

PortEcho

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina SPAT - 1^{er} trimestre 2014 - n° 19



Hery RAJAONARIMAMPIANINA au Port de Toamasina Technicien et homme de terrain avant tout!

Indian Ocean Ports & Logistics 2014

*les exigences d'une nouvelle
autoroute maritime*



MICTSL ET L'ANNEE 2013 :
**un bilan marqué
par d'importants
investissements**



Les métiers des usagers du port

Le commissionnaire de transport (ou transitaire)

Il organise le transport de la marchandise qui lui est confiée par le propriétaire (aussi appelé chargeur), de son point de départ à son point d'arrivée. Il choisit les transporteurs et effectue les formalités administratives et juridiques, voire les déclarations douaniers.



L'armateur

Il est le propriétaire de navires et de conteneurs. Il gère les rotations de ses navires dans tous les ports du monde. Il prévoit pour chaque voyage un équipage, des vivres, du matériel et du carburant. Dans chaque port desservi par ses navires, l'armateur se fait représenter localement par un agent consignataire et un agent maritime. L'agent maritime et le consignataire peuvent constituer une seule et même entité.



Le chargeur

Il est le propriétaire de la cargaison d'un navire ou d'une partie de cette cargaison représentée par un connaissement. C'est celui qui expédie la cargaison.



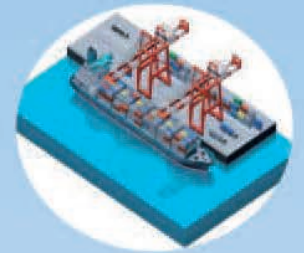
L'agent maritime (ou agent fret)/agent consignataire de navires (ou agent coque)

Prestataire de service agissant en qualité de mandataire de l'armateur, l'agent maritime représente le propriétaire de navires dans le port, dans le cadre de la commercialisation de ses navires, ce, en contractant différents transitaires et chargeurs qui cherchent à expédier des marchandises, dans l'objectif est d'assurer le remplissage optimum du navire. L'agent consignataire représente l'armateur dans le port pour la gestion du navire en tant qu'équipement. Il informe l'ensemble des portuaires de l'arrivée du navire. Il gère la vie d'un navire dans le port: matériel, vivres, carburant, équipage...



L'opérateur du terminal ou manutentionnaire

Les terminaux sont gérés par des sociétés de manutention privées. Elles assurent toutes les opérations de débarquement et embarquement de tous types de marchandises, y compris la gestion de ses aires d'entreposage (terre-plein ou magasins de stockage) pour la réception et la livraison.



Les autorités de contrôle

Douanes, Société Gasynet, Gendarmerie, Police, Capitainerie... Ces autorités contrôlent la circulation des marchandises, des navires, et des hommes.



La Chambre de Commerce et d'Industrie

Organe rattaché au Ministère de Commerce, elle a pour rôle d'appuyer le secteur privé et de gérer une partie spécifique des magasins sous douane.





Page de couverture :
Visite de SEM le Président de la République
au 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
Alexina Tiana
Jhonson Rakotonirina
Vololona Ranivomboahangy
Fanjanirina Raellarisoa
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° 1409/04/14

Nombre de tirage :
350 exemplaires



■ 4 EDITORIAL

■ 6 ECONOMIE

IOPL 2014 OCEAN INDIEN

Les exigences d'une nouvelle autoroute maritime

MICTSL et L'ANNEE 2013

Un bilan marqué par d'importants investissements

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

Les matières premières importées
par Ambatovy

■ 20 TRAFIC MARITIME

Statistiques sur le trafic maritime
du port de Toamasina

■ 22 MOUVEMENTS DES NAVIRES

■ 25 ANNUAIRE DES MAREES

■ 26 AKON'NY MPIASA

Ino marô asanô è ?

■ 28 INO MARÊSAKA AKÔ ?

Le Centre de Perfectionnement des Officiers,
de nouveau au port de Toamasina

Journée Mondiale de la Femme

■ 30 SANTE

La santé est un capital

■ 31 SPORT

Basket-ball :
L'ASCUT, jusqu'au bout

■ 32 EVENEMENTS

Hery RAJAONARIMAMPINANINA
au port de Toamasina

L'île Maurice, un des fleurons de l'Océan Indien

A la mémoire des huit mille malgache et plus,

■ 37 CULTURE ET EDUCATION

Le citoyen et la citoyenneté

■ 38 ACTUS EN PHOTOS

■ 39 LOISIRS

Dans son message de vœux publié dans le n° 282 de *l'Eco austral*, le Directeur de la rédaction, Monsieur Alain Foulon a écrit : « **L'avenir, c'est la mer** ». Tandis que, pour conclure son discours de bienvenue lors de l'*8th IOPL 2014*, le 23 janvier dernier à l'île Maurice, Monsieur Shekur Sunth, Directeur Général de *Mauritius Ports Authority*, a emprunté cette citation de John F. Kennedy : « **Une marée montante soulève tous les bateaux, qu'ils soient grands ou petits** ». Deux réflexions lancées dans des circonstances différentes, mais qui sont d'un tel réalisme, qu'elles n'ont pas manqué d'éveiller notre curiosité. D'ailleurs, en matière de réalisme dans le domaine portuaire et maritime, nous nous permettons de tirer le chapeau devant la façon avec laquelle Monsieur Shekur Sunth a mis en exergue le concept dans son discours, sans nul doute, dans le but d'interpeller les acteurs portuaires et maritimes de la région Océan Indien sur le fait qu'ils sont concernés au même titre par les mêmes enjeux et, de ce fait, doivent s'impliquer et agir en synergie pour réussir. L'extrait de ce discours, que nous avons choisi de vous partager ci-après (en traduction libre), se passe de commentaire :

« Il est évident que la croissance durable en matière de commerce entre l'Amérique du Sud, l'Afrique et l'Asie propulsera de manière significative l'industrie maritime dans l'Océan Indien, et ce, pour longtemps. Il est d'ailleurs rapporté, que 30% du transport maritime conteneurisé et 60 % du trafic pétrolier transitent par l'Océan Indien. De ce qui précède, d'énormes opportunités de développement se présentent en faveur des ports de la région, à condition qu'ils se préparent à répondre aux exigences de la communauté maritime. Les armements ont déjà commencé à déployer dans la région des méga porte-conteneurs d'une capacité de plus de 8 000 EVP, des bâtiments que la plupart des ports africains ne sont pas en mesure d'accueillir. Pour comble, 11 % de la flotte de porte-conteneurs existante, ainsi que 47 % des navires en commande ont une capacité de plus de 10 000 EVP. Et, dans un futur très proche, ceux-là même seront mis en service dans l'Océan Indien. De sorte à réduire leurs coûts d'approche, les grandes compagnies de navigation ont choisi d'adopter une stratégie qui consiste à transborder leur cargaison dans des ports d'éclatement, qui disposent d'infrastructures aux normes, proposent une bonne qualité de service, des tarifs compétitifs. A moins que les ports régionaux ne soient en mesure de satisfaire à ces attentes, leur trafic local continuera à être transbordé dans d'autres ports d'éclatement, et la conséquence en sera la hausse des coûts, laquelle compromettra la compétitivité de leurs exportations. Aujourd'hui, dans certains pays de l'Océan Indien, les coûts de transport représentent déjà 30 à 40 % des coûts de revient des produits au consommateur... Les opérateurs maritimes s'attendent à ce que les ports, non seulement, exhibent des profondeurs de quais de 16,50m pour l'accueil de leurs navires, mais aussi, à ce qu'ils affichent une performance en grue de plus de 25 mouvements par heure, une productivité d'escale de 60 à 90 mouvements par heure, une durée d'escale ne dépassant pas six heures. Tels sont les objectifs que les ports de la région doivent se fixer et atteindre le plus tôt possible... Les années à venir apporteront leurs lots de défis. Et si des décisions audacieuses et opportunes sont prises en vue d'améliorer nos infrastructures et notre logistique portuaire, toute la région profitera sans nul doute d'une ère de développement et de prospérité sans précédent, dans la mesure où l'Afrique sortira enfin de son sommeil et grandira en une puissance économique qu'il ne faut pas sous-estimer ».

A *PortEcho* d'ajouter juste qu'il ne peut y avoir de hub durable, si tous les ports n'y contribuent pas ensemble. Qu'ils soient petits ou grands, les ports de la région devraient jouer leur carte de complémentarité, afin que leurs atouts respectifs soient exploités à bon escient, et contribuent à leurs intérêts mutuels. D'ailleurs, en référence à la réflexion suivante du Roi Léopold de Belgique : « **Un pays n'est pas petit, s'il touche à la mer** », *PortEcho* ajoutera encore ceci : « **Il n'y a pas de petit port. Il n'y a que des ports, dont la volonté devrait être unique : faire de l'Océan Indien une zone maritime sécurisée et prospère** ».

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY

In the New Year message he sent via the 282nd issue of *Eco austral*, Mr Alain Foulon, *Directeur de la rédaction*, wrote the following: « **L'avenir, c'est la mer** ». That is to say that future will rely on sea and ocean activities. Besides, last 23rd January in Mauritius, Mr Shekur Suntah, Director General of Mauritius Ports Authority, reminded the following John F. Kennedy quotation, when concluding his Welcome Speech at the Opening Ceremony of the *8th IOPL 2014*: « **A rising tide lifts all the boats, big and small alike** ». Both quotations were written and said in different contexts. Yet, they pull you back to such realism that they come to arouse our curious mind. By the way, when speaking about realism, we were full of admiration towards the way Mr Shekur Suntah emphasized the concept in his speech. With no doubt, he aimed to call on Indian Ocean port and maritime actors on the fact that they are concerned by the same stakes for the same reason. Therefore, if they are willing to succeed, they have to involve and act together as one. As it is shown in the following extract we choose to share with you and which needs no comment:

"It is obvious that the sustained growth in trade between South America, Africa and Asia will significantly increase shipping activity in the Indian Ocean, and this, for a long time ahead. It is reported that, already, 30% of seaborne container trade and 60% of oil tankers transit via the Indian Ocean. There are therefore tremendous development opportunities for ports in the region if they gear up to respond to the demands of the Shipping community. Shipping lines are already mobilizing large container vessels, of over 8,000 TEU capacity in the region, which cannot be accommodated in most African Ports. To make matters worse, 11% of the existing container fleet and 47% of vessels on order are greater than 10,000 TEU capacity. So it is very likely that those vessels will also be operating in the Indian Ocean in the not too distant future. The strategy of the main shipping lines is to transship their cargo at hub ports with the required infrastructure, good service level, competitive tariffs so as to reduce their total logistics cost. Unless regional ports can meet these requirements, their local cargo will continue to be transshipped at other hub locations, resulting in higher transportation costs and thus jeopardizing the competitiveness of their exports. Already transport costs represent 30 to 40% of the cost of consumer products for some Indian Ocean Islands... The Maritime Operators are expecting ports not only to offer published depths in excess of 16.5m to accommodate their large vessels, but are looking for a crane productivity of over 25 moves per hour, a berth productivity in the region of 60 - 90 moves per hour and the waiting time of their vessels should not exceed six hours. These are the targets that the regional ports must set themselves to achieve the soonest possible... The years ahead will prove to be challenging. But if bold and timely actions are taken to improve our Port and Logistics infrastructure, there is no doubt that the whole region will enjoy an era of unprecedented economic advancement and prosperity, as Africa finally awakens and grows into an Economic Powerhouse to be reckoned with"

There is nothing else to be added by *PortEcho*, apart from the fact that there cannot be any sustainable hub, if all concerned ports do not together contribute. Big or small, the Indian Ocean ports should take advantage of the fact that they are complementary, in order to wisely use their assets and to let those contributing to mutual interests. Actually, referring to the following King Leopold (Belgium) quotation: « Un pays n'est pas petit, s'il touche à la mer », that is to say that "a country is not small, if it touches sea", *PortEcho* will just add this last one: « **There is no small port. There are only ports, the target of which should be an only one: a secure and prosperous Indian Ocean** ».

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY

OCEAN INDIEN :

les exigences d'une nouvelle autoroute maritime

« Le transport maritime est aujourd'hui en pleine mutation. Les tendances majeures, avec les changements qu'elles génèrent, obligent les acteurs du transport maritime à revoir leurs priorités respectives ». A ce titre, et l'Océan Indien étant aujourd'hui en train de devenir une autoroute maritime fortement sollicitée du fait d'un concours de circonstances, aucun port riverain n'échappe à la vague de changements, et fait tout ce qui est possible pour être en mesure de saisir les multiples opportunités qui s'offre à lui. Mais comme le dit une locution latine dans *Hernani* (Victor Hugo) : « **Ad augusta per angusta** », ou « A des résultats grandioses, pas de voies étroites », aucun des ports riverains n'arrivera au triomphe qu'en surmontant maintes difficultés. La 8ème édition de l'IOPL (Indian Ocean Ports & Logistics), laquelle s'est déroulée les 23 et 24 janvier derniers à l'île Maurice, a été mise à profit par les ports participants pour s'échanger leurs plans de développement respectifs, des plans spécialement élaborés pour adapter leurs infrastructures respectives aux nouvelles exigences.



Debout, AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., exposant le plan de développement du port de Toamasina

I. LES NOUVEAUX ENJEUX

« L'émergence de nouveaux pôles de production dans le Sud Est asiatique est un des stimulants majeurs des grands changements dans les échanges commerciaux mondiaux. L'échiquier économique mondial a été bouleversé par la nouvelle puissance

commerciale des pays asiatiques, comme la Chine, la Thaïlande ou encore l'Inde. Cette situation a entraîné l'intensification des échanges commerciaux entre les pays asiatiques et les pays africains, qui restent l'éternel consommateur de produits finis, et accessoirement fournisseur de matières premières. Une autoroute maritime s'est créée entre l'Asie et

l'Afrique. Et Madagascar se trouve naturellement sur cette route, surtout avec les mesures de sécurité qui s'imposent sur les côtes de la corne de l'Afrique, avec les actes de piraterie », dixit AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., en guise d'introduction au nouveau film de présentation du Port de Toamasina et de son plan de développement.

Il apparaît clair que l'enjeu a été unanimement perçu par l'ensemble des participants à l'IOPL 2014. D'ailleurs, pratiquement toutes les interventions des conférenciers, qu'elles soient présentées en chiffres, cartes, tableaux, documents, photos, etc., l'ont mis en exergue. En outre, il s'avère important et urgent que les plans de développements, lesquels permettront aux ports riverains d'adapter leurs infrastructures aux nouvelles exigences, soient réalisés au plus vite. Il est dommage que les quelques pages réservés au dossier économique ne permettent pas de rapporter tout ce qui a été proposé sur la question. Toutefois, nous nous efforcerons d'en partager des extraits, histoire d'interpeller tout un chacun sur le contexte, les enjeux et les défis, et enfin et surtout, les moyens pour relever ces défis.

Certes, l'IOPL (qui est rééditée tous les ans) vise à faire du monde maritime un pôle d'excellence en matière d'affaire et de développement. Aujourd'hui, les pays de l'Afrique et de l'Océan Indien veulent développer les échanges, afin d'optimiser et de pérenniser leurs performances économiques. Pendant les deux jours de conférence, d'intenses discussions ont porté sur des questions, telles que la facilitation des échanges, la libre circulation des personnes, des biens et des services, la volonté politique et le leadership des gouvernements en matière d'harmonisation des politiques macro-économiques, et enfin, le rôle du secteur privé dans l'intégration régionale du continent.

Toutefois, dans les séries d'interventions et de débats, un thème majeur s'est démarqué : **« l'Océan Indien, nouvelle autoroute maritime, nouvelles exigences »**. A ce titre, identifier les nouveaux enjeux, leurs impacts sur les tendances du trafic maritime de conteneurs dans la région, et enfin, ce à quoi l'industrie portuaire et maritime doit se préparer, tel est le thème choisi par Madame Aruna Bunwaree Ramsaha, Deputy Director General de MPA (Mauritius Ports Authority). Adoptant une approche macroéconomique, l'intervenant a, dans un premier temps, mis en exergue sept tendances majeures influant le trafic maritime conteneurisé, notamment :

1. La persistance de l'impact négatif de la crise économique mondiale de 2008/2009 sur la demande ainsi que sur le commerce à l'échelon mondial ;

2. La hausse des coûts des produits pétroliers ainsi que des opérations y

afférentes ;

3. L'impact de la profonde mutation économique, avec le bouleversement que celle-ci amène sur la géographie des relations commerciales, entre autres :

- **la naissance d'un commerce inter régional Sud/Sud ;**

- **la naissance d'une puissance économique de l'Asie du Sud Est, avec la Chine en pôle position ;**

- **la nécessité pour les compagnies de navigation de s'adapter aux nouvelles exigences ;**

4. Les bouleversements climatiques : - incitant les décideurs universels à faire pression sur la réduction d'émission de CO² ;

- **rendant vulnérables les infrastructures portuaires ;**

5. La mise en service de méga porte-conteneurs, et dont les conséquences sont :

- **la surcapacité sur certaines routes maritimes ;**

- **la réduction notable des taux de fret de conteneurs ;**

6. La piraterie maritime, dont les conséquences sont :

- **la déviation des routes maritimes, afin d'éviter les zones à haut risque ;**

- **les investissements en matière de sécurité.** A savoir que la Commission de l'Océan Indien (COI) a organisé la première réunion des points focaux nationaux du programme régional de sécurité maritime (MASE), les 7 et 8 mars derniers aux Seychelles. Cette réunion témoigne de l'engagement constant des organisations régionales en faveur de la sécurité maritime. Mais, elle a aussi offert une occasion de travailler au partage et à la coordination des informations entre les 22 pays de la zone Afrique Orientale/Australe et Océan Indien (AfOA-OI), laquelle zone est représentée par les points focaux nationaux. Ainsi a été lancée la phase de démarrage d'un vaste programme financé par l'Union Européenne, l'ONUJDC, l'UNPOS, l'EUCAP-NESTOR, l'INTERPOL, ainsi que la Chine et l'Australie, programme qui vise à lutter contre la piraterie maritime et ses effets sur les économies de la zone. Financé à hauteur de 25 millions d'euros par l'Union Européenne, et piloté par l'IGAD, le programme MASE a débuté en 2013. Il porte notamment sur le renforcement des capacités de coordination et d'échange d'information, ainsi que des systèmes de justice criminelle pour arrêter, transférer, détenir, poursuivre et

emprisonner les pirates. Depuis la « *Résolution sur la piraterie maritime dans la région de l'Océan Indien et du Golfe d'Aden* », adoptée par le Conseil des Ministres en avril 2009, la C.O.I n'a pas baissé la garde. Bien au contraire, elle s'est fortement mobilisée, contribuant ainsi à faire adopter par les pays de la région, le 7 octobre 2010, une stratégie régionale et un plan d'action de lutte contre la piraterie et de sécurisation maritime. D'après la C.E.A (Commission Economique pour l'Afrique des Nations-Unies), l'Océan Indien qui couvre des Etats insulaires comme Madagascar, les Seychelles et les Comores ainsi que des pays côtiers, tels que Djibouti, l'Erythrée, le Kenya, la Somalie et la Tanzanie, « **est d'une importance stratégique mondiale du point de vue géopolitique et sécuritaire, compte tenu de l'importance croissante du commerce maritime et de la vulnérabilité aux actes de piraterie** » ;

- **l'augmentation de la consommation en carburant, du fait de l'augmentation de la vitesse de navigation, ce, afin d'éviter les détournements de navires ;**

7. L'amplification du souci universel sur les impératifs pour un développement durable, lequel soucie interpelle les acteurs maritimes à adopter des systèmes de transport respectueux de l'environnement. La protection du milieu marin, et de surcroît, le transport maritime sur la principale route mondiale du pétrole, deviennent une des préoccupations majeures des gens de mer. « *On imagine assez bien l'effet dévastateur d'une marée noire dans la partie sud-ouest de l'Océan Indien sur l'économie de destinations touristiques comme les Seychelles, Madagascar ou même l'archipel des Comores* ». Alors que c'est au milieu de ces îles que transitent 30% du pétrole brut mondial, représentant plus de 700 millions de tonnes, en provenance du Moyen Orient et destinés à l'Europe ou l'Amérique. L'autoroute maritime du canal du Mozambique réunit les quatre pays continentaux riverains : Kenya, Tanzanie, Mozambique, Afrique du Sud et l'ensemble des cinq états insulaires membre de la C.O.I, Union des Comores, Madagascar, Seychelles, Maurice et France. « *Chaque année, pas moins de 5 000 navires longent ainsi le canal du Mozambique, et passent entre les îles des Comores et l'atoll seychellois d'Aldabra, inscrit au patrimoine mondial de l'humanité* », précise la C.O.I. Un centre de coordination régional, établi au siège du Sea Watch Center à Cape Town en Afrique du Sud devrait être en activité depuis le 1er semestre 2013.



Mme Aruna Bunwaree Ramsaha, Deputy Director General de MPA

A souligner à ce sujet que les navires, qui desservent la région de l'Océan Indien, doivent respecter les normes internationales en vigueur, en particulier depuis le 31 décembre 2012, date de validation du projet régional d'autoroute maritime du canal du Mozambique, lequel s'étend sur 1.800 miles de long (environ 3 240km). La centralisation et la sauvegarde des informations, ainsi que la coordination, sont de mise. Chaque pays détient désormais des cartes détaillées de ses zones côtières les plus sensibles, permettant de prioriser les interventions en cas de pollution. Les neuf pays ont signé un accord de coopération prévoyant une assistance mutuelle en cas de déversement d'hydrocarbures. Du matériel de confinement et de récupération d'hydrocarbures en mer leur a été fourni pour protéger les ressources et les écosystèmes côtiers et marins. Plusieurs dizaines d'experts ont été formés dans les pays bénéficiaires, pour les préparer à gérer d'éventuelles situations de crise. De même, des formateurs ont été recyclés, de sorte à assurer à long terme la relève ainsi que la mise à jour des plans de lutte nationaux.

II. LES NOUVELLES EXIGENCES

Face à ces enjeux, quelle stratégie les compagnies de navigation ont-elles adoptée ? Ce sera l'objet de la suite de l'intervention de cette éminente conférencière, tel que résumé ci-après :

- **La région Afrique Australe est en train de devenir une zone privilégiée de transbordement ;**
- **L'augmentation des coûts de pas-**

sage au canal de Suez, associée à la fréquence des actes de piraterie au large du Golfe d'Aden, poussent les armements à concourir aux ports de l'Afrique Australe comme des potentiels ports d'éclatement ;

- **Afin de maximiser leurs lignes, les compagnies de navigation sont en train de passer commande de navires toujours plus gros, tels les super-post panamax, les méga porte-conteneurs ou en anglais Ultra-Large Container Ships (ULCSs) ;**

- **Des porte-conteneurs de 18 000 EVP sont aujourd'hui en cours de commande ;**

- **Les compagnies de navigation ont déjà mis en service dans la région Océan Indien et Afrique Sud des porte-conteneurs d'une capacité de 8 000 EVP et plus ;**

- **L'augmentation en volume des porte-conteneurs, ainsi que les fusions et les alliances, donnent lieu à des profits économiques, du fait de la réduction du nombre d'escales ;**

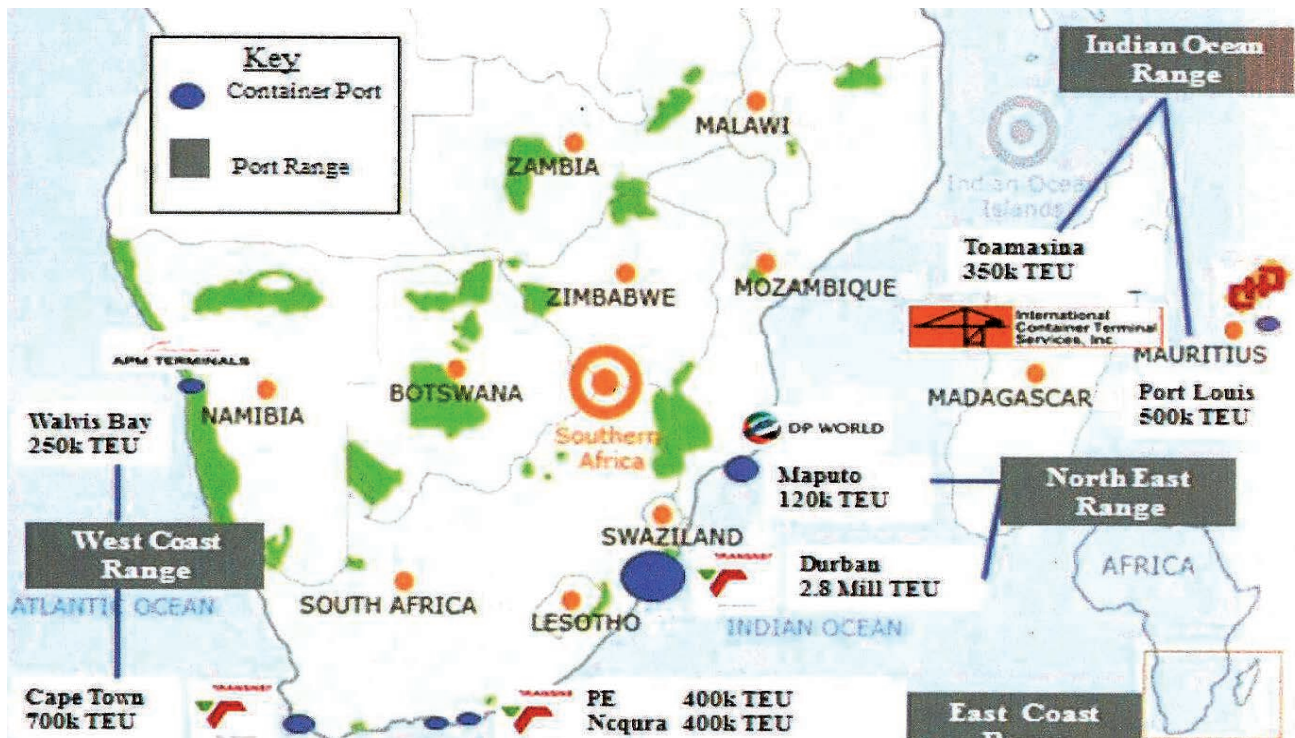
- **Réseau P3 :**

- **Mise en pool des navires sous alliance opérationnelle (MAERSK, MSC, CMA CGM) ;**

- **Contrôle de la surcapacité et réduction de la fluctuation des taux de fret ; Exemple de l'île Maurice : sur les 671 escales de porte-conteneurs enregistrées en 2013 à Port Louis Harbour, 59 concernent des porte-conteneurs de plus de 8 000 EVP. Le terminal à conteneurs de Port Louis a été construit de**

1996 à 1998, et est opérationnel depuis 1999. L'infrastructure a été conçue pour accueillir des unités de 3 000 conteneurs avec des tirants d'eau de 11 m. Un premier approfondissement du chenal a permis l'accueil de navires transportant jusqu'à 5 000 conteneurs. Les bateaux plus importants ont alors été obligés de mouiller sur rade, avec à la clef, des opérations de transbordement. Parallèlement, Port Louis Harbour entreprend de moderniser sa capacité d'accueil des navires, ceci, en vue de ravitaillement en carburant. Au début des années 2 000, les plus gros porte-conteneurs avaient une capacité d'environ 8 500 EVP. Par la suite, plus précisément à partir de 2 006, des bateaux de 10 000 EVP sont apparus. Ils atteignent une longueur de 350m, une vitesse maximale de 25 nœuds pour une puissance de 70MW. En novembre 2012 la compagnie française CMA CGM a pris livraison du MARCO POLO, le plus grand porte-conteneurs du monde à ce jour, d'une longueur de 396m et d'une capacité de 16 020 EVP. Récemment, la compagnie MAERSK a fait part qu'il a passé commande de bâtiments de 18 000 EVP. Par ailleurs, attirés cette année par la libéralisation du commerce de combustibles annoncée par le gouvernement mauricien dans le cadre du budget 2014, 15 000 navires sont attendus. Pour le cas de l'île Maurice, une infrastructure de taille est en train de se réaliser à Port Louis Harbour. Il faut savoir que cette île sœur ambitionne d'être le hub à conteneurs de la zone, accueillant des navires transportant jusqu'à 11 000 conteneurs. Les travaux de dragage sont déjà en cours au terminal conteneurs. Ils s'achèveront en décembre 2016. Grâce à une profondeur de 16,50 m, les plus grosses unités pourront accoster.

« **Contrairement à nos voisins d'Afrique Australe et Orientale, le dés-enclavement de nos économies ne passe pas par des infrastructures terrestres. Nos autoroutes sont océaniques. Nos gares sont nos ports. Nos véhicules sont nos navires** », dit le Secrétaire Général de la C.O.I, Monsieur Jean Claude de L'ESTRAC, à l'intention des représentants des compagnies maritimes. Il s'est dit inquiet pour les pays de la région et leurs populations, par rapport au fait que les navires affrétés ont tendance à être de plus en plus gros, alors que même les ports les plus performants de la région ne sont pas certains de pouvoir les accueillir. A titre d'exemple, l'île Maurice et La Réunion importent chaque année près de 500 000 tonnes de céréales d'Amérique du Sud. Notez au passage que la 19^{ème} réunion du C.I.E ou Comité Intergouvernemental d'Experts



PORTS OF THE SOUTHERN AFRICAN CONTAINER PORT SYSTEM

(du Bureau sous régional de l'Afrique de l'Est de la commission économique pour l'Afrique des Nations-Unies ou C.E.A) se déroulera à Madagascar en février 2015, et cela, sous le thème : « **Exploiter l'économie bleue pour le développement de l'Afrique de l'Est** ». L'objectif est d'adopter une stratégie régionale, afin que les richesses maritimes soient bénéfiques pour le développement des pays africains. Enfin, pour le cas spécifique de Madagascar, une augmentation conséquente de la production agricole pourrait assurer une relative autosuffisance de la région, tout en dynamisant de façon considérable le transport maritime intra insulaire. En tout cas, et quel que soit le pays en cause, l'articulation des facteurs suivants s'avère primordiale :

- l'accroissement de la production dans les pays de la région, afin d'augmenter les volumes d'échanges de marchandises ;
- l'implication des Etats pour améliorer et assurer la maintenance des infrastructures portuaires ;
- la prise en compte des potentialités importantes liées au développement économique des pays voisins d'Afrique Australe et Orientale ;
- l'appui constant de partenaires sensibles aux spécificités insulaires de la région, tels que l'Union Européenne et l'Agence Française de Développement. Pour ce faire, un comité de suivi (mis en place entre les Iles de l'Indonésie, réunies au sein de la C.O.I les 14 et 15 mars derniers) a adopté les termes de référence de l'étude de faisabilité du pro-

jet, étude qui devrait débuter le mois suivant et comporter les quatre étapes suivantes :

- ◆ l'état des lieux du transport maritime régional
- ◆ l'identification du (des) port(s) d'éclatement
- ◆ l'analyse de faisabilité technique et financière
- ◆ l'élaboration d'un business plan.

III. QUELS IMPACTS SUR LES PORTS DE LA REGION ?

Bien entendu, les nouvelles stratégies adoptées par les compagnies de navigation ne sont pas sans conséquence sur les ports de la région. Et à la même conférence d'énumérer les plus significatifs, notamment les suivants :

- **L'augmentation substantielle des porte-conteneurs, de la capacité habituelle de 4 000 EVP à plus de 8 000 EVP, exigera des ports disposant :**
 - de chenaux d'accès et des abords de quais d'une profondeur de 16,50 à 18,50 mètres ;
 - des espaces suffisants pour les mouvements de rotation des méga porte-conteneurs ;
 - de beaucoup plus de capacité d'entreposage dans les terminaux ;
 - de RMQCs (Rail Mounted Quayside Cranes ou grues de quai sur rails) spécialisés et dont la capacité d'atteinte de 18 à 22 rangées ;
 - de remorqueurs plus puissants avec

des bollards d'une capacité supérieure à 80 tonnes.

- **La concentration du trafic vers certains ports obligera ceux-ci à :**
 - réadapter l'infrastructure portuaire ;
 - améliorer la qualité de service ;
 - prévoir les risques de congestion (terrestre et maritime) ;
 - prévoir les risques de baisse en matière de normes de sécurité ;
 - prévoir la hausse des niveaux de pollution en CO².

- **Les projets d'extension portuaire doivent prendre en considération l'augmentation en taille et en volume des navires, et ainsi :**
 - résoudre le manque d'espace par l'aménagement de l'espace maritime ;
 - prévoir des investissements en infrastructures financièrement durables, afin de garantir la compétitivité en matière d'import/export du pays ;
 - atténuer les impacts négatifs sur les changements climatiques.

- **En vue d'une meilleure productivité :**
 - les armements exigent des rotations de navires plus accélérés ;
 - la qualité et le niveau des prestations doivent être améliorés ;
 - des RMQCs plus efficaces sont incontournables ;
 - la privatisation de la manutention des conteneurs le sera également ;
- Dans la région pourtant, seuls 3 ports sont gérés par des opérateurs privés (cf. carte ci-dessus).



PLAN URGENT D'AMENAGEMENT 2013-2014

IV. DES PLANS DE DEVELOPPEMENTS EN SATISFACTION AUX NOUVELLES EXIGENCES

Faire face aux nouvelles exigences des navires qui sillonnent la nouvelle autoroute maritime qu'est devenu l'Océan Indien, tel est donc la priorité n° 1 des ports de la région. Et le plus tôt sera le mieux, puisque le contexte évolue vite, très vite même que cela s'identifie à une course contre la montre. Maputo (Mozambique), Port Louis Harbour (Ile Maurice), Le Port (Ile de la Réunion), Toamasina (Madagascar), tous se sont empressés à mettre en œuvre leurs plans de développement respectifs, des plans qui s'inscrivent dans le cadre global d'un schéma directeur de développement. Extension des quais ainsi que des aires de stockage et d'entreposage, approfondissement des chenaux d'accès et des abords de quais, rallongement des quais, construction de nouvelles dessertes routières, de postes de contrôle, etc... Bref, à chaque présentation de plan de développement lors de l'8th IOPL, on a l'impression de voir et revoir les mêmes

diapositives. En tout cas, une chose est certaine, le souci est unique : « **se mettre aux normes requises par les navires des prochaines décennies** ».

Où en est-on au Port de Toamasina ?

Par la présentation qu'il a faite à l'8th IOPL, Monsieur AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., a su convaincre l'assistance que le contexte de crise, qui a miné l'économie malgache pendant près de cinq années, ne modifie en rien le souci de l'Autorité Portuaire à propulser le premier port malgache au rang des autres ports de la région. En effet, dans le cadre d'un schéma directeur de développement, unanimement validé avec les principaux partenaires, la S.P.A.T. a lancé les travaux urgents d'extension dès janvier 2013. Prévus pour résoudre les problèmes de saturation d'espaces, ces travaux permettront de gagner un peu plus de 14 ha de terre-pleins supplémentaires et d'espaces exploitables. La capacité du terminal passera de 175 000 à 400 000 EVP. L'ensemble des travaux représente un volume d'investissement total de 32 mil-

liards d'Ariary, financé entièrement sur fonds propres de la S.P.A.T. et comporte :

1. le réaménagement du portail principal ;
2. l'extension et le réaménagement du site scanner ;
3. l'extension du terminal à conteneurs ;
4. la construction de nouvelles chaussées et routes au sein de la place portuaire ;
5. l'aménagement d'une aire d'entreposage de véhicules ;
6. l'aménagement d'un nouveau site de stockage de chromite ;
7. la réfection totale du réseau d'eau et d'électricité.

Par ailleurs, il devrait être acquis que le plan de développement ne reste pas figé. Il devrait pouvoir évoluer en considération des exigences toujours croissantes. Ainsi, en marge des travaux initialement prévus dans le cadre du schéma, l'Autorité Portuaire pourra être amenée à engager d'autres plus ou moins importants en termes de coût, comme l'aménagement du quai du môle A en terminal mixte Passagers/Ro-Ro (voir images du projet ci-bas).

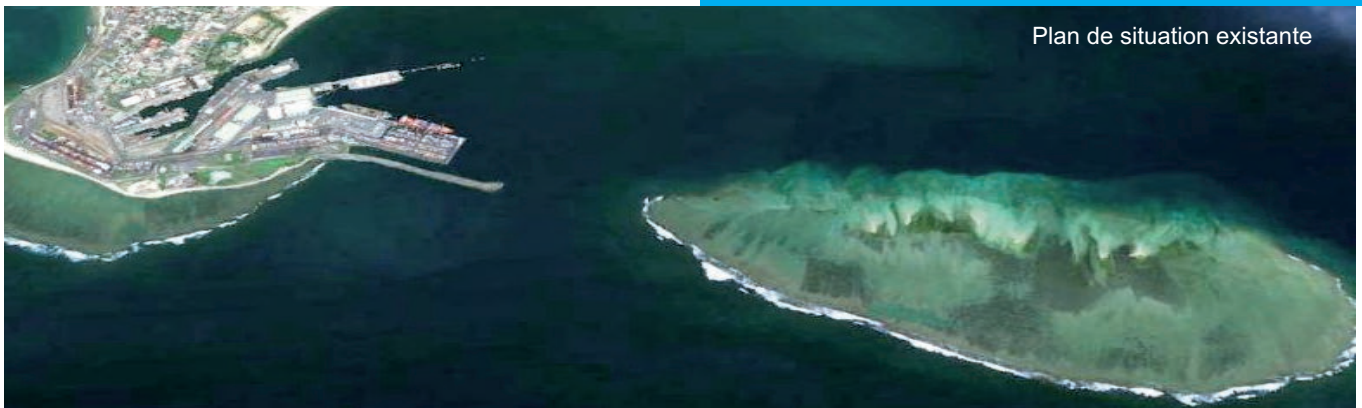
Enfin, il est important de souligner que, dans l'ensemble, les travaux urgents d'extension seront achevés au deuxième trimestre 2014. Certes, ceux-ci constituent une goutte d'eau par rapport à l'ampleur du défi qui attend le port de Toamasina. Nonobstant ce fait, c'est un grand pas vers la réalisation des objectifs à l'horizon 2035. Et d'ores et déjà, il faudra envisager à engager les démarches pour trouver des sources de financements, de sorte que les phases suivantes, inscrites dans le cadre du schéma directeur de développement (cf. plans page suivante) puissent être mises en œuvre à temps.

Il est d'ailleurs vital que toutes les autorités compétentes en la matière soient conscientes que la mise en œuvre du plan de développement du Port de Toamasina est loin d'être un luxe, encore moins un acte de complaisance. Il s'agit d'une question de survie, non seulement pour ce port lui-même, mais aussi et surtout, pour l'économie nationale. Aujourd'hui, il serait superflu d'ajouter que cette économie a sérieusement besoin d'être redressée, donc de la bouffée d'oxygène qui lui est offerte par le biais du premier port de l'île. Et, cela va de soi, le plus tôt sera le mieux.



Current situation

Cruise & RO-RO quai project



Plan de situation existante



Plan de développement situation 2035

PLAN DE DEVELOPPEMENT 2018

- Nouveau quai C4 dans le prolongement du Mole C3: L=320M; H=-14,0m
- Prolongement du brise-lames : L= 345m
- Remblaiement de 10 ha sur le récif Hastie pour aire de stockage de conteneurs
- Approfondissement des quais existants du Mole C (C1,C2 et C3) H=-14m
- Passage supérieur à l'entrée du port

PLAN DE DEVELOPPEMENT 2020

- Quai additionnel C4 dans le prolongement du C4 :

L=150m; H=-14,0m

- Remblaiement de 16ha supplémentaires sur le récif Hastie pour terre-plein à conteneurs
- Route de contournement de 10 km reliant le port et la RN2

PLAN DE DEVELOPPEMENT 2035

- Nouvelles infrastructures pour Terminal à conteneurs sur le grand récif
Terre-plein à conteneurs : S= 62 ha
Quais à conteneurs : L =1.250m
- Ouvrages d'accès au grand récif (pont) : L=400m



V. LA « 8th INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS CONFERENCE AND EXHIBITION » EN IMAGES

Au cours des deux journées de confé-

rence et d'exposition, une trentaine de conférenciers, tous experts dans leurs domaines respectifs, ont mis en exergue le transport mondial et la logistique, ce, en présence d'un aréopage de délégués issus d'entreprises de renommée mondiale et œuvrant dans le domaine : compagnies maritimes, sociétés de manutention, transitaires, entreprises de logistique, importateurs/exportateurs, experts et consultants, fournisseurs de services, provenant des quatre coins du globe : Etats-Unis, Europe, Afrique, Moyen Orient, Asie et Océanie. C'était une occasion unique pour la trentaine d'exposants de mettre en valeur leurs

produits et services, dans un espace d'exposition aux normes internationales, ceci, devant quelque 250 participants internationaux et sponsors. Une opportunité exceptionnelle d'échanges B2B sur la logistique portuaire et le transport maritime, que nous nous sommes efforcés de vous partager par les photos suivantes. ■

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY
et Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Shekur Sunta, Directeur Général de MPA

MICTSL ET L'ANNEE 2013 :

un bilan marqué par d'importants investissements

Faire face à une tendance de plus en plus confirmée en matière d'augmentation de la conteneurisation, tel est l'enjeu auquel la MICTSL, concessionnaire du Terminal à Conteneurs du Port de Toamasina, aura à faire face à partir de cette année 2014. Figurant parmi les principaux partenaires de la S.P.A.T., cette jeune société de manutention est, de fait, partie prenante dans la réalisation du plan de développement du Port de Toamasina, comme le confirme Monsieur Tim VANCAMPEN, Directeur Général de cette société, sur laquelle repose la responsabilité de l'avenir de la conteneurisation dans la Grande Ile : « **Lancer les grands travaux d'extension du Port de Toamasina auprès de la S.P.A.T., tel est le grand challenge qui attend la MICTSL** ». Mais l'année 2013, elle aussi, a été très ardue. A la demande de *PortEcho*, Monsieur Tim VANCAMPEN a accepté de nous en faire un bilan global.



Tim VANCAMPEN, Directeur Général de MICTSL

PE : La MICTSL n'a pas attendu l'achèvement total des travaux d'extension du terminal à conteneurs pour faire des investissements de son côté. Pourquoi avoir commencé à engager ces investissements en 2013 ?

TVC : Dans le contexte du transport maritime, l'augmentation du trafic conteneurisé se confirme d'année en année. Parallèlement, sur la base de l'indice économique à Madagascar dans les prochaines années, notamment l'évolution de la croissance économique par l'indice de progression du PIB (Produit Intérieur Brut) publié par le FMI (Fonds Monétaire International), nous escomptons que le trafic de conteneurs au Port de Toamasina avoisinera les 400 000 EVP à fin 2017. Dans cette perspective, de 2013 à 2017, la MICTSL a prévu d'étaier la réalisation des investissements exigés par l'évolution économique de la Grande Ile, et en particulier, par l'évolution du trafic conteneurisé. Il faut savoir que ces investissements entrent dans le cadre de l'engagement de la MICTSL à participer au développement et à la modernisation du terminal à conteneurs du Port de Toamasina. A ce titre, deux types ont été réalisés en 2013. Le premier est axé sur les travaux de génie civil, tandis que le second englobe les nouvelles acquisitions d'équipements de manutention. Les deux volets d'investissements visent respectivement le renouvellement du parc de matériels de manutention et l'extension de la capacité d'accueil en matière d'entreposage de

conteneurs. Les prévisions d'acquisitions ont pratiquement été réalisées à fin 2013. A présent, nous envisageons de lancer les commades pour 2014.

PE : De quels investissements s'agit-il exactement ?

TVC : Le volet « génie civil », qui est encore en cours, comprend l'aménagement de nouveaux terre-pleins au môle C ainsi que du côté de l'hangar 16. A signaler au passage que ce hangar, qui est mis à la disposition de la SMMC, sera démolie. Au lieu et à la place de celui-ci, la MICTSL s'est engagé à construire un nouvel hangar dans un des sites compris dans les limites du périmètre foncier alloué à la SMMC. Le coût de ces travaux se chiffre à 13,5 milliards MGA. Tandis que le coût global des matériels de manutention s'élève à 20 milliards MGA. Ce second volet d'investissements inclut :

- la mise en place du nouveau logiciel de gestion du terminal NAVIS N4, permettant le suivi en temps réel des conteneurs ainsi que l'accès à distance par les lignes maritimes, l'objectif étant d'améliorer les échanges d'information ;
- l'acquisition de deux « reach stackers » et d'un « empty handler » ;
- l'acquisition de deux RTG pour couvrir les nouvelles zones d'opération.
- l'acquisition de quatre « spreaders » pour les grues de quai, l'objectif étant d'augmenter, d'une manière drastique, la disponibilité opérationnelle des grues. En marge de ces deux volets d'investis-

sements, et dans le souci de permettre à ses employés de travailler en toute sécurité, la MICTSL a aussi investi dans une nacelle de marque JLG, d'une portée de plus de 25m, en prévision des travaux en hauteur. Enfin, le planning d'investissement de l'exercice 2013 a été clos par les procédures d'acquisition, par appel d'offres, d'une grue portique GOTTWALD (le coût de l'investissement s'élevant à 9 milliards MGA). Cette grue est prévue pour être réceptionnée dans le courant du mois de juin de cette année 2014.

PE : Êtes-vous aujourd'hui en mesure d'en apprécier les impacts au niveau du volume d'activités de la société ?

TVC : La capacité moyenne des terre-pleins existants est de 175 000 EVP. En 2012, nous avons pu manipuler 196 000 EVP. Et à fin 2013, nous avons atteint le cap de 200 000 EVP, ce qui correspondait à nos prévisions. Malheureusement, ce chiffre équivaut à la capacité maximale des aires d'entreposage existantes, et cela, en prenant en compte le terre-plein SANTATRA (réservé aux conteneurs en souffrance). Vu l'augmentation substantielle du volume du trafic conteneurisé, et en référence à la projection effectuée, cette réalisation doublera en 2018, soit 400 000 EVP contre 200 000 en 2013. L'importance et l'urgence de l'extension du terminal n'est donc plus à démontrer. Bien entendu, le renouvellement des équipements et des matériels de manutention sont tout aussi importants et urgents.



Débarquement de l'un des RTG, un des investissements principaux de la société

En 2013, le parc de la MICTSL a connu une hausse de 50%. C'est déjà un effort considérable, certes, et la fréquence des pannes s'en trouve nettement diminuée. Naturellement, l'impact positif sur l'efficacité au travail ainsi que la gestion rationnelle du terminal en sont évidents. Nonobstant ce fait, il reste beaucoup à faire pour atteindre un niveau de performance et de productivité optimal. Pour cette raison et en prévision du volume de 400 000 EVP en 2018, MICTSL sera amenée à investir encore et toujours dans les prochaines années.

PE : Êtes-vous de ceux qui croient que le Port de Toamasina est en mesure de devenir un port d'éclatement dans l'Océan Indien ?

TVC : Pour le moment, le nombre des conteneurs en transbordement n'est pas suffisamment significatif. De plus, la capacité des infrastructures actuelles n'est pas encore suffisante et adaptée pour satisfaire aux exigences liées à un port d'éclatement. En effet, avec un quai d'une longueur maximale de 287 mètres linéaire, un tirant d'eau moyen de -11 mètres et des postes à quai en nombre insuffisant, il serait prétentieux de vouloir se hisser en port d'éclatement. Par contre, quand les travaux d'infrastructures portuaires, prévus dans le cadre du schéma directeur de développement du Port de Toamasina, auront été réalisés,

et sous réserve qu'il dispose d'une main d'œuvre qualifiée et à un taux compétitif, à ce moment-là, le Port de Toamasina pourra braver le rang de port d'éclatement, ou tout au moins être compétitif par rapport aux ports voisins, comme Port Louis (Ile Maurice). Si en 2018, le Port de Toamasina arrive à réunir toutes les conditions nécessaires, il peut passer au cap des 1 000 000 EVP.

PE : Revenons au cas particulier de la MICTSL. Pourriez-vous aujourd'hui en dresser un bilan de l'année 2013 ?

TVC : De 2012 à 2013, le trafic a atteint le cap de 200 000 EVP (dont un pourcentage fort intéressant en matière de transbordement avec

une augmentation assez substantielle en import/export), soit une augmentation de 10% d'une année à l'autre. Quant à la performance opérationnelle et à la productivité, celles-ci ont connu une nette amélioration par rapport à l'année 2012. A titre d'exemple, la productivité moyenne par grue est de 15,5 mouvements brut/heure ou à 40 mouvements brut/heure/navire. Nous sommes fermement convaincus qu'avec la mise en service de tous les nouveaux investissements, l'année 2014 sera encore plus propice. Il faut souligner que cette première série d'investissements lancée en 2013, continuera

jusqu'au mois d'août 2014. Parallèlement, nous investirons également en formation du personnel, à commencer par ceux qui seront sélectionnés pour manipuler les équipements récemment acquis. Il faut également souligner que, grâce à d'importants efforts pour la sécurisation du terminal (laquelle sécurisation a abouti à une garantie de confiance de la part des armateurs, pour la sûreté et la sécurité des navires), la MICTSL a obtenu la certification au code ISPS. Cependant, beaucoup reste à faire, et nous sommes vraiment partis pour fournir encore et toujours plus d'efforts, d'autant plus que l'année 2014 s'annonce favorable pour la relance économique de Madagascar. Pour le dire autrement, la MICTSL et ses employés contribueront volontiers au décollage économique du pays.

PE : Un message particulier ?

TVC : Nous voudrions juste exprimer notre profonde gratitude à l'intention de nos partenaires, notamment la SPAT, la SMMC, l'administration douanière, et tant d'autres, qui nous ont accompagnés et soutenus dans nos efforts, ceci, dans un contexte guère facile. Nous souhaitons de tout cœur que toutes ces parties prenantes conjuguent leurs efforts et moyens, de sorte que le plan de développement du port de Toamasina se réalise à temps. Madagascar aura besoin du Grand Port pour l'accompagner dans son développement économique. Il ne faut pas perdre de vue que l'économie nationale s'appuie énormément sur le Port de Toamasina pour son redressement. 2014 se présente donc comme l'année du défi économique. ■

D'après l'interview réalisée par Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Aménagement de terre plein pour conteneurs, un investissement en génie civil

« Du côté des quais... »

Deuxième escale du paquebot *Hamburg* au Port de Toamasina



Eliane ANDRIANJATOVO,
de l'Ariane Tours Toamasina

Pour la deuxième fois, le 4 février dernier, le m/s HAMBURG, fait escale au Port de Toamasina. Ariane Tours Tamatave a été choisie pour l'accueil et l'organisation des navettes au service des croisiéristes. Une responsabilité dirigée avec savoir faire et professionnalisme par Madame Eliane ANDRIANJATOVO, la Représentante de cette société, laquelle a accepté d'accorder une interview à PortEcho.

PE : Peut-on connaître le circuit du m/s Hamburg ?

EA : A bord du m/s Hamburg (qui est un paquebot battant pavillon allemand), se trouvent des croisiéristes de nationalités différentes. Avant Toamasina où il a accosté ce 4 février 2014 à 8 heures, il a fait escale à l'Île de La Réunion. Il quittera le Port de Toamasina ce même jour à 17 heures, à destination de l'Afrique du Sud.

PE : Pour combien de croisiéristes avez-vous organisé des navettes pour excursions ?

EA : Hormis l'équipage, le paquebot compte 350 passagers en tout. Parmi ceux-ci, 180 ont formulé le souhait de faire une excursion au Parc zoologique d'Ivoina, pendant que 150 autres iront à Foulpointe. Le reste, soit une vingtaine de passagers, n'ont pas souhaité s'associer aux navettes organisées. Soit, ils seront pris en charge par le Comité de Croisière, ou ils ont quartier libre, et se promèneront à pied pour découvrir la ville de Toamasina.

PE : Le Comité de Croisière constitue-t-il une entité à part entière par rapport à Ariane Tours Tamatave ?

EA : Effectivement, le Comité de Croisière et Ariane Tours Tamatave sont complètement distincts, et interviennent différemment. A titre d'exemple, le Comité de Croisière peut prendre en charge des croisiéristes et organiser des activités cadrant avec leur court séjour (cas de paquebots faisant partie de la ligne COSTA, sinon d'un quelconque paquebot). Son intervention est décidée sans avis préalable d'excursion, et cela, seulement après accostage du navire à

quai. Au Comité de Croisière alors de conseiller, d'orienter et de guider les croisiéristes. Tandis que pour le cas de paquebot tel que le m/s Hamburg, la plupart des croisiéristes ont déjà émis un avis d'excursion auprès de Ariane Tours Tamatave. Pour ceux-là, il nous incombe d'assurer toute l'organisation. En d'autres termes, dès que le paquebot émet un avis d'excursion, la responsabilité relève de Ariane Tours Tamatave, qui assure l'accueil en partenariat avec Boogie Pilgrim (notre Tour Operator basé à Antananarivo) ou, selon le cas, avec Avant Tours, ou encore avec d'autres Tour Operators à Antananarivo. Sinon, le Comité de Croisière peut intervenir, et cela, au gré de quelques croisiéristes, ce qui n'est pas toujours facile à organiser et à prévoir.

PE : Prenez-vous des précautions particulières pour assurer la sécurité des croisiéristes ? Si oui, lesquelles ?

EA : Nous devons absolument assurer la sécurité des croisiéristes pendant leur séjour, et ainsi, prendre toutes les mesures et les dispositions nécessaires pour leur éviter tout incident ou désagrément. Pour ce faire, nous prenons soin de les répartir par groupe de 10, chaque groupe ayant une équipe d'encadrement (dont un guide) à sa disposition. Bien entendu, ceux qui ont délibérément choisi de ne pas se joindre aux activités que nous avons prévues, ne jouissent pas de cet encadrement. Toutefois, nous prenons toujours soin de prendre des mesures pour assurer la sécurité de tous les croisiéristes sans exception, comme le recours à l'intervention de l'EMMO-REG, l'organe mixte de sécurité dans la Région Atsinanana.

PE : En organisant les circuits, prenez-

vous en considération les souhaits des croisiéristes ?

EA : Absolument. L'on sait que les sites, qui suscitent le plus d'intérêt, sont ceux qui regorgent de faune et de flore endémiques. C'est la raison pour laquelle, nous inscrivons à chaque fois le Parc zoologique d'Ivoina dans le circuit. Cet endroit regroupe, à lui seul, une infinie variété d'espèces de faune (dont différents lémuriens) et de flore (qui inclut des plantes médicinales particulièrement rares), des espèces que les croisiéristes ne trouveront nulle part ailleurs. Les employés du parc ont l'habitude d'accueillir ces touristes hors pair, et leur accorde toujours un accueil très chaleureux. L'on sait aussi que Foulpointe, avec son fort ou « Manda » chargé d'histoire, est un lieu de curiosité particulièrement prisé par les croisiéristes. Bien entendu, nous prévoyons toujours des interludes folkloriques et culinaires, histoire de leur faire partager, le temps d'une journée, les richesses culturelles ainsi que les spécialités culinaires malgaches. A ces occasions, le Restaurant Manda Beach assure un accueil des plus professionnels, tout en prenant à partie la magnifique plage sécurisée de Foulpointe. Enfin, Bazar Be, arborant un éventail de produits artisanaux malgaches, d'épices de mille senteurs (vanille, girofle, arômes de tout genre, bref, tout ce qui peut présenter un attrait exotique aux croisiéristes...). Vivement l'achèvement de la rénovation de ce dernier, pour que les croisiéristes puissent se retrouver dans les dédales de cet endroit de mille merveilles. Autrement, et en fonction des souhaits des uns et des autres, nous conseillons les meilleurs restaurants de la ville. Il faut savoir que l'on a affaire à des touristes qui effectuent des voyages relativement longs. Généralement,



Le M/S HAMBURG, en escale au môle B

au lieu de faire du shopping à chaque escale (à l'exception de quelques articles souvenirs, bien sûr), ils sont plus enclin à découvrir ce qui fait la célébrité de la ville. Mais en général, ils repartent satisfaits de leur séjour.

PE : Pensez-vous que, dorénavant, les paquebots feront de nouveau des escales régulières à Toamasina ?

EA : A priori, oui. Toutefois, cela reste dépendant à la fois de la saison (climat, intempéries, ...) et de la situation socio-politique de Madagascar. A titre d'exemple, on peut citer le cas de deux paquebots allemands, qui ont dû annuler l'escale Madagascar, à la suite du passage du cyclone dans la Grande Ile. De la même façon, si le climat socio-politique continue à être aussi incertain, des escales pourraient également être annu-

lées. Toutefois, même après l'incident survenu au m/s COSTA ALEGRA, l'on peut toujours espérer une reprise progressive des escales, notamment celles de la ligne COSTA. A propos, Ariane Tours Tamatave et le Comité de Croisière tiennent à exprimer leur profonde reconnaissance vis-à-vis de la S.P.A.T., cela, pour tous les efforts qu'elle est en train de déployer en matière de réhabilitation d'infrastructures (quais, hangars, voies d'accès, etc...). La nouvelle image que le Port de Toamasina veut aujourd'hui arborer aura certainement pour effet de renforcer, soutenir et pérenniser le trafic de croisière à Toamasina. En tout cas, pour les organisateurs de l'accueil que je représente, cette image est un argument de taille pour convaincre les responsables de croisière ainsi que les croisiéristes de la bonne réputation de Toamasina comme escale des paquebots.

PE : Des souhaits particuliers en perspective de la relance du trafic de croisière ?

EA : Le Comité de Croisière ainsi que l'Office Régional du Tourisme souhaitent que Toamasina soit représentée au Salon de Croisière, en d'autres termes, qu'elle ne reste plus un agent passif sur place, mais qu'elle soit en mesure d'aller à la rencontre des visiteurs potentiels, comme Antananarivo le fait régulièrement. Bref, devenir un Tour Operator digne de ce nom. Certes, faire ce pas exigerait des financements que Toamasina ne dispose pas encore. Mais, nous avons l'intention de faire appel à des opérateurs qui nous aideront peut-être à réaliser ce projet. Parallèlement, nous comptons solliciter le concours de l'Office National du Tourisme pour trouver des financements parallèles, ce, en vue de former des jeunes tamataviens pour assurer les rôles, soit de guides anglophones, germanophones et francophones, ou d'agents touristiques. Cette perspective nous permettra de créer des emplois, et ainsi, de contribuer à la réduction du taux de chômage chez les jeunes. « Faire de Toamasina une destination très prisée par les croisiéristes, c'est possible si toutes les parties prenantes se donnent la main ».

D'après l'interview réalisée par Alexina TIANA

Amélioration du système de balisage au Port de Toamasina : mise en mer de 5 nouvelles bouées

Dans le domaine maritime, le balisage désigne l'ensemble des marques ou balises (fixes ou flottantes) placées, soit en mer ou à terre, lesquelles visent à indiquer aux commandants des navires et aux pilotes le tracé des chenaux d'accès aux ports, les abris et les dangers éventuels. Il peut s'agir d'une bouée, d'une tourelle maçonnée ou d'une perche.

Le mois de Janvier dernier, la Capitainerie de la S.P.A.T. a réalisé une opération de balisage dans la rade du Port de Toamasina, cela, dans l'objectif, d'un côté, d'aider la navigation des navires dans les limites du chenal du port et, de l'autre, de signaler les dangers éventuels dans

celui-ci (tels les risques d'échouement). Auparavant, seul un marquage latéral, en complément des trois phares (la tour de contrôle et les deux autres phares à Salazamay), orientait les entrées et les sorties des navires au Port de Toamasina. Cette lacune présentant un risque évident, il a été décidé d'ajouter au marquage latéral un balisage cardinal du côté nord du petit récif (**marquage cardinal nord**). Ainsi, l'indication est aujourd'hui constituée de deux types de marquage, latéral et cardinal nord. Ce dernier est constitué de 05 (cinq) bouées flottantes neuves et respectant les règles définies par l'Association Internationale de la Signalisation Maritime, autant par ses formes que par ses couleurs. Effective-

ment, les cinq bouées sont conformes à celles utilisées par l'ensemble des pays ayant une façade maritime. A souligner que la décision d'améliorer le système de balisage, et qui facilitera la navigation maritime au Port de Toamasina, a été prise en accompagnement du Plan de développement de celui-ci.

PortEcho s'emploiera à vous partager les significations de chacun des moyens de signalisation maritime dans un des ses prochains numéros.■

Recueilli par Alexina TIANA et Mamy RAZAKALIMANANANDRO
Source : Direction de la Capitainerie de la SPAT



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

Si le Port de Toamasina est aujourd'hui en chantier, c'est dans l'objectif de mettre à votre disposition des infrastructures et des installations répondant à vos attentes. Vous en subissez certainement des désagréments, Mais, rassurez-vous, ce premier chantier prendra bientôt fin. Cependant, jusqu'à ce que tous les travaux soient entièrement achevés, comme promis, PortEcho vous tiendra régulièrement informés, d'abord parce que vous en êtes partie prenante, et ensuite pour vous permettre de prendre les mesures et les dispositions en vue du bon déroulement de vos activités. Ainsi, appréciez donc ci-après la situation d'avancement des travaux urgents d'extension du Port de Toamasina.



Etat d'avancement du chantier relatif au préau

AMENAGEMENT DU POSTE DE CONTROLE D'ENTREE ET DE SORTIE DES MARCHANDISES AU NIVEAU DU PORTAIL N°5

Ces travaux sont en cours de finition. Le préau est constitué d'une structure en béton armé sur les deux côtés latéraux et d'une charpente métallique amovible dans la partie du milieu. Cette conception a été envisagée pour le passage des colis hors normes au niveau du portail.

Comme prévu, six (06) barrières levantes automatiques seront installées au droit des kiosques de contrôle, dont trois (3) à l'entrée et trois autres à la sortie.

En vue de la sécurisation du portail, des barreaux métalliques motorisés seront installés. Les matériels sont déjà livrés sur place et leur mise en œuvre sera effective avant la fin du mois d'avril prochain.

Actuellement, les gros œuvres sont pratiquement achevés. Il reste l'habillage et les petits détails de finition, des travaux qui prendront approximativement un mois avant achèvement total.

Toujours au niveau du Portail n° 5, deux bâtiments à étage sont en phase d'achèvement complet et seront livrés au maître de l'ouvrage dans un mois. Il abritera les bureaux des usagers portuaires (en priorité, les services assurant le contrôle des marchandises transitant au port, entre autres, la S.P.A.T., le GasyNet, la Douane et la Brigade de la Gendarmerie Nationale).

AMENAGEMENT DU SITE SCANNER ET DES NOUVELLES AIRES DE STOCKAGE DE CONTENEURS CONSTRUCTION DE NOUVELLES



L'un des deux bâtiments administratifs au niveau du Portail n°5

ROUTES DESTINEES AU TRAFIC DE CONTENEURS ET DE MARCHAN- DISES CONVENTIONNELLES

LE SITE SCANNER

Les travaux de chaussée bitumée pour les voies d'accès ainsi que le réseau d'eau et l'éclairage public sont complètement achevés. Comme prévu dans le calendrier d'exécution, il reste à finir, avant fin avril, deux blocs sanitaires pour le public et la clôture de l'ensemble du domaine. En ce qui concerne l'ensemble des travaux pris en charge par la S.P.A.T., l'achèvement total des volets (qui constituent le lot n° 2) est prévu à fin mai, ce qui accuse un mois de décalage par rapport au planning. Ce retard résulte de la livraison tardive des éléments de clôture. Les photos ci-après montrent l'état d'avancement du chantier.

PROJET MICTSL EN ACCOMPAGNE- MENT DES TRAVAUX URGENTS D'EXTENSION

Adhérant entièrement à la nécessité de la réalisation des travaux urgents d'extension, la MICTSL a pris part dans le financement d'autres travaux dans les limites du domaine qui lui est alloué.

Si ceux-ci n'ont pas été inclus dans le projet de la S.P.A.T., ils sont tout de même indispensables pour le bon fonctionnement du terminal. Ces travaux, dont l'achèvement est prévu à fin juin, comprennent :

- l'aménagement de la plateforme de stockage de conteneurs du côté de l'ancien entrepôt de chromite. Cet aménagement s'étendra jusqu'à la zone du hangar 16, mais seulement après le transfert des ateliers de la SMMC ;
- la construction d'un nouvel hangar pour la SMMC, ce, en remplacement de l'atelier de maintenance du hangar 16 ;
- l'aménagement d'un nouveau portail du terminal dans la Zone Raymond Bang, directement en face du site scanner de GasyNet.

Photos :

Ci dessous

1. Travaux de réaménagement (totalement achevés) du terre-plein à conteneurs Zone Raymond Bang (ZRB)

2. Chantier de construction du poste de contrôle au niveau du parking d'attente des camions

Ci contre

3. Chantier de construction du nouveau portail du Terminal à conteneurs, dans la Zone Raymond Bang (Kiosques de sortie du terminal à conteneurs)

4. Kiosques d'entrée du terminal à conteneurs

5. Le nouvel entrepôt de chromite, totalement achevé

RESEAUX D'EAU, D'INCENDIE ET D'ELECTRICITE

La totalité des travaux d'adduction d'eau et de plomberie sanitaire dans les nouveaux bâtiments sont complètement achevés. La réception provisoire a été prononcée au mois de mars dernier. Il reste à EGEDEC, l'entreprise titulaire, d'achever la mise en place des trois (3) mâts d'éclairage sur le terre-plein MAHASARIKA, destiné à l'entreposage de véhicules. Et les pylônes (qui ne sont plus en service dans l'enceinte du port) seront récupérés, pour être réutilisés après réhabilitation.

AMENAGEMENT D'UN NOUVEL ENTREPOT DE STOCKAGE DE CHROMITE.

Les travaux y relatifs ont été complètement achevés et réceptionnés en septembre 2013.

D'une manière générale, on peut dire que les travaux urgents d'aménagement portuaire de 2013-2014 entrent dans la phase d'achèvement, et que la réception totale peut être fixée vers la fin du mois d'avril 2014. ■

Recueilli
par Vololona RANIVOMBOAHANGY



Les matières premières importées par Ambatovy

Saviez-vous qu'une fois qu' Ambatovy sera entrée dans sa pleine phase opérationnelle, la production annuelle s'élèvera à 60 000 tonnes de nickel raffiné, 5 600 tonnes de cobalt raffiné et 210 000 tonnes d'engrais sous forme de sulfate d'ammonium pendant au moins 29 ans ?

Pour répondre à ces besoins, la Compagnie devrait importer environ 3,4 millions de tonnes d'intrants par an. Des matières premières composées d'environ 690 000 tonnes de soufre en provenance du Moyen Orient, 430 000 tonnes de charbon d'Afrique du Sud, 1 720 000 tonnes de calcaire venant de Dubaï, et 60 000 tonnes d'ammoniac ainsi que des matériaux de rechange pour l'Usine. Ces matières premières transiteront par voie maritime jusqu'au port de Toamasina. Les infrastructures spécifiques et modernes installées au Port de Toamasina facilitent le déchargement à partir des navires et permettent le transfert direct vers le parc de stockage à l'Usine de traitement. Toutes les opérations se font selon les normes et standards les plus pointus.

Une fois la pleine capacité annuelle atteinte, le Nickel deviendra le premier produit d'exportation de Madagascar. Avec ses productions annuelles de 60 000 tonnes de nickel raffiné à 99,8% pur et 5 600 tonnes de cobalt raffiné, Ambatovy, à elle seule, va produire 3% de la production mondiale de nickel et 12% du cobalt mondial.

A quoi servent les matières premières importées par Ambatovy et est-ce qu'elles ne représentent pas un danger pour la santé ?

Le soufre :

Le soufre est un non-métal multivalent abondant, inodore, insipide et insoluble dans l'eau. Le soufre est surtout connu sous la forme de cristaux jaunes et se trouve particulièrement dans les régions volcaniques. C'est un

élément essentiel pour tous les êtres vivants. Le soufre sert à 90 % à préparer l'acide sulfurique utile dans les processus de lixiviation en exploitation minière. Il est le produit de base de l'industrie chimique. Le soufre est en granulé et ne peut donc pas s'envoler. A l'état pur tel qu'il est importé, il est inerte et ne présente pas de danger pour la santé. Des milliers d'employés travaillent chaque jour dans les bâtiments jouxtant le stock de soufre. Le mode de stockage du soufre à l'Usine est le mode de stockage très commun et sans risque chimique, c'est-à-dire stocké, à l'air libre. Le soufre est transporté avec le train, les wagons ne sont pas chargés au maximum pour éviter le débordement du produit. Le mode de stockage du soufre à l'Usine est le mode de stockage habituellement requis dans le monde.

Le charbon :

Dans son appellation courante, le terme désigne généralement la houille. Autrefois, il était appelé charbon de terre en opposition au charbon de bois. Le charbon est une roche sédimentaire formée à partir de la dégradation partielle de la matière organique des végétaux. Le charbon est actuellement une des principales ressources énergétiques de l'humanité. Il est utilisé comme combustible, il est le second combustible fossile le plus utilisé dans le monde (27 %), après le pétrole (37 %).

Le premiers pays producteurs de charbon mondial, produisant plus de 5 millions de tonnes de charbon par an selon le « Statistical Review of World Energy » en 2010 est la Chine avec 3 050 millions de tonnes, soit 45,6% de la production mondiale. Ambatovy utilise un charbon



Le soufre



Le charbon

à basse teneur en soufre et la centrale thermique utilise un système qui brûle efficacement ce charbon de telle sorte que les émissions sont réduites : par exemple le dioxyde de soufre (SO₂) est réduit à 90%.

Le calcaire :

Les calcaires sont des roches sédimentaires, troisièmes par ordre d'abondance après les schistes et les grès, facilement solubles dans l'eau, composés majoritairement de carbonate de calcium CaCO₃ mais aussi de carbonate de magnésium MgCO₃. Il se forme par accumulation, au fond des mers, à partir des coquillages et squelettes des micro-algues et animaux marins. Le calcaire est reconnaissable par sa teinte blanche et généralement la présence de fossiles. Il est la base de nombreux matériaux. Le calcaire sert à neutraliser les solutions acides des eaux usées avant le rejet au parc de stockage des minéraux. Le reste de minerai envoyé est composé de PH proche du neutre, donc non acide et ne représente aucun risque pour la santé et l'environnement.

L'ammoniac :

Il faut d'abord faire la différence entre ammoniac et ammoniacque. L'ammoniac est un gaz comprimé liquéfié de formule NH₃, appelé aussi nitrite d'hydrogène. Il est incolore et a une odeur âcre similaire à de l'urine de chat. L'ammoniacque est une solution aqueuse d'hydroxyde d'ammonium (NH₄⁺ + HO⁻), de formule chimique NH₄OH formée d'ions ammonium NH₄⁺⁺ et d'ions hydroxyde HO⁻. Elle est obtenue par dissolution du gaz ammoniac. Ambatovy utilise le gaz ammoniac dans son procédé hydrométallurgique, notamment pour la réduction du nickel et du cobalt. De son utilisation découle un sous-produit qui est le sulfate d'ammonium. Toutes les installations de stockage d'ammoniac d'Ambatovy sont conçues conformément aux normes industrielles les plus strictes, utilisées mondialement, tels les Codes ASME, les Normes et la Pratique Préconisée API620. Ces installations sont conçues pour résister aux éventualités connues. ■

Source : Ambatovy



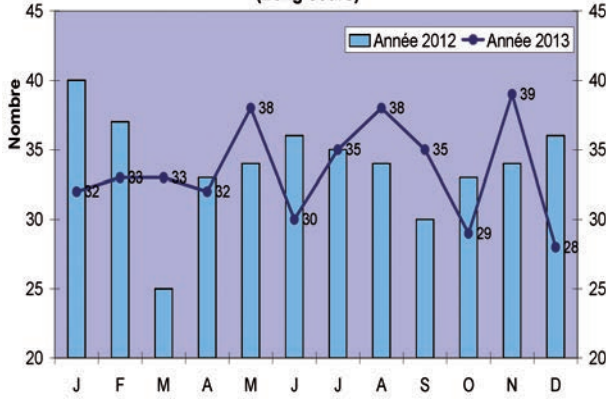
Le calcaire

Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

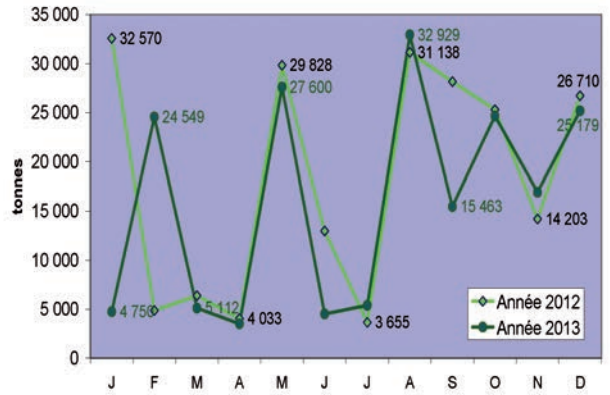
| | Année 2011 | Année 2012 | Année 2013 | Evolution % 2012/2013 |
|--|------------------|---------------------|---------------------|--------------------------|
| TOUCHEES DE NAVIRES (Nombre) | | | | |
| Ligne commerciaux | | | | |
| Lona cours | 391 | 407 | 402 | |
| Caboteurs | 11 | 5 | 6 | |
| Pétroliers | 47 | 47 | 36 | |
| Divers | 10 | 8 | 5 | |
| Ligne non commerciaux | | | | |
| Bornage et Pêche | 1 174 | 1 234 | 1 143 | |
| Total | 1 633 | 1 701 | 1 592 | -6,41 |
| TRAFIC DE CONTENEURS (EVP) | | | | |
| Conteneurs pleins | 93 839 | 116 417 | 123 035 | |
| Conteneurs vides | 52 385 | 65 938 | 73 230 | |
| Total | 146 224 | 182 355 | 196 265 | 7,63 |
| Poids de marchandises conteneurisées (en tonnes) | 1 524 928 | 1 683 281 | 1 861 156 | 10,57 |
| Rendement opérationnel (boite/heure) | 38 | 39 | 40 | |
| TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes) | | | | |
| Trafic long cours | | | | |
| Débarquement | 108 980 | 46 271 | 42 786 | |
| Embarquement | 48 710 | 143 510 | 121 061 | |
| Total | 157 690 | 189 781 | 163 847 | -13,66 |
| Trafic cabotages | | | | |
| Débarquement | 14 220 | 13 289 | 11 171 | |
| Embarquement | 14 410 | 16 722 | 15 534 | |
| Total | 28 630 | 30 011 | 26 705 | -11,02 |
| Total | 186 320 | 219 792 | 190 552 | -13,30 |
| Trafic bornages | | | | |
| Trafic bornages (en tonnes) | | 53 353 | 50 920,48 | |
| TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes) | | | | |
| Débarquement | 574 840 | 667 240,01 | 642 024,22 | |
| Embarquement | 183 830 | 138 691,08 | 143 534,74 | |
| Total | 758 660 | 805 931,09 | 785 558,96 | -2,53 |
| TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes) | | | | |
| Total | 331 318 | 1 247 708,25 | 1 578 977,79 | 26,55 |
| TRAFIC MARITIME GLOBAL | 2 865 475 | 4 010 066 | 4 467 164,96 | 11,40 |

Source: Contrôle de Gestion de la SPAT

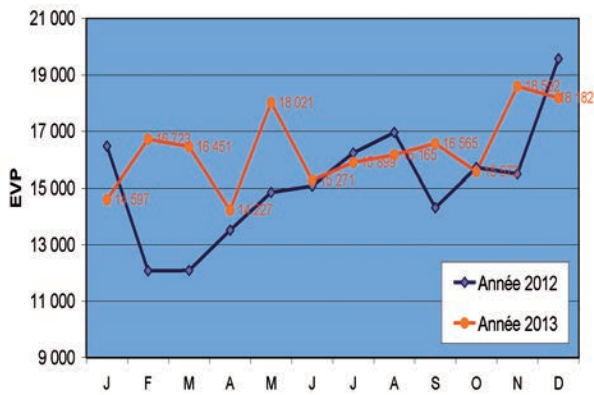
Touchée des navires (Long cours)



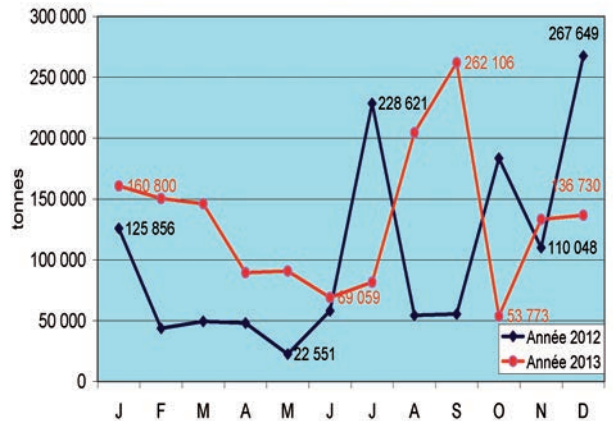
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES



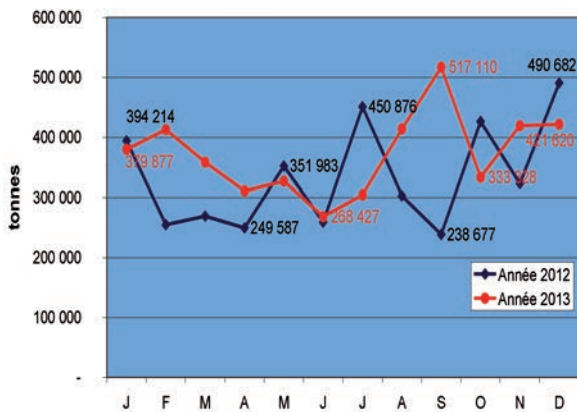
TRAFIC DE CONTENEURS



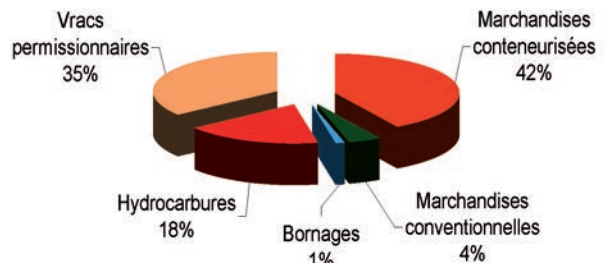
TRAFIC VRAC DES PERMISSIONNAIRES



TRAFIC MARITIME GLOBAL



Part de tonnages dans le trafic global Année 2013



MOUVEMENTS DES NAVIRES

ARMEMENT: MITSUI OSK LINE (MOL) IOX

| NOM DU NAVIRE | N° du voyage | PORTS DE TOUCHEES | | | | | |
|---------------|--------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | PLU | | TMM | | RUN | |
| MOL SEABREEZE | 126 | 01/04 | 02/04 | 04/04 | 05/04 | 07/04 | 08/04 |
| MOL SEABREEZE | 134 | 29/04 | 30/04 | 02/05 | 03/05 | 05/05 | 06/05 |

ARMEMENT: UNITED AFRICA FEEDER LINE

| NOM DU NAVIRE | N° du voyage | PORTS DE TOUCHEES | | |
|---------------|--------------|-------------------|-------|-------|
| | | RUN | TMM | DIE |
| FALSHOET | 901 | 05/04 | 07/04 | |
| FALSHOET | 902 | 08/05 | 10/05 | 12/05 |
| FALSHOET | 903 | 08/06 | 10/06 | 12/06 |

ARMEMENT: UNITED AFRICA FEEDER LINE SERVICE (IMMA)

| NOM DU NAVIRE | N° du voyage | PORTS DE TOUCHEES | | | | | |
|------------------|--------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | PLU | | TMM | | DUR | |
| SAGITTA | 1405 | 29/03 | 30/03 | 01/04 | 02/04 | 09/04 | 10/04 |
| HENRY RICKMERS | 1405 | 03/04 | 04/04 | 07/04 | 08/04 | 16/04 | 17/04 |
| MAERSK INVERNESS | 1405 | 10/04 | 11/04 | 14/04 | 15/04 | 23/04 | 24/04 |
| RICHARD RICKMERS | 1407 | 17/04 | 18/04 | 21/04 | 22/04 | 30/04 | 01/05 |
| MAERSK IZMIR | 1407 | 24/04 | 25/04 | 28/04 | 29/04 | 07/05 | 08/05 |
| MAERSK INNOSHIMA | 1407 | 01/05 | 02/05 | 05/05 | 06/05 | 14/05 | 15/05 |

ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

| NOM DU NAVIRE | N° du voyage | PORTS DE TOUCHEES | | | | | | | |
|-----------------|--------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | DUR | | TMM | | RUN | | PLU | |
| HOEGH TREASURE | 111 | 30/03 | 30/03 | 03/04 | 03/04 | 05/04 | 05/04 | 07/04 | 07/04 |
| HOEGH AMSTERDAM | 04 | 02/05 | 02/05 | 07/05 | 07/05 | 09/05 | 09/05 | 10/05 | 10/05 |
| HOEGH BERLIN | 64 | 30/05 | 30/05 | 05/06 | 05/06 | 06/06 | 07/06 | 08/06 | 06/06 |



Mauritius Shipping
Corporation Ltd

SERVICES CORALINE - m/s "MAURITIUS TROCHETIA" /
m/s "MAURITIUS PRIDE"
Calendrier Prévisionnel - 2014 No 3
m/s 'MAURITIUS TROCHETIA'

| VOY No. | MAURICE Port-Louis | RODRIGUES Port-Mathurin | RÉUNION Port-Réunion | MADAGASCAR Toamasina | RÉUNION Port-Réunion | MAURICE Port-Louis | REMARQUES |
|-----------------------|---------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---|----------------------------------|---------------------------------|---------------|
| 911 | Parti | | 06/03/14 06.00 06/03/14 17.30 | | | 07/03/14 06.00 07/03/14 AM | - |
| AGALEGA | | | | | | | |
| 912 | 07/03/14 AM 08/03/14 11.00 | | 10/03/14 08.00 13/03/14 14.00 | | | 15/03/14 12.00 16/03/14 PM | - |
| 913 | 18/03/14 Noon 18/03/14 17.30 | | 19/03/14 06.00 19/03/14 17.30 | | | 20/03/14 06.00 20/03/14 AM | - |
| 914 | 20/03/14 AM 20/03/14 22.00 | 22/03/14 06.00 23/03/14 08.00 | | | | 24/03/14 08.00 24/03/14 Noon | - |
| 915 | 25/03/14 AM 25/03/14 22.00 | 27/03/14 06.00 28/03/14 08.00 | | | | 29/03/14 08.00 29/03/14 PM | DG/C |
| 916 | 30/03/14 AM 30/03/14 17.30 | | 31/03/14 06.00 31/03/14 17.30 | 03/04/14 06.00 03/04/14 18.00 | 04/04/14 06.00 04/04/14 17.30 | 05/04/14 06.00 05/04/14 PM | - |
| 917 | 06/04/14 AM 07/04/14 22.00 | 09/04/14 06.00 11/04/14 08.00 | | | | 12/04/14 08.00 12/04/14 Noon | - |
| 918 | 12/04/14 Noon 13/04/14 17.30 | | 14/04/14 06.00 15/04/14 17.30 | | | 16/04/14 06.00 16/04/14 AM | - |
| 919 | 16/04/14 AM 17/04/14 22.00 | 19/04/14 06.00 20/04/14 08.00 | | | | 21/04/14 08.00 21/04/14 Noon | - |
| 920 | 21/04/14 Noon 22/04/14 22.00 | 24/04/14 06.00 25/04/14 08.00 | | | | 26/04/14 08.00 26/04/14 Noon | DG/C |
| REPAIRS/SURVEYS | | | | | | | |
| | 26/04/14 Noon | | | | | 28/04/14 PM | |
| 921 | 29/04/14 AM 30/04/14 22.00 | 02/05/14 06.00 03/05/14 08.00 | | | | 04/05/14 08.00 04/05/14 Noon | - |
| 922 | 05/05/14 AM 05/05/14 17.30 | | 06/05/14 06.00 06/05/14 17.30 | 08/05/14 06.00 08/05/14 18.00 | 10/05/14 06.00 10/05/14 17.30 | 11/05/14 06.00 11/05/14 PM | - |
| 923 | 11/05/14 AM 13/05/14 22.00 | 15/05/14 06.00 16/05/14 08.00 | | | | 17/05/14 08.00 17/05/14 Noon | - |
| 924 | 18/05/14 Noon 18/05/14 17.30 | | 19/05/14 06.00 19/05/14 17.30 | | | 20/05/14 06.00 20/05/14 AM | - |
| 925 | 20/05/14 AM 20/05/14 22.00 | 22/05/14 06.00 23/05/14 08.00 | | | | 24/05/14 08.00 24/05/14 Noon | DG/C |
| 926 | 25/05/14 AM 25/05/14 17.30 | | 26/05/14 06.00 26/05/14 17.30 | | | 27/05/14 06.00 27/05/14 AM | - |
| 927 | 27/05/14 AM 28/05/14 22.00 | 30/05/14 06.00 31/05/14 08.00 | | | | 01/06/14 08.00 01/06/14 Noon | - |
| 928 | 02/06/14 AM 02/06/14 17.30 | | 03/06/14 06.00 03/06/14 17.30 | | | 04/06/14 06.00 04/06/14 Noon | - |
| 929 | 04/06/14 AM 05/06/14 22.00 | 07/06/14 06.00 08/06/14 08.00 | | | | 09/06/14 08.00 09/06/14 Noon | (A confirmer) |
| AGALEGA | | | | | | | |
| 930 | 10/06/14 AM 11/06/14 11.00 | | 13/06/14 08.00 16/06/14 14.00 | | | 18/06/14 12.00 19/06/14 PM | (A confirmer) |
| m/s "MAURITIUS PRIDE" | | | | | | | |
| IDLE/MAINTENANCE | | | | | | | |
| | 01/03/14 AM | | | | | 18/06/14 AM | |
| REMARQUES | C : Fret principalement en Conteneurs | | | DG:Transport de produits pétroliers / dangereux - nombre de passagers limité à 35 | | P : Pas de Fret | |

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



Mauritius Shipping
Corporation Ltd

SERVICES CORALINE
Calendrier Prévisionnel 2014 No 3
m/s "MAURITIUS PRIDE" & m/s "MAURITIUS TROCHETIA"

SERVICE RODRIGUES

| Voy | ETD P-Louis | ETA / ETD P.Mathurin | ETA P-Louis | Remarques | Voy | ETD P-Louis | ETA / ETD P.Mathurin | ETA P-Louis | Remarques |
|--------|-------------|---------------------------|-------------|-----------|--------|-------------|---------------------------|-------------|-----------|
| MT 914 | 20/03 22.00 | 22/03 06.00 ~ 23/03 08.00 | 24/03 08.00 | - | MT 921 | 30/04 22.00 | 02/05 06.00 ~ 03/05 08.00 | 04/05 08.00 | - |
| MT 915 | 25/03 22.00 | 27/03 06.00 ~ 28/03 08.00 | 29/03 08.00 | DG/C | MT 923 | 13/05 22.00 | 15/05 06.00 ~ 16/05 08.00 | 17/05 08.00 | - |
| MT 917 | 07/04 22.00 | 09/04 06.00 ~ 11/04 08.00 | 12/04 08.00 | - | MT 925 | 20/05 22.00 | 22/05 06.00 ~ 23/05 08.00 | 24/05 08.00 | DG/C |
| MT 919 | 17/04 22.00 | 19/04 06.00 ~ 20/04 08.00 | 21/04 08.00 | - | MT 927 | 28/05 22.00 | 30/05 06.00 ~ 31/05 08.00 | 01/06 08.00 | - |
| MT 920 | 22/04 22.00 | 24/04 06.00 ~ 25/04 08.00 | 26/04 08.00 | DG/C | MT 929 | 05/06 22.00 | 07/06 06.00 ~ 08/06 08.00 | 09/06 08.00 | A |

SERVICE RÉUNION

| Voy | ETD P-Louis | ETA / ETD P-Reunion | ETA P-Louis | Remarques | Voy | ETD P-Louis | ETA / ETD P-Reunion | ETA P-Louis | Remarques |
|--------|-------------|---------------------------|-------------|-----------|--------|-------------|---------------------------|-------------|-----------|
| MT 911 | Parti 17.30 | 06/03 06.00 ~ 06/03 17.30 | 07/03 06.00 | BS | MT 922 | 05/05 17.30 | 06/05 06.00 ~ 10/05 17.30 | 11/05 06.00 | BS |
| MT 913 | 18/03 17.30 | 19/03 06.00 ~ 19/03 17.30 | 20/03 06.00 | BS | MT 924 | 18/05 17.30 | 19/05 06.00 ~ 19/05 17.30 | 20/05 06.00 | BS |
| MT 916 | 30/03 17.30 | 31/03 06.00 ~ 04/04 17.30 | 05/04 06.00 | BS | MT 926 | 25/05 17.30 | 26/05 06.00 ~ 26/05 17.30 | 27/05 06.00 | BS |
| MT 918 | 13/04 17.30 | 14/04 06.00 ~ 15/04 17.30 | 16/04 06.00 | BS | MT 928 | 02/06 17.30 | 03/06 06.00 ~ 03/06 17.30 | 04/06 06.00 | BS |

SERVICE AGALEGA

| Voy | ETD P-Louis | ETA / ETD Agalega | ETA P-Louis | Remarques |
|--------|-------------|---------------------------|-------------|-----------|
| MT 912 | 08/03 11.00 | 10/03 08.00 ~ 13/03 14.00 | 15/03 12.00 | - |
| MT 930 | 11/06 11.00 | 13/06 08.00 ~ 16/06 14.00 | 18/06 12.00 | A |

SERVICE TAMATAVE

| Voy | ETD P-Louis | ETA / ETD Tamatave | ETA P-Louis | Remarques |
|--------|-------------|---------------------------|-------------|-----------|
| MT 916 | 30/03 17.30 | 03/04 06.00 ~ 03/04 18.00 | 05/04 06.00 | BS |
| MT 922 | 05/05 17.30 | 08/05 06.00 ~ 08/05 18.00 | 11/05 06.00 | BS |

Repairs / Maintenance / Surveys

| | |
|-------------------------|-----------------------|
| m/s Mauritius Pride | 01/03 AM - 18/06 AM |
| m/s Mauritius Trochetia | 26/04 Noon - 28/04 AM |

| Remarques | MT : MAURITIUS TROCHETIA | B : Bétail au retour | DG : Transport de Produits Dangereux (Nombre de PAX limité à l'aller et au retour) | BS : Basse Saison |
|-----------|--------------------------|---------------------------------------|--|-------------------|
| | MP : MAURITIUS PRIDE | C : Fret principalement en Conteneurs | | HS : Haute Saison |
| | A : À confirmer | | | |

Les passagers sont priés de s'assurer de la date, de l'heure et du quai d'embarquement. Il leur est vivement recommandé de confirmer ces modalités dans les 30 - 36 heures avant les dates / heures de départ initialement prévues. S'adresser à l'Agence Maritime Concernée.

SAUF MODIFICATIONS SANS PREAVIS - SUBJECT TO ALTERATION WITHOUT NOTICE

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

Heures UT + 3h

Latitude 18° 10' S
Longitude 049° 25' E

| Avril 2014 | | | | Mai 2014 | | | | Juin 2014 | | | |
|---|------------------------------|---|------------------------------|---|------------------------------|---|------------------------------|--|------------------------------|--|------------------------------|
| Heures h min | Haut. m | Heures h min | Haut. m | Heures h min | Haut. m | Heures h min | Haut. m | Heures h min | Haut. m | Heures h min | Haut. m |
| 1 2 09 8 21 Ma 14 45 21 03 | 0,95 0,35 1,05 0,40 | 16 1 32 7 54 Me 14 04 20 27 | 0,95 0,35 1,05 0,45 | 1 2 13 8 31 J 15 05 21 20 | 0,85 0,35 1,00 0,45 | 16 1 47 8 14 V 14 34 20 56 | 0,95 0,25 1,05 0,40 | 1 2 48 9 17 D 15 56 22 12 | 0,80 0,40 0,85 0,50 | 16 3 12 9 36 L 16 04 22 24 | 0,85 0,25 0,95 0,40 |
| 2 2 41 8 54 Me 15 23 21 42 | 0,90 0,40 1,00 0,45 | 17 2 06 8 30 J 14 45 21 09 | 0,95 0,30 1,05 0,45 | 2 2 43 9 04 V 15 43 21 59 | 0,80 0,40 0,95 0,50 | 17 2 31 8 58 S 15 22 21 47 | 0,90 0,25 1,00 0,40 | 2 3 21 9 54 L 16 36 22 57 | 0,75 0,45 0,85 0,55 | 17 10 32 Ma 17 03 23 24 | 0,80 0,30 0,90 0,40 |
| 3 3 14 9 28 J 16 04 22 24 | 0,85 0,40 0,95 0,50 | 18 2 45 9 11 V 15 30 21 58 | 0,90 0,35 1,00 0,45 | 3 3 13 9 39 S 16 24 22 43 | 0,80 0,45 0,85 0,55 | 18 3 21 9 48 D 16 18 22 44 | 0,85 0,30 1,00 0,45 | 3 4 01 10 37 Ma 17 27 23 50 | 0,70 0,50 0,80 0,55 | 18 5 26 11 35 Me 18 16 | 0,80 0,35 0,85 |
| 4 3 46 10 05 V 16 51 23 13 | 0,80 0,45 0,90 0,55 | 19 3 30 9 59 S 16 25 22 56 | 0,85 0,35 1,00 0,50 | 4 3 47 10 20 D 17 19 23 36 | 0,75 0,50 0,85 0,55 | 19 4 23 10 47 L 17 24 23 49 | 0,80 0,35 0,95 0,45 | 4 5 01 11 29 Me 18 42 | 0,70 0,50 0,80 | 19 0 30 7 00 J 12 46 c 19 37 | 0,40 0,75 0,40 0,85 |
| 5 4 24 10 50 S 18 02 | 0,75 0,50 0,85 | 20 4 28 10 57 D 17 35 | 0,80 0,40 0,95 | 5 4 35 11 11 L 18 43 | 0,70 0,55 0,80 | 20 5 48 11 54 Ma 18 46 | 0,75 0,40 0,90 | 5 0 49 7 07 J 12 31 c 19 59 | 0,55 0,70 0,55 0,80 | 20 8 29 V 14 06 20 50 | 0,40 0,80 0,40 0,80 |
| 6 0 13 5 34 D 11 48 19 48 | 0,60 0,70 0,55 0,80 | 21 0 05 5 59 L 12 07 19 07 | 0,50 0,75 0,45 0,90 | 6 0 40 6 48 Ma 12 16 20 09 | 0,60 0,70 0,55 0,80 | 21 1 02 7 31 Me 13 10 c 20 08 | 0,45 0,80 0,40 0,90 | 6 1 50 8 43 V 13 39 20 56 | 0,55 0,70 0,55 0,80 | 21 2 58 9 40 S 15 31 21 49 | 0,40 0,85 0,45 0,80 |
| 7 1 32 8 29 L 13 06 c 21 07 | 0,60 0,70 0,60 0,80 | 22 1 24 7 55 Ma 13 27 c 20 33 | 0,50 0,75 0,45 0,90 | 7 1 51 8 47 Me 13 30 c 21 08 | 0,60 0,70 0,60 0,80 | 22 2 17 8 54 J 14 31 21 15 | 0,45 0,80 0,45 0,90 | 7 2 48 9 37 S 14 51 21 39 | 0,50 0,75 0,55 0,80 | 22 4 07 10 37 D 18 47 22 39 | 0,35 0,90 0,45 0,80 |
| 8 3 14 9 43 Ma 14 47 21 59 | 0,60 0,75 0,60 0,85 | 23 2 47 9 17 Me 14 52 21 39 | 0,50 0,85 0,45 0,95 | 8 3 00 9 42 J 14 49 21 49 | 0,55 0,75 0,60 0,85 | 23 3 29 9 58 V 15 51 22 10 | 0,40 0,90 0,45 0,90 | 8 3 41 10 18 D 16 00 22 17 | 0,45 0,80 0,55 0,85 | 23 5 03 11 27 L 17 44 23 21 | 0,35 0,90 0,40 0,85 |
| 9 4 22 10 27 Me 16 18 22 37 | 0,55 0,80 0,60 0,90 | 24 4 00 10 16 J 16 11 22 32 | 0,45 0,90 0,45 0,95 | 9 3 53 10 19 V 15 58 22 23 | 0,55 0,80 0,60 0,85 | 24 4 30 10 51 S 17 00 22 57 | 0,40 0,95 0,40 0,90 | 9 4 28 10 56 L 16 58 22 54 | 0,40 0,90 0,50 0,85 | 24 5 48 12 11 Ma 18 28 23 58 | 0,30 0,95 0,40 0,85 |
| 10 4 57 10 59 J 17 06 23 08 | 0,55 0,85 0,55 0,90 | 25 4 56 11 07 V 17 16 23 18 | 0,40 0,95 0,40 0,95 | 10 4 34 10 52 S 16 50 22 54 | 0,50 0,85 0,55 0,90 | 25 5 20 11 38 D 17 55 23 38 | 0,35 0,95 0,40 0,90 | 10 5 12 11 35 Ma 17 47 23 31 | 0,35 0,95 0,45 0,90 | 25 6 25 12 51 Me 19 04 | 0,30 0,95 0,40 |
| 11 5 25 11 27 V 7 40 23 36 | 0,50 0,90 0,55 0,95 | 26 5 41 11 52 S 18 08 23 59 | 0,40 1,00 0,40 0,95 | 11 5 10 11 23 D 17 33 23 25 | 0,45 0,90 0,50 0,90 | 26 6 01 12 22 L 18 40 | 0,35 1,00 0,40 | 11 5 54 12 14 Me 18 32 | 0,30 1,00 0,45 | 26 0 31 6 58 J 13 26 19 36 | 0,85 0,30 0,95 0,40 |
| 12 5 52 11 55 S 18 11 | 0,45 0,95 0,50 | 27 6 19 12 34 D 18 52 | 0,35 1,05 0,40 | 12 5 44 11 57 L 18 12 23 57 | 0,40 1,00 0,50 0,95 | 27 0 15 6 38 Ma 13 02 19 18 | 0,90 0,30 1,00 0,40 | 12 0 10 6 35 J 12 55 19 14 | 0,90 0,25 1,00 0,40 | 27 1 01 7 28 V 13 58 • 20 05 | 0,80 0,30 0,95 0,45 |
| 13 0 03 6 20 D 12 24 18 42 | 0,95 0,45 1,00 0,50 | 28 0 37 6 55 L 13 14 19 32 | 0,95 0,35 1,05 0,40 | 13 6 19 12 32 Ma 18 51 | 0,35 1,00 0,45 | 28 0 49 7 11 Me 13 39 • 19 53 | 0,85 0,30 1,00 0,45 | 13 0 51 7 17 V 13 37 o 19 58 | 0,90 0,20 1,05 0,40 | 28 1 29 7 57 S 14 28 20 34 | 0,80 0,30 0,90 0,45 |
| 14 0 31 6 50 L 12 55 19 15 | 1,00 0,40 1,05 0,45 | 29 1 11 7 28 Ma 13 52 • 20 09 | 0,95 0,35 1,05 0,40 | 14 0 31 6 55 Me 13 09 o 19 30 | 0,95 0,30 1,05 0,45 | 29 1 20 7 43 J 14 15 20 25 | 0,85 0,30 0,95 0,45 | 14 1 34 8 00 S 14 23 20 43 | 0,90 0,20 1,05 0,35 | 29 1 58 8 26 D 14 56 21 04 | 0,80 0,35 0,90 0,45 |
| 15 1 00 7 21 Ma 13 28 o 19 49 | 1,00 0,35 1,05 0,45 | 30 1 43 8 00 Me 14 29 20 44 | 0,90 0,35 1,00 0,45 | 15 1 08 7 33 J 13 50 20 11 | 0,95 0,30 1,05 0,40 | 30 1 49 8 13 V 14 48 20 58 | 0,85 0,35 0,95 0,45 | 15 2 20 8 46 D 15 11 21 31 | 0,90 0,20 1,00 0,35 | 30 2 26 8 55 L 15 24 21 38 | 0,80 0,35 0,85 0,45 |
| | | | | | | 31 2 18 8 44 S 15 22 21 33 | 0,80 0,35 0,90 0,50 | | | | |

INO MARÔ ASANÔ Ê ?

Tamin'ity indray mitoraka ity dia nanatona ny orin'asa COLAS ny PortEcho mba hanadihady an'andriamatoa RABEARIVONY Patrice Nicolas izay «Chef de Chantier» mba ahafahana mampahafantatra momba ny asany.

PE : Inona ny andraikitrao ato amin'ny orin'asa COLAS ?

RPN : « Chef de Chantier » no asako ato amin'ny orin'asa COLAS. Tompon'andraikitra voalohany amin'ny «chantier» iandraiketako ato. Manome asa ny ekipa araka ny sokajin'asan'ny tsirairay sy ny traikefa ananany. Ohatra ny manao «ouvrage» iray (regard na caniveau) dia ny «Maçon» sy «Ferrailleur» no mamita ny asa.

PE : Hafiriana ny niasanao tamin'ity orin'asa ity, ary misy firy ny ekipa entinao amin'izany ?

RPN : Roapolo taona no niasako tato amin'ny COLAS. Efatra amin'ny folo ny ekipa miara-miasa amiko, tsy voafetra anefa io fa arakaraky ny asa izay atao.

PE : Ahoana ny fandaminanareo ny asanareo ?

RPN : Alohan'ny hiasa dia mamantatra ny toerana hiasana mba ahafahana man-

dray fepetra amin'ny aro-loza. Raha miasa amin'ny lalana ohatra dia tsy maintsy fefena ny toerana hiasana. Mametraka famantarana fa misy mpiasa miasa amin'ilay toerana.

PE : Misy karazany firy moa ny «chef de chantier» ?

RPN : Maro ny «Chef de chantier» ato amin'ny orin'asa COLAS. Hita ao ny «Chef de chantier Génie civil» ny «Chef de chantier Terrassement» ny «Chef de chantier Bâtiment» sy ny maro hafa

PE : Inona avy ny asa ataonareo ato amin'ny SPAT ?

RPN : Betsaka ny asa ataon'ny orin'asa COLAS ato amin'ny SPAT. Ohatra amin'izany ny manao lalana sy ny asa rehetra momba ny «beton» (caniveau-massif – regard).

PE : Misy hafatra tianao hampitaina ve ?

RPN : Mahafinaritra ny asa, fa indrindra



RABEARIVONY Patrice Nicolas, «Chef de Chantier» ao amin'ny orin'asa COLAS

ny fiara-miasa amin'ny SPAT, ka enga anie hitohy hatrany izany. Anisan'ny zavatra mahafaly ahy ny tsy fisian'ny loza ato anatin'ny seranana manoloana ny asa goavana izay tanterahinay hatramin'izao. Izany dia maneho ny fahaizamandringa izay misy, na eo amin'ny COLAS, na eo amin'ireo mpamily fiara vaventy sy ny fahaiza-manao amin'ny fisahanana ny asa ato amin'ny seranantsambo. Maneho fisaorana etoana ihany koa ho anareo ekipan'ny PortEcho amin'izao fisafidiananareo manokana anay izao. Mirary ihany koa ny hitohizan'ny fampahafantaranareo ny mpamaky ireo karazan'asa misy ato amin'ny seranana. ■

Nangonin'i Monique HENRIETTE
sy Alexina TIANA

FARAN'NY TAONA 2013

Fizarana fanomezana avy amin' Atoa Tale Jeneraly ny SPAT



Alexis FESIA, «Matelot» ao amin'ny SPAT

P.E : Amin'izao fahatongavan'ny faran'ny taona izao, ahoana ny fihetseham-ponao amin'ireo fanomezana marobe nomen'i Tale Jeneraly ?

A.F : Tena faly tokoa, satria na dia eo aza ny fotoan-tsarotra izay andalovan'ny firenentsika, dia tsy hadinony ary tsy tapaka izy ny manome fanomezana isaky ny faran'ny taona. Isaorana azy manokana ny amin'izany, enga anie mba ho ela fanapahana izy amin'ity orin'asa SPAT izay tantanany ity.

P.E : Ahoana ny mety ho fiatrehana ny taom-baovao ?

A.F : Amin'ny fo falifaly sy miramirana ary feno fahavitrihana no hiatrehana ny taona vaovao satria sady mahazo fitaiana ny ankizy, volan-gisa, miampy vary sy

menaka.

P.E : Misy teny manokana tianao hampitaina ve ?

A.F : Mampanantena ny Tale izahay fa hiezaka hanao ny asa amin'ny antsakany sy andavany ary hitondra fivoarana hatrany eo anivon'ny tontolon'ny asa. Mirary fety sambatra ho an'Andriamatoa Tale Jeneraly sy ny fianakaviany izahay. Enga anie mba hitondra soa sy fanambinana ho azy ity taona vaovao ity. Andriamanitra tompon-karem-pahasoavana anie hitantantana sy hivimbina hatrany ny diany, ary tsy hadino etoana ihany koa ny mirary antsika mianakavy isam-baravarana hanao fety sambatra. ■

Nangonin'i Monique HENRIETTE

ASARAMANITRA 2014

Ny 24 janoary 2014 no nifamotoana teny amin'ny «Centre social Canada» ny fianakaviany ny mpiasan'ny SPAT nankalaza ny asaramanitra ny taona vaovao. Fotoana lehibe iray ihany koa ny andro io nahafahan'ny mpiasa sy ny fikambanana ara-tsosialy miorina ao anaty orin'asa nentina niarahabana ny tale jeneraly ny SPAT sy ny ankohonany noho ny taona vaovao 2014. Taorian'ny kabary nifandimbiasana izay nandraisan'ny solontenan'ny mpiasa anjara, narahin'ny tale mpiahy ny mpiasa ary nofaranan'ny tale jeneraly dia lanonana

manan-daja no namarana ny fotoana. Ny lanonana moa dia nohafanain'ny antoko mpihiraan'ny amboarampeo akon'ny Betela FJKM Tanambao V ary



koa ny tarika LOLA. Marihina fa tonga nanotrona ny fotoana ireo solontenan'ny orin'asa mpiara-miombon'antoka amin'ny SPAT. ■

SAVONNERIE TROPICALE S.A.
FLEURON DE L'INDUSTRIE MALAGASY
45 ANS D'EXPERIENCES AU SERVICE DES CONSOMMATEURS



CERTIFICAT MEILLEUR ACTEUR HUMANITAIRE

INTERNATIONAL PROMOTION AWARD GENEVA (1977)



INTERNATIONAL AWARD FOR GOOD COMPAGNY SERVICE AND PRODUCT QUALITY (1977)



AFRICA AWARD (1981)

MALAGASY AWARD FOR GOOD QUALITY (2000)



NEW MILLENNIUM FOR TECHNOLOGY AND QUALITY (2008)



PROX MEILLEUR EXPORTATEUR 2010

NO SY
SAVON MULTI-USAGE SAVON DE MENAGE

NO SY
SAVON DE TOILETTE Vanillia, Lavender, Rose, Citron One

NO SY
SAVON DEODORANT Reva

NO SY
PATE DE SAVON MAZIKA

NO SY
SAVON DE MENAGE RAVINALA

NO SY
POUDRE DETERGENT MAZIQ

NO SY
DETERGENT LIQUIDE VAISSELLE

SPECIAL MACHINE A LAVER PROPRETE : HYGIENE : SANTE

Zone Industrielle Nord - Ankorondrano - Antananarivo 101 - MADAGASCAR - B.P. 7 - Tel : 22 253 24 - 032 07 253 24 - 033 07 253 24 - FAX : 22 345 12 - savtrop@blueline.mg - www.savonnerie-tropicale.mg

Mouvements du personnel durant le dernier trimestre 2013

| Nom et prénoms | Matricule | Fonction | Date |
|---------------------------|-----------|--------------------------------------|------------|
| AGENTS RETRAITES | | | |
| WILIAME | 1973.892 | Agent de contrôle Accès | 01/01/2014 |
| JEREMIA Alfred | 1978.041 | Chef d'équipe Ebéniste | 01/01/2014 |
| MANANA Laurent | 1978.272 | Peintre | 01/01/2014 |
| JOSEPH Ernest | 1983.085 | Agent de surveillance et gardiennage | 01/01/2014 |
| BOTOUZAZA Julien | 1989.107 | Lamaneur | 01/01/2014 |
| IHOAKA | 1989.129 | Agent de surveillance et gardiennage | 01/01/2014 |
| RAKOTONANDRASANA Gilbert | 1980.287 | Sous-Chef Section sapeur pompier | 03/01/2014 |
| INTOANDRO Justin | 1983.107 | Responsable Caisse recette | 10/01/2014 |
| TODILAHY | 1973.147 | Chauffeur Pompier | 12/01/2014 |
| RAKOTOARISOA Marcel | 1976.018 | Lamaneur | 17/01/2014 |
| RAZAKAHARILIVA José Alain | 1980.045 | Sous-Chef Section | 17/01/2014 |
| MIHARISOA Pierre Roger | 1986.015 | Medecin Dentiste | 20/01/2014 |
| VELO Albert | 1976.067 | Menuisier | 03/02/2014 |
| NIRIVOLA Gérard | 1976.141 | Patron vedette portuaire | 03/02/2014 |
| AGENT DECEDE | | | |
| RANAIVOSON Christophe | 1977. 036 | Graisseur remorqueur | 24/02/2014 |

Le Centre de Perfectionnement des Officiers, de nouveau en visite au Port de Toamasina

Le 14 mars dernier, conduite conjointement par le Général de Brigade MAZANA Stéphane et le Commandant FANOELA (commandant de la Promotion du Centre de Perfectionnement des Officiers au 1er RTS de Fiadanana, Antananarivo), une visite d'Officiers a de nouveau été accueillie au Port de Toamasina.



Officiers stagiaires du CPO en visite au port de Toamasina

Ils sont au nombre de 55, dont une femme médecin. Ils, ce sont les Officiers qui suivent une formation dans ce centre. Pour la cinquième fois, le centre a choisi le Port de Toamasina. Au cours de son allocution, le Général MAZANA Stéphane a d'emblée précisé le pourquoi de ce choix : « **Il remplit les conditions d'application de la formation qui est dispensée au Centre de Perfectionnement des Officiers** », a-t-il souligné à ce titre. C'est donc la raison pour laquelle, depuis 2010, le centre est toujours au rendez-vous.

A chaque fois impressionnée par les changements notables au sein de la place portuaire de Toamasina, chaque promotion découvre et redécouvre le Port de Toamasina au niveau, tant des infrastructures, des installations et des équipements, que de la qualité des prestations.

Représentant le Directeur Général de la S.P.A.T., le comité d'accueil, composé par la Direction des Ressources Humaines (nommément Monsieur ZANDRY Séraphin et Madame RANDRIAMALALA Radotiana), le Directeur de la Capitainerie, Monsieur INJONA Jami, et enfin, le Chef du Département Domaine Portuaire et Code ISPS, Monsieur RAKOTONJANAHARY Clément, a axé ses explications sur deux points primordiaux pour le développement économique de Madagascar, à savoir :



ZANDRY Séraphin, DRH de la SPAT, lors de l'accueil dans la salle de conférence

- la gestion de la sûreté et de la sécurité (un des soucis majeurs des ports de la Région Océan Indien et Afrique Australe, avec la recrudescence des actes de piraterie au large du Golfe d'Aden), exposée par le PFSO (*Port Security Facilities Officer*) RAKOTONJANAHARY Clément, lequel a fourni des explications complémentaires concernant le plan d'urgence ;

- le Plan de développement du Port de Toamasina, dont la réalisation est incontournable, compte-tenu des nouvelles exigences du trafic maritime (avec l'ouverture des nouvelles routes maritimes dans l'Océan Indien), un thème développé conjointement par un cabinet d'étude professionnel et le Directeur de la Capitainerie, ce dernier ayant rappelé à l'occasion la Loi n° 2003/ 025 du 05 septembre 2003, portant réforme des statuts des ports malgaches.

Pour une meilleure compréhension du contexte, des enjeux et des défis, les Officiers ont eu droit à la projection du film de présentation du Port de Toamasina et de son Plan de Développement.

Visiblement très intéressés par les deux exposés, les officiers ont mis à profit la séance d'informations pour s'enquérir de questions plus spécifiques, telles que le financement du Plan de développement du Port de Toamasina, le rôle des transitaires, la piraterie, le dédouanement, etc.

Quant au Général MAZANA Stéphane, il a tenu, d'abord à exprimer sa profonde gratitude vis-à-vis de la S.P.A.T., ce, pour l'excellent accueil que celle-ci a réservé aux visiteurs, ensuite à lui adresser ses sincères félicitations pour les importants efforts qu'elle a déployés, en vue de donner une image plus que positive du Grand Port. Des souhaits qu'il a conclus comme suit : « **Toujours construire pour la région, et toujours exploiter pour le Port** ».

Pour clore la visite, l'équipe de la S.P.A.T. a gratifié les Officiers d'un tour en mer à bord du remorqueur « Noé ». ■

Recueilli par Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

JOURNÉE MONDIALE DE LA FEMME,

célébrée sous le thème

« L'égalité de genre est un progrès pour tous »

A Madagascar, comme dans de nombreux pays à travers le monde, le 08 mars, Journée Internationale de la Femme, est généralement célébrée en considération des sujets d'actualité. Cette année, le Ministère de la Population et des Affaires sociales a choisi un thème qui fait écho au souci du redressement économique du pays : « L'égalité de genre est un progrès pour tous ». La Commune de Vangaindrano (Région Atsimo Atsinanana) a eu le privilège d'accueillir la célébration nationale de cette journée.



Employées féminines de la SPAT, en photo souvenir lors du 8 mars 2014

Il est vrai que la participation de tous au processus du développement est incontournable. De plus, il est essentiel de mettre fin à la discrimination, en assurant aux deux sexes un accès égal à toutes les opportunités. Théoriquement, pour cette année 2014, l'égalité de genre est chose acquise à Madagascar, dans la mesure où le gouvernement a reconnu que l'égalité de l'homme et de la femme contribue à la bonne gouvernance. Ce qui revient à dire que le pas vers le progrès est fait. Sur le plan international, l'adoption du principe marque l'engagement de Madagascar à réaliser l'Objectif n° 3 du Millénaire pour le Développement (OMD), à savoir, « **promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes** ».

Cependant, dans la pratique, il va falloir penser à dresser un bilan des progrès réellement réalisés. En outre, il est important de célébrer les actes de courage et de détermination accomplis par des femmes ordinaires, qui ont pourtant joué des rôles extraordinaires dans l'histoire de leurs pays ou de leurs communautés. En France, on peut encore se référer à des exemples concrets, qui ont influé sur le cours de la Révolution Française, comme la descente sur Versailles, dans le but d'exiger les droits de vote des femmes demandant « *liberté, égalité, fraternité* ». En tout cas, une journée marquée d'une pierre blanche dans l'histoire de la lutte pour l'égalité des sexes, et témoignant « *des engagements consacrés à l'égalité, la liberté, la sécurité, l'intégrité de tous les humains, la liberté fondamentale de la femme, et tout particulièrement, la lutte contre les violations des droits de la femme* ».

Traditionnellement dans la famille malgache, la femme a toujours tenu une place privilégiée, place où ses obligations l'appellent à être très active et exemplaire sur tous les domaines. Par conséquent, à Madagascar comme ailleurs, de la même

façon qu'on rend hommage à toutes ces femmes activistes, qui luttent pour les droits humains, contre la violence perpétrée aux femmes, pour la protection des enfants et de leurs droits, pour le soutien moral et psychique dans les prisons, les orphelinats, les centres pour handicapés, etc, de la même façon qu'on rend hommage à ces femmes ténérinaires et dont les noms sont entrés dans l'histoire de notre humanité, et qui œuvrent pour des valeurs sociales, économiques et politiques, telles que la justice sociale, l'état de droit, la transparence de gestion, l'on doit aussi rendre hommage à la femme malgache tout court, et cela, quelle que soit sa position sociale. Son statut d'épouse et de mère de famille sous-entend à lui seul une liste infinie d'obligations, toutes aussi importantes les unes que les autres pour le bon équilibre social.

En contrepartie, et malgré les difficultés (d'ordre familial, social ou financier) que ses obligations peuvent engendrer, les femmes malgaches ne doivent jamais baisser les bras, comme l'encourage Mbolatiana RAVELOARIMISA en ces termes (cf. page 6 de l'Express de Madagascar du 08 mars 2014) : « **Formons nos femmes pour ne plus être tout simplement un pur produit de la société malgache : la fille d'un tel, la femme d'un tel, la grand-mère d'un tel, subir et... s'éteindre. Faisons de nos femmes des lumières, qui n'acceptent pas les injustices sous toutes les formes, qui se lèvent et combattent, non pour des hommes, pour de l'argent, ou pour le pouvoir, mais pour des idées honorables, pour la dignité. Si - éduquer une femme c'est éduquer toute une nation -, faire naître des femmes lumières et combattives, c'est faire naître toute une nation lumineuse et victorieuse** ». ■

Recueilli par Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

« La santé est un capital »

Dans le souci constant de suivre et d'assurer au mieux la santé de ses patients, le Centre Médical et de Diagnostic de la S.P.A.T. (CEMEDI) vient de se doter d'un nouvel appareil d'échographie, beaucoup plus performant que l'existant. Moyen d'exploration médicale du corps en utilisant la propriété de réflexion d'une onde ultrasonore sur les organes, l'échographie permettra aux médecins du centre de pousser de façon beaucoup plus approfondie les examens cliniques (palpation, percussion et auscultation) qu'ils effectuent sur chaque patient. A l'occasion, Dr TAHANGY Gastel a accordé une interview à PortEcho.

PE : Qu'est-ce qui caractérise le nouvel échographe ?

TG : A fin décembre 2013, la S.P.A.T. a fait l'acquisition d'un nouvel appareil d'échographie. De marque SAMSUNG-MEDISON, modèle ACCUVIX XG, il s'agit d'un appareil de haute gamme, et est doté de 4 sondes large bande :

- 1 sonde convexe de 2 à 6 Mhz (C2-6 IC)
- 1 sonde linéaire de 5 à 13 Mhz (L5-13IS)
- 1 sonde phased array (cardiaque) de 2 à 4Mhz (P2-4BA)
- 1 sonde endocavitaire (vaginale) de 5 à 9 Mhz (VRS-9).

Il est aussi équipé des différents logiciels d'exploitation nécessaires pour une exploitation maximale de ces sondes, entre autres, pack cardio, élastographie, panoramique, harmonique et doppler, ainsi que d'autres logiciels pour l'amélioration du rendu image de l'écran. En outre, l'option 3D et 4D y est incluse. Toutefois, cette dernière ne pourra pas encore être utilisée, dans la mesure où cela nécessite la quête d'une sonde spéciale.

PE : Quels types d'examens échographiques l'appareil peut-il effectuer, et quels facteurs vous permettent d'en apprécier la fiabilité et la rapidité des résultats ?

TG : Il servira à divers examens poussés, tels que :

- l'échographie cardiaque ;
- l'échographie doppler transcrânien (cerveau) ;
- l'échographie des vaisseaux (membres supérieurs et inférieurs, vaisseaux abdominaux et rénaux...) ;
- l'échographie des seins, de la thyroïde, des testicules et des autres organes superficiels ;
- l'échographie gynécologique et obstétricale ;
- l'échographie musculo squelettique (cas des sportifs et des rhumatismaux).

Pour ce qui est de la fiabilité des résultats, elle n'est pas tributaire uniquement de la performance de l'appareil. En effet, la résolution de l'image ainsi que l'expérience et la compétence de l'échographiste (qui a la charge de l'interprétation) figurent parmi les autres conditions de fiabilité des résultats. A noter qu'a priori, on peut avoir le résultat aussitôt après l'examen, ce qui ne prend que 30 à 60 minutes de temps pour chaque patient (examen et résultat compris).

PE : Le CEMEDI exige-t-il à ses patients des conditions pour bénéficier de l'examen échographique ?

TG : Nullement. Tous les ayants droits au CEMEDI peuvent bénéficier gratuitement de l'examen. Sinon, en dehors de ceux-ci, les examens sont payants à la caisse du Centre.

PE : Qu'est-ce qui différencie le nouvel appareil de l'ancien ?



TG : La différence entre l'ancien appareil (acquis en 2005) et du nouveau est que ce dernier est un appareil de la dernière génération, et est doté de Doppler et de sondes électroniques. De plus, il a été conçu pour donner un rendu d'image exceptionnel (image SAMSUNG). Sinon, l'autre avantage est que le nouveau est beaucoup plus solide, et surtout évolutif ou upgradable (mis à jour). Enfin, avec le nouvel appareil, on peut faire des examens échographiques de la tête aux pieds.

PE : Le CEMEDI ne cesse d'innover, n'est-ce pas ? A quelles autres perspectives doit-on s'attendre prochainement ?

TG : L'échographie est le fruit du triple mariage de la physique du son avec la médecine et l'électronique informatique. C'est une science en perpétuelle évolution. Dans le but de suivre l'évolution technologique exigée dans le métier, le CEMEDI souhaite acquérir une cinquième sonde avec option 4D avec les logiciels y afférents, l'objectif étant de jouir de l'exploitation maximale de l'appareil. Bien entendu, l'acquisition de celle-ci nécessitera, pour le futur manipulateur, une formation en échographie volumique ainsi qu'en échographie spéciale (cardiaque, musculo squelettique, transcrânien, etc). De toute façon, la formation continue est constamment exigée dans l'exercice de l'échographie. Elle fait partie de ses dix commandements.■

Recueilli par Monique HENRIETTE et Alexina TIANA



Dr TAHANGY Gastel

BASKET-BALL :

l'ASCUT, jusqu'au bout



Match opposant les équipes de l'ASCUT (en maillot rouge) et le COSFA dans le Gymnase couvert de Mahamasina

Après avoir décroché le titre d'équipe championne de l'Océan Indien, l'équipe de la Commune Urbaine de Toamasina ou ASCUT n'entend pas dormir sur ses lauriers. En effet, conserver cette place tant convoitée semble être son maître mot. Et elle a réussi à le faire, en gardant la coupe dans la catégorie N1A hommes en 2013. Pour ainsi dire, elle a étoffée son tableau de chasse après un match très serré contre COSFA.

D'un côté, l'équipe militaire COSFA, qui n'avait rien à envier côté forme, jeunesse et moral. En effet, jeunes, dynamiques et forts de ses tirs à trois points, ils rassemblaient tous les atouts pour sortir champions du match. Et de l'autre, l'ASCUT, qui symbolisait l'expérience, et qui affrontait le match comme équipe favorite, du fait qu'elle est le tenant du titre. A la tribune et aux gradins, un public vibrant pour le basket-ball, et suivant avec passion ce match très disputé. Le suspense a duré pratiquement jusqu'à la dernière seconde.

Si d'emblée, COSFA a visiblement fait preuve de répression, en imposant son rythme, et ainsi, mène au début du quart-temps à un score de 57 à 55, l'ASCUT a vite repris du poil de la bête, en restant sur ses gardes et a tenu bon jusqu'au bout. Pendant ce temps, le public se demandait laquelle des deux équipes remportera le titre de champion N1A 2013 hommes en basket-ball. Rebondissements, renversements de situation, tantôt l'équipe COSFA n'arrivait à marquer aucun panier pendant de longues minutes, tantôt elle reprend le contrôle de la situation en laissant l'équipe d'Atsinanana derrière elle. Si bien qu'à deux minutes de la fin, elle mène avec un écart de demi-panier (64 à 65). Mais, c'est sans compter sur la rage de vaincre, apparemment bien ancrée chez l'ASCUT, une rage qui l'a si bien boosté qu'au grand dam des supporters de COSFA, elle renverse brusquement la situation. A dix-huit secondes de la fin du match, le score était de 70 à 68. La machine tamatavienne est en branle pour ravir le trophée. Mais, cerise sur le gâteau, comme pour confirmer sa victoire qui s'annonce déjà, l'ASCUT a bouclé le match par deux points en plus. Ainsi, cette dernière décroche le titre, non sans peine, avec un score plutôt serré de 72 à 68. On peut dire sur le fil, mais vraiment sur le fil. Voilà, c'est le jeu ! L'expérience a pris le dessus sur la jeunesse, tout simplement.

« **Dur et fatigant !** », ne peut s'empêcher de commenter Rina de l'ASCUT. « **Enchaîner deux compétitions de haut niveau de suite ne favorise pas forcément la bonne forme, mais voilà, on l'a quand même gagné ce match** ». Epuisés mais satisfaits d'une victoire brillamment disputée, les joueurs de l'ASCUT se glorifient de sa victoire, une victoire qui signifie l'aboutissement d'un travail de longue haleine, ainsi que de beaucoup de sacrifices chez les joueurs comme chez leur entraîneur.

Pour la énième fois, l'ASCUT fait grand honneur à la ville de Tamatave toute entière. Mieux, cette victoire est aussi une façon d'honorer la mémoire d'une étoile du basket-ball tamatavien, **Honorine** pour le public malgache ou **Madé** pour ses proches, qui s'est brusquement éteinte en janvier dernier à l'âge de 63 ans. Un entraîneur de basket-ball connue de tous, jeunes et moins jeunes. Figure star de l'AS PORT basket-ball féminin des années durant, puis entraîneur de l'équipe de MEGA INFORMATIQUE, à sa retraite en tant qu'employée du Port de Toamasina, elle choisit de rester dans le métier en devenant entraîneur d'équipes pépinières. Partager expérience et savoir faire, inculquer les bienfaits physiques du sport chez les jeunes, contribuer à l'encadrement de ceux-ci en vue de lutter contre toute forme de délinquance juvénile, Honorine ne ménageait, ni son temps, ni ses efforts. A présent, elle n'est plus. Toutefois, elle est entrée dans la légende du basket-ball national et sa mémoire restera à jamais vivante dans le monde sportif tamatavien. ■

Recueilli par MELQUIOND-ZAFINIRINA Liliane



Honorine (en survêtement rouge), avec l'équipe de MEGA INFORMATIQUE, lors du déplacement à Fénérive-Est

Hery Rajaonarimampianina au Port de Toamasina

Technicien et homme de terrain, avant tout !



Au premier plan: le DG de la SPAT et SEM le Président de la République de Madagascar

Mais, au-delà de l'impératif économique du moment, les dirigeants de l'Autorité Portuaire se souviennent que Monsieur Hery Rajaonarimampianina est, pour ainsi dire, l'initiateur des travaux actuellement en cours au Port de Toamasina. En effet, cinq années plutôt, lors d'une visite de terrain, il a constaté de visu l'état de dégradation manifeste des infrastructures du Port de Toamasina. A ce moment, il avait déjà anticipé sur les handicaps probables que connaîtrait le Port de Toamasina, si des travaux urgents d'extension ne sont pas réalisés rapidement. Dès lors, vu l'évolution du trafic maritime et les contraintes de développement que celle-ci imposera aux ports de la région, en sa qualité de Ministre des Finances et du Budget et Ministre de Tutelle du Port de Toamasina, il a intervenu personnellement pour que les travaux soient lancés en janvier 2013. « **C'est le résultat d'une anticipation depuis plus de quatre ans** », confirme-t-il. « **Certes, nous sommes encore en dessous des attentes, mais rassurez-vous, nous ne serons pas en retard** ».

A la fois technicien et homme de terrain, ce visiteur hors pair a tenu à constater de visu l'avancement des travaux. « **Le Port de Toamasina doit être prêt à affronter le défi imposé par les exigences des ports au niveau tant régional qu'international** », a-t-il fait remarquer. « **Les enjeux et les défis sont clairs. Le Port de Toamasina doit s'adapter aux nouvelles exigences du trafic maritime. Certes, les cinq dernières**

Après cinq années de crise, le redressement économique ne doit plus attendre. Et il apparaît clair que la Présidence de la République entend s'employer à accorder à cet objectif une des ses priorités. Tel est sans nul doute le souci qui a motivé la visite au Port de Toamasina, le 28 février dernier, par Son excellence Monsieur Hery Rajaonarimampianina en personne, Président de la République de Madagascar.

années ont eu pour effet de le positionner quelque peu à la traîne par rapport aux autres ports régionaux voisins. Mais il n'est pas trop tard pour relever le défi », déclare le Président de la République. C'est déjà un grand point d'honneur que le Grand Port a pu financer sur fonds propres les travaux urgents d'extension. A présent, il est important et urgent de lancer les démarches nécessaires en vue du financement des phases suivantes du Plan de développement de ce port. « **Nous sommes actuellement en discussion avec les bailleurs de fond** », annonce-t-il à ce propos sans donner plus de précision.

Chasuble sur le dos et casque d'ouvrier sur la tête, sous un soleil de plomb, arpentant à pied plusieurs chantiers en cours, rien ne semble pouvoir l'arrêter, lui qui est pourtant réputé pour être un technicien. En tout cas, sa suite, qui s'est agrandie par les employés du Port de Toamasina, a découvert ce jour que le technicien est aussi un homme de terrain. Rien ne semble lui échapper : problèmes de profondeur des quais, de manque d'espace, de fluidité de circulation, de contrôle, etc. « *Comment fait-il ?* » se disait-on dans l'assistance. Normal, non ? Cette première série de travaux est en quelque sorte son bébé.

Et pour faire d'une pierre deux coups, la visite est d'emblée suivie par une séance de travail avec les opérateurs économiques de la ville de Toamasina ainsi que des représentants de la société Ambatovy.

Quelle journée ! En tout cas, ceux qui croyaient que la fonction d'un Président de la République équivaut à s'asseoir dans un fauteuil doré, ont intérêt à se remettre en question !■

D'après les enquêtes de Liliane MELQUIOND- ZAFINIRINA



Visite du chantier au port de Toamasina



DEPLOIEMENT PROGRESSIF DE **TRADENET**

Le déploiement poursuit son cours. Le système est actuellement opérationnel dans **la région SAVA** après Nosy Be en 2012, Antsirabe en 2010, Fort Dauphin en 2009, Diego, Tuléar, Majunga en 2008 et Antananarivo, Toamasina en 2007.

www.gasynet.com



L'île Maurice, un des fleurons de l'Océan Indien

Sur la carte mondiale, il n'est représenté que par un point, ne dispose d'aucune des ressources dont regorgent les pays voisins, ne compte que 1 600 000 habitants environ, et pourtant, en quelques années, il est devenu un des fleurons de l'Océan Indien, une des destinations de rêve dans le monde entier. Cela, seule l'île Maurice en détient le secret. A défaut de découvrir le secret de cette réussite, PortEcho a profité de sa présence à l'IOPL 2014, pour vous en brosser le paysage, ou plutôt les paysages, parce que le secret est peut-être enfoui quelque part dans ceux-ci.



Vue partielle de l'aéroport de l'île Maurice

Arrivée du vol AIR MAURITIUS en provenance d'Antananarivo à l'aéroport international Sir Seewoosagur Ramgoolam. Un crépuscule littéralement fascinant. Première surprise, l'aéroport (localisé à Plaisance) est fraîchement rénové et n'a rien à envier à ceux des pays développés. Infrastructure ultra moderne, édifice doté de structures en verre multiformes, créant ainsi de magnifiques reflets, décoration originale, où se succèdent fontaines, plans d'eau et cascades, terminaux en éventail, imitant les feuilles du *ravinala* (l'arbre du voyageur, généralement connu pour être originaire et pour symboliser Madagascar, mais curieusement présent sur l'île Maurice), le premier pas sur le sol mauricien vous en donne plein la vue. On ne peut que tirer le chapeau sur les architectes qui ont transformé la forme végétale en une réalisation matérielle hors pair. Peut-être se sont-ils inspirés au symbole du voyageur, auquel l'île Maurice ouvre ses portes ? En tout cas, incitation très ingénieuse à la visite de l'île qui n'attend que le touriste.

Pour votre visa d'entrée (pas de souci, il s'obtient à l'aéroport pour vous faciliter le voyage), vous aurez droit à un tampon où figure le dodo, une espèce d'oiseau qui a disparu depuis longtemps, mais que l'île a choisi de garder comme emblème. Partout dans le monde, dès qu'on l'on parle du dodo, on pense immédiatement à l'île Maurice, et inversement, à chaque fois que l'on parle de l'île, on pense immédiatement au dodo.

Port-Louis, la capitale, est reliée à l'aéroport par une autoroute de 48 km. Hormis la conduite à gauche qui vous déboussolera plus que le décalage horaire (une heure par rapport à Madagascar), la traversée, puisque l'autoroute traverse l'île d'Est en Ouest, est un vrai régal pour les yeux. Tantôt des champs de canne à sucre à perte de vue avec des sillons bien espacés, une irrigation à l'aide de rampes mobiles, une récolte mécanisée

et de gros tracteurs tirant de hautes remorques utilisées pour le transport de la production jusqu'à la sucrerie (des images qui vous ramènent deux siècles plutôt, avec l'histoire de l'esclavagisme), tantôt des immeubles et des buildings de la dernière génération, sinon de charmants quartiers résidentiels, bref, tout est luxe, calme et volupté. Etonnant comment cette île a su concilier le progrès au passé, le béton aux espaces verts. *Waooh*, c'est peut-être le seul mot à exprimer.

S'étalant du pied d'une chaîne de montagnes (dont l'altitude est relativement raisonnable - de 300 à plus de 700 mètres, résultant d'éruptions de volcans maintenant en inactivité) jusqu'à l'océan, Port Louis bénéficie d'un environnement fabuleux. Elle s'identifie à peu près à une cité moderne, en périphérie des ensembles industriels, des grandes galeries commerciales et des supermarchés, de beaux buildings aux formes anticipatrices (abritant les bureaux de banques et assurances). Dans le centre ville, une circulation très dense, mais parfaitement bien organisée, régulée par des feux tricolores, des passages pour piétons, des trottoirs propres et dégagés (les piétons étant plutôt rares pour une grande ville, ce, grâce à un réseau d'autobus bien rôdé et sincèrement confortable). Bref, une circulation extrêmement disciplinée (culture anglophone oblige !). Dans cet air de mégapole, apparaît de nouveau le petit plus : espaces fleuris, engazonnés et bordés de palmiers, jardins et parcs, le tout si bien agencé, que l'espace d'un moment, on oublie qu'à deux pas, l'animation traditionnellement connue des capitales est présente. Point historique de la ville, la Place d'Armes relie la Maison du Gouvernement au port, un endroit plutôt animé dans la journée, même si l'on ressent partout le calme et la sérénité des Mauriciens. Une animation visible également dans les quartiers abritant les bureaux de l'administration, des ambassades, des organismes internationaux, des banques, des assurances,



L'autoroute reliant l'aéroport et la ville



Le charme d'un hôtel de luxe

des activités hôtelières et commerciales (à profusion dans l'île : il en existerait pas moins de 500 établissements hôteliers et assimilés sur cette île minuscule). Et enfin, le marché central où l'animation en journée est à son comble. Mais attention, sur le coup des 16 heures, toute forme d'animation quelconque s'estompe, et avant 17 heures, tout s'arrête brusquement. Les portes métalliques des bureaux et des magasins se ferment. Que se passe-t-il donc ? Le touriste mal informé est pris de court. C'est tout simplement l'heure du rituel du « *cup of tea* ». Là encore, après la conduite à gauche, l'on retrouve l'héritage anglo-saxon de l'île Maurice.

Si la *cup of tea* n'est pas votre tasse de thé, alors laissez-vous tenter par les magnifiques couchers de soleil. D'une superficie d'environ 2 040km², l'île Maurice fait partie de l'archipel des Mascareignes, dont les plages (150 km environ) sont à couper le souffle. Bénéficiant presque partout d'une barrière de corail (soigneusement préservée), le paysage déploie tour à tour océan, lagons et plage de sable blanc. « **Le rivage de l'océan, c'est la lumière** », s'est tout simplement exprimé un touriste: « **Sable blanc, caressé par une eau turquoise, sinon à quelques sites, des falaises, bref tout vous invite aux activités nautiques** ». Voile, plongée (vous êtes au paradis des plongeurs, avec des fonds extraordinaires abritant coraux, poissons variés, espèces rares de magnifiques coquillages, dont nautilus, troques, porcelaines, lambis et cônes), bain et bain de soleil, nage, virée au large pour admirer des cachalots sinon d'autres espèces marines, vous n'avez que l'embaras du choix.

Ou alors, vous pouvez choisir de jouer les pachas dans un des grands complexes hôteliers, innombrables tant sur les plages que dans l'intérieur des terres. Le personnel, tout sourire, vous accueillera comme seul on sait le faire dans les pays insulaires. L'occasion vous permettra de goûter à la cuisine locale (à la fois variée, épicée et colorée), à moins que vous n'exigiez des spécialités culinaires que vous préférez. Pour ainsi dire, vous n'avez qu'à le dire, et vos vœux seront volontiers exaucés. Si on dit que les chinois ont le commerce dans le sang, l'on pourrait également dire que les mauriciens ont le sens inné de l'accueil. L'amabilité et l'hospitalité n'est pas seulement un *must*, c'est une culture. Sans doute du fait du *melting-pot*, les multiples races desquelles sont issus les habitants de l'île (hindoue, chinoise, européenne, africaine), ceux-ci ont l'habitude de côtoyer tout le monde. Ce *melting-pot* se reflète d'ailleurs partout, dans les religions, les façons de s'habiller, le style des habitations, les cuisines, les cultures (l'on y trouve, tantôt des vergers de litchis ou autres arbres fruitiers tropicaux très bien soignés, tantôt des potagers dignes d'espaces d'expérimentation, sans oublier la

canne à sucre, alors là, présente partout), et enfin, les langues : l'anglais dans l'administration, le français et le créole dans le langage parlé.

Rien de tout cela ne vous tente ? Alors, changez de cap, destination Flic en Flac, cet ancien village de pêcheurs situé au Sud Ouest de l'île (à trente minutes de Port-Louis en voiture), devenue, en quelques années seulement, une véritable station balnéaire. Exhibant une voie principale longeant 3 km de plage de sable fin et doré (qui fait le bonheur des estivants baigneurs, avec une eau peu profonde, assez loin d'une barrière de corail), bordée du côté de la plage par des filaos, et du côté ville, d'une succession infinie de commerces, banques, hôtels et restaurants, maisons résidentielles, Flic en Flac a su garder une dimension humaine, ce qui en fait tout son charme. L'atmosphère y est simple, gracieuse, courtoise, avenante. Au restaurant, vous avez la possibilité de composer votre menu, après avoir choisi parmi les poissons frais exposés dans une vitrine installée à même la salle du restaurant. Après tout, Flic en Flac était un village de pêcheurs.

Vous êtes un ornithologue. Inscrivez dans votre agenda une visite du Sud de l'île, où des espèces rares d'oiseaux, auparavant en voie de disparition, ont été sauvées et préservées par une organisation extrêmement dévouée et impliquée. Sinon, un écotouriste, n'oubliez pas la cascade de Mahébourg ainsi que les randonnées sur les hauteurs de l'île. Ou encore fan du *shopping*, des commerces et des galeries de tous genres et de toutes tailles vous ouvrent leurs portes : Bagatelle, la Cascavelle, le Caudan Waterfront, la foire de Quatre Bornes, Rose Hill, etc, la liste est trop longue, et votre budget pourra suivre, nous l'espérons !

Et partout, entrez dans la danse du séga mauricien, au son des tambours, histoire de vous défouler et de revivre l'ambiance née des anciens esclaves qui ont fait de ce pays sa singularité.

Bref, l'île Maurice est une mosaïque vivante de contrastes, de couleurs, de paysages, de cultures, de saveurs, etc. Elle a su concilier modernité, simplicité, raffinement, luxe, savoir vivre et accueil, etc. Et c'est ce qui fait opérer la magie de cette île si minuscule et tellement grand en perspectives.

Vous cherchiez une destination de rêve ? A présent, vous l'avez trouvée. ■

D'après l'enquête menée par Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Danseuses de sega mauricien

A la mémoire des huit mille malgaches et plus, *morts il y a cent ans pour la France, une patrie qui n'était pas la leur*

« **Un peuple, qui n'enseigne pas son histoire, est un peuple qui perd son identité** », s'est exprimé François Mitterrand, lors d'un Conseil des Ministres, à l'époque où il était Président de la République Française. Cette année, alors que la France célèbre le Centenaire de l'Armistice, inspiré de cette réflexion de feu François Mitterrand, PortEcho a exceptionnellement choisi de dédier le présent article à la mémoire des huit mille malgaches et plus, morts il y a cent ans pour la France, une patrie qui n'était pas la leur. Une façon aussi de vous transposer cent ans en arrière, pour connaître le vécu de nos aïeux, et surtout pour en tirer les leçons que cette expérience héroïque nous livre aujourd'hui. Car, comme l'a écrit Antoine Prost : « **Si nous voulons être les acteurs responsables de notre propre avenir, nous avons d'abord un devoir d'histoire** ».



Stèle de commémoration des soldats morts durant la guerre 14-18

En dehors des historiens, sinon des personnes dont les activités ont une liaison quelconque avec l'histoire de la France coloniale, l'ensemble des citoyens, qu'ils soient français ou malgaches ne savent peut-être pas que, lors de la première guerre mondiale (1914-1918), entre 41000 et 45000 malgaches combattaient aux côtés des Français. Madagascar était alors une des colonies françaises réparties ici et là dans le monde, mais surtout en Afrique. Il serait prétentieux d'avancer des chiffres exacts. Toutefois, à partir des écrits et des récits de l'époque, dans les années 1910, la population de la Grande Ile serait d'environ trois millions cent mille personnes.

Dès 1914, les pertes importantes, que subissait l'armée française face aux allemands, soulevait un problème crucial d'effectif. L'Etat métropolitain (la France) avait donc décidé de faire concourir ceux qu'ils appelaient « **les indigènes coloniaux** ». Ainsi, dès octobre 1915, des malgaches avaient été enrôlés dans l'Armée Française. Le principal critère de sélection étant d'abord la corpulence, la tranche d'âge des recrues était relativement jeune (essentiellement de 16 à 17 ans, et jusqu'à 35 ans environ). Ceci est également à prendre avec précaution, dans la mesure où très peu de ces jeunes recrues étaient en possession d'acte de naissance. Cependant, beaucoup se seraient portés volontaires, en particulier parmi les recrues issues des hauts plateaux (Hova, Betsileo et autres originaires des environs de Tananarive).

Ils embarquèrent à bord de paquebots en direction des côtes de la Méditerranée, et rejoignirent divers camps, comme Fréjus, Agay, Saint-Raphaël et le Puget sur Argens. On peut facilement imaginer le choc qu'ils subirent à leur arrivée, à cause du chan-

gement du climat, dont ils n'étaient guère habitués. Après un bref séjour dans ces camps pour les habituer aux températures peu clémentes, ainsi que pour les initier à un minimum de la langue française, ils avaient été dispersés en troupes non combattantes, certains dans l'industrie de l'armement (sises dans le Sud de la France et aux alentours de Lyon). D'autres avaient été directement orientés vers les sites même des hostilités, dans les départements de l'Oise et de la Marne. Toutefois, en considération de leur manque d'expérience, leur affectation se limitait, soit à l'entretien permanent des routes (comme cantonniers), le but étant de fluidifier le trafic important de véhicules transportant matériels, armes et munitions, ou dans les forêts, pour la coupe et le débitage de bois en vue de la consolidation des tranchées, au creusement de puits pour la fourniture d'eau potable, l'aménagement des installations pour accueillir les troupes, et enfin, la mise en place d'ouvrages électriques, nécessaires pour motiver les soldats. Les plus exposés étaient des brancardiers chargés d'évacuer les blessés, et de leur donner les premiers soins.

A partir de 1917, le besoin en effectif s'avérant encore plus pressant, la France a dû passer à l'engagement sur place de combattants volontaires malgaches, ce, avec promesse de prime et indemnités pour les familles en cas de décès. Dès lors, environ 30.000 tirailleurs et 10.000 dans l'artillerie, avaient été accolés, sous commandement français, aux poilus métropolitains (poilu est le nom familier donné aux soldats français pendant la 1ère guerre mondiale). A la fin de l'année 1917, il y aurait 26 bataillons de la Grande Ile en Europe. N'ayant bénéficié d'aucune formation militaire, ces « **combattants** » devaient pourtant faire face à la dure réalité de la guerre. Le 12^{ème} Bataillon de tirailleurs participait, non sans peine, à la prise de la tranchée d'Aviatik. La conséquence en a été que, sur 400 tirailleurs 15 avaient péri, 60 autres blessés. Malgré les pertes, ils avaient su rester vaillants et unis, attitude qui leur a permis de monter à l'assaut une à une des tranchées, pour en sortir enfin vainqueurs. Pendant ce temps, du 29 mai au 3 juin 1918 où les combattants subissaient de lourdes pertes, d'autres bataillons participaient à la mission défensive du bois Quincy, cela, jusqu'à repousser une quarantaine de soldats allemands, sinon à la défense de Ville-neuve sur Fère et, le 2 juillet 1918, à la prise de Dommiers. Mais, la plus héroïque des batailles avait eu lieu le 2 septembre 1918, avec la prise de Terny-Sorny. Cette bataille avait fait beaucoup de morts des deux cotés, bien que les combattants français aient réussi à faire plus de deux cents prisonniers allemands.

(suite dans la prochaine parution)

D'après l'enquête effectuée par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

Le citoyen et la citoyenneté

La compréhension de la notion de citoyenneté a considérablement décru dans le monde, et Madagascar ne semble pas y avoir échappé. En faisant un bref flash back sur les années chaotiques, durant lesquelles Madagascar a souffert d'une crise devenue cyclique, l'on se demande si le fait d'avoir mis de côté l'éducation à la citoyenneté ne contribue pas grandement à cette instabilité quasi permanente que subit le pays. En effet, l'attitude du citoyen malagasy se traduit le plus souvent par un manque cruel de civilité et de civisme. Mais le plus inquiétant demeure la disparition totale de la solidarité entre les malagasy.

La citoyenneté devient alors un concept abstrait, privé de toutes les valeurs qui en constituent le véritable sens. Ainsi, pour comprendre la **citoyenneté** en tant que concept, il importe évidemment de commencer par en donner la définition. Ensuite, il faut soulever la question des **droits** liés à la citoyenneté, ainsi que les **obligations** qui en découlent, pour enfin en appréhender les valeurs.

DROITS LIES A LA CITOYENNETE

D'un point de vue juridique, le citoyen malagasy jouit de droits civils et politiques et s'acquitte d'obligations envers la société. Aussi, le citoyen est-il investi de certaines qualités lui permettant d'intervenir dans la vie publique. Il bénéficie d'un large éventail de droits.

Les droits civils et les libertés fondamentales

Ces droits incluent par exemple le droit de se marier, d'être propriétaire ou encore le droit à la sûreté, à l'égalité devant la loi, devant la justice et dans l'accès aux emplois publics. Les libertés essentielles, quant à elles, sont constituées de la liberté de pensée, d'opinion et d'expression, de religion, de circulation, de réunion, d'association ou de manifestation.

Les droits politiques

Parmi les droits politiques, l'on reconnaît, non seulement le droit de voter et de se présenter à une élection, mais également le droit de concourir à la formation de la loi par la voie des représentants (députés) que le citoyen élit.

Les droits sociaux

Concernant les droits sociaux, on retrouve le droit au travail, le droit de grève, le droit à l'éducation et à la sécurité sociale.

LES VALEURS LIEES A LA CITOYENNETE ET LES OBLIGATIONS INCOMBANT AU CITOYEN

Toutefois, il faut admettre qu'un certain équilibre est de mise, car, comme on le dit, **tout droit est porteur d'obligation**. Ainsi, le citoyen se doit de répondre à certaines attentes. Le respect des lois constitue l'une des principales obligations du citoyen. En outre, il doit participer à la dépense publique, ce, en payant ses impôts et en participant à la défense du pays. Cependant, la citoyenneté tire son sens exhaustif dans une combinaison beaucoup plus complexe. Outre un statut juridique et des rôles sociaux, la citoyenneté se définit également dans des valeurs, auxquelles le concept est traditionnellement attaché. Ces valeurs se comptent généralement au nombre de trois.

La civilité

La civilité ne correspond pas uniquement à une attitude de respect à l'égard des autres citoyens, mais également à l'égard

des biens publics (bâtiments, lieux et moyens publics, tels les transports publics). La civilité se veut être une reconnaissance mutuelle et tolérante de chacun envers ceux de la société dans laquelle il vit. De ce fait, au nom du respect de la dignité de la personne humaine, chaque citoyen se doit d'observer ce qui permet une plus grande harmonie dans la société.

Le civisme

Il consiste, à titre individuel, à respecter et à faire respecter les lois et les règles en vigueur. Il s'agit également d'avoir conscience de ses devoirs envers la société. D'une manière générale, le sens du civisme est lié à un comportement actif du citoyen dans la vie quotidienne et publique. Dans ce sens, il est question d'agir, afin de faire primer l'intérêt général sur les intérêts particuliers.

La solidarité

La solidarité est souvent mise de côté. Elle constitue pourtant une condition importante de l'harmonisation de la vie en société. En effet, dès lors que les citoyens, à premier abord, ne sont que de simples individus juxtaposés, la réalisation de l'idéal d'une action dans le sens du bien commun devient purement utopique. Le concept de la solidarité nous amène donc à comprendre la citoyenneté comme étant un ensemble d'hommes et de femmes attachés à un projet commun. De ce fait, elle correspond à une attitude d'ouverture vis-à-vis des autres, laquelle attitude illustre le principe

républicain du patriotisme véritable, étroitement lié à la volonté de vivre ensemble.

Enfin, il est vrai que ces trois valeurs donnent à la citoyenneté tout son sens. Cependant, la notion de solidarité revêt une importance particulière, car son lien direct à la citoyenneté permet d'instituer des bases solides à la stabilité constitutionnelle du pays. **Ainsi, l'éducation à la citoyenneté incombe à toute institution, à commencer par la famille jusqu'à la plus haute institution qu'est l'Etat. Réinstaurer un programme d'éducation civique dans les écoles, afin d'initier nos enfants, non seulement aux sens de la civilité, du civisme ainsi que de la solidarité, mais également aux grands axes de l'éducation à la citoyenneté, tels que les droits humains, la démocratie, le développement. La paix apparaît, de ce fait, comme une priorité.■**

*Recueilli par Vololona RANIVOMBOAHANGY
et Fanjanirina RAELIARISOA
Source : KMF/CNOE et Education des citoyens*



24/01/2014. De gauche à droite, les DG respectifs de MPA et de la SPAT



24/01/2014. Vue de l'assistance lors de l'Assemblée Générale de l'APIOI, à l'île Maurice



19/02/2014. Visite des chantiers par la délégation de la JICA



Les représentants de la SPAT à l'île Maurice lors de la Conférence de l'Indian Ocean Port and Logistics 2014



25/03/2014. Visite de la délégation de Mingbo conduite par SEM SIKONINA Victor, Ambassadeur de Madagascar en Chine



Débarquement de l'un des «spreaders» de MICTSL



17/03/2014. visite du MM NORBERT RICHARD Ibrahim, Parlementaire Européen Ministre Conseiller à l'Ambassade de Madagascar et Philippe BOULLAND, membre du Parlement Européen (Groupe PPE), accompagnés des deux Députés de Madagascar élus à Toamasina (Dr NDAHIMANANJARA Johanita et M. FAMINDRA Justin) avec le Représentant de la Région Atsinanana



Nom : Soamanarina Natacha 10 ans -
 fille de M^{re} Razafinaudrasana Nelson
 n^o 97013.



Crèmes brûlées au coco



Ingrédients :

3 jaunes d'œufs- ½ gousse de vanille- 30 cl de lait de coco- 2 c. à soupe- de sucre en poudre- 1 cuil. à soupe bien pleine de sucre brun

Versez le lait de coco dans une petite casserole avec la gousse de vanille fendue en deux dans la longueur et chauffez doucement sans atteindre l'ébullition. Retirez du feu, couvrez et laissez infuser 30 minutes.

Grattez l'intérieur de la gousse de vanille au-dessus de la casserole pour récupérer les graines et jetez l'enveloppe.

Préchauffez le four à 160°C (th 4-5).

Fouettez les jaunes d'œufs avec le sucre en poudre jusqu'à ce que le mélange blanchisse. Réchauffez le lait de coco et versez-le sur les jaunes, sans cesser de remuer pour obtenir une crème bien lisse.

Remplissez la lèche-frite d'eau chaude pour faire un bain-marie et placez-la à mi-hauteur du four.

Versez la préparation dans deux poêlons individuels en la filtrant à travers une passoire. Posez les moules dans le bain-marie et faites cuire environ 20 minutes, jusqu'à ce que la crème soit bien prise.

Sortez les crèmes du four et laissez-les refroidir complètement. Au dernier moment, saupoudrez de sucre brun et passez les crèmes quelques instants sous le grill bien rouge pour caraméliser la surface. ■

PRIERE DU MATIN

- Notre Père qui est au bureau.
- Que le travail soit léger,
- Que les patrons partent en vacances,
- Que notre volonté soit faite
- Au Bureau comme à la maison
- Donne-nous aujourd'hui un jour de congé
- Une semaine de récupération
- Et un mois de réflexion
- Pardonne-nous nos absences
- Comme nous pardonnons aussi
- A ceux qui nous font travailler
- Ne nous soumet pas aux observations,

- Aux baisses de salaire,
- Aux embargos et aux heures supplémentaires
- Mais délivre-nous de cet enfer
- Car c'est à toi qu'appartient le pouvoir
- D'augmenter notre salaire et nos jours de congé,
- Tout en diminuant notre travail,
- Amen



| | | | |
|----------------------|------------------|---------------------------------|-------------------|
| DAMES BLANCHES | BOUTEILLES VIDES | MESURE DU MENTAL | CAISSON DE CAMION |
| SANS ÂMES | PRESSÉE | HARNACHE | OUVERTURE |
| FOU DE L'OM | | | RUBAN ASPHALTÉ |
| EXTRAIT D'AUTEUR | | | BRÛLÉ |
| RETOURNÉE | | | |
| ÂPRE | | | |
| | | POUR MONTRER PRENDRE POUR CIBLE | RUSÉS |
| OEUVRE D'ART | CUVE ACIDE | | |
| | | | APRÈS COUP |
| SON DÉBIT EST FAIBLE | | RÉCIPIENT | |
| ABRI DE MOUTONS | | VOIE DE RANDONNÉE | |
| COLLÉES AU CORPS | | | |



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