours à des actions plus compétitives et plus performantes qui requièrent chez chaque agent une volonté d'intégration aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, d'adhésion sans équivoque aux finalités et objectifs de l'Entreprise.

Deux années se sont écoulées depuis la mise en application du système d'évaluation et de l'avancement par mérite. Deux années durant lesquelles chefs et agents se sont côtoyés dans un dialogue constructif, de bon aloi et d'objectivité. Témoignage d'une conscience collective qui sous-tend la ferme volonté de changer la manière de servir, de proscrire les habitudes négatives et de mieux asseoir la vision futuriste du Port de Toamasina.

Chers collègues, l'année 2013 va bientôt tirer sa révérence pour céder la place à 2014. D'ores et déjà, la Direction des Ressources Humaines vous adresse ses meilleurs vœux de bonheur et de prospérité par ce message combien concis et sans ambiguïté :

ALLONS TOUJOURS DE L'AVANT, PRESERVONS JALOUSEMENT NOS ACQUIS DANS L'ENTHOUSIASME ET FERVEUR.

A tous, bonne et heureuse année.

ZANDRY Séraphin Fred Aimé
Directeur des Ressources Humaines





Page de couverture :
Le quai du port de Toamasina

Directeur de la Publication
AVELLIN Christian Eddy

Directeur de la rédaction
Zoëline Rakotonirina Miniminy

Comité de rédaction :
Zoëline Rakotonirina Miniminy
Mamy Razakalimanandro
Liliane MELQUIOND-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°

Nombre de tirage :
425 exemplaires



■ 4 LE MOT DU DIRECTEUR GENERAL

■ 6 ECONOMIE

Fixed Berthing Windows

Objectif : optimiser les escales au port de Toamasina

**Situation d'avancement des travaux urgents
d'extension du port de Toamasina**

Conférence internationale sur les guichets uniques :
3^{ème} édition

Litchi et abricot

■ 24 TRAFIC MARITIME

**Statistiques sur le trafic maritime
du port de Toamasina**

■ 26 MOUVEMENTS DES NAVIRES

■ 28 ANNUAIRE DES MAREES

■ 29 AKON'NY MPIASA

Ino marô asanô ê ?

■ 30 INO MARËSAKA AKÔ ?

Journée Mondiale du Tourisme

Journée Mondiale de la Mer 2013

Journée des Gens de Mer

50^{ème} Anniversaire de l'ENEM

■ 32 SANTE

La santé est un capital :

■ 33 SPORT

Championnat de Madagascar du lawn tennis :
Le triplé de la région Atsinanana

■ 34 EVENEMENT

Toamasina et le Havre :

Un partenariat qui s'amorce sur le plan Formation

■ 36 CULTURE ET EDUCATION

Le respect des biens publics

■ 38 ACTUS EN PHOTOS

■ 39 LOISIRS

Le mot du Directeur général



Pour l'année 2013, la page sera bientôt tournée. Les malgaches, comme la communauté internationale, espèrent tous que, pour la crise qui a miné l'économie de la Grande Ile depuis plusieurs années, elle le sera aussi. Au plus profond de nous-mêmes, nous espérons que les élections présidentielles, de même que les législatives qui seront aussitôt après organisées, aboutiront à un pouvoir, tant exécutif que législatif, fort et engagé dans le redressement du pays, vers le pas du développement. Et si tel est le cas, 2014 sera une année charnière dans tous les domaines : politique, social et économique. Pour les opérateurs, sur lesquels reposent la lourde responsabilité du décollage économique, il va falloir quintupler d'efforts, puisqu'ils auront à rattraper cinq années de perdues. Cinq précieuses années pendant lesquelles le monde a avancé sans eux.

Parallèlement, le monde maritime évolue à une vitesse fulgurante. Avec une moyenne d'évolution annuelle de 10%, la conteneurisation gagne du terrain. De sorte à se mettre à jour par rapport à cette profonde mutation, les armateurs ont été amenés à adapter leurs navires, ce, pour faire face à un trafic conteneurisé de plus en plus volumineux. Ainsi, est née la génération des navires gros porteurs, des navires géants pour ainsi dire, en comparaison avec les bâtiments qui faisaient escale dans nos ports, il y a seulement dix ans. Parallèlement, la bataille de l'Océan Indien se fait de plus en plus rude. En effet, les armements se disputent la première place dans cette zone maritime, qui s'affirme à une vitesse fulgurante dans l'ensemble des routes maritimes mondiales, cela, du fait de l'émergence des nouvelles puissances asiatiques (émergence qui a largement contribué au développement du trafic entre l'Asie et l'Afrique). Pour les armements, cela constitue une nouvelle donne à prendre en considération dans les mouvements de leurs navires. Bref, une véritable course contre la montre, où le moindre retard laisse s'envoler des opportunités de marchés inestimables. En d'autres mots, les acteurs maritimes n'ont jamais été aussi exigeants et ne tolèrent la moindre défaillance. Les armateurs s'attendent à ce que leurs navires accostent dès leur arrivée. La durée d'escale de ceux-ci doit être la plus courte possible. Le plan d'arrimage est élaboré de façon à permettre le maximum de rendement de la ligne.

Par effet induit à ce nouveau contexte, les exigences économiques se font encore et toujours plus accrues, et la concurrence plus rude. De sorte à faire face aux nouveaux enjeux, l'Autorité Portuaire de Toamasina a été contrainte d'anticiper le rattrapage des cinq années de retard. C'est la raison pour laquelle, dès le début de l'année 2013, elle a dû lancer les travaux les plus urgents d'extension de sa capacité actuelle. Et tout ce qui sera entrepris le sera pour répondre aux attentes des clients comme des partenaires, qu'ils soient publics, commerciaux ou sociaux. C'est également la raison pour laquelle l'Autorité Portuaire s'emploie constamment à accueillir de façon optimale chaque navire faisant escale au Port de Toamasina.

Ainsi, en attendant que tous les travaux inscrits dans le plan de développement soient entièrement réalisés, il va falloir gérer une période transitoire au cours de laquelle, la S.P.A.T. fera tout ce qui est en son pouvoir pour répondre aux attentes de tous, concilier les intérêts des uns et des autres, éviter les désagréments vis-à-vis des activités respectives des opérateurs.

Vous reconnaîtrez que ce n'est pas chose facile. En effet, la réalisation s'annonce ardue, d'autant plus que nous portons encore le fardeau d'une crise de cinq années durant, et que divers aléas ne sont pas à exclure en cours de travaux. Mais, je reste confiant qu'en nous donnant la main dans nos efforts respectifs, nous viendrons à bout de nos difficultés et de nos lacunes plus tôt que prévu.

Ensemble, nous ferons de Madagascar une des escales incontournables de l'Océan Indien.

Avec mes meilleurs vœux pour l'année 2014.

AVELLIN Christian Eddy
DIRECTEUR GENERAL DE LA S.P.A.T.



It is time to make a fresh start, because the year 2013 is now ending. Besides, it is also time to make a fresh start for national economy, which the crisis was for years wearing down. Malagasy people, as well as international community, all hope so. We deeply hope that the presidential elections, and later on, the parliamentary ones, will result in an executive as well as a legislative power, which is not only determined, but also involved in the recovery of the country towards development. And if so, the year 2014 will be a turning point in any field, whether political, social or economic. Because of the fact that the important responsibility of recovery is lying on economic operators, they will be obliged to show efforts fivefold, so as to make for five years lost. Five precious years during which the whole world has progressed without them.

Meanwhile, maritime world is rapidly progressing. With an annual increase of 10 %, containerization is gaining ground. In order to update on that deep change, ship owners are obliged to adapt their ships, so as to face with more and more voluminous container traffic. Thus, a new generation of ships is appearing, giant ones if compared with those which used to call in our ports, only ten years ago. Besides, Indian Ocean battle is becoming more and more serious. Yes, ship owners are wrangling over the first rank within that maritime zone. Actually, due to the emergence of Asian new economic powers (which emergence essentially contributes to the development of Asia-Africa traffic), that zone is rapidly becoming essential among worldly maritime routes. As far as owners are concerned, ship schedules have to be reconsidered. Well, a real race against time, in which the least delay makes valuable market opportunities vanish. In other words, maritime operators have never been so demanding, and cannot tolerate any failure. Owners expect that their ships are moored just after arrival. Berth calls must be the shortest possible. Stowage plan is worked out so as to ensure the maximum performance to the maritime line.

Consequently, economic demands are more and more increasing and competition more and more severe. In order to face with the new stakes, Toamasina Port Authority was obliged to make earlier for the five years lost, in order to increase its capacity. That is the reason why, at the beginning of the year 2013, the urgent plan was launched. Any of those works will be realized in order to respond to the exact demands of clients and partners, whether they are public, commercial or social. This is also the reason why Toamasina Port Authority does continually its utmost so as to optimize every ship call at Toamasina Port.

Thus, until all works which are scheduled in the development plan are realized, there should be a transitional period, during which Toamasina Port Authority will do its utmost to give satisfaction to any operator, conciliate their various interests, and avoid any trouble to the operators' activities.

You will certainly agree that it is far from being an easy task. Yes, realizing all of that is no doubt arduous, particularly because we are still bearing the burden of a five years crisis. Moreover, unexpected modifications cannot be excluded. Nonetheless, I am trustful that, if we work hand in hand, we will stamp out our difficulties and failures earlier than expected.

Altogether, we will succeed to give a prime place for Madagascar within Indian Ocean maritime routes.

With my best wishes for the year 2014.

AVELLIN Christian Eddy
CHIEF EXECUTIVE OFFICER / SPAT

FIXED BERTHING WINDOWS

Objectif : optimiser les escales au Port de Toamasina

L'émergence des nouvelles puissances asiatiques et, avec celles-ci, des nouvelles routes maritimes dans l'Océan Indien, a fait de cette zone une véritable plaque tournante, où les armements se disputent la première place. En ce faisant, et dans le but de profiter des opportunités de marchés entre l'Asie et l'Afrique, ils deviennent encore plus exigeants. A peine arrivé, chaque navire doit aussitôt accoster, pour embarquer ou débarquer en un temps record, et repartir aussitôt pour la prochaine destination. La capacité d'accueil du Port de Toamasina se situant encore en deçà des besoins réels (ceci, en attendant la réalisation des travaux d'extension des quais prévus dans le cadre de son plan de développement), il a fallu trouver une solution pour accueillir chaque ligne de façon optimale, fournir des services rapides et de qualité, et enfin réduire les coûts d'opérations des navires. Sur la base des études réalisées cas par cas, l'approche adoptée a abouti au système de « Fixed Berthing Windows », en abrégé FBW, un système qui règlemente l'allocation des quais en fonction des escales régulières de chaque armement.



RAPPEL DES REGLES PARTICULIERES DE PRIORITE DES NAVIRES

L'Article Premier des Dispositions Générales des **REGLES PARTICULIERES DE PRIORITE DES NAVIRES** au Port de Toamasina stipule que « Les navires sont inscrits par les officiers du port dans un tour de rôle dans l'ordre de leur arrivée sur rade. Sauf priorités fixées dans les conditions indiquées dans le même texte, les opérations de chargement et de déchargement des navires s'effectuent en respectant ce tour de rôle ».

Dans l'article suivant, ce texte a distingué les deux types de priorité suivants :

● **La priorité « relative »**, qui a pour effet de situer le navire bénéficiaire en tête de liste des navires en attente ;

● **La priorité « absolue »**, qui le substitue à un ou plusieurs navires en opération, et entraîne le déplacement d'un navire déjà à quai ou au poste de mouillage.

Par ailleurs, et tout de suite dans l'Article 3, la priorité est accordée d'office pour les cas spécifiques énumérés ci-après :

1. Les transports militaires malagasy, exclusivement à caractère opérationnel ;
2. Les paquebots de croisière ayant fait l'objet d'un préavis d'escale pour la durée de leurs opérations, avec un maximum de un jour. Le délai prévu est décompté à partir de l'heure du début des opérations. En cas d'interruption par suite d'un cas de force majeure, les délais sont suspendus de la durée d'interruption. Sont considérés comme paquebots pour l'application de cette règle, les navires

pouvant transporter au moins cent passagers en cabine ;

3. Les navires pétroliers, en cas de pénurie en produit pétrolier dans la région desservie par le port, sous réserve que la situation de pénurie ait été constatée officiellement et notifiée à la SPAT par les autorités compétentes ;

4. Les navires RORO ;

5. Les navires porte-conteneurs assurant des lignes régulières, sous réserve que la date de leur escale soit conforme à leur programme de rotation ;

6. Les navires devant charger ou décharger des denrées périssables et voyageant en cale réfrigérée ;

7. Les navires pétroliers assurant des lignes régulières, sous réserve que

la date de leur escale soit conforme à leur programme de rotation ;

8. Les navires chargeant du bétail sur pied, cette priorité étant limitée au temps nécessaire à l'embarquement du bétail, à condition qu'il soit parqué dans ou à proximité de l'enceinte portuaire.

De plus, et toujours conformément au même texte (cf. Article 4), « **seuls les navires des catégories 1, 2 et 3 de l'Article 4 bénéficient d'une priorité absolue et peuvent demander leur mise à quai au prix de déplacement d'un autre navire qui s'y trouverait déjà. Pour les navires de catégorie 1 de l'article 4, les coûts supplémentaires engendrés par le déhalage du navire qui cède la place (droit de pilotage, lamanage, remorquage, stationnement, surestaries éventuelles) sont à la charge du navire déhalé. Pour les navires des catégories 2 et 3 de l'Article 4, ces coûts sont à la charge du navire prioritaire** ».

Tandis que l'Article 5 prévoit que « les navires des catégories 4 à 8 et autres, bénéficient d'une priorité relative ».

Enfin, « **les moyens d'acconage du port sont attribués au navire en tête de tour de rôle, dans la limite où celui-ci peut les utiliser à plein rendement. Les moyens en surplus sont attribués dans les mêmes conditions de pleine utilisation aux navires placés en position suivante sur le tour de rôle. La décision est prise par l'autorité portuaire après avis de l'acconier** ».

Voilà, très brièvement en ce qui concerne les règles de priorité en théorie. Cependant, dans la pratique, toutes les données de base, en particulier, le contexte du transport maritime international, ont changé pratiquement du tout au tout. Bref, le Port de Toamasina doit faire face à l'évolution vertigineuse de la conteneurisation, à l'apparition des navires gros porteurs, et ainsi qu'aux multiples contraintes imposées par les armements. Or, il ne dispose jusqu'ici que d'un seul poste réservé aux navires porte-conteneurs. Avec un rythme de 7 navires porte-conteneurs par semaine, il est pratiquement impossible de gérer l'attribution des postes à quai, sans courir le risque de créer une congestion, du fait de la probabilité élevée d'empiètement des temps d'arrivée des navires (voir tableau ci-contre).

INSTAURATION DU SYSTEME FBW

L'insuffisance de l'infrastructure d'accueil par rapport aux besoins réels des navires a amené les responsables à élaborer un planning d'allocation de postes pour les navires touchant hebdomadairement le Port de Toamasina. Ledit planning consiste à allouer à chaque ligne maritime une « *fenêtre* » fixe de travail ou, en anglais, « *Fixed Berthing Window* » (FBW en abrégé) pour les navires faisant escale au Port de Toamasina, et ce, tel que présenté dans le diagramme (voir page 10).

Au départ, proposition formulée par une ligne maritime en considération de la fréquence des touchées de ses navires au Port de Toamasina, ce système a été unanimement adopté au sein de la communauté portuaire, afin d'éviter la congestion du port, voire l'anarchie que peut causer l'arrivée simultanée de porte-conteneurs non programmés. Le FBW a l'avantage de permettre à tous les concernés de programmer de façon efficace et optimale toutes les prestations liées à l'accueil des navires. En d'autres mots, un système win win de gestion d'escale planifiée. En effet, toutes les parties concernées y gagnent, dans la mesure où, sur la base d'un calendrier d'escales précis, prédéfini et unanimement fixé :

● les exportateurs et les importateurs peuvent respecter les clauses de délai de leurs contrats respectifs ;

● la MICTSL, concessionnaire du terminal à conteneurs, peut se préparer suffisamment à l'avance et avec efficacité en vue de chaque escale attendue ;

● sur le plan Sûreté, les services douaniers ainsi que les agents de sûreté (du port et des installations portuaires) disposent du temps nécessaire pour instruire, dans les règles de l'art, les dossiers d'informations relatifs au navire et à sa cargaison.

Initié pour la première fois en juin 2008, le système FBW a généré, dans le cadre de la gestion des escales des navires, une nouvelle culture, dans le cadre de laquelle la discipline de travail est un *must*, de même que la prise de responsabilité à chaque niveau de la chaîne logistique traitant le flux des conteneurs. Il faut savoir que ce système exige, de la part de tous les acteurs de la chaîne logistique des conteneurs, l'élaboration et le respect du planning et des méthodes rigoureuses de travail, condition *sine qua non* pour terminer les opérations à temps et permettre le départ du navire à une heure programmée à l'avance. Globalement, les obligations des parties prenantes se résument comme suit :

1. La SPAT, Autorité Portuaire et Concédante :

- en toute sécurité, fait entrer et sortir le navire aux date et heure fixées à l'avance ;

- dans les meilleurs délais, accoste et amarre le navire à sa position de travail.

POSTE	DESIGNATION	CLASSEMENT
C3	Terminal à conteneurs	Poste spécialisé
C2	Terminal à conteneurs	Poste spécialisé
C1	Poste pour navires spécialisés opérant par pipes ou conveyor	Poste spécialisé
MOLE B	Poste à usage multiple	Poste non spécialisé à usage multiple
Ambatovy Bulk Jetty Terminal	East Poste Bulk solide et liquide Ambatovy	Poste spécialisé pour import matières premières d'Amtovy
	West Usage multiple	Poste Ambatovy non spécialisé
Plateforme terminal Pétrolier	Terminal pétrolier	Poste spécialisé
Môle A (Est et Ouest); H 6 et H 7	Postes caboteurs à usage multiple	Postes non spécialisés
QUAIS DARSE	Postes navires bornage à usage multiple	Postes non spécialisés
QUAI ATELIER	Quai de réparation à flot	Poste spécialisé pour chantier naval

2. La MICTSL, concessionnaire du terminal à conteneurs :

- investit dans des équipements de manutention performants et adaptés à la taille des porte-conteneurs ;

- adopte une gestion normalisée de maintenance de ses équipements de manutention ;

- maintient un taux satisfaisant de cadence de manipulation de conteneurs par grue ;

- traite rapidement les documents de conteneurs (afin d'éviter tout retard) ;

- contrôle et rectifie les anomalies éventuelles survenant au niveau des conteneurs (anomalies pouvant être source de retard).

3. Le Service des Douanes :

- instruit suffisamment à l'avance les dossiers relatifs aux conteneurs à embarquer, ce, afin d'éviter des *shiftings* (changement de place, transfert) inutiles des conteneurs, qui entraînent des retards préjudiciables aux compagnies maritimes

- adopte un système unique sécurisé, contenant spécialement le numéro de plomb et le numéro du conteneur, ce, en vue de permettre, à chaque point de contrôle, la détection de tout conteneur non conforme, y compris les positions géographiques des conteneurs

4. Les compagnies de navigation maritime, agissant pour le compte des armateurs :

- sont tenus de maîtriser rigoureusement les dossiers relatifs à chaque conteneur, de sorte que les anomalies, susceptibles de causer le moindre retard sur le départ du navire, puissent être rattrapées avant l'embarquement du conteneur ;

- ont l'obligation de répartir de façon optimale, sur les cales des navires les conteneurs à débarquer et/ou à embarquer.

ORGANISATION DES ESCALES AVEC LE FBW

L'attribution des postes à quai au terminal à conteneurs s'effectue en respect des dispositions suivantes :

1. Le FBW consiste à réserver une place à quai selon un calendrier fixe bien déterminé et durant un intervalle de temps prédéfini ;

2. L'ouverture de la fenêtre débute une heure après le pilote à bord ;

3. La validité du système de mise à quai en fenêtre fixe cesse au-delà des 5 heures après l'heure d'ouverture de ladite fenêtre fixe. Le navire doit être amarré et prêt à travailler dans les cinq heures qui suivent l'ouverture de la fenêtre ;

4. A l'arrivée à temps du navire travaillant en fenêtre fixe, le navire occupant le poste réservé doit déhaler à ses propres frais ;

5. Le navire ratant son arrivée à quai dans les 5 heures qui suivent l'ouverture de la fenêtre réservée, **perd sa priorité et se place à la dernière position des navires en attente.** Toutefois,

si le quai est vide, ledit navire peut accoster et travailler partiellement jusqu'à l'heure prédéfinie de la fin de la fenêtre fixe qui lui a été allouée ;

6. La prorogation de la fin de la fenêtre fixe de plus d'une heure n'est possible qu'avec le consentement du navire en deuxième position du tour de rôle dans le système FBW ;

7. Si pour des raisons quelconques, le navire travaillant en fenêtre fixe n'est pas en mesure d'honorer son calendrier, il doit en aviser la Capitainerie du Port ainsi que la MICTSL, ceci, au plus tard cinq (05) jours avant son arrivée à la station pilote ;

8. La MICTSL est tenue d'attribuer au navire porte-conteneurs travaillant en fenêtre fixe, le nombre nécessaire de moyens de manutention pour pouvoir terminer les opérations à temps dans la fenêtre réservée ;

9. La Capitainerie du Port se réserve le droit de suspendre temporairement le système d'attribution de poste en fenêtre fixe en cas de force majeure (mauvais temps, cyclone, congestion poussée ou autres raisons) ;

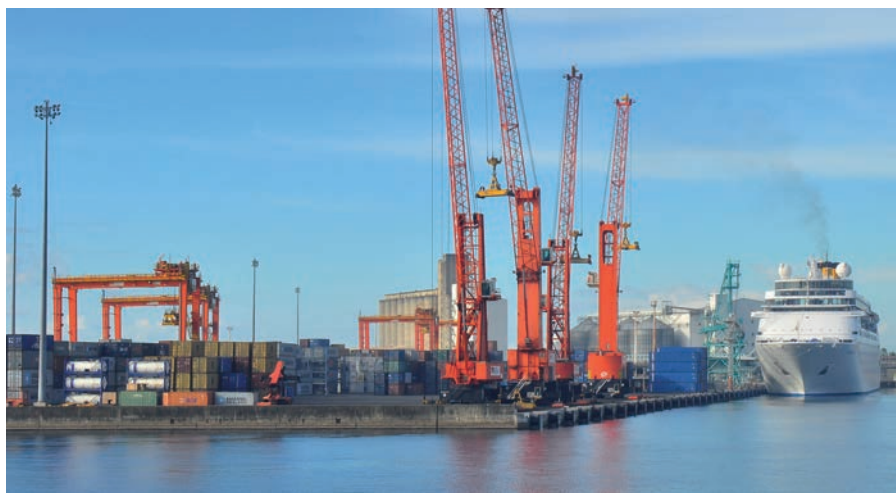
10. Il a été envisagé d'instaurer une amende de (à déterminer) au navire FBW qui n'a pas respecté le délai d'annulation de commande auprès de l'opérateur du terminal. Cette amende servira pour couvrir les charges administratives et opérationnelles occasionnées lors des préparatifs des opérations prévues. **Pour le moment, l'application de cette amende n'est pas encore en vigueur. Le délai d'annulation et le montant de l'amende seront fixés ultérieurement.**

11. Cas des porte-conteneurs intégraux hors fenêtre

Les consignataires des navires porte-conteneurs opérant hors fenêtre fixe doivent :

- 1.1. annoncer à la Capitainerie l'ETA de leurs navires, dix (10) jours avant son arrivée au plus tard, par e-mail envoyé à capitainerie@port-toamasina.com et à la MICTSL. Cette annonce doit être confirmée à la conférence journalière des usagers du port. La précision de l'ETA est décisive en cas de conflit dans l'attribution des quais ;

- 1.2. reconfrmer l'ETA de leurs navires avant 12H00 du jour précédent l'ETA annoncé ;



Quai du Terminal à conteneur où le FBW est appliqué

1.3. commander le Service de pilotage, de remorquage et de lamanage, quatre (04) heures avant les opérations demandées (mise à quai, départ et déhalage).

12. Pénalisations applicables à tous les navires sans exception

12.1. Après 30 mn d'attente navire à l'arrivée, au départ et au déhalage, le navire sera soumis au paiement d'une pénalisation fixée dans les tarifs généraux du port de Toamasina. **Cette mesure est suspendue jusqu'au nouvel ordre ;**

12.2. Toute annulation de demande des prestations du Service de pilotage, de remorquage et de lamanage effectuée à moins de quatre (04) heures avant l'heure prévue, soumet le responsable au paiement d'une pénalisation fixée dans les tarifs généraux du port de Toamasina. Cette mesure est également **suspendue jusqu'au nouvel ordre ;**

12.3. Une pénalisation sera imposée aux consignataires, qui donnent systématiquement des fausses informations : nombre de colis à manipuler, ETA et autres informations. Cette pénalisation se présentera sous forme de perte de priorité ou du refus des marchandises additives.

LES AVANTAGES ET LES INCONVENIENTS DU SYSTEME FBW

Comme tout système, le FBW présente à la fois des avantages et des inconvénients. Point n'est besoin de revenir sur les avantages énumérés auparavant. En bref, on peut les résumer en trois points :

1. Possibilité de programmer à l'avance l'escale du navire ;
2. Meilleure gestion de l'escale au profit des importateurs et des exportateurs ;
3. Mise en application d'une expérience, avec évaluation du système en tant que moteur de changement, de performance et de modernisation.

Toutefois, si tout s'est passé sans problème majeur jusqu'ici, des indicateurs nouveaux dénoncent aujourd'hui que le système FBW commence à être saturé. Par conséquent, il n'est pas trop tôt pour prendre les mesures qui s'imposent. A ce titre, l'Autorité Portuaire envisage d'appliquer des mesures qui

consistent à réduire le temps de traitement des navires, cela, afin de permettre l'ouverture de « lumières » dans les fenêtres actuelles. Les premières mesures consistent à respecter strictement les exigences du système FBW. En effet, l'unicité du poste spécialisé pour les porte-conteneurs au Port de Toamasina rend difficiles l'application rigoureuse des règles et des sanctions qui y sont pourtant prévues. Il faut avouer que jusqu'ici, le système a été appliqué d'une façon plutôt souple, et toujours, en concertation avec les compagnies de navigation maritime. Or, depuis la mise en application du système en 2008, le nombre de porte-conteneurs touchant le Port de Toamasina ne cesse d'augmenter, si bien que l'unique poste spécialisé est réservé durant toute la semaine. **De ce fait, il n'est plus besoin de démontrer à quel point l'extension du quai spécialisé pour les porte-conteneurs ainsi que des terre-pleins correspondants est, non seulement important, mais aussi extrêmement urgent.**

En tout cas - et il est important de le mettre en exergue - le Port de Toamasina risque de ne plus être en mesure d'entrer en compétition avec les autres ports de l'Océan Indien et d'Afrique, sans qu'il ait rapidement la possibilité de:

1. disposer de quais pouvant accueillir des navires jusqu'à 14m de tirant d'eau ;
2. disposer de terre-pleins réservés à l'entreposage de conteneurs, dont la capacité est adaptée au trafic en augmentation constante;

3. adopter une politique concurrentielle de tarif répondant aux attentes de ses clients ;

4. offrir, dans un futur proche, un milieu propice au développement d'un port hub à conteneurs (avec une logistique d'accueil approprié pour le transbordement).

Ce qui justifie l'importance et l'urgence de la réalisation des travaux inscrits dans le Plan de Développement du Port de Toamasina.

Parallèlement, il est intéressant de préciser que le FBW peut aussi être adopté dans la gestion des escales des navires vraquiers (solide et liquide) accostant au quai C1 (lequel jouxte le quai spécialisé pour les porte-conteneurs). Dans ce cas, le FBW consistera à une attribution de « fenêtres », pour 6 mois ou plus, suivant les commandes des permissionnaires, et ceci pour éviter des empiètements hasardeux des navires. ■

*Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY
D'après les informations recueillies auprès de la Capitainerie du Port de Toamasina*



Prestation de service de remorquage pour accoster le navire à quai

EXTRAIT DES REGLES PARTICULIERES DE PRIORITE AU PORT DE TOAMASINA

ARTICLE 3 : ORDRE GENERAL DE PRIORITE

Sont bénéficiaires d'une priorité, dans l'ordre :

- 1°- Les transports militaires malagasy exclusivement à caractère opérationnel.
- 2°- Les paquebots de croisière ayant fait l'objet d'un préavis d'escale pour la durée de leurs opérations avec un maximum de un jour. Le délai prévu est décompté à partir de l'heure du début des opérations. En cas d'interruption par suite d'un cas de force majeure, les délais sont suspendus de la durée d'interruption. Sont considérés comme paquebots pour l'application de cette règle, les navires pouvant transporter au moins cent passagers de cabine.
- 3°- Les navires pétroliers, en cas de pénurie en produit pétrolier dans la région desservie par le port, sous réserve que la situation de pénurie ait été constatée officiellement et notifiée à la SPAT par les autorités compétentes.
- 4°- Les navires RORO.
- 5°- Les navires porte conteneurs assurant des lignes régulières, sous réserve que la date de leur escale soit conforme à leur programme de rotation.
- 6°- Les navires devant charger ou décharger des denrées périssables voyageant en cale réfrigérée.
- 7°- Les navires pétroliers assurant des lignes régulières, sous réserve que la date de leur escale soit conforme à leur programme de rotation.
- 8°- Les navires chargeant du bétail sur pied, cette priorité étant limitée au temps nécessaire à l'embarquement du bétail à condition qu'il soit parqué dans ou à proximité de l'enceinte portuaire.

ARTICLE 9 : La priorité d'accostage est définie séquentiellement par ordre d'arrivée durant la période d'un shift. Le temps séparant les deux navires ne doit pas excéder 08 heures.

A- LES MOLES A Est, B, C1

ARTICLE 11 : MOLE C1 : Poste Spécialisé.

1. Paquebots de croisière, transportant des passagers, ne dépassant pas 24H00 d'escale
2. Paquebot mixte dont l'escale ne dépasse pas 24 h.

3. Navires transportant des animaux vivants
4. Navires RORO (PCC)
5. Navires transportant des marchandises faisant l'objet d'une convention particulière, utilisant des installations spécialisées fixes (Pipes, conveyor)
6. Navires devant débarquer ou embarquer des denrées périssables
7. Navires chargeant du bétail sur pied à condition qu'il soit parqué dans ou à proximité de l'enceinte portuaire.
8. Navires devant débarquer ou embarquer des marchandises conventionnelles suivant le principe du « Premier entré, premier servi ».

B- LE TERMINAL A CONTENEURS

Les navires porte conteneurs jouissent d'une priorité d'accostage aux quais C2 et C3, suivant l'organisation définie ci-après.

ARTICLE 13 : TERMINAL CONTENEURS C3 (C Nord)

1. Navires porte-conteneurs intégraux, en fenêtre fixe c'est-à-dire de ligne régulière à jour fixe et à heure fixe , arrivant effectivement suivant leur programme (Fixed berthing window).
2. Les porte- conteneurs intégraux sans fenêtre c'est-à-dire irréguliers, sont servis suivant leur ordre d'arrivée
3. Paquebots mixtes (conteneurs/conventionnels/passagers) n'excédant pas 24 h d'escale.
4. Navires porte –conteneurs mixte (conteneurs/conventionnels)

ARTICLE 14 : TERMINAL CONTENEURS C2 (C Milieu)

1. Navires porte-conteneurs intégraux, en fenêtre c'est-à-dire de ligne régulière à jour fixe et heure fixe arrivant effectivement suivant leur programme (fixed berthing window).
2. Les autres porte-conteneurs intégraux, sans fenêtre et les navires RORO classés au même rang, sont servis suivant leur ordre d'arrivée.
3. Paquebots mixtes (conteneurs/conventionnels/Passagers) n'excédant pas 24 h d'escale.

EXTRAIT DES REGLES PARTICULIERES DE PRIORITE AU PORT DE TOAMASINA

4. Navires Porte conteneurs Mixtes ne dépassant pas 24 h d'escale.
5. Navires transportant des marchandises faisant l'objet d'une convention particulière sont servis entre eux, selon la règle de « premier arrivé, premier servi »
6. Navires conventionnels (utilisant le C2 comme Poste « TAMPON » pour allègement).

ARTICLE 15 : OCCUPATION DES POSTES SPECIALISES : C3 ; C2 ; [C1-C2] et C1

Les navires utilisant des installations spécialisées, ne pouvant travailler uniquement qu'au C1 ou [C1-C2] ou C3 sont prioritaires à ces postes aux prix du déplacement d'un autre navire, à l'exception des navires décrits dans les points 1,2 de l'article 3 pour le C , les points 1,2,3,4 de l'article 14 pour le C2 et [C1-C2] et les points 1,2,3,4 de l'article 11 pour le C1 . Dans ces cas les frais du mouvement sont à la charge du navire déhalé. Néanmoins, le déhalage d'un navire en fin de mission n'est pas justifié si le temps d'opération restant ne dépasse pas 24 h. De même pour les navires en opération, le déhalage imposé ne sera exécuté qu'à la fin du shift en cours.

ARTICLE 22 : MOUVEMENT PREFERENTIEL D'ENTREE ET SORTIE

Lorsqu'il y a deux demandes simultanées de mouvement de navires, dont une en entrée et une en sortie, la priorité est donnée au mouvement d'entrée du navire qui opérera immédiatement par rapport au navire ayant fini ses opérations commerciales, sauf contraintes techniques liées notamment à la disponibilité de poste à quai. Les entrées entre elles se font selon le rang donné au navire par la Capitainerie du Port. Ces règles peuvent être modifiées, sans préavis, par la Capitainerie du Port pour diverses considérations, notamment les suivantes :

- Dans le cas de plusieurs mouvements programmés, pour une meilleure organisation et utilisation optimale des moyens nautiques (remorquage, lamanage, pilotage), la Capitainerie pourra être amenée à modifier la chronologie des mouvements ;
- Dans le cas d'un navire sollicitant une assistance particulière comme une évacuation sanitaire urgente, ect. ;

- Dans le cas d'un navire transportant des animaux vivants, nécessitant le débarquement afin de limiter leur temps de présence à bord.
- Dans le cas où les conditions météorologiques ou nautiques seraient défavorables ;
- Dans le cas d'un déclenchement de plan de secours ou d'un sinistre à terre ou sur un navire, pouvant avoir conséquences sur les opérations commerciales.
- Durant la campagne de letchis.

III- DISPOSITIONS RESOLUTOIRES

ARTICLE 23 : LE POUVOIR DISCRETIONNAIRE DE LA SPAT

23.1. L'attribution des postes à quai et l'ordre de la mise à quai font partie intégrante des prérogatives de la Société du Port à Gestion Autonome de Toamasina (SPAT) en sa qualité d'Autorité Portuaire.

23.2. La SPAT se réserve le droit de :

- Ordonner à un navire à tout moment de libérer le quai à ses propres frais pour des raisons quelconques, qui peuvent engendrer des retards pénalisants les navires en attente, dues à une défaillance technique et administrative, désorganisation des opérations commerciales et litige .
- Changer, annuler ou reprogrammer l'attribution de poste à quai ou l'ordre de mise à quai à tout moment pour des raisons quelconques.
- Imposer des conditions sur l'attribution des postes à quai et l'ordre de mise à quai pour des nécessités d'exploitation et des raisons de sécurité

ARTICLE 24 : En cas de litige dans l'attribution des postes à quais, après consultation des parties concernées, il appartient à l'autorité portuaire de trancher sur la priorité à adopter pour préserver l'intérêt du port de Toamasina.

ARTICLE 25 : En l'absence de règles de priorité particulières, c'est la règle générale du « Premier arrivé, premier servi » qui s'applique. La règle du « premier arrivé, premier servi » est définie par la date et l'heure où le navire annonce son arrivée en hors zone ou en rade Tanio dûment signalée et vérifiée par la tour de contrôle de la Capitainerie.



PORT DE TOAMASINA TERMINAL A CONTENEURS FIXED BERTHING WINDOW

BOLLARD	METER	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7
BERTH		C3							C2				C1				
NAME																	
TIME		MICTSL FENCE LIMIT.....															
03h00	M O N D A Y	CMA MASC EXPRESS															
06h00																	
09h00																	
12h00																	
15h00																	
18h00																	
21h00																	
24h00																	
03h00	T U E S D A Y	M A E R S K															
06h00																	
09h00																	
12h00																	
15h00																	
18h00																	
21h00																	
24h00																	
03h00	W E D N E S D A Y	I M M A (E V E R G R E E N / U A F L)															
06h00																	
09h00																	
12h00																	
15h00																	
18h00																	
21h00																	
24h00																	
03h00	T H U R S D A Y	P I L															
06h00																	
09h00																	
12h00																	
15h00																	
18h00																	
21h00																	
24h00																	
03h00	F R I D A Y	M S C															
06h00																	
09h00																	
12h00																	
15h00																	
18h00																	
21h00																	
24h00																	
03h00	S A T U R D A Y	I O I (P I L / M O L)															
06h00																	
09h00																	
12h00																	
15h00																	
18h00																	
21h00																	
24h00																	
03h00	S U N D A Y	M A E R S K / C M A C G M A (M O Z E X)															
06h00																	
09h00																	
12h00																	
15h00																	
18h00																	
21h00																	
24h00																	

CIE MARITIME	BERTH	POB (Pilote)	AT BERTH		
			OPEN	CLOSE	DEPARTURE
MAERSK	C3	07h00 Mon	08h00 Monday	13h00 Monday	18h00 Tuesday
EVERGREEN/UAFI	C3	18h00 Tues	19h00 Tues	00h00 Wed	12h00 Wed
PIL	C3	13h00 Wed	14h00 wed	19h00 wed	06h00 thu
AUXIMAD	C2	06h00 Wed	07h00 Wed	12h00 Wed	19h00 Wed
CMA CGM MV KIARA	C2	20h00 Wed	21h00 Wed	01h00 Thu	21h00 Thu
M S C	C3	06h00 Thu	07h00 Thu	12h00 Thu	06h00 Fri
IOI (PIL/MOL)	C3	06h00 Friday	07h00 Friday	12h00 Friday	14h00 Sat
MAERSK/CMA CGM	C3	14h00 Sat	15h00 Sat	20h00 Saturday	10h00 Sunday
CMA CGM MASCAREIGNES	C3	10h00 Sund	11h00 Sund	16h00 Sund	07h00 Monday

Note: 1. EVERGREEN/UAFI et le PIL occupent en alternance par semaine la fenêtre du 18h00 Tue à 06h00 thu
 2. Dans le cas où les deux navires arrivent dans la même semaine, ils se partageront la fenêtre du 18h00 Tues au 06h00 thru comme il a été défini ci- présent.

SITUATION D'AVANCEMENT DES TRAVAUX URGENTS D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA

Chose promise, chose due. Pendant toute la durée de réalisation des travaux urgents d'extension du Port de Toamasina, PortEcho a promis à ses lecteurs d'insérer dans chacun de ses numéros une situation d'avancement des travaux. En tant que partie prenante, et surtout futurs bénéficiaires, tant des installations rénovées que des nouvelles constructions, les acteurs et les intervenants portuaires ont le plein droit d'être informés. Cette fois-ci, PortEcho a jugé nécessaire de pousser ses enquêtes au-delà des travaux initialement prévus. Pourquoi des travaux imprévus ? L'exposé des motifs suivant vous permettra d'en apprécier le bien-fondé.



Le portail n°5 en plein chantier

1. Lot n° 01 : Aménagement du poste de contrôle d'entrée et de sortie des marchandises au Portail n°5

- **Préau** : Cet ouvrage servira à la sécurisation et à l'abri de la zone des kiosques de contrôle à l'entrée du Port, ce, en considération des intempéries et de l'ensoleillement connus à Toamasina.

- **Portail motorisé** : Initialement prévu pour être non motorisé, le portail sera motorisé, d'un côté, pour en faciliter la manipulation, et de l'autre, pour être en harmonie avec les aménagements réalisés, telles les barrières levantes automatiques.

- **Bâtiments supplémentaires** : En considération des soucis formulés à l'occasion de réunions techniques successives avec la Douane et GasyNet, d'une part et, pour mieux répondre aux besoins de chaque entité ainsi que pour une exploitation optimale du poste de contrôle, d'autre part, des bâtiments supplémentaires seront

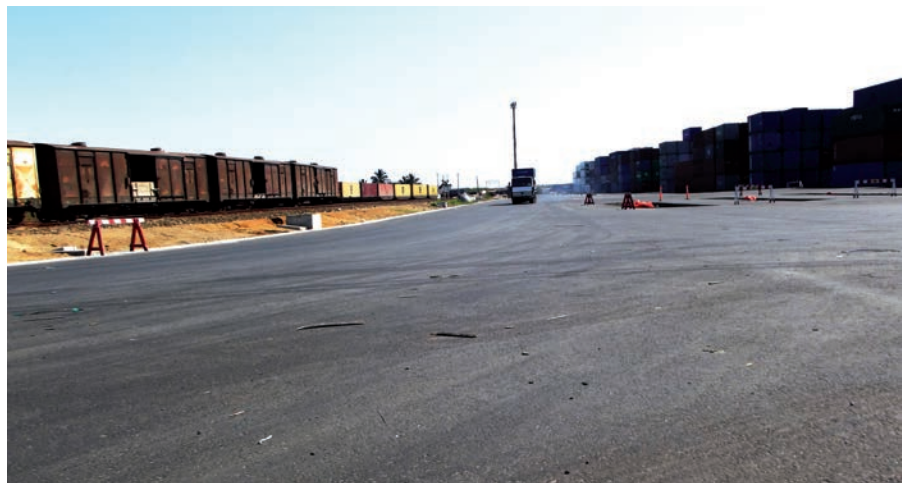
construits à l'extérieur du Portail N°5. A cet effet, ont été ajoutés aux travaux initiaux :

1. l'extension du local affecté à la Compagnie de Gendarmerie Nationale ;
2. 02 bâtiments R+1 pour certains services, entre autres, Sécurité SPAT,

Douane, GasyNet ;

3. 02 blocs sanitaires respectivement sur les terre-pleins Manambina I et Manambina II (travaux achevés).

- **Entrée et sortie Manambina I** : Pour limiter les risques de fraude à la sortie de ce terminal à conteneurs, un (01)



Lot n° 02: voies destinées au trafic de conteneurs et de marchandises conventionnelles (en cours d'achèvement)



Lot n° 03: Tranchée en vue de l'adduction d'eau et d'électricité

kiosque, avec deux (02) barrières levantes automatiques, sera installé pour filtrer le trafic import/export. Ainsi, les camions à l'import seront obligés de passer par le scanner, avant de sortir au Portail N°5. A l'entrée du Terminal à Conteneurs, un (01) kiosque avec deux (02) barrières levantes automatiques sera installé pour obliger le trafic export à passer pour contrôle au pont-bascule et au scanner.

- **Entrée et sortie Manambina II** : Deux (02) postes de contrôle, constitués de deux (02) kiosques avec (02) barrières levantes automatiques, y seront installés pour renforcer le contrôle du trafic conteneur import/export.

2. Lot n° 02 : Aménagement du site scanner et de terre-pleins pour stockage de conteneurs ; construction de nouvelles routes destinées au trafic import/export de conteneurs et de marchandises conventionnelles

- **Démolition des hangars n°s 8, 9, 10 et 11 et travaux de bitumage du terre-plein Mahasarika** : le terre-plein, aujourd'hui opérationnel, a été alloué à la SMMC, en vue de l'entreposage de véhicules. Cet aménagement a été jugé indispensable et urgent, du fait de la redistribution des aires de stockage, et cela, conséquemment aux différents travaux d'extension exigés par les deux manutentionnaires (MICTSL et SMMC).

- **Travaux demandés par MICTSL** :

Ces travaux concernent la modification de la structure de chaussée, en vue du stockage de conteneurs en plinth en béton (au lieu de structure lourde en béton bitumineux), l'augmentation de la superficie de dalle en béton pour les transferts des grues, l'augmentation des socles d'ancrage des grues RTG et l'augmentation du nombre de la fondation pour les mâts d'éclairage.

- **Ouvrage de protection en BA des pipes de GALANA et SHERRITT** : Le nombre de pipes à protéger est passé de 1 à 5, entre le DAO et le projet de réalisation (construction de SHERRITT).

- **Terrassement de dépose des vannes des points bas sur la zone de NESTAIR**,

- **Travaux de terrassement de routes dans la ville** : Sur demande de la Commune Urbaine de Toamasina, ces travaux concernent le reprofilage de 05 rues dans la ville et entrent dans le cadre des actions sociales de la SPAT.



Lot n° 04 : Le site de stockage de chromite est aujourd'hui opérationnel

- **Pose de clôture supplémentaire pour MICTSL + Gasyntet + Mahasarika** : Les zones sises entre le site scanner Manambina I et le môle C seront complètement clôturées, et l'accès y sera contrôlé. Il en est de même pour le parking pour camions PL Manambina II, le parking VL au Portail N°5 et le terre-plein Mahasarika ;

3. Lot n° 03 : Branchement en électricité et adduction d'eau

- **Travaux demandés par MICTSL** : Ces travaux concernent le linéaire supplémentaire de fourreaux des lignes de basse tension des éclairages et des caméras réservés pour les terre-pleins d'extension Sud hangar 16 et Raymond Bang pour terminal à conteneurs de MICTSL.

- **Ligne de basse tension pour éclairage avec construction de toilettes supplémentaires** : Ces travaux concernent le branchement en électricité des 02 toilettes publiques (non prévues dans le projet initial) au parking camion de Manambina II et au site scanner de Manambina I.

- **Réparation d'une fuite d'eau au Sud du Hangar 16** : Ces travaux concernent la réparation d'une fuite d'eau au niveau du tuyau en fonte DN100, sis au Sud du Hangar 16 et qui se trouve dans l'emprise du terre-plein (projet).

- **Branchement en eau du bâtiment de l'Ex-Commissariat de Police**.

4. Lot n° 04 : Aménagement d'un nouveau site de stockage de chromite

- **Modification de la structure de la clôture :** Dans un souci de préservation de l'environnement, la hauteur du mur a été augmentée de 2,50m à 3,50m, ce, pour empêcher l'émanation de poussière de chrome concentré. De plus, en vue du support des clôtures, des constructions de poteaux en béton armé ont dû être incluses dans les travaux à réaliser, car MADARAIL n'a plus la possibilité de fournir gratuitement les rails prévus pour servir de poteaux pour ces clôtures. Compte tenu de cette augmentation en hauteur

des clôtures, et de sorte à résister au passage des vents cycloniques, il a fallu réduire les hauteurs en bardage en tôle et les modifier par une structure en maçonnerie de parpaing et de poteaux en béton armé.

- **Rajout de 02 faisceaux de manœuvre et ballast pour MADARAIL :** Pour permettre la bonne exploitation du quai, MADARAIL a demandé la réalisation de 02 faisceaux de manœuvre, en plus de la voie d'embranchement du nouveau quai.

- **Modification de la structure du quai en voile en béton :** Ces travaux concernent la réalisation de voile en béton armé, en remplacement des poteaux métalliques de l'ancien quai, constatés non réutilisables en cours de réalisation des travaux initiaux.■

Recueillis par

Vololona RANIVOMBOAHANGY

SITUATION D'AVANCEMENT DES TRAVAUX A FIN OCTOBRE 2013

1 Lot n°1

Avancement par rapport au temps = 81%
Avancement physique = 28%
Avancement financier = 23% (avance de démarrage comprise).

2 Lot n°2

Avancement par rapport au temps = 81%
Avancement physique = 51%
Avancement financier = 44% (avance de démarrage comprise).

3 Lot n°3

Avancement par rapport au temps = 95%
Avancement physique = 87%
Avancement financier = 79%.

4 Lot n°4

Travaux terminés à 100%. Réception provisoire prononcée le 26/09/2013.



A.P.M.F AGENCE PORTUAIRE MARITIME ET FLUVIALE



Maîtrise d'ouvrage des travaux de réhabilitation des ports
Régulation du sous-secteur portuaire, maritime et fluvial
Mise en œuvre de la politique nationale du sous-secteur
Autorité concédante dans la concession des ports
Tutelle et contrôle des Ports à Gestion Autonome
Gestion des affaires maritimes et fluviales
Sûreté des infrastructures portuaires



CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LES GUICHETS UNIQUES

Edition n° 3



Inauguration officielle de la Conférence Internationale sur les Guichets Uniques (3^{ème} édition)

« **Plus loin dans la facilitation des échanges avec l'inter connectivité des systèmes** », tel est le thème choisi pour la 3^{ème} Conférence Internationale sur les Guichets Uniques, qui s'est tenue à l'Hôtel Carlton, Antananarivo, Madagascar, les 16, 17 et 18 septembre dernier. Si certains parlent de **vision** ou de **révolution**, d'autres y voient plutôt **une belle découverte électronique, qui aura pour effet de faciliter le commerce international**. La modernisation du commerce exigera de fait un standard international bien déterminé, dans le cadre duquel tout le monde parle le même langage. Face à cette profonde mutation, l'Afrique n'entend pas être en reste, et Madagascar non plus. Consciente de l'enjeu, la S.P.A.T., Autorité Portuaire de Toamasina, a tenu à y participer. Y ont ainsi assisté pour son compte le Directeur Général, en la personne de Monsieur AVELLIN Christian Eddy, ainsi que deux membres du Comité de Rédaction du PortEcho, Mesdames Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA et Monique HENRIETTE.

REVOLUTION DU COMMERCE INTERNATIONAL : LE COMMERCE SANS PAPIER

Le guichet unique est défini comme une technologie sécurisée au service de la facilitation du commerce, dans la mesure où les formalités et les procédures du commerce extérieur sont effectuées « **dans une boîte unique** ». En fait, c'est tout un système inter communiquant et inter connecté. On peut aussi dire que c'est un système évolutif pour la sécurisation des données. Beaucoup pensent que c'est une vision partagée, clairement située dans le temps, allant sur un objec-

tif maîtrisable, en tout cas, une combinaison de technologies, de règles, de processus, de procédures et un peuple. **Mais le guichet unique n'est pas seulement un système ou une solution informatique. Il est aussi un investissement qui a pour but de servir la nation**, dans la mesure où il constitue une solution complète et intégrée pour les administrations douanières, les agences gouvernementales de Régulation, ainsi que l'ensemble des opérateurs économiques. De surcroît, le guichet unique prévoit **l'intégration des documents commerciaux électroniques propres à la douane, aux transitaires, aux banques, aux transporteurs, etc, et cela, sur une plateforme unique où tous ces documents sont interconnectés.**

L'Alliance Africaine pour le Commerce Electronique, ou AACE, promeut le concept de guichets uniques nationaux et régionaux en conformité aux recommandations des institutions internationales, dont les objectifs sont les suivants :

- le partage d'expérience en Afrique, en vue de permettre aux pays de la région de disposer d'un cadre de référence en matière de guichet unique ;
- la mise en place d'un cadre de compétences, de sorte à aider les pays de la région dans le développement de leurs projets de guichet unique ;
- la mise en place d'un cadre de partage des ressources et des compétences,

en vue de faciliter la mise en place de guichets uniques régionaux ;

- l'application de normes et de standards internationaux dans la mise en œuvre des guichets uniques ;

- l'interopérabilité des plateformes africaines avec les plateformes étrangères ;

- la promotion des guichets uniques régionaux et inter régionaux en Afrique ;

- la représentation de l'Afrique dans les fora internationaux.

La mise en place d'une Alliance Africaine a été discutée pour la première fois à Dakar (Sénégal), en novembre 2008, lors de la Conférence Internationale sur les Guichets Uniques. Un groupe de pays s'est alors porté volontaire, d'abord pour approfondir la réflexion, et ensuite pour préparer une Assemblée Générale constitutive.

L'AACE s'inspire de l'Alliance panasiatique pour le commerce. Le concept est né de la volonté de ses membres de relever des défis de compétitivité, auxquels sont confrontées les entreprises africaines sur le marché mondial. L'Alliance Africaine pour le Commerce a été officiellement lancée le 13 mars 2009 à Addis Abeba (Ethiopie). Les principaux membres sont aujourd'hui : le Cameroun, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, le Ghana, la Libye, Madagascar, le Maroc, le Sénégal et le Togo.

LE MERITE REVIENT A CELUI QUI COMMENCE



Une assistance regroupant des délégations nationales et internationales



Vue partielle des intervenants

Les expériences sur les Guichets Uniques varient suivant les intérêts supérieurs des nations en cause ainsi que de leurs relations internationales respectives. Ce qui est certain, c'est que beaucoup de contraintes sont posées lors de chaque expérience. Prenons l'exemple du Cameroun, qui a créé son guichet unique en l'an 2000. Son expérience sur l'opérationnalité du guichet a permis de retenir quelques bonnes pratiques, entre autres :

- l'enregistrement du fichier des exportateurs et des importateurs
- la procédure d'enlèvement
- la signature électronique
- les visas et les autorisations techniques
- le *tracking* de conteneurs
- la prévision d'escale
- le système de notification SMS
- le *tracking* des marchandises

- le manifeste électronique
- les certificats d'inscription et de contrôle technique.

Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que, les réalités variant d'un pays à l'autre, les échanges d'expériences sont extrêmement utiles. C'est d'ailleurs ce qui a permis de savoir que l'expérience du Cameroun n'a pas été exempte d'erreurs. Ci-après une dizaine à éviter dans la mise en œuvre d'un guichet unique :

1. Absence de vision et de volonté politique
2. Mise en œuvre d'un projet technologique sans mesure d'accompagnement, et surtout sans réforme
3. Absence d'un cadre juridique approprié
4. Absence d'un modèle économique viable
5. Non concertation avec la Douane
6. Absence de concertation
7. Ignorance des standards, tels les guides (AACE, O.M.D etc)
8. Absence d'un plan de réforme des capacités (organisation de séminaires sectoriels, formations AACE, Banque Mondiale, OMD)
9. Absence de plan de communication (éviter le fonctionnement en vase clos)
10. Non prise en compte du partage d'expériences comme une obligation dans le cadre de l'AACE.

L'EXPERIENCE MALGACHE

Pour le cas de Madagascar, le Guichet Unique est le **résultat d'un partenariat** entre la Douane (par le biais du logiciel ASYCUDA++), GasyNet (GU Tradenet) et MICTSL (gestionnaire du terminal à conteneurs).



Vernissage de l'exposition: des visiteurs visiblement très intéressés

La mise en place d'un pré-dédouanement, d'une commission du BSC ou Bordereau de Suivi des Cargaisons, a eu lieu en 2008. A l'occasion de cette 3ème édition de la Conférence Internationale sur les Guichets Uniques, le trio des partenaires évoqués ci-dessus a partagé l'expérience malgache à travers un exposé particulièrement apprécié par l'assistance par son explicité. Ont intervenu pour le compte de ce partenariat :

- Monsieur Michael RATRIMO, Director in charge of Administration and Development (MICTSL),
- Nary Eric RABENJA, Director of Statistics and Accounting, Malagasy Customs,
- Boris LATOUR, IT Operations Manager, GasyNet.

L'exposé a été mis à profit pour parler de la mise en place du module MIDAC, lequel vise à assister l'Administration ou l'Agence de Contrôle dans leurs organisations respectives, et a priori ou a posteriori, dans l'identification de certaines infractions. Le module permet aussi à l'opérateur ou à son représentant de suivre à temps réel l'évolution de son dossier.

Conçu par les soins des Ministères et des Agences de Contrôle, le module MIDAC a, pour principaux objectifs, l'intégration et la sécurisation de leurs procédures, avec une disponibilité à temps réel des données et des statistiques. De surcroît, il a été conçu de manière à être suffisamment flexible, pour être utilisé par différentes Administrations et Agences de contrôle, tout en préservant leur souveraineté, tant au niveau de l'exécution de leur mandat que dans la prise de décision finale (acceptation ou rejet de la demande).

De la même façon, la centralisation des

données permettra à la douane de renforcer le contrôle à son niveau, et principalement, de retenir les marchandises non autorisées. Dans le cas où l'entité gouvernementale ou l'Agence en charge du contrôle est autorisée à percevoir une rémunération pour son service, le système peut également contribuer à la sécurisation de ses revenus. La mise en place de ce module entre dans le cadre de la Gestion Coordinée des Frontières et du Guichet Unique Virtuel prônés, tant par l'OMD que par l'OMC.

A Madagascar, la Douane et son partenaire GasyNet continuent de mettre en commun leurs ressources pour atteindre les objectifs qu'ils se sont fixés, notamment :

- l'amélioration des recettes douanières,
- la facilitation des opérations de dédouanement,



M. Lantoniaina RASOLOELISON,
Ministre des Finances et du Budget, lors du discours d'inauguration

- la mise en place d'un environnement de travail de qualité,

- la lutte contre les fraudes et les trafics illicites.

La démonstration pratique, proposée à l'occasion de l'exposé, relate l'expérience malgache en 17 points, et en 40 secondes environ. Cette démonstration a bien explicité le processus du dédouanement, qui comprend :

- le BSC (Bordereau de Suivi des Cargaisons)
- l'arrivée des marchandises et le dépôt du manifeste
- l'établissement du BON à délivrer électronique
- le paiement des frais portuaires
- l'enregistrement de la déclaration
- la réception de la déclaration sous Trade net
- l'analyse de la déclaration.

Evidemment, il faut recourir au Sydonia ++ pour connaître les détails de la déclaration (BSC), la liquider, et enfin, procéder au paiement. A partir de là, la marchandise, avec le numéro de liquidation au Guichet Unique, est prête à être enlevée. Ainsi, le paiement des droits et taxes s'effectue par voie électronique (interfaçage des Banques : jusqu'ici la banque interfacée est la BNI-CA). Puis, l'on procède aux étapes suivantes :

- Réception de la validation du paiement des taxes et droits sous Tradenet

- Emission du Bon de Sortie au niveau de Sydonia ++, avec le numéro du conteneur et du camion, la référence sur le transporteur, le chargement du camion et sa sortie du terminal à conteneurs



Pascal BEZANÇON, PDG de la Société GasyNet

Vice Président du Gouvernement et du Service des Institutions, d'encourager les opérateurs en ces termes :

«If you want to be sure, be passionate, be insistent and stay pragmatic ».

Quant à la Représentante de l'Organisation Mondiale des Douanes, Madame Susanne AIGNER, elle a plutôt mis l'accent sur le fait que :

« L'environnement le plus favorable au commerce mondial est un commerce, non seulement technique, mais aussi juridique ».

Une conférence de qualité et particulièrement enrichissante, voilà comment PortEcho qualifie la 3ème Conférence Internationale sur les Guichets Uniques.■

- Mise à jour du système Trade net après chaque sortie.

« Pour Madagascar, le guichet unique est une combinaison de technique et de politique. Ce système sera effectivement opérationnel à partir de juillet 2014 », a déclaré le Directeur Général des Douanes Malagasy.

LES AUTRES EXPERIENCES AFRICAINES

Pour le Sénégal, le Guichet Unique s'identifie à une révolution de la communication dans le commerce international, dans le cadre duquel la transparence est de mise. En d'autres termes, c'est **une vision clairement située dans le temps, allant sur un objectif maîtrisable.**

La Tunisie a confirmé que le Guichet Unique, **« ça rapporte, si l'on tient bien compte des facteurs de réussite suivants :**

- **Soutien des pouvoirs publics, mais sans pour autant négliger les privés**
- **Bonne gouvernance du Projet**
- **Implication indéfectible de tous les acteurs**
- **Disponibilité, compétence et engagement du personnel**
- **Démarche progressive et maîtrisée**
- **Gestion du changement**
- **Intégration parfaite et harmonie avec l'écosystème entier**

- **Tarifs adaptés**

- **Infrastructure adéquate**

- **Pérennisation du système ».**

Le modèle Tunisien TradeNet ou TTN, mis en place en 2012, a coûté la somme de 2,2 millions d'Euros. Actuellement TTN traite environ 2 millions de dossiers, et la moyenne d'âge des employés est de 32 ans.

Si le Guichet Unique est un système, une stratégie, il est aussi un service offert aux investisseurs et une solution d'intégration comme pour le SGS. Il est collaboratif et inclusif, à travers le Partenariat Public Privé, et en créant une situation win win ou mutuellement bénéfique.

Et à Monsieur Philippe ISLER (SGS),



Une opportunité d'échanges entre invités.
Au 2^{ème} plan, AVELLIN Christian Eddy,
Directeur Général de la SPAT

Recueillis par

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

Litchi et abricot : Deux pays, deux fruits, deux campagnes, et pourtant tant de similitudes

Plantés à une dizaine de milliers de kilomètres l'un de l'autre, ils ont en commun leur pays d'origine : la Chine. Ils, ce sont le litchi et l'abricot. Le premier est le fruit vedette de la fin d'année dans toute la région Est malgache, tandis que l'autre fait la renommée du pourtour méditerranéen en France. Avec le précieux concours de deux exploitants, l'un malgache pour le litchi, et l'autre français pour l'abricot, PortEcho a remonté d'abord, l'historique des deux fruits, devenus, chacun à leur façon, patrimoine économique mondial, ensuite la présentation et la culture, et enfin la cueillette et la commercialisation de ces deux fruits.



Si la culture du litchi est attestée en Chine depuis plus de 2 100 ans, il n'a été introduit à Madagascar qu'au 19^{ème} siècle, en cheminant par la Thaïlande, puis l'Inde, pour arriver simultanément à la Réunion et à Madagascar, dans la partie Est et Sud-Est. L'abricot, par contre, a été introduit en France par deux itinéraires différents : d'abord, la route de la soie, dans les années 1 100, par le frère de Godefroi de Bouillon, le comte Baudouin 1^{er} de Boulogne (lequel régnait dans le comté d'Edesse, une enclave chrétienne en plein dans la Turquie musulmane, d'où il fut rapidement chassé), et ensuite au 15^{ème} siècle en empruntant la Méditerranée.

Appelé parfois « cerise de Chine », le litchi est entouré d'une enveloppe coriace d'aspect écailleux, de couleur rouge rosé. L'intérieur du fruit, d'un blanc vitreux, pulpeux, parfumé et très juteux, cache une graine de couleur brun vernissée. Ce fruit est particulièrement riche en vitamine C. Tandis que l'abricot présente une peau

rouge orangé, sinon rouge uniforme pour certaines variétés. Sa pulpe jaune orangé est également très riche en vitamine C. Par contre, son noyau est à la fois dur et rugueux.

Le premier fait partie du patrimoine fruitier de la Grande Ile et représente une source de revenus, autant pour les producteurs (paysans planteurs), que les collecteurs et les exportateurs. Le second est devenu patrimoine économique et, pour ainsi dire, « sentimental » dans le Sud-Est de la France, en particulier, dans la petite commune de Larnage, à environ 100 kilomètres au Sud de Lyon. Sur ce plateau agrémenté de collines, l'abricot s'aligne au vin d'appellation Crozes – Hermitage, pour faire la renommée de la commune. Vers 1870, il s'y commercialisait déjà.

Au début, l'abricotier poussait à l'état semi-sauvage. Puis, en 1907, les premières plantations ordonnées sur

quelques communes environnantes sont apparues. Cette organisation dans la région Lyonnaise a permis de produire des fruits de plus gros calibre, et de suivre leur traçabilité: Suchet (luizet) poizat paviot. En 1992, toujours dans la banlieue de Lyon, Monsieur Bergeron a trouvé une variété sensationnelle « le Bergeron » (portant le nom de son créateur, arrivé vers 1937 avec les premières plantations de cette variété sur Larnage). Très vite, le fruit a été apprécié pour sa fermeté, sa coloration, son niveau gustatif et sa très bonne conservation. Mais son développement n'a connu un réel élan qu'après 1945, avec une extension historique sur les communes environnantes de Tain-l'Hermitage, Gervans, Erôme, Servas, Crozes-Hermitage et les hauteurs de Chantemerle-les-Blés et Mercurol. A partir de 1975, réalisant que le fruit était devenu une source de revenus financiers substantiels aux arboriculteurs, son amplification vertigineuse dans la région n'a plus connu de limite. Même des non arboriculteurs ont adhéré à cet essor économique, faisant craindre la mévente, voire la disparition du produit, aux producteurs du berceau bergeron, lesquels ont eu le mérite de le maintenir et de le professionnaliser. Nonobstant la menace, la qualité de l'abricot sur environ





Après la cueillette, transfert motorisé des fruits vers les locaux d'entreposage

300 hectares à Larnage l'a aidé à se maintenir sur le marché, d'autant plus que, alors que certaines variétés ont disparu, d'autres sont apparues et se sont développées, offrant ainsi aux producteurs une plus longue période de cueillette : floproia, kioto, colorado, mambo, bergeval, bergarouge, orangé (avec une très bonne qualité gustative, malgré une production très capricieuse), tardif de tain et tardirouge.

Tandis que la multiplication du litchi s'effectue par marcottage, le paradoxe de l'abricotier est son greffage en grande majorité sur des plants de pêcher ou de prunier. Par ailleurs, les parcelles d'abricotiers sont enherbées sur les rangées en intervalle, à la fois pour éviter l'érosion et favoriser le roulement des tracteurs et des autres engins d'entretien et de cueillette. Sur la partie plantée, sont installées des lignes fixes d'irrigation (par goutte à goutte ou aspersion). Les vergers sont en général plantés à 5x5 m ou au moins à 5x4 m. Le poids moyen d'un abricot varie de 55 à 65 grammes. Ce fruit présente un diamètre d'environ 40 à 50mm. Dès la sixième année de plantation, un hectare d'abricotier peut produire 16 tonnes, pour atteindre 25 tonnes ou plus les années suivantes.

Dès le début du mois de juin, plus précisément vers le 10 juillet, et cela, pendant 18 à 20 jours, Larnage, ce village de plus de 1 000 habitants, voit sa population augmenter très rapidement, avec une affluence inhabituelle de 1 000 à 1 200 saisonniers (d'origine polonaise, roumaine, bulgare et espagnole), sinon des étudiants en quête de petits boulots. Pour les entreprises agricoles de la commune ainsi que ces trois petits commerces, c'est la période d'effervescence annuelle.

La cueillette se fait à l'aide d'escabeaux de 5 à 6 marches, de bacs en plastique de cueille (d'une capacité d'un peu plus de 9 kg) maintenus par des bretelles appelées « harnais ». Aussitôt remplis, ils sont vidés dans des caissettes en bois ou en plastique d'une contenance presque équivalente au bac. Les caissettes sont disposées sur une palette en bois, posée elle-même sur une remorque basse, dite « fruitière », avec une capacité de transport de 4 ou 5 palettes selon la longueur de la remorque. De sorte à ne pas accrocher les branches des arbres dans la parcelle, les cagettes sont empilées sur 6 hauteurs. La remorque complète part vers un hangar préparé à l'effet, pour être déchargée sur un quai à l'aide d'un transpalette, sinon d'un lève-palettes, s'il n'y a pas de quai. Dans le hangar, les palettes sont ensuite reprises pour réutilisation, tandis que les caissettes sont superposées sur une hauteur de 8 ou 10, avec le nom de la parcelle d'où elles proviennent (**souci de traçabilité oblige !**). Une fois la préparation achevée dans le hangar, l'on procède à la livraison vers les groupements de producteurs, les coopératives, sinon directement vers les centres commerciaux. Certains arboriculteurs choisissent de commercialiser eux même leurs produits. Toutefois, quel que soit le mode de commercialisation, les opérations de calibrage et de conditionnement sont obligatoires. A propos de conditionnement, afin d'assurer la bonne conservation, il est important de souligner que les fruits doivent être rapidement entreposés dans des locaux frigorifiques. En outre, l'échelonnement des ventes est rigoureusement orchestré, puisqu'il est risqué d'inonder le marché (facteur générateur de mévente par effondrement des prix). Cette précaution est valable, tant sur le marché national que sur le marché

international (puisque l'abricot est exporté, essentiellement vers les autres pays européens, pour la consommation en frais pour les gros calibres, sinon transformés en jus, confits ou confitures, pour ceux qui présentent des défauts éventuels). Particulièrement prisé par les consommateurs du fait qu'il n'y a pas à le peler, qu'il ne tache pas et qu'il se partage facilement en deux, l'abricot en frais se trouve sur les étalages de nombreux supermarchés et de marchés de détail.

L'arbre du litchi peut atteindre plus de 10 mètres de hauteur. Son feuillage est touffu et ses fruits se présentent en grappe (une grappe portant en moyenne 10 fruits). Les vergers sont généralement enherbés. On se sert d'un « *borziny* » (un grand couteau muni d'une longue manche) pour débroussailler manuellement le pourtour du tronc. Chaque fruit à l'état mur pèse environ 15 à 25 grammes (ce qui donne environ 150 grammes par grappe), et présente un diamètre 4 à 5 cm. La campagne saisonnière de litchi (de fin novembre à mi-janvier) représentant une source très attendue de revenus, ceux qui se proposent pour la cueillette viennent parfois de loin. D'ailleurs, dans la chaîne formée depuis la cueillette jusqu'à la commercialisation, à peu près tout le monde est mis à contribution : hommes, femmes et enfants (pour grimper dans les arbres avec un panier). Sitôt rempli, le panier est redescendu à l'aide d'une corde. Il est ensuite réceptionné à terre par une autre personne qui, en attente au pied de l'arbre, a la charge de le vider dans un « *garaba* » une grande corbeille s'apparentant à une nasse, sinon sur une natte tressée. Vidé, le panier remonte de nouveau, et ainsi de suite jusqu'à la fin de la cueillette. Il faut savoir qu'à la période de la cueillette,



Palettes de litchis, prêtes à être embarquées au port de Toamasina

la température ambiante varie entre 27 et 33°. Or, le litchi étant un fruit particulièrement périssable, et la chaleur étant un des facteurs destructeurs du fruit cueilli, la cueillette doit être réalisée assez tôt le matin, avant que le soleil ne tape dur, autant sur les fruits que sur les personnes en charge. Ainsi, sitôt les fruits cueillis, une équipe, composée généralement de femmes, procèdent au pré-triage, tout en équeutant les fruits, en écartant les petits calibres et les fruits endommagés. Tout ceci doit s'enchaîner très rapidement. Les emballages doivent être préparés à l'avance. On utilise généralement des caissettes en bois suffisamment aérées, sinon des « *garaba* », tapissées au préalable de feuilles de « *ravinala* » (pour maintenir les fruits à une température suffisamment fraîche).

Ainsi triés, conditionnés et attachés sur le dessus à l'aide d'« *afotra* » (fine liane servant de corde), les fruits sont ensuite acheminés à dos d'homme vers les camions ou véhicules de fortune, pour acheminement et commercialisation, soit aux stations d'exportation, sinon sur le marché local et national. Chez l'exportateur, l'on procède de nouveau à un deuxième triage, puis à un reconditionnement, dans des caissettes en plastique d'une contenance d'environ 10 à 15 kg, empilées les unes sur les autres sur des palettes. De sorte à les maintenir dans un état attrayant jusqu'aux marchés internationaux, les fruits sont souffrés dans des conteneurs spécialement aménagés pour. Après, ils sont soigneusement répartis dans des cartons de 2,5 kg. Ceux-ci sont ensuite empilés sur des palettes spéciales, puis embarqués à bord du navire, sinon entreposés dans des conteneurs frigorifiques, en attendant la date d'embarquement. Parallèlement,

un tonnage de moindre quantité est directement expédié par avion. Dans ce cas, le fruit est conditionné en frais, et n'a pas besoin d'être souffré. Le principal pays importateur est la France, friande du litchi malgache qui n'a pas d'égal en matière de goût, et surtout, qui apporte une note exotique en provenance des îles ensoleillées, en pleine période hivernale de Noël et du Jour de l'an.

Si Madagascar produit environ 125 000 tonnes de litchi par an, le tonnage exporté ne dépasse pas les 25 000 tonnes, si bien qu'en période de fin d'année, le litchi inonde les marchés locaux, et est vendu à un prix dérisoire. Il faut dire que les alternatives de transformation (boissons alcoolisées ou non, confits, confitures, etc) ne sont guère développées. A l'exception du Centre Technique Horticole de Toamasina (CTHT), aucun organisme ne s'investit réellement pour le développement de cette source de revenus. Heureusement, la nature fait encore la plus grande partie du travail, puisque la région Est malgache, exposée aux alizés, est abondamment arrosée (la forte pluviosité maintient les arbres en bon état de production). Pour ce qui est de l'arbre en soi, les planteurs se contentent généralement de procéder périodiquement à une taille sommaire. Mais, de plus en plus, sous l'encadrement du CTHT, il se crée progressivement de nouveaux vergers plus ordonnés, pour donner des arbres touffus mais moins hauts, le but étant de faciliter la taille et la cueillette.

Par contre, l'abricotier bénéficie déjà d'une organisation de l'entretien relativement bien maîtrisée. Dès la fin de la cueillette, les arboriculteurs débutent la taille en vert. Ce procédé consiste à ôter les tiges nouvelles appelées « gourmands ».

A la fin de l'automne, c'est la taille d'hiver, laquelle s'effectue à l'aide de plateformes de taille, avançant sur la rangée à l'aide de sécateurs mécaniques. Cette taille, qui est effectuée pour anticiper la prochaine récolte, sélectionne les rameaux porteurs de bourgeons et les gourmands oubliés. Parallèlement à cette préparation physique, côté gestion, l'arboriculteur a l'obligation de tenir un Cahier des Charges. A ce titre, il doit scrupuleusement noter par écrit toutes les étapes effectuées dans le cadre de l'entretien : traitement (avec indication de la date et du produit utilisé, tout en précisant la quantité par hectare), désherbage, etc. Tout cela est fait pour respecter le souci de la traçabilité pour le compte du consommateur. L'arboriculteur est également tenu de suivre des réunions d'information, faire contrôler ses matériels de pulvérisation et de désherbage, procéder aux déclarations d'embauche auprès des organismes sociaux et fournir des feuilles de paie en bonne et due forme pour ses employés. En d'autres mots, il est professionnel et s'apparente à un véritable chef d'entreprise. Pour le cas du litchi, ces obligations ne sont pour le moment exigées que pour l'exportateur.

Litchi et abricot, deux fruits, deux campagnes, PortEcho souhaite avoir globalement fait le tour des similitudes qui symbolisent en fait le passé, le présent et le futur de deux pays, Madagascar et la France, lesquels, quoiqu'on puisse dire, continuent à faire chemin ensemble. ■

*D'après les enquêtes menées par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA*

ASSAINISSONS NOTRE ESPACE DE TRAVAIL

Les déchets, dans tous ses aspects restent un problème récurrent au sein de notre Société.




Cependant, en application des prescriptions du cahier des charges environnementales de la MICTSL, un nouveau système de ségrégation de déchets a été mis en place depuis le 21 juin 2013 pour pallier aux risques de pollution.

Huit (08) poubelles multicolores, arrangées dans un ordre de tri, facilitant ainsi l'entreposage, l'évacuation et le traitement de nos déchets ont été réparties dans les 09 points respectifs du Terminal [OP Center , Bout de Quai , Marine Operations , Engineering Shelters , Station JOVENNA , Cantine , Engineering Workshop , Safety Office , ZRB] et un (01) point à l'Administration Building].

Notre leitmotiv étant de travailler dans un espace propre, sécurisé et loin de tous dangers et risques de pollution et de contamination, nous sommes tous conviés à utiliser ces nouvelles infrastructures à bon escient et de respecter les conditions d'usage affichées sur les étiquettes des barriques colorées.

En adoptant le bon comportement soucieux de notre environnement, à travers nos efforts (matériels, suivi et surveillance, mesures d'accompagnement...) nous aurons lutté contre les rumeurs et les fausses insinuations sur les risques environnementaux. Notre prise de responsabilité nous récompensera au fil de notre exploit et de notre réussite, pour l'avenir de nos enfants. ■

Source : M.I.C.T.S.L

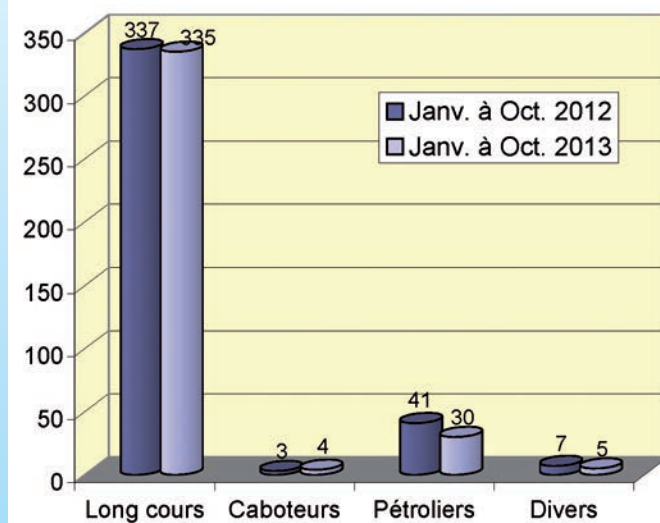
SARY PHOTOS PICTURES	DABA BIDON DRUMS	TORO-MARIKA ETIQUETTES LABELS	KARAZANA FAKO TYPE DE DECHETS WASTE CATEGORY
	MAINTY NOIR BLACK	 DECHETS SPECIAUX  CHIFFONS SOUILLES  EMBALLAGES SOUILLES	AKORA MIOSINA MENAKA Déchets contaminés (Contaminated wastes)
	MANGA BLEU BLUE	 DÉLAIS SOUILLES  NOCIF 	VOVOKA VONTO MENAKA Absorbants contaminés (contaminated absorbants)
	VOLOM-BOASARY ORANGE	 VERRE  CERAMIQUE  Non recyclable	TAVOANGY, BAKOLY, PLASTIKA TSY AZO AHODINA Verre, céramique & non recyclable (Glass, ceramic, non-recyclable plastic)
	MAVO JAUNE YELLOW	 TEXTILES  PLASTIQUES  TOUT VENANT INCINERABLE	LAMBA TONTA, AKORA METY DORANA Textile & tout venant incinérable (rags, wholes coming incinerated)
	MAITSO VERT GREEN	 DECHETS ORGANIQUES  DECHETS MENAGERS  VEGETAUX	FAKO MAITSO SY AMBIN-TSAKAFO Déchets vert et ménagers (green and food scraps)
	MENA ROUGE RED	 POLYSTYRENE  PLASTIQUE  RECYCLABLE	PLASITIKA MBOLA AZO AHODINA Plastique recyclable (recoverable plastic)
	VOLON-DAVENONA GRIS GREY	 MÉTAUX  MÉTAUX 	POTI-BY Débris métalliques (metal box)
	FOTSY BLANC WHITE	 PAPIERS  PAPIERS  PAPIERS / CARTONS	TARATASY & BAORITRA MADIO Papier & carton (clean paper and cardboard)

Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

TOUCHEES DES NAVIRES en nombre (Janvier à Octobre)

	2012	2013
Long cours	337	335
Caboteurs	3	4
Pétroliers	41	30
Divers	7	5
Total touchées	388	374

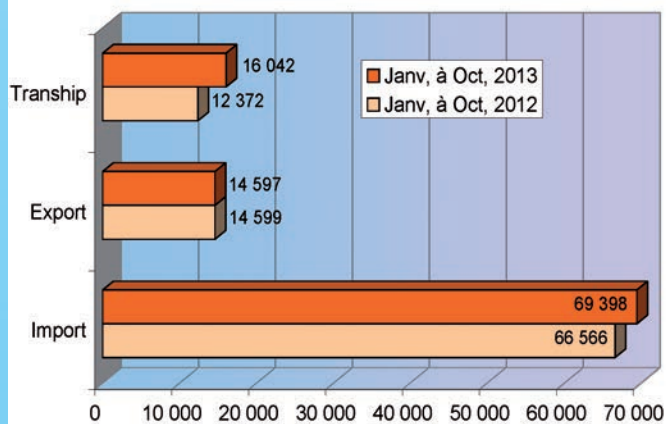
TOUCHEES DES NAVIRES (nombre)



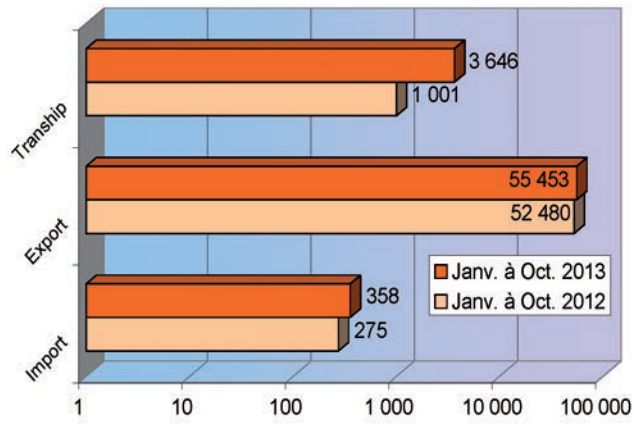
TRAFIC DE CONTENEURS (Janvier à Octobre)

	2012	2013	Evolution en %
Conteneurs pleins (en EVP)	93 537	100 037	6,95
Import	66 566	69 398	
Export	14 599	14 597	
Tranship	12 372	16 042	
Marchandises conteneurisées (en tonnes)	1 423 753,65	1 487 465	
Conteneurs vides (en EVP)	53 756	59 454	10,59
Import	275	358	
Export	52 480	55 453	
Tranship	1 001	3 643	
Rendement opérationnel (boîte/heure)	38	39	
Total trafic (en EVP)	147 293	159 491	8,28

CONTENEURS PLEINS (en EVP)



CONTENEURS VIDES (en EVP)

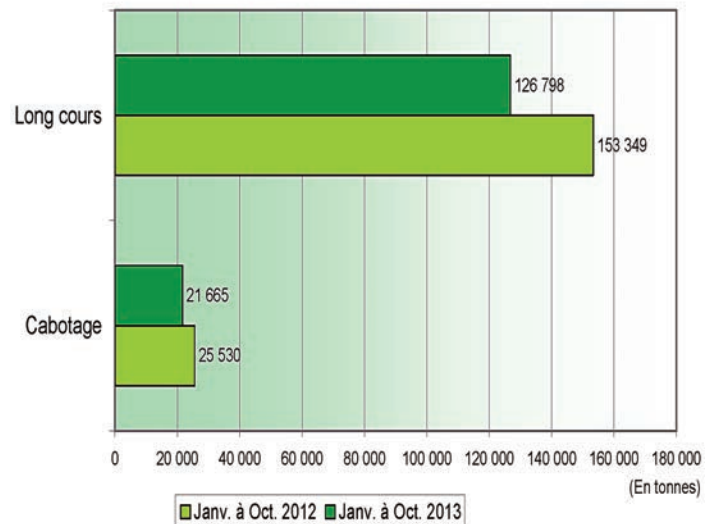


Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES en tonnes (Janvier à Octobre)

	2012	2013	Evolution en %
Trafic Long cours	153 349	126 798	-17,31
Débarquement	41 661	38 728	
Embarquement	111 688	88 060	
Manipulation		10	
Trafic Cabotage	25 530	21 665	-15,14
Débarquement	11 163	8 361	
Embarquement	14 367	13 304	
Total trafic	178 879	148 463	-17,00

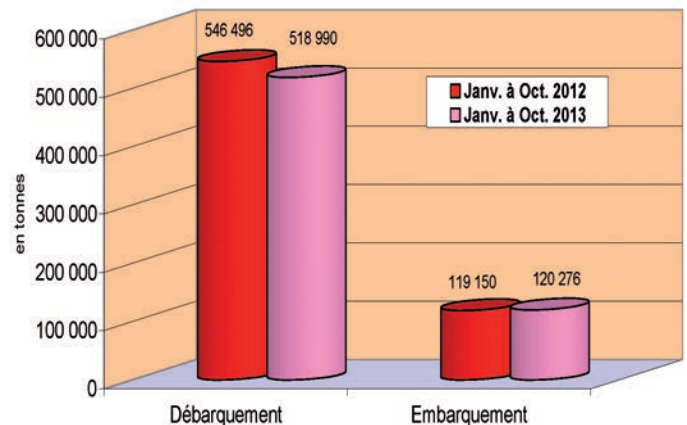
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES



TRAFIC DES HYDROCARBURES en tonnes (Janvier à Octobre)

	2012	2013	Evolution en %
Débarquement	546 495.71	518 989.95	-5,03
Embarquement	119 149.92	120 276.34	-0,94
Total trafic	665 645.63	639 266.29	-3,96

TRAFIC DES HYDROCARBURES



TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (en tonnes)

	Janv. à Oct. 2012	Janv. à Oct. 2013	Evolution en %
Total trafic	1 022 013.54	1 308 996.34	28,08

TOTAL TRAFIC MARITIME GLOBAL (en tonnes)

	Janv. à Oct. 2012	Janv. à Oct. 2013	Evolution en %
Total trafic global	3 432 578	3 626 170.95	5,64

Source : Contrôle de Gestion de la SPAT

MOUVEMENTS DES NAVIRES

ARMEMENT: MITSUI OSK LINE (MOL) IOX

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		PLU		TMM		SIN	
MOL SEABREEZE	094	03/12	04/12	06/12	07/12	09/12	10/12
MOL SUCCESS	098	17/12	18/12	20/12	21/12	23/12	24/12
MOL SEABREEZE	102	07/01	08/01	10/01	11/01	13/01	14/01
MOL SUCCESS	106	21/01	22/01	24/01	25/01	27/01	28/01
MOL SEABREEZE	110	04/02	05/02	07/02	08/02	10/02	11/02

ARMEMENT: PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL) IOX

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		PLU		TMM		PLU	
KOTA WIJAYA	096	10/12	11/12	13/12	14/12	16/12	17/12
KOTA WISATA	10	31/12	01/01	03/01	04/01	06/01	07/01
KOTA WIJAYA	104	14/01	15/01	17/01	18/01	20/01	21/01
KOTA WISATA	18	28/01	29/01	31/01	01/02	03/02	04/02

ARMEMENT: UNITED AFRICA FEEDER LINE SERVICE (IMMA)

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		PLU		TMM		DUR	
ALICE RICKMERS	006S	27/12	28/12	29/12	30/12	05/01	06/01
ALICE RICKMERS	007S	07/02	08/02	09/02	10/02	16/02	17/02

ARMEMENT: EVERGREEN (IMMA)

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		PLU		TMM		DUR	
MESSINI	014S	21/12	22/12	23/12	24/12	30/12	31/12
NIARA	022S	10/01	11/01	12/01	13/01	19/01	20/01
MESSINI	015S	28/01	29/01	30/01	31/01	06/02	07/02
NIARA	023S	21/02	22/02	23/02	24/02	02/03	03/03

ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES							
		DUR		TMM		RUN		PLU	
HOEGH TREASURE	109	01/12	02/12	09/12	09/12	10/12	10/12	12/12	12/12
HOEGH TRADER	111	03/01	03/01	09/01	09/01	10/01	11/01	12/01	12/01
HOEGH COPENHAGEN	26	05/02	06/02	11/02	11/02	12/02	12/02	14/02	14/02



SERVICES CORALINE - m/s "MAURITIUS TROCHETIA"

Calendrier Prévisionnel 2013/2014 - No. 4

VOY No.	MAURICE Port-Louis	RODRIGUES Port-Mathurin	RÉUNION Port-Réunion	MADAGASCAR Tamatave	RÉUNION Port-Réunion	MAURICE Port-Louis	REMARQUES
879	15/09/13 AM 15/09/13 20.00		16/09/13 06.00 16/09/13 17.30	18/09/13 06.00 18/09/13 18.00	20/09/13 06.00 20/09/13 17.30	21/09/13 06.00 22/09/13 AM	-
880	22/09/13 AM 23/09/13 22.00	25/09/13 06.00 27/09/13 09.00				28/09/13 09.30 29/09/13 AM	DG/C
881	29/09/13 AM 30/09/13 20.00		01/10/13 06.00 02/10/13 17.30			03/10/13 06.00 03/10/13 PM	-
882	04/10/13 AM 05/10/13 22.00	07/10/13 06.00 08/10/13 09.00				09/10/13 09.30 09/10/13 PM	DG/C
883	10/10/13 AM 10/10/13 20.00		11/10/13 06.00 11/10/13 17.30			12/10/13 06.00 12/10/13 NOON	-
884	12/10/13 NOON 13/10/13 20.00		14/10/13 06.00 14/10/13 17.30	16/10/13 06.00 16/10/13 18.00	18/10/13 06.00 18/10/13 17.30	19/10/13 06.00 19/10/13 PM	-
885	20/10/13 AM 20/10/13 20.00		21/10/13 06.00 21/10/13 17.30			22/10/13 06.00 22/10/13 NOON	-
886	22/10/13 AM 22/10/13 22.00	24/10/13 06.00 25/10/13 09.00				26/10/13 09.30 26/10/13 PM	DG/C
887	26/10/13 NOON 27/10/13 20.00		28/10/13 06.00 29/10/13 17.30			30/10/13 06.00 30/10/13 NOON	-
888	30/10/13 NOON 30/10/13 20.00		31/10/13 06.00 31/10/13 17.30			01/11/13 06.00 01/11/13 AM	-
889	01/11/13 PM 03/11/13 17.30		04/11/13 06.00 04/11/13 17.30			05/11/13 06.00 05/11/13 PM	-
890	05/11/13 AM 06/11/13 17.30		07/11/13 06.00 08/11/13 17.30			09/11/13 06.00 09/11/13 PM	-
891	09/11/13 NOON 11/11/13 17.30		12/11/13 06.00 12/11/13 17.30	14/11/13 06.00 14/11/13 18.00	16/11/13 06.00 16/11/13 17.30	17/11/13 06.00 17/11/13 AM	-
Maintenance							
	17/11/13 AM					22/11/13 PM	
892	23/11/13 AM 23/11/13 22.00	25/11/13 06.00 26/11/13 09.00				27/11/13 09.30 27/11/13 PM	DG/C
893	28/11/13 AM 28/11/13 17.30		29/11/13 06.00 30/11/13 17.30			01/12/13 06.00 02/12/13 PM	-
894	04/12/13 AM 05/12/13 17.30		06/12/13 06.00 07/12/13 17.30			08/12/13 06.00 08/12/13 PM	-
895	09/12/13 AM 10/12/13 22.00	12/12/13 06.00 13/12/13 09.00				14/12/13 09.30 14/12/13 PM	DG/C
896	15/12/13 NOON 16/12/13 17.30		17/12/13 06.00 17/12/13 17.30	19/12/13 06.00 19/12/13 18.00	21/12/13 06.00 21/12/13 17.30	22/12/13 06.00 22/12/13 PM	-
897	22/12/13 PM 22/12/13 17.30		23/12/13 06.00 23/12/13 17.30			24/12/13 06.00 24/12/13 PM	-
898	25/12/13 PM 28/12/13 17.30		29/12/13 06.00 29/12/13 17.30			30/12/13 06.00 30/12/13 PM	-
2014							
899	03/01/14 AM 03/01/14 17.30		04/01/14 06.00 04/01/14 17.30			05/01/14 06.00 05/01/14 PM	-
900	06/01/14 AM 07/01/14 22.00	09/01/14 06.00 10/01/14 09.00				11/01/14 09.30 11/01/14 PM	DG/C
901	12/01/14 AM 12/01/14 17.30		13/01/14 06.00 13/01/14 17.30	15/01/14 06.00 15/01/14 18.00	17/01/14 06.00 17/01/14 17.30	18/01/14 06.00 18/01/14 PM	-
902	18/01/14 PM 18/01/14 17.30		19/01/14 06.00 20/01/14 17.30			21/01/14 06.00 21/01/14 PM	-
REMARQUES		C : Fret principalement en Conteneurs CPR : Chargement pour Rodrigues B : Bétail au retour			L: Passagers en classe Loisirs Seulement P : Pas de Fret		DG:Transport de produits petroliers/dangereux-nombre de passagers limite à 33 à l'aller

Les passagers sont priés de s'assurer de la date, de l'heure et du quai d'embarquement. Ces modalités doivent impérativement faire l'objet d'une confirmation dans les 30 - 36 heures précédant les dates / heures de départ initialement prévues. S'adresser à l'Agence Maritime concernée.

- SAUF MODIFICATIONS SANS PREAVIS - SUBJECT TO ALTERATION WITHOUT NOTICE -

INO MARÔ ASANÔ Ê ?

Nanatona mpiasa iray Andriamatoa TELOLAHY James Romulus izay miasa ao amin'ny MICTSL ny PortEcho ary nisafidy ny « Superintendent Operations » ao amin'ny « Terminal » hana-diady momba ny asa sy ny andraikitra sahaniny.



TELOLAHY James Romulus, « Superintendent Operations » ao amin'ny MICTSL

P.E : Ianao dia miasa ato amin'ny « Terminal MICTSL » ary miandraikitra ny asa amin'ny maha « Superintendent Operations », afaka milaza ny mombamomba anao sy mikasika ny asanao ve ianao ?

T.J.R: Ny anarako dia TELOLAHY James Romulus, « Superintendent Operations ». miandraikitra ny asa (Operations) rehetra manomboka amin'ny « Gate » ka hatrany amin'ny sambo, izany hoe fidirana sy fivoahan'ny « conteneurs pleins » na « vides » ao amin'ny « Terminal », fanafainganana sy fanarahamaso ny asa mba tsy hijanonan'ny fiara (camion) ela ary mba azahoana ny « dwell time » tsara izany hoe tsy tokony hihoatra ny 45 minitra. Anisan'izany koa ny fiandraiketana ny fizotran'ny fampidinana (débarquement) sy ny fanondranana (embarquement) ny « conteneurs » ao anatin'ny fotoana faran'izay haingana indrindra mba hatratrarana ny atao hoe « productivity »: « 42 moves/hour » no tarigetra tamin'ity taona 2013. Eo koa ny fandrindrana ny fipetrahan'ny sambo « tribord » na « babord » hanamorana ny fanatanterahana ny asa (Opérations). Manarak'izany, mijery ny toerana hametrahana

ireo « conteneurs » izay voatsinjara isan-tsokajiny « dry, reefer » na « flat », (20 pieds sy 40 pieds) mba hahamora ny « enlèvement » ataon'ny « Clients ».

P.E: Ahoana ny fandaminana ahafahana manatontosa izany ?

T.J.R: Ny fandaminana ny asa dia miankina amin'ny fivoriana isan'andro amin'ny telo ora sy sasany tolakandro afa tsy ny zoma izay tanterahina amin'ny telo ora. Mandritra izany fivoriana izany no handraisana ny «commande» ny «Compagnie»amin'ireo sambo ho tonga sy ny «équipe Dockers» hiasa aminy. Misy koa ny fivoriana hadaminana ny lamin'asa rehetra isaky ny amin'ny valo ora maraina sy amin'ny enina ora hariva araka ny «planning» ataon'ny «Operations Center». Marihina fa izahay «Superintendent» dia miara miasa hatrany amin'ny «Officier in Charge» (OIC) sady izy no lehibe mandritra ny «shift» iasana izay mitsinjara toy izao: amin'ny 7 ora maraina -7 ora hariva «dayshift», 7 ora hariva -7 ora maraina «nightshift». Ny «Terminal» dia miasa (24h/24h) ary (7j/7j). Raha misy ny tsy fahavitan'ny asa mandritran'io fotoana io

dia manao tatitra «turnover»amin'ireo izay misolo azy ny teo aloha.

P.E: Amin'izay voalaza rehetra izay, misy teny tianao ambara ve ho an'ny mpamaky ?

T.J.R: Iriko ny mba hanohizana izao fanadihadiana izao ataon'ny PortEcho mba hahalàlana ireo karazana asa rehetra.

P.E: Inona no mba zavatra mahafinaritra anao teo amin'ny fanatanterahanao ny asanao ?

T.J.R: Anisan'ny zavatra tena mahafinaritra sy mahafa-po ahy ny fahavitan'ny asako ara-dalana indrindra fa nahatratra «productivity» tsara aho nandritra ny «shift» niasako. Izany dia mitarika filaminantsaina ho ahy rehefa tonga any an-trano aho.■

Nangonin'i Monique Henriette

Mouvements du personnel durant le dernier trimestre 2013

Nom et prénoms	Matricule	Fonction	Date
AGENTS RETRAITES			
DOUFOUKOU Rémi	1977 073	Chef d'équipe Forgeron	19/10/2013
MANAHIRA	1973 689	Chef d'équipe Nettoyage Route	01/12/2013
TOMBO François	1978 237	Chef d'équipe Plombier	05/01/2013
TALATA André	1979 188	Chauffeur Pompier	10/12/2013
WILLIAM	1978 068	Chef Service Ouvrage Bois	16/12/2013
AGENT PRE-RETRAITE			
RAMANANA	1978 221	Ajusteur	01/10/2013

« Tourisme et Eau : Protéger notre avenir commun » :

thème de célébration de la Journée Mondiale du Tourisme

Choisi cette année par l'Office Mondial du Tourisme ou OMT, le thème « Tourisme et Eau : Protéger notre avenir commun » s'inscrit dans la ligne de l'année internationale des Nations Unies de la Coopération dans le domaine de l'Eau.



Tourisme et eau: une éternelle interdépendance

Comme il est d'usage à l'occasion des célébrations mondiales, des messages sont formulés et publiés par les soins des organismes internationaux. Cette année, dans le cadre de la célébration de la Journée Mondiale du Tourisme, le message de SEM Ban Ki Moon, Secrétaire Général de l'ONU, met en avant la responsabilité de l'industrie du tourisme, la réduction de la consommation en eau, l'amélioration de la gestion des déchets et la contribution des particuliers.

A Madagascar, pour faire écho à ce message universel, Monsieur RAKOTOMAMONJY Jean Max, Ministre du Tourisme, s'étant déplacé à Toliara pour la célébration nationale, a ponctué l'interdépendance de l'eau et du tourisme en ces termes : « **Le Tourisme constitue une plateforme idéale pour la promotion de l'utilisation des ressources en eau** ». Par ailleurs, il a sensibilisé l'assistance sur la nécessité d'améliorer la gestion des ressources en eau. Eviter le gaspillage, protéger de façon durable et adéquate ces ressources, appliquer les normes et les techniques appropriées dans la prospection, l'exploitation, l'utilisation, et enfin, établir une répartition équitable de l'eau entre tous les usagers et les différents types d'usage, voilà ce à quoi tout citoyen conscient et responsable devrait dorénavant s'employer. Enfin, il a demandé le précieux concours des partenaires techniques et financiers, en vue d'appuyer Madagascar dans sa volonté de développer le tourisme. Pour conclure, il a encouragé tous les acteurs du secteur (ceux qui y travaillent, comme ceux qui en profitent) à prendre leurs responsabilités respectives, ainsi qu'à unir leurs efforts, de sorte à assurer **un avenir fondé sur l'eau rationnellement utilisée et source de vie.**

Malgré une forte pluviométrie et la dégradation manifeste de certaines de ses infrastructures, plus particulièrement les routes, Toamasina, la ville du grand port, continue à attirer les touristes. Cependant, les opérateurs de la région Atsinanana craignent un déclin du secteur, si rien n'est fait rapidement pour redorer le blason de cette partie Est de l'île. Ce qui serait dommage pour les plages idylliques, la faune et la flore dont elle regorge. Encore heureux que les opérateurs du secteur gardent courage et font tout ce qui est humainement possible de faire pour redonner des attraits à la ville. Ils souhaitent juste que ces efforts soient confortés et appuyés par les autorités publiques. Ils souhaitent particulièrement que des actions de sensibilisation soient initiées par leurs soins, afin que tous se sentent impliqués dans la préservation de la propreté de la ville, ceci, non seulement dans l'intérêt du secteur touristique, mais aussi et surtout pour le bien-être commun.

Quant à l'Office National du Tourisme à Madagascar, force est pour cet organisme de révéler que, cette année, le nombre de touristes accueillis dans la Grande Ile en 2008 ne sera pas encore atteint, et cela, malgré la forte croissance enregistrée dans le secteur pendant ces deux dernières années. Certes, l'état des réservations enregistrées par les *tour operators* et les agences de voyage s'avère nettement mieux qu'en 2012. Toutefois, la confirmation de ces réservations dépend de l'atmosphère politique au pays. Par conséquent, il faut espérer que les élections mettront fin à la crise. Et *tout ira mieux pour le meilleur des mondes !* ■

Recueillis par Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



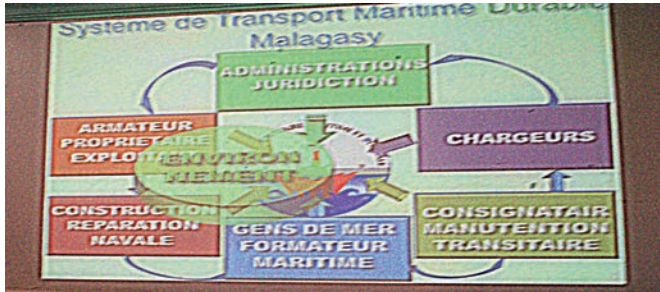
*Toliara, ville hôte de la célébration nationale
de la Journée Mondiale du Tourisme*

JOURNEE MONDIALE DE LA MER 2013

JOURNEE DES GENS DE MER 2013

50^{ème} ANNIVERSAIRE DE L'ENEM

à MAHAJANGA 12 – 13 SEPTEMBRE 2013



JMM – 2013. La Journée Mondiale de la Mer - 2013 de l'Organisation Maritime Internationale - OMI, est axée sur le thème « Développement Durable : la Contribution de l'OMI après la Conférence de Rio+20 ». Elle a été célébrée à Mahajanga le 13 Septembre 2013 dernier.

Symposium. Un Symposium sur le thème « Vers un Système de Transport Maritime Durable à Madagascar » marquait la Journée. Les acteurs du Système de Transport Maritime à Madagascar (manutentionnaire, enseignants, chercheurs, armateur, gens de mer, administration, ...) ont pris part au partage et échange sur ce nouveau concept.

Développement Durable. A la demande du SG OMI, l'APMF a suscité la réflexion des participants sur l'état des lieux du Système de Transport Maritime Malagasy par rapport aux trois piliers d'un Développement Durable: la protection de l'**Environnement**, la contribution au développement de l'Economie, à la lutte contre la pauvreté, et l'équité Sociale.

PNM STMD. Ce Symposium devrait mener à l'élaboration d'une « **Politique Nationale Malagasy vers un Système de Transport Maritime Durable** » ou **PNM STMD**, et le « **Cadre Institutionnel** » correspondant.

La préparation de cette Politique Nationale par le Ministère des Transports et l'APMF, à travers un processus itératif et participatif implique la consultation des représentants de tous les acteurs et activités du Système de Transport Maritime Malagasy. Elle requiert également l'assistance d'experts internationaux de l'OMI à travers des ateliers régionaux itinérants et un atelier international. Cette « Politique Nationale Malagasy vers le STMD » est prévue être présentée et mise en œuvre, avant la Journée Mondiale 2014.

Coopération technique OMI. La participation de l'APMF à l'Assemblée Générale de l'OMI de Novembre 2013, est une occasion pour manifester l'engagement de l'Administration Maritime Malagasy aux nobles causes de l'OMI sur le Système de Transport Maritime Durable à travers cette « Politique Nationale Malagasy vers un système de Transport Maritime Durable – PNM STMD ». C'est une opportunité également pour renforcer notre coopération technique avec l'OMI à travers le détachement d'experts auprès de l'APMF.

50^{ème} anniversaire de l'ENEM. La célébration du 50^{ème} anniversaire de l'ENEM a précédé la Journée Mondiale de la Mer, le 12 Septembre 2013. Célébration assortie de l'exposition sur l'histoire de l'Ecole, des officiers malagasy y formés avec

la participation des organismes partenaires de l'ENEM concernés par la mer et la formation des Gens de mer.

Conférence-Débat. La **Conférence-Débat** de l'après-midi sur le « Développement de la Formation Maritime à Madagascar » organisée et animée par le Collectif des Officiers et Anciens de l'ENEM, a marqué cette « Journée des Gens de Mer ». Formation Maritime à Madagascar qui doit faire face au dilemme :

- former des gens de mer destinés à la flotte malagasy du marché local ; ou - former de gens de mer destinés au marché international à bord des flottes sous pavillon de complaisance malagasy. Orientation et choix qui exigent des dispositions d'ordre administratif et institutionnel appropriées à intégrer dans la « Politique Nationale de Transport Maritime » de Madagascar.

Développement Durable et Formation Maritime. Les différentes allocutions d'ouverture de ces deux Journées JMM et JGM 2013 ont été axées sur la conformisation du Système de Transport Maritime aux 3 piliers d'un Développement Durable et sur l'avenir de la formation maritime et des activités de gens de mer à Madagascar.

Pour marquer cet événement, l'ENEM a offert des marques de reconnaissance à quelques distinguées personnalités du monde maritime.

Conventions Internationales OMI. Le thème probable de la JMM 2014 tournerait autour de « la Mise en œuvre effective des Conventions Internationales OMI » à Madagascar.

Vu le nombre de Conventions Internationales de l'OMI ratifiées par Madagascar, l'APMF prépare actuellement le dossier technique et les instruments de ratification de quelques Conventions majeures de l'OMI.

La reprise de la revue du Code Maritime 2000 rentre dans ce cadre.

Madagascar - Conventions Internationales OMI. Le Gouvernement Malagasy, à travers le Ministère des Transports et l'APMF s'efforcent de conformer le Transport Maritime à Madagascar aux dispositions des Conventions Internationales de l'OMI en dépit des réalités économiques du Pays.

Notre volonté de préparer cette « Politique Nationale en matière de Système de Transport Maritime Durable » manifeste notre adhésion totale à l'élan commun des pays membres du Monde vers les nobles causes de l'Organisation Maritime Internationale, OMI. ■

Source : A.P.M.F



La santé est un capital

La saison chaude s'est bel et bien installée dans les pays tropicaux. Avec elle, des pluies, voire des orages, se relaient à des journées de forte chaleur. Si les matinées sont généralement égayées par un ciel bleu, les après-midi, en revanche, sont arrosés par des orages. Cette situation favorise la prolifération des moustiques. Et qui dit « moustiques », dit forcément « paludisme », une maladie tropicale, qui peut être mortelle, si elle n'est pas soignée correctement et à temps. Toutefois, il n'y a pas lieu de s'en inquiéter outre mesure, puisqu'elle est tout à fait évitable et peut être guérie. En ces quelques lignes, le CEMEDI, ou Centre Médical et de Diagnostic de la S.P.A.T., a tenu à partager les actions qu'il a entreprises, dans le cadre de la lutte contre cette maladie qui hante tant de personnes.



Moustiquaires imprégnées d'insecticide à effet durable (MID), un des moyens de lutte contre le paludisme

Depuis 1921, Madagascar s'est engagée dans la lutte contre le paludisme. Transmis à l'homme par des piqûres de moustiques infectés, le paludisme représente à Madagascar la 8ème cause de morbidité (Rapport entre le nombre des malades et celui de la population). Selon les chiffres issus en 2011 par le SSS ou Service de Statistiques Sanitaires au niveau des Formations Sanitaires ou des Centres de Santé de Base, chez les enfants de moins de 5 ans atteints du paludisme, le taux de morbidité est passé de 21,57 % en 2003 à 5 %, tandis que celui de la mortalité est passé de 25,92 % à 19 % (source : Service de Statistiques Sanitaires 2011). Entre 2003 et 2011, l'amélioration de la prise en charge contre cette maladie résulte d'une vaste campagne de lutte, mise en place dans le cadre du **Programme National de Lutte contre le Paludisme**.

Outre la prise en charge adéquate, l'aspersion d'insecticides domiciliaires, la surveillance épidémiologique et la prévention par la distribution gratuite de moustiquaires imprégnées d'insecticide à effet durable (MID), font partie des stratégies principales et des moins coûteuses dans l'ensemble des actions de contrôle du Paludisme à Madagascar. De surcroît, ces stratégies incluent la distribution en mode campagne et la distribution de routine au niveau des Formations Sanitaires. Ces actions complémentaires ont permis de maintenir la couverture, en complément de la distribution par la campagne.

Dans son souci de prioriser la résolution des problèmes médicaux touchant l'ensemble de la population tamatavienne, le CEMEDI a activement contribué à la lutte contre le paludisme et au maintien du taux de couverture de MID. A ce titre, et en collaboration avec le PSI Madagascar, il a assuré une distribution gratuite de MID aux enfants de moins de 5 ans vus en consultation, aux femmes enceintes, et enfin, aux enfants de moins d'un an et totalement vaccinés. Cette campagne, qui a débuté au mois de septembre dernier, s'est achevée à fin octobre. Au cours de cette période, sur les 850 MID destinées au CEMEDI, 625 ont déjà pu être individuellement distribuées aux divers bénéficiaires cités précédemment.

Enfin, il est intéressant de préciser que, en marge de ces activités ponctuelles, une prise en charge adéquate est quotidiennement effectuée au sein du Centre. Dans la perspective, tous les médecins ont déjà bénéficié d'un renforcement de compétences en matière de lutte contre le paludisme. Enfin, face aux cas estimés graves, il est du devoir de ces médecins d'évacuer le malade au Centre Hospitalier de la Ville, lequel est le plus équipé en matière de prise en charge des malades. ■

Recueillis par Monique HENRIETTE

CHAMPIONNAT DE MADAGASCAR DU LAWN TENNIS :

Le triplé de la région Atsinanana

Habituellement, ce sont les joueurs de la ligue d'Analamanga qui brillent lors du sommet national. Cette année pourtant, au championnat de Madagascar du lawn tennis, les joueurs de la région du Boeny, en particulier Roséa, et ceux d'Atsinanana ont partagé l'affiche avec eux.



Le trio exhibant fièrement leurs trophées

Certes, dans cette discipline, ce n'est pas la première fois que la région Atsinanana participe au championnat national. Mais jusqu'ici, elle s'est limitée à disputer les titres de vétérans. Cette année, il semble qu'elle entend briller dans le lawn tennis, puisqu'elle a accordée à ses joueurs une année entière pour préparer le championnat national. Bien entendu, ses efforts ont payé, puisqu'elle a décroché trois titres, cela, grâce aux exploits de Thierry MAMINIAINA, Haja RAKOTOSON et Daniela TAFANGY.

Sur terrain, cette préparation relativement longue a fait ses preuves. L'avantage du jeu polyvalent doit être primé, d'accord, puisqu'il permet de s'adapter en fonction de l'adversaire. Cependant, chaque joueur a su y insérer son propre style. En tout cas, les trois joueurs ont, pour ainsi dire, réalisé un énorme bond, en réussissant dans leurs séries respectives aux côtés de joueurs confirmés. Les titres obtenus sont pour le moins encourageants : le troisième pour Thierry, le quatrième pour Haja, et enfin, Daniela pour les moins de 10 ans.

Il faut reconnaître que l'existence du terrain en terre battue au CPJS constitue un avantage pour les joueurs de la Région Atsinanana, dans la mesure où cette infrastructure contribue à les habituer en surface rapide. Toutefois, il est clair qu'ils y ont travaillé dur. Travail et entraînement du matin au soir et durant

plusieurs semaines, courage et persévérance, une vie pratiquement rythmée par le tennis, ils ont bien mérité les titres qu'ils ont décrochés.

Nonobstant ces exploits, ils ne sont pas prêts de s'arrêter là. Comme l'affirme Thierry, à partir de ce sacre, leur motivation va décupler, même s'ils doivent continuer à combiner le tennis avec les études. Et déjà, la préparation du championnat de Madagascar 2014 est au programme. Ils ont un an devant eux pour être fin prêts. Et à ce joueur d'ajouter humblement : « **Je dois encore m'améliorer en participant à autant de matches que nécessaire, cela, tout en m'entraînant physiquement pour améliorer mon jeu de jambes et la puissance de mon service. Parallèlement, je dois en plus assurer mes études** ». Quel courage ! *PortECHO* souhaite plein succès, à lui comme à ses coéquipiers. ■

Recueillis par Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

TOAMASINA ET LE HAVRE : *Un partenariat qui s'amorce sur le plan Formation*



L'Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche ou IPER, organisme de formation professionnelle unique dans le monde francophone, a été créé en 1977, par le Grand Port Maritime du Havre (GPMH), conjointement avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de la même ville. Aux agents cadres des secteurs portuaire, maritime et logistique de divers pays dans le monde, l'IPER propose un portfolio d'une trentaine de séminaires en Management, en Ingénierie et en Conseil, une manière pour l'Institut de partager les connaissances et le savoir faire de la communauté havraise sur toutes les problématiques portuaires. Avec une équipe de professeurs chercheurs, et avec comme principaux partenaires le GPMH, la société SOGET et l'AIVP, il regroupe à son actif la production de plus de dix conférences et ouvrages internationaux, ce, pour les besoins de l'industrie maritime. Sélectionné pour y suivre la Formation supérieure à la Gestion et à l'Exploitation des ports du 9 septembre au 11 octobre derniers, Monsieur Mamy RAZAKALIMANANANDRO a mis à profit ce privilège pour interviewer Monsieur Hendrik LOHSE, Directeur de l'Institut depuis 2011, et cela, pour le compte de PortEcho.



Hendrik LOHSE, Directeur de l'Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche de l'Ecole de Management de Normandie

PE : Pourriez vous nous parler de l'IPER ?

HL : L'IPER a été officiellement fondé en 1977, grâce au Port Autonome du Havre et à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre. Son objectif était de faire profiter notre savoir faire et notre expérience en terme de construction et de gestion de projet portuaire, et ensuite, de les mettre à la disposition d'autres autorités portuaires, par le biais de séries de formation périodique. En 2006, l'Institut a été rattaché à l'Ecole de Management de Normandie. Cela a permis d'intégrer toutes les formations de l'IPER dans le portfolio de cette Ecole, induisant ainsi des avantages non négligeables à l'IPER, non seulement au niveau des locaux d'études et des bureaux, mais aussi et surtout, pour les fruits du partenariat existant entre les deux établissements. Plus tard, il a été possible de proposer des formations en Logistique au niveau de Bachelor, puis au grade de Master II.

PE : Sinon, dans quelles autres activités l'Institut s'est-il engagé ?

HL : En tant qu'organisme de formation professionnelle, nous proposons trois genres de formation. D'abord, il y a un catalogue de formation sur le Management, la Gestion et l'Exploitation portuaires dispensés ici-même au Havre. Ensuite, l'Institut propose des formations à la carte, c'est-à-dire conformes aux demandes spécifiques des autorités portuaires issues de différents pays. Dans ce deuxième volet, l'IPER peut choisir de déplacer les formateurs vers les pays demandeurs et la langue utilisée peut être soit le français, ou l'anglais, ou encore l'espagnol, selon la langue officielle du pays bénéficiaire. Enfin, avec le Grand Port Maritime du Havre, et sous l'égide de l'Organisa-

tion Maritime Internationale (OMI), l'IPER organise annuellement deux séminaires. Le premier dure cinq semaines et porte sur la Gestion et l'Exploitation portuaires, tandis que le second (qui ne prend que deux semaines) est dédié aux femmes cadres portuaires.

P.E : Quelle différence y a-t-il entre la formation à la carte et les séminaires organisés avec l'OMI ?

HL : Les séminaires organisés sous l'égide de l'OMI sont des formations généralistes. Là, le but c'est de donner une vision globale touchant plusieurs domaines : le droit portuaire, l'organisation portuaire, la sûreté portuaire, l'aménagement portuaire, le marketing dans un port, l'Intelligence économique portuaire, la finance portuaire, l'analyse et l'étude financière des projets portuaires, la relation ville port, le management des projets portuaires, la gestion des conflits sociaux dans un port, etc... A l'issue de ces formations, les participants sont censés avoir acquis des connaissances dans d'autres domaines, outre celui dans lequel ils exercent. De surcroît, ils peuvent comprendre les problématiques de leurs collègues, et ainsi sont à même d'y apporter leur contribution. A la différence, les séminaires généralistes proposent une option de formation sur mesure, que l'organisme intéressé choisit dans le catalogue de formation de l'IPER (consultable sur le site www.iper.fr), pour l'adapter ensuite à ses propres réalités, ce qui lui vaut l'appellation de « séminaires spécialisés ». A titre d'exemple, un responsable qui travaille dans la finance peut demander une formation en finance portuaire. En d'autres termes, c'est un séminaire spécifique dans un domaine déterminé, et qui permet à chacun d'approfondir largement, ainsi que de mettre à jour ses connaissances et son savoir-faire.

PE : En résumé, quels sont les objectifs des formations dispensées par l'IPER ?



Façade du bâtiment de l'École de Management de Normandie, qui abrite les locaux de l'IPER

HL : L'IPER vise essentiellement de former des cadres portuaires, à tous les niveaux de responsabilité : directeur sectoriels, chefs de département, chefs de service, etc. L'idée est de faire comprendre les enjeux stratégiques de la gestion portuaire et de son environnement, dans un contexte où la concurrence s'est sensiblement accrue. L'objectif est donc de promouvoir le développement des compétences des apprenants, afin qu'ils puissent devenir des personnes ressources pour les autorités portuaires et/ou des gestionnaires des ports ou des terminaux. En plus des échanges d'expériences que génère de fait une formation, elle permet aussi aux apprenants d'avoir toutes les clés pour connaître globalement les activités portuaires, et leur donne la possibilité d'évoluer dans leur carrière portuaire.

PE : Avez-vous eu connaissance de feedback de relations entre participants ?

HL : Au cours des séminaires, les échanges d'idées entre les participants sont l'une des principales bases de cette formation. Ensuite, notre site Facebook avec le site LinkedIn, offrent aux participants l'opportunité de rester en contact permanent, d'un côté avec l'IPER et, de l'autre, entre participants (anciens ou récents). Aujourd'hui, l'IPER peut s'enorgueillir de disposer d'un réseau regroupant environ 540 personnes en interrelation.

P.E : Avez-vous envisagé la possibilité de délocaliser les formations IPER dans un autre pays ?

HL : Absolument. D'ailleurs, on a déjà fait ainsi. Mais alors, deux cas de figure se posent. Premièrement, pour les formations plus généralistes englobant les domaines portuaires (genre, organisation portuaire, gestion des opérations portuaires, travaux maritimes etc...), si le nombre des participants ne dépasse pas la dizaine, il est de loin beaucoup moins coûteux de les organiser sur place, plutôt que de les envoyer en France. Dans ce cas, ne seront pris en charge que les frais de déplacement des formateurs. C'est le cas de nos dernières interventions successivement au Maroc et au Cameroun. Au port de Kribi au Cameroun, pendant trois jours seulement, l'IPER a formé l'ensemble des cadres de soutien et des experts à la gestion portuaire. C'était un séminaire axé sur les grands enjeux de la gestion portuaire, et qui devait permettre à tout les participants, à la fois, de mettre leurs connaissances respectives à jour et de les compléter éventuellement. Par contre, si le nombre des participants est très

faible, dans le cas des formations très spécialisées, il est judicieux de les faire venir en France.

PE : Une délocalisation à Madagascar est donc envisageable avec la participation des sociétés privées locales, sinon des autorités portuaires des îles voisines ?

HL : Bien sûr, on peut organiser la formation de la façon suivante : une autorité portuaire prend en charge le coût de la formation. Ensuite, sur la base d'un tarif de participation fixé par cette dernière auprès des invités et des autres participants éventuels, elle peut se faire rembourser des charges qu'elle a engagées. Certes, l'objectif est d'abord la formation en soi. Mais parallèlement, elle sera une opportunité pour la visibilité du pays, puisque qu'elle permet de mettre en évidence les atouts économiques du pays hôte. Sinon, les séminaires et les colloques permettent de faire venir d'autres personnes, à la fois, pour des échanges d'expériences et pour leur montrer en réel combien le Port de Toamasina se développe. D'une autre manière aussi, c'est une façon de partager le coût de formation aux secteurs privés susceptibles d'être intéressés par l'organisation de ces séminaires. Généralement, les secteurs privés et les concessionnaires sont prêts à donner et à sponsoriser ces alternatives de formation, dans l'intérêt de la promotion de l'économie nationale.

PE : Un message particulier ?

HL : Je voudrais profiter de cet entretien pour exprimer mon attachement personnel à Madagascar. Depuis que je dirige l'IPER, j'ai eu l'occasion d'accueillir beaucoup de malgaches, et cela, toujours dans la bonne ambiance. Savez-vous que le parrain de ma promotion de fin d'étude en droit est l'Ambassadeur de Madagascar en France à l'époque. C'est lui qui m'a remis mon diplôme de Master en Droit Maritime. Mon collègue, Monsieur Alexandre LAVISSIERE, Professeur de Logistique et Chargé de mission de l'IPER, se déplace régulièrement à Madagascar pour des séances de travail sur des projets portuaires. A dire vrai, je souhaite élargir mes activités dans l'IPER par l'organisation d'un évènement de formation à Madagascar. Vous pouvez compter sur moi pour défendre les intérêts de votre pays et pour faire en sorte que l'IPER l'aide volontiers dans l'atteinte de ses objectifs de formation. Bien entendu, si tout ceci peut être formulé dans le cadre d'une convention de partenariat, ce sera vraiment le couronnement de mon souhait. ■

D'après l'interview réalisée par Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Ouverture officielle du 27^{ème} « Cours de Formation Supérieure à la Gestion et à l'Exploitation des ports »

PARTICIPANTS ISSUS DE MADAGASCAR AU SEMINAIRE OMI DEPUIS 1987

Année	Nom	Fonction		Société
1987	M. Pascal MAHEFASON	Chef Capitaine		Port de Mahajanga
1988	M. GUILLAUME	Chef du Service des Ports		Ministère du Transport et de la Marine Marchande
1992	M. Jean RALAMBO	Chef Service Provincial Marine Marchande		Ministère des Transports et de la Météorologie
1994	M.Henri Paul MANANJARA	Directeur Technique		S.E.P.T
1995	M.Rivoson RAZANAMAHAZO	Directeur		Ministère des Transports et de la Météorologie
1996	M.Jean-Monfort RAZAFIMAHEFA	Chef du Service Provincial		Ministère des Transports et de la Météorologie
1998	Mme Justine Hary RATSIRAKA	Attaché commercial		S.E.P.T
2001	M.Séraphin IMPALY	Directeur du Contrôle de Gestion et de l'audit		S.E.P.T
2002	M.Antoine de Padou MIHA	Chef du Département Organisation	dcga@dts.mg	S.E.P.T
2003	M.Jean BERTHIN	Assistant Directeur Opérations	sept@dts.mg	S.E.P.T
2004	M.Léon-Njy LEDOA	Chef du Département	leonnjy@port-toamasina.com	S.E.P.T
2005	M.Hossnaly ROSSNALY	Chef du Département Stockage et Livraison	sept@wanadoo.mg	S.E.P.T
2009	Mme Niriantsoa Sehenon ANDRIAMAMPANDRY	Assistante juridique	niriantsoa@apmf.mg	Agence Portuaire Maritime et Fluviale
2010	M.Nicolas TABIHA LARSENE	Chef du Département Etude économique	nicolastabihalarsene@yahoo.fr	S.P.A.T
2011	M.David SAMIMANDIMBY	Chargé de la gestion financière	davmandimby@yahoo.fr	S.P.A.T
2012	M.Clément RAKOTONJANAHARY	Chef du département police portuaire et ISPS	clement@port-toamasina.com	S.P.A.T
2013	M.Mamy RAZAKALIMANANANDRO	Chargé de la communication	razaka.mamy@port-toamasina.com	S.P.A.T
FEMMES CADRES PORTUAIRES AYANT PARTICIPEE AU SEMINAIRE DE L'OMI				
2011	Mme.Lydie Myriam MASY	Directeur de la Gestion du Domaine portuaire	lm.masy@port-toamasina.com	S.P.A.T
2011	Mme.RANDRIAMALALA Radotiana Fiononana	Directeur des Ressources Humaines	radotiana.randriamalala@port-toamasina.com	S.P.A.T
2012	Mme RAFANIRISOA	Chef du Département Dévpt. des Ressources Humaines	rafanirisoa@yahoo.fr	S.P.A.T
2013	Mme JAOZANDRY Marie Antonine	Chargé de l'analyse financière	jm.antonine@yahoo.com	S.P.A.T
2013	Mme Vololona RANIVOMBOAHANGY	Chargé de l'Administratio et Logistique	ranivomboahangy.vololona@port-toamasina.com	S.P.A.T

LE RESPECT DES BIENS PUBLICS

« Salus populi suprema lex esto » ou « Que le salut du peuple soit la Loi ». De nos jours, cette locution tend à se perdre dans les esprits. Cet oubli a malheureusement affecté la mentalité de beaucoup de citoyens, d'où l'attitude assez défavorable de ces derniers sur les biens publics, considérés comme étant propriétés des détenteurs du Pouvoir, et non celles du peuple.



RAZAFINDRAIBE Ernest Joseph Gilbert, Président National KMF/CNOE

Par ces quelques lignes, le KMF/CNOE aspire apporter sa contribution dans la sensibilisation du citoyen à **respecter le bien public, son bien.**

Dans cette définition, un élément en particulier est déterminant. Il s'agit de **la capacité à utiliser le bien.**

Chaque citoyen a le droit de disposer du bien public

A priori, le bien public est le bien qui n'appartient, ni à une personne, ni à un groupe restreint, mais à une communauté, et dont l'utilisation par l'un n'altère pas la capacité des autres à en profiter.

La plupart du temps, la communauté, premier bénéficiaire des biens communs, est composée de personnes, qui considèrent normal l'utilisation de ces biens (souvent gratuit, comme l'utilisation de l'espace, écouter la radio, ou profiter de l'éclairage la nuit). Par contre, celles-ci ne ressentent guère d'obligation vis à vis de ces biens, car elles ne se considèrent pas comme étant propriétaires.



Forte de ses 24 années d'expérience, l'association KMF/CNOE – Education des citoyens, peut se vanter aujourd'hui d'être l'une des OSC les mieux structurées de Madagascar. L'association recouvre actuellement la plus grande partie de l'île, avec plus d'une centaine de districts occupés et éparpillés partout sur le territoire Malgache.

Non seulement l'organisation a toujours respecté la valeur générique des OSC (c'est-à-dire la protection des intérêts du citoyen), mais aussi elle est demeurée fidèle à ses propres valeurs. KMF est l'abréviation de *Komity Mpanaramaso ny Fidianana*, tandis que CNOE est la traduction Française de *Comité National d'Observation des Elections*.

Outre la mission d'observation des élections, le **KMF/CNOE œuvre aussi dans l'éducation citoyenne et l'observation de la vie publique**. Ces trois activités constituent les principales missions de l'association.

A ce titre, elle intervient ici dans le cadre de sa mission d'éducation des citoyens. Par le biais de cet article qu'elle propose, elle souhaite apporter sa contribution dans le cadre de la sensibilisation des citoyens, **afin que ceux-ci prennent conscience de l'importance du respect des biens publics**.



Avenue de l'Indépendance de la ville de Toamasina

de plus utile.

En outre, il nous faut garder en tête que, si l'environnement dans lequel nous vivons est sal, détérioré et pollué, nous en sommes les seuls fautifs, comme l'illustre si bien l'expression « Qui sème le vent, récolte la tempête ».

La préservation du bien commun ne requiert pas tant d'efforts que cela laisserait croire. Des petits gestes, tels que ne pas laisser sa canette de jus, emballages ou autres débris salir les lieux, ou en ce sens, faire attention à ne pas salir les matériels mis à disposition : portes, murs, toilettes, bancs, pelouses, constituent déjà une contribution importante.

Pour s'investir dans la vie de son pays, la prise de conscience de ces quelques éléments clé serait un bon début pour chaque citoyen. **Chacun est responsable de la sauvegarde du patrimoine de sa nation, et seul un peuple engagé dans la sauvegarde et la bonne gestion de ses biens peut aspirer à la bonne gouvernance de son pays.**■

La détention de ce droit de disposer de la chose publique lie le citoyen à une obligation vis-à-vis de ce bien.

En effet, **le citoyen a le devoir de respecter ce bien, qui est, non seulement le sien, mais aussi celui de la communauté**. Ainsi, il est important de prendre conscience du fait qu'un bien personnel altéré ne pénalise qu'un groupe très restreint de personnes, alors que **les maux affligés au bien public pénalisent la communauté**.

« Rien n'est gratuit »

Cet aspect de la vie actuelle devrait nous alerter. **Rien n'est gratuit**, y compris la jouissance de ce qui apparaît à nos yeux comme étant non payant. Raison de plus pour respecter les biens communs.

Un bien public est un bâtiment, un objet ou un lieu appartenant à la commune et mis à la disposition du public. Cela peut être un parc, une place dans la ville, la plage ou encore la piscine municipale, la bibliothèque, l'école et le mobilier qu'elle contient.

Ces biens sont achetés et entretenus grâce aux impôts des redevables de la commune. Tout le monde contribue donc à cet investissement.

Pensez seulement au fait que les fonds alloués à réparer des détériorations (évitables) auraient pu servir pour quelque chose

Vololona RANIVOMBOAHANGY
et Fanjanirina RAELARISOA

D'après la proposition de l'équipe du KMF/CNOE
et Education des citoyens



Plage de Toamasina



Présentation par ARTELIA du Rapport d'Avant Projet Détaillé (A.P.D) relatif au projet de construction d'un quai mixte passagers Ro-Ro au môle A et de rénovation des darses 1B et 2B.



Débarquement des nouveaux matériels de manutention (spreaders) de la MICTSL.



Réunion préparatoire dans la salle de conférence de la SPAT, en vue de la faisabilité de l'accueil de la 3^{ème} édition du séminaire annuel **Villes & Ports Océan Indien** (de g. à d. le PDS de la Commune Urbaine de Toamasina, le DG de la SPAT et la Directrice Générale de l' OVPOI)



New look au siège de la SPAT: une salle d'attente spéciale V.I.P nouvellement aménagée



1^{er} août 2013, photo souvenir lors de l'AG de l'Association des Ports des Iles de l'Océan Indien (A.P.I.O.I), à l'Île de la Réunion.
debout, 2^{ème} et 4^{ème} à partir de la droite: respectivement, LEDOA Léon Njy, Finance Manager et AVELLIN Christian Eddy, DG de la SPAT



Campagne Litchi 2013: le navire « ATLANTIC KLIPPER », en escale au Port de Toamasina, pour l'embarquement de litchis.

ILS SE SONT DIT OUI POUR LA VIE



Ils, ce sont Michel et Liliane. Michel est un ressortissant français. Il est déjà tombé amoureux de Madagascar depuis son premier séjour en 2010. Il l'a adopté tellement vite, que trois années après, il tombe amoureux d'une malgache, qui n'est autre que Liliane, le Journaliste-Reporter de *PortEcho*. Le

28 septembre dernier, les amoureux ont officialisé leur union à l'Hôtel de Ville de Toamasina I. Les invités, essentiellement composés de parents et d'amis intimes des nouveaux mariés, ont été charmés par le style de la réception organisée à l'occasion, un style qui marie deux personnes, deux pays et deux cultures.

PortEcho souhaite beaucoup de bonheur à Michel et à Liliane. Au fait, depuis ce jour mémorable, cette dernière s'appelle MELQUIOND-ZAFINIRINA.

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY



Ouassous
à la nage

Ingédients

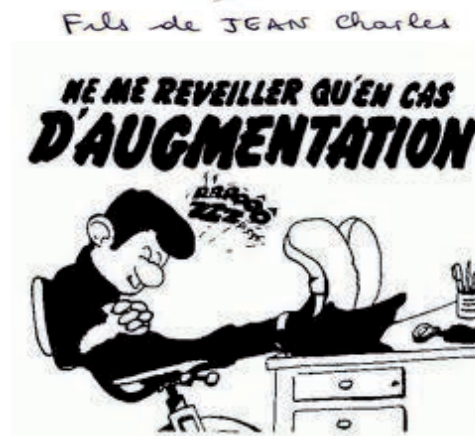
2 kg de crevettes ■ 1 l de fumet de poisson (frais ou préparé avec du concentré)
■ jus de 6 citrons verts ■ 2 oignons
1 petit piment ■ 3 gousses d'ail ■ Sel et poivre du moulin ■

- Pelez les gousses d'ail. Epluchez les oignons, coupez-les en deux, puis recoupez-les en rondelles. Rincez bien les crevettes à l'eau fraîche.

- Versez le fumet de poisson dans un faitout. Ajoutez les gousses d'ail, le piment et les oignons, portez à ébullition et laissez bouillir 2 ou 3 minutes à feu vif.

- Plongez les crevettes dans le fumet bouillant, ajoutez la moitié du jus des citrons, salez et poivrez légèrement. Baissez le feu, couvrez et faites cuire 5 à 10 minutes en remuant souvent.

- Ajoutez le reste du jus de citron en fin de cuisson et retirez du feu. Goûtez et rectifiez éventuellement l'assaisonnement en sel et en poivre. Disposez les crevettes dans un grand plat creux avec le bouillon de cuisson et servez aussitôt. Sinon, laissez refroidir avant de servir ■



ÉLECTIONS LOCALES	↓	MAUDIT AU CINÉMA	↓	RIVIÈRE EN BRETAGNE	↓	INDIVIDUS	↓
REMPART		OBLIGATION SOCIALE				ENDROITS	
↳		↓				↓	
PARTIE DU VISAGE	→			ÉTOFFE	→		
GUIDÉES				BOÎTE À IDÉES			
↳				↓			
POMME DE PIN	→					PÉTILLANT ITALIEN	RÉSINE AROMATIQUE
INDIVIDU						↓	↓
↳				IMPOSE	→		
				RÂLA			
GRANDS-PÈRES	→			↓			
VAGUE BIEN FORMÉE						ÉMÉCHÉ	
↳				HABITUDE RIDICULE	→	↓	
				JEU DE BALLES			
ÉPUISE	→			↓			
ABRI DE TOILE							
↳							
						SUR UNE BORNE	→
OEUVRES DE SCULPTEUR	→						



Société du Port à gestion Autonome
de Toamasina

PORT DE TOAMASINA

La référence



Tél : (261 20) 53 321 55
Fax : (261 20) 53 335 58
E-mail : spat@port-toamasina.com
Web : www.port-toamasina.com