



INAUGURATION Des travaux urgents d'extension du Port de Toamasina « Le premier pas est fait »



*Salon Régional de la Jeunesse
et de l'Emploi*



Art de la table

*Le vin, pourquoi,
comment ?*



La SPAT et ses perspectives environnementales

La S.P.A.T voudrait se lancer le défi de la préservation et de la gestion de son domaine portuaire en matière de Système de Management Environnementale selon les exigences d'ISO 19 001/ 2004, ceci afin de:

- identifier et maîtriser l'impact environnemental de ses activités, produits ou services, etc...
- améliorer en permanence sa performance environnementale,
- mettre en oeuvre une approche systémique, en vue de définir des objectifs et cibles environnementaux, les atteindre et démontrer qu'ils ont été atteints.





Page de couverture :
Couverture de ruban lors de l'inauguration

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 Raeliarisoa
Soloarimalala Alfred

Infographie :
Mamy Razakalimanandro

Photographie
Jacquelin

Edition :
ECOPRIM
Tél : 020 22 320 89
Fax : 020 22 690 87
e-mail : ecoprim@netclub.mg
Zone Industrielle Nord
des Hydrocarbures
Ankorondrano
D.L.N° 1414/07/14

Nombre de tirage :
350 exemplaires



■ 4 Le mot du directeur général

■ 6 ECONOMIE

INAUGURATION : des travaux urgents d'extension du port de Toamasina «Le premier pas est fait»

« Du côté des quais»

Deux remorqueurs de la SPAT, appelés à la rescousse pour le déséchouement du m/t TROMSO à Antsiranana

Ambatovy, certifiée ISO 9001:2008 !

■ 20 TRAFIC MARITIME

Statistiques sur le trafic maritime du port de Toamasina

■ 22 MOUVEMENTS DES NAVIRES

■ 23 ANNUAIRE DES MAREES

■ 24 AKON'NY MPIASA

Ino marô asanô è ?

■ 27 INO MARËSAKA AKÔ ?

Fête nationale malgache

Salon Régional de la Jeunesse et de l'Emploi

Journée Mondiale de l'Environnement

Journée Mondiale de l'Art

■ 32 SANTE

La santé est un capital

■ 34 SPORT

Sport inédit :
Pour célébrer la fête nationale

■ 35 EVENEMENT

A la mémoire des huit mille malgache et plus,
(suite)

■ 36 CULTURE ET EDUCATION

Art de la table : le vin, pourquoi, comment ?

■ 38 ACTUS EN PHOTOS

■ 39 LOISIRS



« Le mot du Directeur Général »

19 janvier 2013. En lançant officiellement les travaux urgents d'extension du Port de Toamasina, la S.P.A.T., Autorité Portuaire, s'est lancée le défi de mettre en œuvre le Plan de Développement de ce port, cela, dans l'objectif de mettre à la disposition des usagers portuaires des infrastructures, installations et équipements répondant à leurs besoins. Comme l'étude de faisabilité du plan le recommande, il était alors prévu de se limiter, dans un premier temps, à la décongestion rapide de la place portuaire. Il faut rappeler que, du fait de la mutation profonde qui bouleverse le contexte portuaire et maritime, la saturation de la place portuaire de Toamasina s'est avérée de plus en plus manifeste d'année en année. D'ailleurs, tous les ports internationaux auront désormais à faire face à de nouveaux enjeux, notamment l'augmentation accélérée de la conteneurisation, l'évolution technique et technologique, accompagnée de la mise en ligne de gros porteurs (dont des méga porte-conteneurs), l'ouverture de nouvelles routes maritimes dans l'Océan Indien (reliant la nouvelle puissance économique asiatique avec les îles de l'Océan Indien et l'Afrique), la sécurisation des routes maritimes (en considération des actes de piraterie au large du Golfe d'Aden), et enfin, la préoccupation universelle pour la préservation de l'environnement.

Dans la pratique, ces nouvelles donnes se manifestent essentiellement par un taux annuel d'évolution de la conteneurisation toujours plus important. En 2011, si le trafic réalisé au Port de Toamasina se chiffrait à 147 000 boîtes, au 31 décembre 2012, la réalisation a été de 182 360 EVP. Et à ce jour, ce chiffre a atteint le cap des 200 000 EVP. Et avant le lancement des travaux urgents d'extension du Port de Toamasina, la capacité de son terminal à conteneurs n'était que de 175 000 TEU. Ce qui revient à dire que, à l'époque, celui-ci fonctionnait déjà au-delà de sa capacité. En effet, les experts internationaux estiment à 80% le pourcentage maximal de la capacité d'un terminal. Au-delà de ce pourcentage, ils avancent que la performance, ainsi que la qualité des prestations fournies, ne sont plus garanties, dans la mesure où le manque d'espace se dresse comme un handicap au bon fonctionnement du terminal. Par conséquent, ils en ont conclu que, dans le cas où les travaux urgents d'extension du Port de Toamasina ne sont pas réalisés avant 2014, il faut s'attendre à une saturation manifeste de la logistique d'accueil de conteneurs. Conséquemment à celle-ci, l'on assistera, d'un côté, à une désorganisation totale de la gestion des espaces dans le domaine portuaire et, de l'autre, à la répercussion de cette désorganisation sur les services d'appui, tels que l'Administration Douanière et le GasyNet. Ce qui serait fort déplorable, puisque ces services ont récemment bénéficié d'énormes efforts d'organisation.

Face à cette menace incontestée de désorganisation, et en sa qualité de concédante des espaces sis à l'intérieur des limites du domaine portuaire, la S.P.A.T. a dû lancer la phase préalable de la mise en œuvre du Plan de Développement du Port de Toamasina, et cela, même si le dénouement de la crise (qui continuait à miner le pays) n'était pas encore évidente, et même si le contexte n'était guère favorable pour un investissement de cette envergure. Les travaux inscrits dans ce cadre devaient alors être financés sur fonds propres de la S.P.A.T., et inclure essentiellement la réfection totale du Portail n° 1 (avec, élargissement et multiplication des voies d'entrée et de sortie, le but étant de fluidifier le trafic), la réhabilitation complète du site Scanner, l'extension du terminal à conteneurs, la construction de voies d'accès à double sens, l'aménagement d'un nouveau terre-plein pour véhicules, l'aménagement d'un nouveau site de stockage de chromite, et enfin, la réfection des réseaux d'eau et d'électricité.

20 juin 2014. Près de dix-huit mois se sont écoulés depuis. Dix-huit mois pendant lesquels les usagers ont dû subir les désagréments inévitables d'un chantier relativement grandiose. Dix-huit mois pendant lesquels usagers et Autorité Portuaire se sont donnés la main, afin de venir à bout des lacunes les plus handicapantes pour leurs activités respectives. Dix-huit mois pendant lesquels l'esprit de **trait d'union** entre usagers et Autorité Portuaire a pu révéler tout son sens.

Aujourd'hui, le résultat est là, et je suis certain que les usagers portuaires sont agréablement surpris de constater que les réalisations sont allées bien au-delà de leurs attentes. Certes, eu égard à l'envergure du schéma directeur de développement du Port de Toamasina, ce qui a été fait ne représente qu'une goutte d'eau dans l'océan. Et sans attendre, il va falloir que toutes les parties prenantes s'emploient unanimement à ce que les phases suivantes du plan soient réalisées à temps, l'objectif étant que la place portuaire du Port de Toamasina soit constamment en mesure de suivre le rythme évolutif des exigences des navires et des marchandises.

Je voudrais saisir la présente occasion pour exprimer ma profonde gratitude à l'intention de Son Excellence Monsieur Hery RAJAONARIMAMPINANINA, Président de la République de Madagascar, d'avoir initié ce premier pas, à l'époque où il occupait encore le poste de Ministre des Finances et du Budget. J'adresse également mes sincères remerciements à tous les usagers portuaires, les partenaires publics et commerciaux, et tous ceux qui, grâce à leur collaboration, ont permis la réalisation de ce premier pas. Un premier pas qui symbolise le début d'une longue aventure qui nous attend. Bien entendu, une prise de conscience unanime vis-à-vis des enjeux auxquels nous aurons à faire face, ainsi que des défis que nous aurons à relever dans les années à venir, est la seule et unique garantie du succès de cette aventure commune.

AVELLIN Christian Eddy
DIRECTEUR GENERAL



19th January 2013. When Toamasina Port Authority named S.P.A.T officially started the Urgent Extension Plan of Toamasina Port, it has accepted the challenge of realizing the whole Development Plan, which plan aims to put at the port users' disposal all needed infrastructures, facilities and equipments. As it is recommended in the Faisability Study of the Plan, decongestion of port areas should be realized before any other of the different phases in keeping with the Plan. Actually, it is highly important to remind that, every year, congestion in Toamasina Port is being more and more obvious. That situation is consequent upon the profound change which is upsetting port and maritime context. And all international ports have to face with new stakes, among which the most significant ones are quick development of containerization, technical and technological evolution, which brings along with it huge ships (particularly more and more mega container ships), emerging of new maritime routes in Indian Ocean (which are now linking the new Asian economic power with Indian Ocean islands and Africa), securization of those maritime roads from piracy off Aden Gulf, and finally the universal care about environment.

As a matter of fact, those changes essentially appear through a more and more important evolution of the containerisation annual rate. On 31st December 2012, the trafic already raised up to 182,360 TEUs, whereas it just added to 147,000 in 2011. And now, it comes to 200,000 TEUs. And before the Urgent Extension Plan started, the terminal capacity was limited to 175,000 TEUs. That means that the terminal was, at that period, already operating beyond its capacity, because experts fix the maximum capacity of a terminal to 80%. Beyond this percentage, performance and quality of services are no longer ensured, insofar as the scarcity of space gives rise to handicap of an optimal terminal operating. Therefore, they conclude that, in case the Urgent Plan is not realized before 2014, Toamasina Port will be handicapped by an obvious congestion of container terminal. And this situation will itself lead to a complete disorganization, not only as far as spaces are concerned, but also of all services, such as Custom Administration and GasyNet. It would be a pity, insofar as those two services recently took advantage of great efforts in organization.

Faced with such uncontested threat of disorganization, and with respect to its conceding responsibility, S.P.A.T. has been obliged to start Toamasina Port Development, despite the fact that the crisis (which was going on undermining the country) is not yet eradicated, and that the context is hardly favourable for such a great enterprise. For those reasons, the Urgent Plan should be financed by S.P.A.T. itself. This plan concerns the following : complete renewing of Gate 1 (extension and multiplication of In and Out accesses, in order to ensure a fluid road traffic), entire rehabilitation of scanner site, extension of container terminal, construction of double-track roads, new car terminal, new storage area for chrome ore, and renewing of water and electricity networks.

20th June 2014. The realization of all those investments has lasted almost eighteen months, during which port users were forced to undergo the unavoidable troubles of such a huge building site. During this period, port users and Port Authority cooperate, in order to eradicate the failures which rise as a great handicap to their respective activities. The concept of **link** between Port Authority and its partners is being revealing its real meaning.

Today, all of you can see the result of this enterprise, and I am sure that you agree that what was done went far beyond what you expected. Of course, it is just a tiny part of the whole thing, if compared with all scheduled works in the Development Plan. For that matter, all concerned entities should immediately employ themselves, so as to urge the realization of the whole plan, and to aim to a port which will be able to face with the evolving rythm of ships and goods demands.

I take this opportunity to show how much I am grateful towards His Excellency Mr Hery RAJAONARIMAMPIANINA, President of Republic of Madagascar, for the fact that he is the one who initiated the first step, at the period he was the Minister of Finance and Budget. I also thank all port users, public and commercial partners, and all those who frankly cooperated in order to succeed this first step. That step we did is symbolizing the beginning of a long collective adventure. No need to emphasize that an unanimous conciousness of the stakes we have to face with, and the challenges we must take up, is the only guarantee for success in this collective adventure.

AVELLIN Christian Eddy
GENERAL DIRECTOR

INAUGURATION

DES TRAVAUX URGENTS D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA

*Le premier pas est fait
vers son développement et sa mise aux normes*



Dévoilement de la plaque commémorative devant le portail n°1

20 juin 2014, les Travaux Urgents d'Extension du Port de Toamasina sont officiellement inaugurés par SEM le Président de la République de Madagascar. En ce faisant, la Présidence de la République et le gouvernement malgache (représenté par plusieurs de ses membres à la cérémonie d'inauguration) lance la mise en œuvre du Plan de Développement du premier port malgache. En considération du fait que les travaux d'infrastructures et d'aménagements portuaires (inaugurés à l'occasion) symbolisent le premier pas vers les perspectives à court, moyen et long termes, en matière de développement et de mise aux normes du Port de Toamasina, PortEcho a estimé juste de consacrer à ces réalisations le dossier économique de son vingtième numéro.

DES MESSAGES FORTS

La première partie du programme de la cérémonie d'inauguration a prévu une série de discours, à laquelle quatre personnalités ont été invitées à prendre la parole. Dans l'ordre d'intervention, il s'agit :

- du Directeur Général de la S.P.A.T.,
- du Ministre des Transports et de la Météorologie,
- du Ministre d'Etat, Chargé des Infrastructures et de l'Aménagement du Territoire,
- de SEM le Président de la République de Madagascar.

Pourquoi un Plan de développement et des Travaux Urgents d'Extension ?

Monsieur AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T. a essentiellement axé son allocution vers les motifs de la mise en œuvre du Plan de Développement ainsi que des Travaux Urgents d'Extension du Port de Toamasina, (ou *Urgent Plan* dans le Schéma Directeur de Développement). A ce titre, il a mis l'accent sur le fait que, au cours des dix dernières années, et du fait de la mondialisation, le transport maritime a vécu une profonde mutation. « *L'avenir du Port de Toamasina n'est plus dicté par ses performances propres,*



AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., exposant les motifs de la mise en oeuvre du Plan de développement

techniques et financières », précise-t-il alors. « *Il se joue aujourd'hui plus en amont, et l'enjeu est de plus en plus de taille. La compétition accrue entre les ports de la région encourage les armateurs et les chargeurs à choisir certains ports, comme Toamasina, pour être la plateforme d'éclatement et de convergence des marchandises* ». Cette mutation résulte de plusieurs facteurs, dont les plus significatifs sont les suivants:

1. la Chine se propulse au rang de puis-

sance mondiale;

2. les actes de piraterie sont devenues monnaie courante au large du Golfe d'Aden;

3. en conséquence, l'Océan Indien s'ouvre pour devenir le théâtre d'une véritable autoroute maritime, reliant le continent asiatique avec le continent africain;

4. la hausse du coût des produits pétroliers à l'échelon mondial se répercute sur tous les services, ainsi que sur toutes les prestations qui en dépendent;

5. la préoccupation pour la préservation de l'environnement devient un enjeu universel.

L'émergence simultanée d'autant de nouveaux enjeux oblige les armateurs, de même que les chargeurs et les réceptionnaires, à revoir respectivement leur mode de transport et le conditionnement des marchandises. En effet, et en un rien de temps, l'on assiste à une évolution, beaucoup plus accélérée que prévue, de la conteneurisation, elle-même générant la mise en service des méga porte-conteneurs.

Face à ces changements inattendus, les ports de l'Océan Indien réalisent qu'en un rien de temps également, leurs infrastructures, installations et équipements respectifs sont devenus inadaptés aux nouvelles exigences du trafic de navires et de marchandises.



Le portail principal arbore désormais un nouveau visage



Vue partielle du nouveau terminal à conteneurs

En effet, espaces, tirant d'eau, longueurs et profondeurs des quais, aires d'entreposage et terminaux, voies et routes, portes d'entrée et de sortie, etc, bref, plus rien ne suffit à présent pour accueillir le flux croissant des navires et des marchandises.

Seule solution (et qui a d'ailleurs été adoptée par pratiquement tous les ports de l'Océan Indien), mettre en œuvre un plan de développement, dont l'objectif est de renouveler et de réadapter les infrastructures, installations et équipements, cela, de sorte à les mettre aux normes requises. Ainsi est adopté le Plan de Développement du Port de Toamasina, lequel s'inscrit dans le cadre du schéma directeur de développement, élaboré jusqu'en 2035.

Cependant, alors que le Port de Toamasina se prépare à la mise en œuvre ce plan, il est assailli par un autre problème encore plus urgent. Il s'agit de la saturation à outrance de la place portuaire, laquelle est vécue par tous les usagers portuaires comme un réel handicap. Par conséquent, avant de s'attaquer au plan de développement à l'instar des ports voisins, la S.P.A.T. a d'abord dû s'atteler à la décongestion immédiate de la place portuaire. Les Travaux Urgents d'Extension, inaugurés le 20 juin dernier, s'inscrivent dans le cadre de cette phase préalable. Financés sur fonds propres de la S.P.A.T. pour un montant total de MGA 37 116 495 500 (hors signalisation maritime, qui se chiffre à MGA 543 746 280), ces travaux comprennent :

1. l'aménagement du Portail n° 1 et du nouveau poste de contrôle, en vue, d'un côté, de sécuriser le flux de transport des marchandises et, de l'autre, de fluidifier la circulation. Il comprend 3 kiosques avec 6 couloirs, dont 3 à l'entrée et 3 à la sortie. Après recensement, il a été constaté que le trafic journalier de marchandises conteneurisées (import/export) est de 400 camions, et de 80 camions pour le trafic de marchandises conventionnelles ;

2. l'aménagement du site scanner;

3. la construction de nouvelles routes, pour répondre aux besoins du trafic croissant de conteneurs et de marchandises conventionnelles. La longueur totale de routes aménagées est de 2 076 mètres linéaires (environ 2,100 km), tandis que celle des nouvelles voies piétonnes est de 1 400 mètres linéaires ;

4. l'aménagement de nouvelles aires d'entreposage d'une superficie totale de 130 500 m² (environ 13 ha) :

- **pour les conteneurs**: la superficie du terminal à conteneurs est passée de 9,70 à 15,20 ha (soit une augmentation d'environ 6 ha). La capacité annuelle du terminal à conteneurs passe ainsi de 200 000 à 400 000 EVP (Equivalent Vingt Pieds).

- **Pour les véhicules** : la superficie actuelle du nouveau parc à voitures est de 16 100 m² (ou 1,6 ha), ce, en prévision de l'évolution substantielle de l'importation de véhicules (près de 40% d'augmentation par an entre 2009 et 2012) ;

- **Pour la chromite rocheuse et concentrée** : le nouvel entrepôt de chromite couvre une superficie de 9 300 m² (contre 8 800 m² à l'emplacement précédent) ;

5. la réfection totale des réseaux d'eau et d'électricité. Les réseaux d'eau et d'incendie, nouvellement posés s'étendent sur 1 030 mètres linéaires (environ 1 km).



À la place d'anciens magasins délabrés, un nouveau parc à voitures

Quant au nombre de mâts d'éclairage, il est passé de 18 à 44 unités ;

6. la pose de clôtures, afin de délimiter les zones attribuées à chaque concessionnaire et/ou permissionnaire. La longueur totale des clôtures est de 3 545 mètres linéaires (environ 3,5 km) ;

7. le renouvellement du système de balisage et de signalisation maritime, exigence requise par les normes internationales, en vue de sécuriser l'accueil des navires dans les eaux territoriales maritimes;

8. l'aménagement de nouveaux espaces verts, pour respecter le concept de "green port" prônée comme un *must*, à l'échelon universel, et en particulier au sein de l'AIVP (Association Internationale Villes et Ports).

Le développement du sous-secteur maritime est vital pour Madagascar

Dans son intervention en qualité de Ministre de Tutelle du Port de Toamasina, Monsieur ANDRIANTIANA Jacques Ulrich, Ministre des Transports et de la Météorologie, souligne que « **chaque secteur d'activités est appelé à apporter sa contribution à la croissance économique de Madagascar. A ce titre, le secteur Transport, de par sa fonction transversale, autrement dit au service de tous les acteurs écono-**



«Le secteur Transport constitue un levier incontournable du développement national»
dixit ANDRIANTIANA Jacques Ulrich, Ministre des Transports et de la Météorologie

miques et sociaux, constitue un levier incontournable du développement national ».

Ainsi, la mission du Ministère des Transports et de la Météorologie est **"d'assurer un système de transport sécurisé, efficace, accessible et adéquat, système qui contribue à satisfaire les intérêts vitaux de la nation et à rehausser la qualité de vie du peuple malgache, dans le présent et dans le futur. Qui oserait nier que le développement**

du sous-secteur maritime fait partie des intérêts vitaux d'une île comme Madagascar? ... Port principal du pays, le Port de Toamasina mérite d'être au même rang que les autres ports de la Région Océan Indien et Afrique Australe, et même plus, pourquoi pas?"

Anticiper, voir loin, et fixer des objectifs à court, moyen et long termes

Le Ministre d'Etat, Chargé des Infrastructures et de l'Aménagement du Territoire pousse l'ambition encore plus loin, et précise que, même si les Travaux Urgents d'Extension ont contribué à développer la place portuaire de Toamasina, l'objectif de développement ne se limitera nullement à ceux-ci. D'ailleurs, la mission confiée à son département l'oblige à anticiper, à voir loin et à fixer des objectifs à court, moyen et long termes. A ce titre, il entend s'employer à la mise en œuvre de tous les travaux inscrits dans le cadre du Plan de Développement du Port de Toamasina, tels qu'ils sont prévus dans le cadre du schéma directeur de développement. Ils englobent :

1. à court terme :

la construction d'un terminal mixte pour Passagers et Ro-Ro (Roll on/Roll off ou navires rouliers en français) dans le prolongement du môle A, ainsi que la rénovation des darses.



Nouveau site scanner



« Anticiper et voir loin, sont les maîtres mots »
de RAKOTOVAO Rivo, Ministre d'Etat,
Chargé des Infrastructures et de l'Aménagement du Territoire

Ces deux volets de travaux seront accompagnés de :

- la construction d'un quai sur pieux, d'une longueur de 220m, et d'une profondeur de -12m
- la construction d'une gare maritime ;
- la rénovation des quais des darses, pour une longueur totale de 610 m, et d'une profondeur de - 2,5 à -3,5m.

2. à moyen terme (horizon 2020)

- la construction d'un quai à conteneurs « C4 » dans le prolongement du môle C3 (sur une longueur de 470m, et avec une profondeur de -14m) ;
- le prolongement du brise-lames, sur une longueur de 345m ;
- l'approfondissement des quais existants C1, C2 et C3 jusqu'à -14m ;
- le remblaiement de 26 ha sur le récif HASTIE, en vue de l'aménagement d'un terre-plein pour entreposage de conteneurs ;
- la construction d'un passage supérieur pour le transport routier, de sorte à éviter le conflit entre rail et route ;
- la construction d'une route de liaison entre le port et l'arrière-pays, sur une longueur de 10 km et une largeur de 25m ;
- les travaux de dragage du bassin et du

chenal d'accès des navires (le volume à extraire étant estimé à 143 000m³) ;

- le renforcement des équipements de manutention, grâce à l'acquisition de nouveaux matériels.

3. à long terme (de 2020 à 2035) :

- la construction de terminaux à conteneurs d'une superficie de 62 ha sur le grand Récif ;

- la construction de quais à conteneurs, sur une longueur de 1 250m et avec une profondeur de -16,50m ;

- la construction d'un pont d'une longueur de 400m pour accès au grand récif ;

- l'extension du terminal pétrolier et des quais minéraliers dans la baie d'Ivondro (côté Sud du domaine portuaire).

Un avenir de défis, un mandat de chantiers

« Comme je l'ai dit à l'occasion de mon investiture, Madagascar sera un pays en chantier. La série d'inauguration de ce jour en est la preuve concrète. Et ce sera un développement inclusif à travers des créations d'emplois, engendrées par les constructions et les réhabilitations de diverses infrastructures ». C'est par ce message fort que SEM Hery RAJAONARIMAMPINANINA, Président de la République de Madagascar, introduit son discours d'inauguration. « Divers projets de développement sont actuellement en cours. Et d'autres grands travaux de rénovation, conformes aux normes internationales, seront mis en chantier dans plusieurs localités de Madagascar », annonce-t-il.

Partageant son optimisme à la population tamataviennne, il exprime publiquement sa volonté de mener à bon port la relance économique nationale : « J'y crois, et je sais que vous y croyez aussi ».



L'entrée du nouveau site d'entreposage de chromite



SEM Hery RAJAONARIMAMPINANINA,
Président de la République de Madagascar
«Madagascar sera un pays en chantier»

Il se rappelle avoir initié la mise aux normes du Port de Toamasina, alors qu'il occupait encore le poste de Ministre des Finances et du Budget. Aujourd'hui, en tant que Président de la République, il se réjouit d'inaugurer personnellement les réalisations, d'autant plus que celles-ci ont été entièrement financées sur les fonds propres d'une entreprise étatique, la S.P.A.T. Et à cette éminente personnalité de souligner : « **C'est tout simplement exceptionnel et c'est une preuve tangible de la volonté malgache à aller de l'avant, vers le développement du pays** ».

Le numéro un malgache n'a pas manqué de souligner également que l'essor économique national doit se réaliser, à la fois dans le cadre d'un *Partenariat Public Privé*, et en collaboration avec la population. « **Je confirme que l'année 2014 sera une année de développement. Nous voulons tous tourner la page. Mais, pour ce faire, il faudra instaurer un nouveau climat d'affaires, tel que les investisseurs le souhaitent : nouveaux comportements, une bonne gouvernance, une nouvelle gestion et la sécurité des investissements.** » Démontrer aux bailleurs de fonds et aux investisseurs cette volonté, faire face à la mondialisation ainsi qu'à la concurrence internationale, assurer une meilleure qualité des prestations en vue de regagner la

confiance, d'un côté, des armateurs, chargeurs et réceptionnaires et, de l'autre, des investisseurs, bref, faire du Port de Toamasina une escale incontournable dans la Région, voilà autant de défis qui attendent le Port de Toamasina. Mais que les responsables de ce port soient rassurés : le Pouvoir entend l'appuyer dans toutes les démarches nécessaires pour la recherche de partenaires et de financements extérieurs.

Le développement portuaire : un enjeu national

Si le port de Toamasina a élaboré son schéma directeur de développement jusqu'en 2035, il est également acquis que les autres ports malgaches ne resteront pas à la traîne. En effet, d'une superficie de 600ha, ils font aujourd'hui l'objet d'une étude en vue de leur développement. Tel est le cas des ports de Nosy Be et d'Ankify, ainsi que d'Ehoala (Fort-Dauphin).

Le développement portuaire, ensemble avec les partenaires

Avec la MICTSL

Adhérent entièrement au souci de développer et de moderniser le Port de

Toamasina, et en sa qualité de principal concessionnaire, la MICTSL a réalisé, sur fonds propres également, un investissement 74 millions USD, dans le but d'assurer une performance répondant aux attentes du client.

Ainsi, sont inclus dans ses réalisations, la construction du nouveau portail du terminal, le *GATE IN and GATE OUT*, ainsi que le renforcement de la flotte d'engins (grâce à l'acquisition de deux autres grues destinées à la manipulation des conteneurs sur terre-plein, et d'une grue mobile de la dernière génération, pour l'embarquement et le débarquement des conteneurs). En matière de performance, la MICTSL s'enorgueillit aujourd'hui d'une cadence à l'embarquement et au débarquement, de 15 à 45 mouvements par heure. En outre, le délai de séjour des camions s'est nettement amélioré pour arriver à une moyenne d'une heure. Bien évidemment, ces exploits n'auraient pas pu se réaliser sans le concours d'un personnel bien formé. L'investissement continu dans les ressources humaines et dans les formations a donc aussi porté ses fruits au sein de la MICTSL. Actuellement, le terminal à conteneurs fournit une productivité et une fiabilité inégalées dans la région de l'Océan Indien et de l'Afrique de l'Est.

Les transporteurs, satisfaits des réalisations

Figurant parmi les principaux bénéficiaires des infrastructures aménagées, les transporteurs n'ont pas caché leur satisfaction. Invité à la cérémonie d'inauguration, Monsieur SANDY CHAN HING WAS, Président Régional de l'APTR/APTH ou *Association Professionnelle des Transporteurs Routiers*, et *Association Professionnelle des Transporteurs d'Hydrocarbures*, a livré ses impressions au micro de Mamy RAZAKALIMANANANDRO, pour le compte de *PortEcho*.

PE : Deux associations de transporteurs, c'est nouveau n'est-ce pas ? Qu'est-ce qui distingue la première association de l'autre ?

SCHW : En réalité, il s'agit du même groupe. La Présidence Régionale est une émanation dans la Région Atsinanana de la Présidence Nationale qui siège dans la capitale. Comme les abrégés l'indiquent, l'APTR regroupe les transporteurs routiers des marchandises générales et conteneurisées, tandis que l'APTH se limite aux transporteurs routiers d'hydrocarbures.



SANDY CHAN HING WA S,
Président Régional de
l'APTR/APTH

PE : Que pensez-vous des travaux d'infrastructures et d'aménagements portuaires qui viennent juste d'être inaugurés ?

SCHW : Eh bien ! Tout simplement bravo ! Pour vous dire, j'ai eu l'impression de me trouver dans un autre port que celui de Toamasina, un port international de grande envergure. Propre, moderne, spacieux, bref, tout ce qui caractérise les ports extérieurs. En tout cas, notre association est sincèrement fière de compter parmi les principaux partenaires de la S.P.A.T. Désormais, nous pourrons travailler en toute sérénité. Pour ne citer que l'exemple du portail principal, avec trois voies simultanées, à l'entrée comme à la sortie, c'est vraiment la solution à la congestion de la circulation dont nous avons souffert jusqu'ici. En effet, l'accès dans l'enceinte portuaire et la sortie ont toujours été les endroits où la circulation a été la plus engorgée. Mais à présent, avec le portail et les nouvelles routes, c'est du passé. Nous sommes sincèrement satisfaits de toutes les réalisations qu'on vient d'inaugurer. Elles répondent indiscutablement aux normes internationales requises. A dire vrai, dorénavant les transporteurs n'ont plus aucune raison de se plaindre. Et je m'emploierai personnellement à ce que les conducteurs, réunis sous l'APTR/APTF, respectent scrupuleusement la réglementation en vigueur ainsi que les nouvelles installations au sein de la place portuaire. Un adage malgache dit ceci : « *Izahay ananteran-tsira indray ve no tsy hahay hahandro ?* », en français, « *Celui à qui on a donné du sel n'a pas le droit de dire qu'il ne sait pas faire la cuisine* ». Nous sommes reconnaissants

des énormes efforts déployés par la S.P.A.T., et nous nous engageons à faire honneur à la profession ainsi qu'à l'organisation qui accompagnera les nouvelles infrastructures.

PE : Et qu'en est-il du système de pesage des véhicules poids lourds ?

SCHW : Auparavant, le pesage préliminaire s'effectue à la sortie du terminal à conteneurs. En cas de différence de poids, constaté en surplus au poste de pesage à Tsarakofafa (qui est un passage obligatoire), le contrevenant doit s'acquitter de la surcharge, comme il est prévu dans la réglementation en vigueur. Pour le moment, cela se passe ainsi. Mais comme les conducteurs sont également soumis à la loi sur la suppression de surcharge le long de la RN2, ils seront également obligés d'en tenir compte.

PE : Le mot de la fin ?

SCHW : Au nom des deux associations régionales ainsi que des conducteurs que je représente ici, je tiens à exprimer ma profonde gratitude ainsi que toute ma reconnaissance à l'endroit de la S.P.A.T., pour ces réalisations que je qualifierai tout simplement d'exploit économique.

Le souci d'innovation et de qualité, des efforts qui paient toujours

Si les personnalités ainsi que les invités à la cérémonie d'inauguration ont couvert Monsieur le Directeur Général de la S.P.A.T. d'encouragements et de félicita-

tions, deux associations internationales, en l'occurrence le *BID Group One*, et l'*Otherways Management & Consulting Association*, décident de récompenser les efforts de la S.P.A.T. A ce titre, celle-ci s'est vue attribuée deux trophées. Il s'agit :

- du Prix « *International Star for Leadership in Quality 2014* » décerné à l'occasion de la Convention Internationale ISLQ, qui a eu lieu à Paris, France, les 20 et 21 juin 2014 ;

- du Prix « *The New Era Award For Technology, Innovation & Quality* », décerné le 23 juin 2014, à Rome, Italie.

Il va de soi que l'obtention de ces prix contribuera à renforcer la visibilité et l'image du Port de Toamasina à l'échelle internationale. En fait, sur le plan marketing commercial, l'attribution de ces prix arrivent à point nommé, et offriront, sans nul doute, de nouvelles opportunités en matière de touchées de navires et de trafic maritime. D'ailleurs, le fait de se voir attribuer ces prix de renommée internationale constitue un privilège très attendu par toute entreprise, dans la mesure où elle lui ouvre des portes à de multiples opportunités, notamment une visibilité et une publicité garanties sur le plan international, et surtout, une preuve tangible de la reconnaissance des partenaires internationaux des efforts déployés dans le sens de l'innovation, du développement, de l'amélioration de la qualité des services et de la performance, etc.■

Zoëline RAKOTONIRNA-MINIMINY
et Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



23 juin 2014, Rome, Italie
Le D.G de la SPAT
recevant le prix
« *The New Era Award
for Technology, Innovation &
Quality* »

La cérémonie d'inauguration, en photos



«Du côté des quais...»

AMELIORATION DU SYSTEME DE BALISAGE AU PORT DE TOAMASINA :

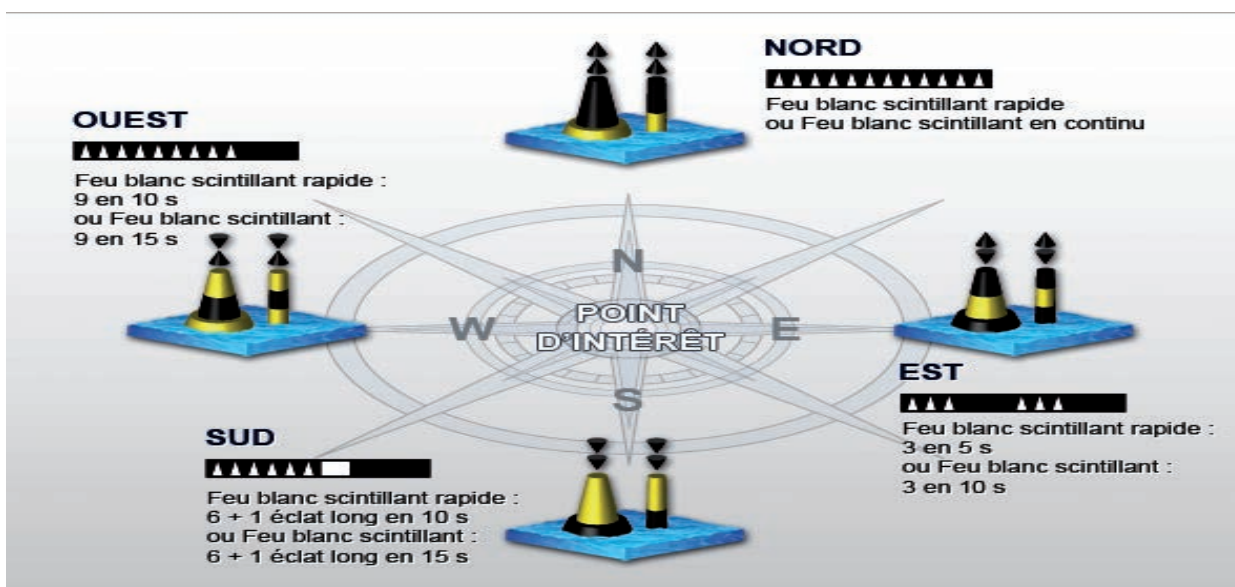
Mise en mer de 5 nouvelles bouées (suite et fin)

La signalisation maritime est, non seulement, un élément majeur du concept global de sécurité maritime, mais aussi un dispositif qui en est indissociable. Elle permet à tous les navigateurs de se positionner et d'éviter tout danger éventuel. Dans le numéro 19 du PortEcho, nous vous avons fait part de la mise en mer de 5 nouvelles bouées dans la rade du Port de Toamasina. Cette fois-ci, nous vous invitons à en découvrir l'historique, ainsi que les significations et les spécifications de chaque signalisation visuelle et flottante.

A l'époque où le GPS n'existait pas encore, les grands explorateurs naviguaient en s'aidant juste de leur estimation de la position du navire par rapport à la position des astres, en particulier, le soleil, la lune et les étoiles. Par expérience, ils arrivaient ainsi à se repérer dans l'immensité des mers et des océans. Cependant, au cours de ces expéditions pour le moins aventureuses, les marges d'erreurs n'étaient pas à exclure. De plus, la variation des courants marins à certaines périodes de la journée, des mois et des années, constituait un facteur difficilement gérable. Ce qui était à l'origine de nombreuses déviations de routes, et pire, d'accidents plus au moins graves, allant du simple échouage au naufrage pur et simple. Conscients des dangers qui sillonnaient les routes maritimes et de sorte à se

guider avec plus de sécurité, les navigateurs d'antan avaient pris l'habitude de recourir à certains points de repères, l'objectif étant de contourner les endroits réputés à risque. En outre, à l'approche des côtes, ils jugeaient incontournable d'utiliser des signaux lumineux. C'est dans cet objectif qu'à l'époque, l'on entreprit d'édifier des tours, au sommet desquels on allumait des feux de bois. L'une des premières, celle de Pharos, fut érigée en Egypte. Plus tard, celle-ci avait donné son nom au phare, tel qu'il est de nos jours. Quant aux pêcheurs et aux caboteurs, ils avaient depuis toujours utilisé, à titre privé, des repères fixes ou flottants. Ainsi est né le balisage, formé de tourelles ou amers (fixes) et de bouées (flottantes), un procédé qui s'est progressivement développé au rythme des progrès techniques.

Dès le XX^{ème} siècle, une trentaine de balisage coexistait dans le monde. Ainsi s'amorçait la normalisation du balisage maritime. Et en 1980, à l'occasion de sa conférence à Tokyo, l'Association Internationale de la Signalisation Maritime (association sans but lucratif, créée en 1957 par une vingtaine de pays, dans l'objectif d'améliorer la qualité du balisage et de répondre aux attentes des usagers en matière d'aide à la navigation), fait adopter un système de balisage normalisé dit **AISM**. La convention répartissait les océans en deux zones de balisage distinctes : d'un côté, la zone A (qui inclut l'Europe, l'Afrique, l'Océanie, l'Asie hormis le Japon, la Corée et la Chine) et, de l'autre, la zone B (Amériques, Pacifique, Japon, Corée, Philippines), dans laquelle les couleurs du balisage latéral sont inversées. Dans ce système de repères visuels flottants, destinés à indiquer les chenaux et les dangers, le balisage comportait 5 types de marques (marques cardinales, latérales, de chenal préféré, de danger isolé, d'eaux saines, en plus des marques spéciales) comme l'indique le tableau de synthèse ci-après :

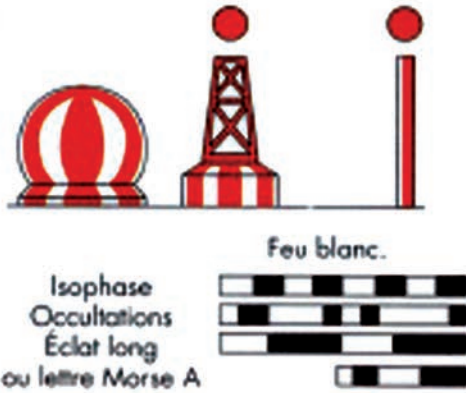


Marques cardinales

DANGER ISOLÉ



MARQUES D'EAUX SAINES



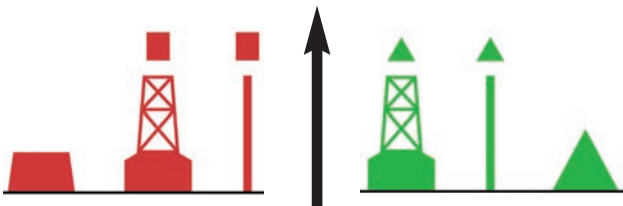
MARQUES SPÉCIALES



MARQUES LATÉRALES

BABORD

TRIBORD



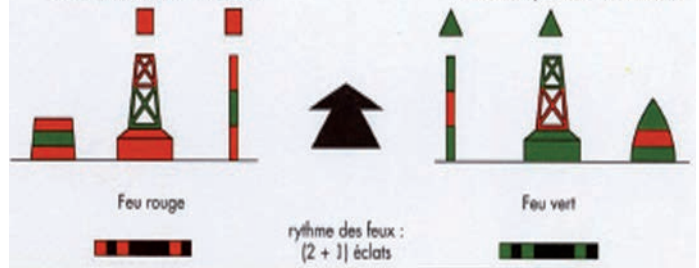
- Feu (lorsque la marque en est dotée):
- Couleur: ROUGE ou VERTE
 - Rythme quelconque autre que celui ci dessus

CAS PARTICULIER

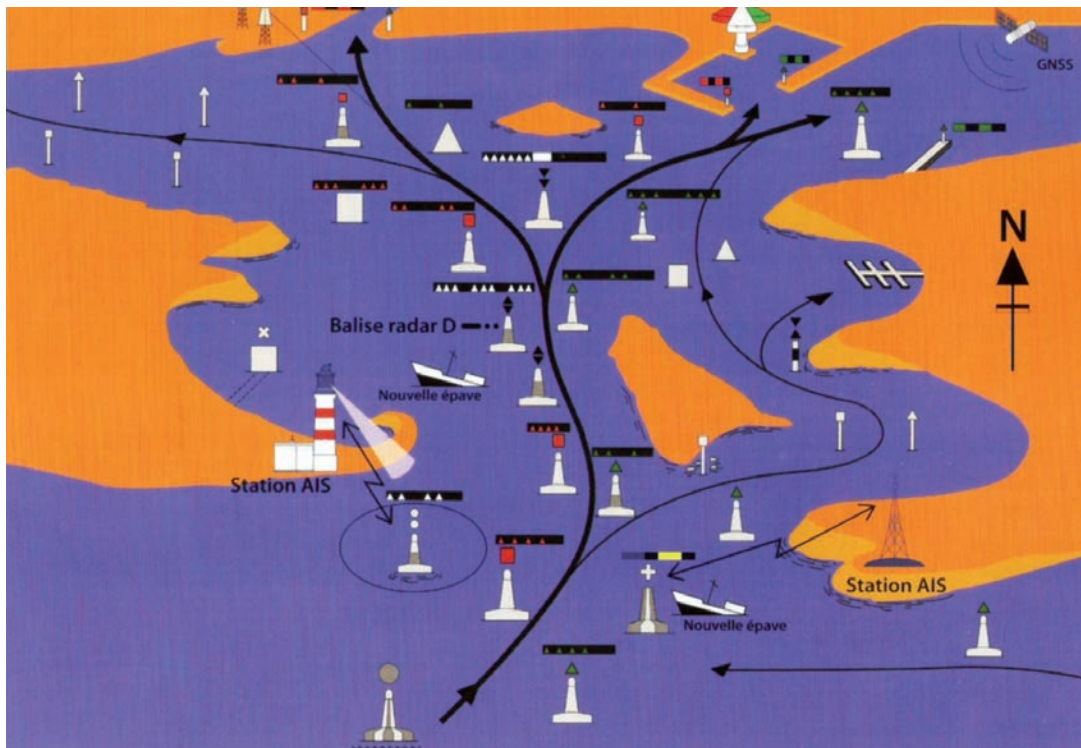
Marques indiquant une division du chenal

Chenal préféré à tribord

Chenal préféré à bâbord



BALISAGE DE LA ZONE A de nuit



- Chenal à utiliser de préférence
- Chenal secondaire

1. **Les marques cardinales** signalent l'existence d'un danger au large des côtes, et aident les navigateurs à se repérer, ainsi qu'à savoir où se trouvent les eaux saines. De plus, elles attirent leur attention sur une configuration particulière d'un chenal, comme un coude, par rapport à la marque, dans le quadrant qui porte ce nom ;

2. **Les marques latérales** indiquent le côté tribord ou bâbord de la route à suivre, ou la limite d'un chenal d'entrée d'un port ;

3. **Les marques spéciales** signalent les zones à éviter (zone d'élevage, zones d'exercices militaires, zones de câbles sous marins, zones de dragage, séparation du trafic, là où le balisage classique du chenal peut prêter à confusion ...). Elles peuvent avoir toutes sortes de formes. Mais elles sont facilement reconnaissables par leur couleur jaune et la croix qui les surplombe ;

4. **Les marques des dangers isolés** sont utilisées au large pour signaler un danger maritime non visible le long de la route (exemple, une épave ou un rocher). Il faut donc s'en écarter largement à droite ou à gauche ;

5. **Les marques d'eaux saines** servent à indiquer que les eaux sont saines tout autour de la marque. Ces marques comprennent les signes définissant les axes de chenaux et les milieux de chenal. Elles peuvent aussi être utilisées pour indiquer un atterrissage, dans le cas où celui-ci n'est pas indiqué par une marque cardinale ou latérale ;

6. **Les marques de chenal préféré** permettent d'aller au même endroit, les balises indiquant un chenal principal ainsi

qu'un chenal secondaire. Le chenal secondaire n'étant pas toujours utilisable à marée basse, il est généralement recommandé de prendre le chenal principal.

Pour la mise en place et l'entretien, les balises sont encadrées par la Convention « SOLAS 74 » (Règle n°13 du Chapitre V) de l'OMI (Organisation Maritime Internationale). Ladite convention stipule que les gouvernements contractants doivent assurer l'installation et l'entretien du dispositif d'aide à la navigation, lorsque ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque. Ils doivent également s'assurer que les renseignements relatifs à ces aides soient mis à la disposition de tous les usagers. Il est intéressant de souligner que la convention a été ratifiée par pratiquement tous les pays disposant d'une façade maritime.

Dans le cas spécifique du Port de Toamasina, la mise en mer des cinq bouées a suivi la réglementation dont les grandes lignes sont résumées ci-après :

Procédure d'implantation :

En principe, l'implantation des bouées dépend des données rassemblées dans la levée bathymétrique, la décision de la Capitainerie du Port, les recommandations formulées par les usagers du chenal, la variation des courants marins, des houles et des vents, et enfin, l'immatriculation des bouées en question vis-à-vis des organes officiels chargés de

l'agrément et de la régulation des appareils en réseau de télécommunications, en l'occurrence, l'OMERT.

L'APMF ou Agence Portuaire Maritime et Fluviale (organe de contrôle et de régulation, représentant l'Etat malgache) a la charge de transmettre officiellement la position exacte des bouées (susceptible de rectification) aux organismes internationaux spécialisés dans l'élaboration des cartes nautiques (SHOM, ADMIRALTY...), lesquelles servent de guides de navigation.

Entretien et maintenance

Les cinq bouées mises en service au Port de Toamasina sont classifiées de nouvelle génération. En effet, il s'agit de balises intégrant des batteries autonomes solaires pour les feux, des émetteurs pouvant fonctionner par le système d'information informatique ou AIS, permettant aux navigateurs de les localiser et de les identifier, et cela, même dans le cas de conditions extrêmes, telles les intempéries ou les brumes. La surveillance de ces balises, que ce soit au niveau du fonctionnement ou du positionnement, est interfacée par un ordinateur installée dans une station terrestre (pour la S.P.A.T., dans les bureaux de la Capitainerie), ceci, grâce au système AIS incorporé dans les bouées. La responsabilité de la maintenance de ces repères flottants revient à la Capitainerie de la S.P.A.T.■

Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Il y a gardien et gardien !



Phare de la Pointe TANIO

Dans l'histoire du transport et de la navigation maritimes, le métier de gardien du phare figure parmi les plus vieux. Hélas, avec l'évolution technique et technologique, celui-ci tend à disparaître. En effet, avec l'avancée fulgurante des progrès technologiques, l'automatisation prend de plus en plus de place, cela, aux dépens de l'homme dont l'intervention est de moins en moins sollicitée. Le métier de gardien de phare, si estimé depuis, n'a pas échappé à ce phénomène.

Tout le monde sait en quoi consiste le métier de gardien. Mais peu de gens savent que, malgré son appellation, le métier de gardien de phare a peu de chose à voir avec celui d'un gardien. Que fait donc le gardien de phare ? Le saviez-vous ?

Gardien de phare, dites-vous ? Plus d'un sont induits en erreur, du fait de l'appellation de ce métier. En effet, beaucoup pensent qu'il s'agit d'une personne qui exerce la fonction de gardiennage ou de vigile du phare et du bâtiment sur lequel est situé le phare. Eh bien, détrompez-vous !

D'abord, le phare est plus qu'un bâtiment quelconque, dans la mesure où il est édifié pour assurer un rôle précis et incontournable dans le système de signalisation maritime. En d'autres termes, pour comprendre le métier, il faut d'abord se référer au rôle primordial du « phare » dans l'ensemble des équipements composant la signalisation maritime. Dans un sens, l'utilisation du terme « gardien » trouve son sens dans le fait que la personne exerçant le métier est astreint à un lieu déterminé. Mais là s'arrête l'assimilation à tout métier de gardien ou de vigile. Au-delà de l'astreinte géographique, « le gardien de phare » assume des responsabilités qui le démarquent de ses pseudo-homologues. La nuit ou par temps de brume, de façon à signaler aux bateaux la bonne route à suivre et les empêcher de s'échouer, il a la charge de faire fonctionner la lumière du phare. Ainsi, font partie de ses responsabilités :

- l'allumage, la surveillance et l'extinction du feu ;
- la surveillance de l'horizon maritime (navigation et bon fonctionnement des autres phares et balises) ;
- la surveillance de la visibilité, de façon à lancer la corne de brume, si la visibilité devient trop mauvaise ;
- l'entretien du phare, et en particulier du feu et de l'optique ;

Il faut également savoir qu'il y a plusieurs types de phares, notamment, les phares côtiers (érigés en bordure de la mer ou d'un fleuve), les stations insulaires (fixées sur une île), les piliers-phares (construits en béton et entourés d'eau), et les bateaux-phares. Dans la plupart des cas, le gardien de phare est amené à travailler loin de la terre ferme ou sur une île isolée.

Ceci étant, plusieurs aptitudes et qualifications sont requises pour exercer le métier de gardien de phare. La fonction est d'ailleurs hiérarchisée suivant les qualifications du tenant du poste. Sachez également que la signalisation maritime au Port de Toamasina comprend trois phares, à savoir :

- le Phare de la Pointe TANIO
- le Phare HASTIE
- le Phare de l'île AUX PRUNES : celui-ci a été construit en 1931 et est le plus haut dans le continent africain (66 mètres).■

Recueilli par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO

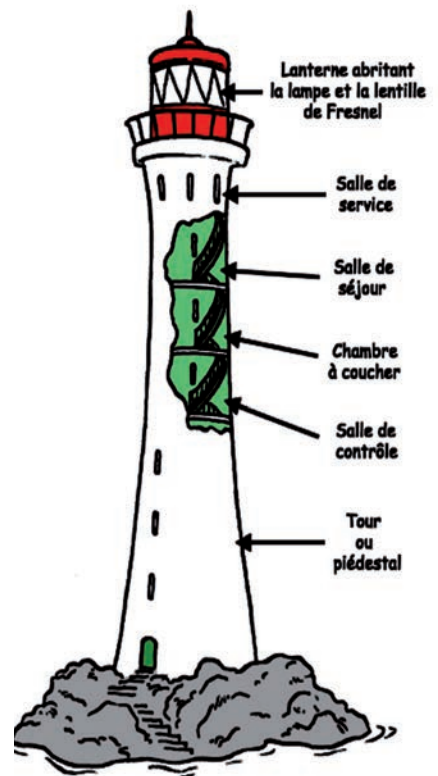


Schéma d'un phare

Deux remorqueurs de la S.P.A.T., appelés à la rescousse pour le déséchouement du m/t TROMSO à Antsiranana

L'incident, dont le navire pétrolier TROMSO a été victime, est survenu le 17 Avril dernier, dans la baie d'Antsiranana, à 6 nautiques du port. Le pilote DOMA Médard a fait part à PortECHO de l'organisation de l'opération de déséchouement, pour lequel deux remorqueurs de la S.P.A.T. ont été appelés à la rescousse.



Manœuvre du navire Seychelles Paradise (à droite) pour l'opération de transfert de la cargaison

Quand il a échoué, le tanker avait à son bord 2 000 tonnes de pétrole. Le 24 Avril, alertée de l'incident, une délégation conduite par Monsieur le Ministre auprès de la Présidence, Chargé des Ressources Stratégiques, et composée de représentants des autorités locales, du Directeur Général ainsi que du Délégué Régional de l'OMH (Office Malgache des Hydrocarbures), et enfin, du Directeur Général de l'OLEP (Organe de Lutte contre l'Évènement de Pollution), s'est rendue sur place, à la fois pour constater de visu la situation et s'assurer qu'aucun risque de déversement de produits polluants dans la mer n'était à craindre. Et dès le lendemain, à l'hôtel Oasis à Ramena, la même délégation, conjointement avec des représentants de l'ITOPF ou *International Tanker Owners Pollution Federation* (basée à Londres), ainsi que Monsieur James BREWIN, représentant la société *SWIRE SALVAGE* (dont le siège se trouve à Singapour et qui s'est spécialisée dans le déséchouement des navires), ont tenu une réunion portant essentiellement sur l'agenda de l'opération de déséchouement.

En premier lieu, l'opération doit commencer par des plongées sous marines, aux fins d'apprécier les mesures adéquates pour le déséchouement. Ensuite, il faudra passer par l'allègement de la cargaison

du navire, ceci, en transférant une partie à bord d'un autre navire sur place, le *SEYCHELLES PARADISE*. La dernière étape de l'opération, programmée le 29 avril en considération de la marée, consiste au déséchouement proprement dit.

A l'occasion, *SWIRE SALVAGE* a sollicité le concours de deux remorqueurs de la S.P.A.T., le *NOE* et le *VOLAZARA* :



le premier pour assurer l'opération de remorquage avec le navire *BAMBO* (battant pavillon français et ayant comme port d'attache l'île de Mayotte), tandis que le second contribuera au transport des matériels de lutte contre la pollution, ainsi que des équipages respectifs des navires sur place.

En dépit du fait que les conditions d'intervention des remorqueurs de la S.P.A.T. ont été soumises aux termes du contrat de location, et que *SWIRE SALVAGE* est resté souverain dans les mesures et les décisions à prendre, les équipages respectifs des deux remorqueurs de la S.P.A.T. ont pu mettre à profit l'occasion pour étoffer leur expérience en matière de déséchouement. D'ailleurs, sans être spécialistes en la matière, les équipages des deux remorqueurs ont fait preuve de beaucoup de courage et de ténacité au cours de l'opération. En outre, sans la présence des deux remorqueurs de la S.P.A.T., et bien entendu de leurs équipages respectifs, l'opération de déséchouement aurait été un fiasco. Et on aurait assisté à un déversement d'hydrocarbures sans précédent dans les eaux territoriales malgaches, puisque le risque était omniprésent jusqu'au déséchouement effectif du navire. En d'autres termes, le rôle joué par la S.P.A.T., de ses deux remorqueurs et des équipages respectifs de ceux-ci, a été la clé de la réussite de l'opération ■

*Recueillis par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO
et Aléxina TIANA*

*Intervention du remorqueur
VOLAZARA pour la prévention contre
les risques de la pollution
(à son bord tous les matériel de lutte
anti-pollution marine)*

AMBATOVY CERTIFIEE ISO 9001:2008 !

Ambatovy a reçu la certification ISO 9001:2008 pour le raffinage, l'analyse et l'expédition de ses produits d'exportation, le 10 Avril 2014 dernier. Ceci reflète l'engagement d'Ambatovy à rechercher l'amélioration continue dans l'ensemble de ses opérations.

Ambatovy a reçu la certification ISO 9001:2008 pour le raffinage, l'analyse et l'expédition de ses produits d'exportation, le 10 Avril 2014 dernier. Ceci reflète l'engagement d'Ambatovy à rechercher l'amélioration continue dans l'ensemble de ses opérations.

« Cette certification est une reconnaissance internationale de la mission d'Ambatovy de devenir un leader sur le marché mondial dans la production durable de nickel et de cobalt de haute qualité », a indiqué le Président d'Ambatovy, Mark Plamondon, durant la cérémonie de remise officielle du certificat par l'organisme international de certification, AFNOR, au site de l'Usine d'Ambatovy, à Toamasina, le 28 avril 2014.



Mark Plamondon, Président d'Ambatovy
avec Dimitri Schaub, représentant d'AFNOR

La certification ISO pour Ambatovy

Concrètement, pour Ambatovy, que signifie « être certifiée ISO 9001:2008 » ? D'abord, c'est l'aboutissement de son Système de Management de la Qualité, qui a été mis en place en 2010. Puis, la compagnie peut enregistrer ses produits sur la Bourse des métaux de Londres et y vendre ses briquettes de nickel raffiné. Enfin, elle confirme la capacité d'Ambatovy à fournir des produits et services qui répondent aux besoins de ses clients à travers le monde et certifie que ses produits sont conformes aux exigences du marché international.

L'obtention de cette certification a été pour le moins laborieuse, ainsi que le confirme Dimitri Schaub, représentant d'AFNOR, l'entité qui délivre la certification, lors de la cérémonie : « Votre certification est le fruit de plusieurs mois de travail acharné et de dévouement, le travail acharné de la direction, mais aussi de tous les membres de l'équipe impliqués ! L'honneur revient à toute l'équipe de professionnels dévoués, pour avoir atteint une telle reconnaissance après une évaluation rigoureuse ».

Avantages pour Madagascar

Si ISO 9001 :2008 est une étape de grande importance pour Ambatovy, elle n'en est pas moins un tournant majeur pour Madagascar. En effet, la capacité à produire du nickel et du cobalt répondant parfaitement aux exigences du marché international constitue un leitmotiv

pour toutes les industries, notamment celles minières. Lorsqu'Ambatovy aura atteint sa pleine capacité de production, le nickel deviendra le premier produit d'exportation de Madagascar, ce qui propulsera la Grande Ile au rang des dix premiers pays producteurs mondiaux de nickel déjà raffiné, avec la Chine, la Russie, le Japon, le Canada et l'Australie, apportant ainsi un nouvel élan à l'économie nationale

Madagascar exportera annuellement 60 000 T de nickel pur à 99,8 % sur le marché international, soit environ 3% de la production mondiale. Les exportations minières, à elles seules, peuvent représenter plus de la moitié de la totalité des exportations d'un pays, généralement entre 30 et 60 % des exportations. L'industrie minière devient une source significative de revenus fiscaux de 3 à 20 % des recettes fiscales. Et ces revenus fiscaux seront des plus importants : 100 milliards Ar par an pour les 10 premières années, et 4,5 milliards de dollars sur les 29 ans (soit 9 000 milliards Ar) pour Madagascar. ■

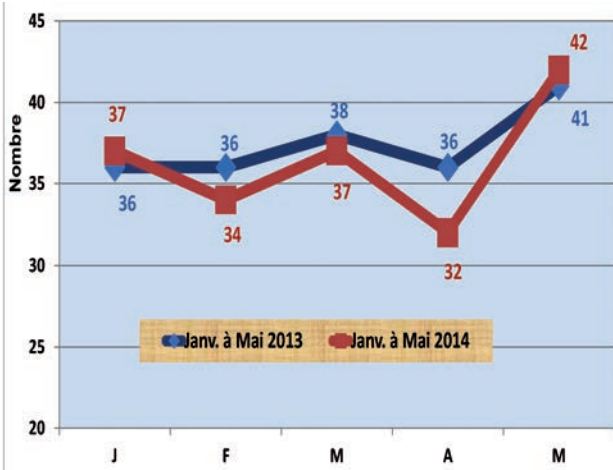
Source: Ambatovy

Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

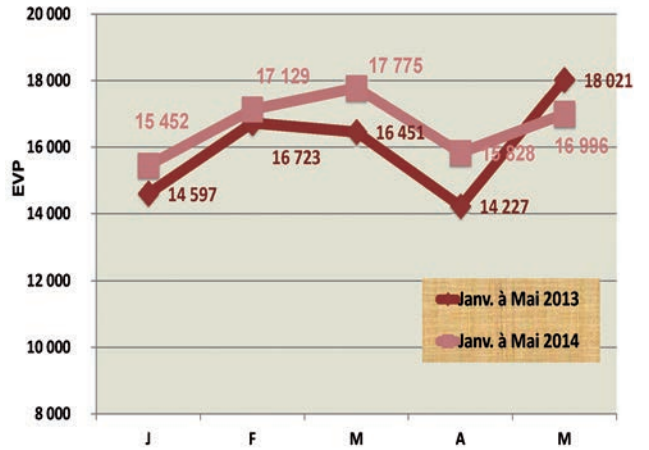
	Janv. à Mai Année 2013	Janv. à Mai Année 2014	Evolution % 2013/2014
TOUCHEES DE NAVIRES (Nombre)			
Lignes commerciales			
Lons cours	168	164	
Caboteurs	0	1	
Pétroliers	15	14	
Divers	4	3	
Lignes non commerciales			
Bornage et Pêche	488	452	
Total	675	634	-6,07
TRAFIC DE CONTENEURS (EVP)			
Conteneurs pleins	49 540	52 288	
Conteneurs vides	30 479	30 892	
Total	80 019	83 180	3,95
Poids de marchandises conteneurisées (en tonnes)	580 685,8	877 011,62	51,03
Rendement opérationnel (boite/heure)	35	41,20	
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes)			
Trafic long cours			
Débarquement	10 203	51 276	
Embarquement	44 023	44 124	
Total	54 226	95 400	75,93
Trafic cabotage			
Débarquement	5 745	2 349	
Embarquement	5 542	3 797	
Total	11 287	6 146	55
Trafic bornage			
Trafic bornage (en tonnes)	23 761	21 646,75	
TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes)			
Débarquement	283 973,52	297 599,25	
Embarquement	52 380,25	44 925,50	
Total	336 353,77	342 524,76	1,83
TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes)			
Total	637 792,53	1 189 036,05	83,43
TRAFIC MARITIME GLOBAL	1 644 116,71	2 531 765,18	54

Source : Contrôle de Gestion de la SPAT

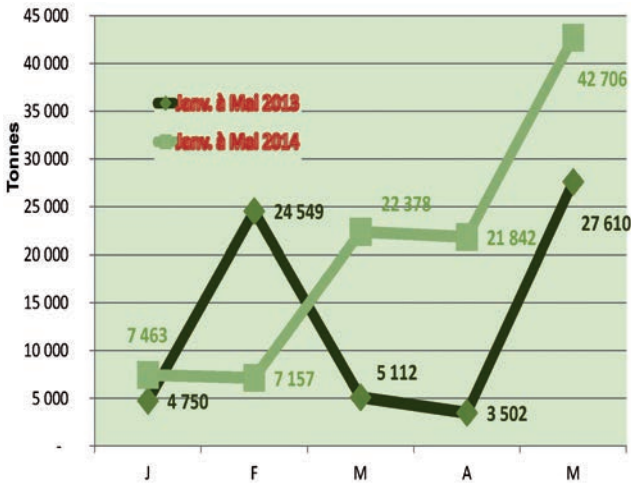
Touchées des navires (Long cours)



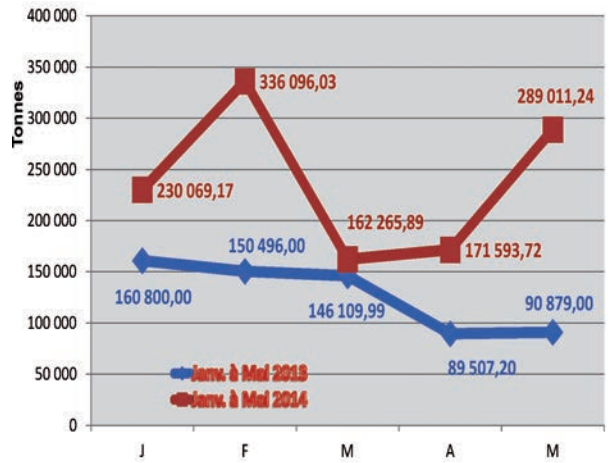
Trafic des conteneurs



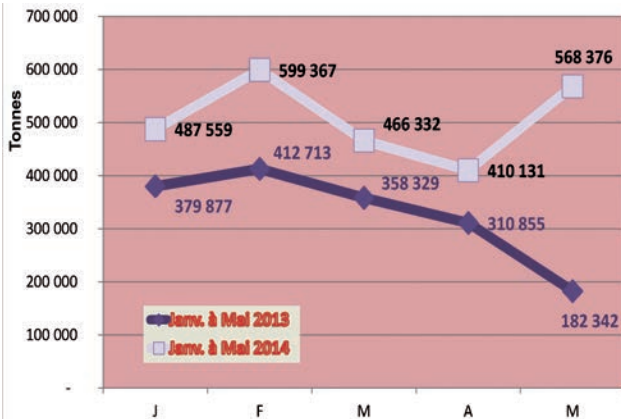
Trafic des marchandises conventionnelles



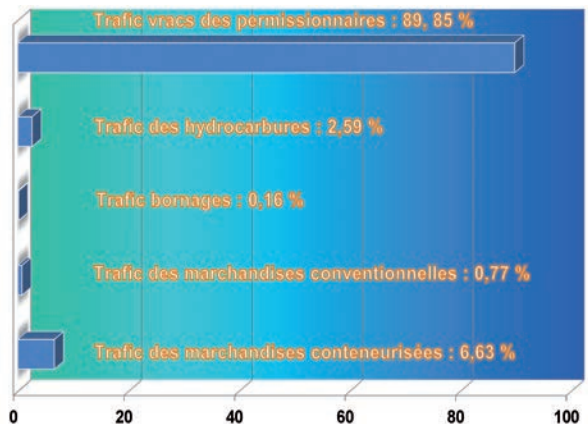
Trafic vrac des permissionnaires



Trafic des hydrocarbures



Part de tonnage dans le trafic global Janvier à Mai 2014



ARMEMENT: PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL) et MITSUI OSK LINE (MOL)

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		RUN		TMM		MPM	
KOTA NILAM	NLM 065	07/07	07/07	09/07	10/07	14/07	16/07
HANSA AUGSTENBURG	VGH014	13/07	14/07	16/07	17/07	21/07	23/07
KOTA JUTA	JTA257	20/07	21/07	23/07	24/07	28/07	30/07
KOTA NAZIM	NZM089	27/07	28/07	30/07	31/07	04/08	06/08
KOTA JATI	JTT223	03/08	04/08	06/08	07/08	11/08	13/08
KOTA JAYA	JYY252	11/08	11/08	13/08	14/08	18/08	20/08
KOTA NALURI	NLR083	18/08	18/08	20/08	21/08	25/08	27/08
KOTA NAZAR	TBA	25/08	25/08	27/08	28/08	01/09	03/09

ARMEMENT: UNITED AFRICA FEEDER LINE

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES		
		RUN	TMM	LONG
FALSHOET	906	18/09	20/09	24/09

ARMEMENT: MAERSK LINE ET UNITED AFRICA FEEDER LINE (MISA SERVICE)

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		PLU		TMM		DUR	
SAGITTA	1409	03/07	04/07	07/07	08/07	15/07	17/07
HENRY RICKMERS	1409	10/07	11/07	14/07	15/07	22/07	24/07
MAERSK INVERNESS	1411	17/07	18/07	21/07	22/07	29/07	31/07
RICHARD RICKMERS	1411	24/07	25/07	28/07	29/07	05/08	06/08
MAERSK IZMIR	1411	31/07	01/08	04/08	05/08	12/08	13/08
MAERSK INNOSHIMA	1411	07/08	08/08	11/08	12/08	19/08	20/08
NORTHERN DEPENDANT	1411	14/08	15/08	18/08	19/08	26/08	28/08
SAGITTA	1411	21/08	22/08	25/08	26/08	02/09	03/09
HENRY RICKMERS	1411	28/08	29/08	01/09	02/09	09/09	10/09
MAERSK INVERNESS	1411	04/09	05/09	08/09	09/09	16/09	17/09

ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES							
		DUR		TMM		RUN		PLU	
HOEGH ST.PETERSBURG	30	01/07	03/07	07/07	07/07	09/07	09/07	10/07	10/07
HOEGH AMERICA	83	30/07	30/07	04/08	04/08	05/08	06/08	07/08	07/08
HOEGH TRADER	115	03/09	04/09	09/09	09/09	11/09	11/09	12/09	12/09

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

Heures UT + 3h

Latitude 18° 10' S

Longitude 049° 25' E

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

INO MARÔ ASANÔ Ê ?

Atoa RATOLODRAZANA Benoît, « Chef de mission » ao amin'ny EGIS Inframad, orinasa miara-miasa akaiky amin' ny SPAT eo amin' ny lafiny fanajariana sy fanitarana ny foto-drafitrasan' ny seranantsambon'i Toamasina. Nanatona azy tao amin'ny toeram-piasany (rihana fahatelo ao amin'ny foiben'ny SPAT) ny PortEcho mba hanadihady mikasika ny andraikiny.



RATOLODRAZANA Benoît

P.E : Inona marina moa no andraikity ny orinasa Egis Inframad ary sehatra inona no tena iarahany sy ny SPAT miasa ?

R.B.M : Ny Egis Inframad dia orinasa tsy miankina amin'ny fanjakana. Mizara sokajy roa lehibe ny andraikitra sahaniny dia ny fandinihana lalina sy famolavolana ara-teknika, ara-bola ireo tetik'asa mialoha ny fanatanterahana ny asa izay kasain'ny mpanjifa na an'ny tompon'asa hatao. Raha eken'ny mpanjifa ilay fandinihana asa dia miroso amin'ny tolo-bidy amin'ireo orinasa mahafeno ny fepetra izay takiana hanatanteraka ny asa izy. Ny sokajy faharoa dia ny fanarahana sy ny fitantanana ara-kalitao, teknika ary ara-bola mandritra ny fanatanterahana asa. Sehatr'asa sy foto-drafitrasa maro no andraisan'ny Egis Inframad anjara ka izany ny asa vaventy (lalana, tetezana, ...), tao-trano, fanajariana ny tontolo andrenivohitra sy ambanivohitra, tontolo iainana, angovo sy herinaratra, seranam-piaramanidina, seranan-tsambo ka izany indrindra no mampisy ny fiarahamiasa eo amin'ny Egis Inframad sy ny SPAT. Ny Egis Inframad moa dia rant-san'ny Egis International eto Madagasikara.

Noho io sokajin'asa fitantanana sy fanarahamaso ny fanatanterahana ny asa io indrindra no mampisy ny fiarahamiasa ataonay miaraka amin'ny SPAT, izany hoe izahay no manara-maso ireo asa fanajariana ny seranantsambon'i Toamasina taona 2012-2013. Misolo tena ny tompon'ny asa amin'ny fitantanana sy

ny fanaraha-maso mivantana ny fanaton-tosana ny asa na ara-bola na ara-teknika. Mikatsaka ny famahàna olana amin'izay trangan-javatra miseho ary mandray fanapahan-kevitra mifandraika amin'ny fifanarahana rehetra, mba hahavitana ny asa hanaraka ny fenitra ilaina miaraka amin'ireo orinasa mpanatanteraka nahazo ny asa. Na izany aza anefa dia misy ireo fanampahan-kevitra sasany izay ilàna ny hevity ny SPAT (sy miaraka amin'ny mpanjifa sasany toy ny SMMC, MICTSL, GASYNET, DOUANE, AMBATOVOY, MADARAIL ary ny GALANA) mba hifandraika tsara amin'ny filan'ny mpanjifa mpampiasa ny foto-drafitrasa ka izany dia amin'ny alalan'ny fivoriana ara-potoana (na tsia) no andinihana izany.

P.E : Voalazanao fa ianareo no manao ny fanaraha-maso ireo asa, azonao ambara aminay ve hoe firy ireo mpiara-miasa aminao ary iza avy ireo orinasa miaramiasa aminareo manao ny fanantanterahana ny asa ?

R.B.M : Fito mianadahy ireo mpiaramiasa tamiko niara nisalahy nanatontosana ny asa izay ahitana Injeniera roa, teknisianina efatra ary sekretera sy mpamily. Ireo orinasa nahazo ny asa nanatanteraka izany indray dia ny Colas manao ireo asa vaventy toy ny asa fanitarana sy fanamboarana ny vavahady (Portail 5) fidirana sy fivoahan'ireo fiara vaventy mpitatitra ireo entana miditra sy mivoaka ny seranana, ny fanamboarana na fanavaozana ireo foto-drafitrasa vaventy

toy ny lalana voatokana hoan'ny fiara vaventy mpitatitra ireo entana na kaontenera haondrana sy nohafarana, ny fanajariana ny toerana voatokana hiantsonan'ny fiara vaventy antsoina hoe "Manambina I sy II" sy ny fiantsonan'ireo fiara madinika nohafarana avy any ivelany antsoina hoe "Mahasarika", ny fanamboarana toerana midadasika natokana hametrahana ireo kaontenera horaisin'ny sambo sy ireo vao tonga, ny fanamboarana toerana vaovao voatokana hametrahana ny kraoma mialohan'ny handraisin'ny sambo izany ; ny fitarihana sy fametrahana herinaratra indray dia nosahanin'ny orinasa EGEDEC ary ny fanitarana ny famatsiandrano madio izay kosa dia nosahanin'ny orinasa EMPS.

P.E : Mba misy teny farany tianao hampitaina ve ?

R.B.M : Fisaorana lehibe no atolotra ny orinasa SPAT sy ireo orinasa isantsokajiny niara-nisalahy namitana izao tetik'asa lehibe izao fa nahafinaritra ny fiarahamiasa . Ny Egis Inframad dia vonona ary manantena ny fiarahamiasa aminareo hatrany miaraka amin'ireo traik'efa maro ananany. Ary tsy hadino ihany koa ny misaotra anareo ekipa rehetra ao amin'ny PortEcho..■

Nangonin'i Monique HENRIETTE
sy Aléxina TIANA



Anisan'ireo foto-drafitrasa ato amin'ny seranantsambo ilana fanarahamaso



Sturflex Transit



Your shipping agent : agency.madagascar@sturrockshipping.com

Your clearing forwarding agent : sturflextansit@moov.mg / agency.antananarivo@sturrockshipping.com

www.sturrockgrindrod.com

01 MAY 2014: ANDRO IRAISAM-PIRENENA FANKALAZANA NY FETIN'NY ASA

Fampirindrana ny tontolon'ny asa sy ny fahasalamana

Ny 01 May 2014 teo no andro natokan'ireo Syndikalista avy ato amin'ny seranana mba hanaovana hetsika ara-tsosialy manokana ho famarihana ny fetin'ny asa, andro natokana hankalazana isan-taona ny fetin'ny mpiasa maneran-taona ny. Nanatona an' Atoa TSIFOI-NANDRIANARIVELO, solontenan'ny mpiasa ny *Port-Echo* nifampiresaka sy nanadihady ny fomba nankalazana izany fety izany.

P. E : Tamin'ity taona ity, mba afaka ampahafantarinao anay ve hoe inona ny hetsika nataonareo Syndikalista mba ho fankalazana ny 01 May?



Asa fanadiovana manoloana ny birao fanofanana mpiasa

T : Ho fankalazana ny andron'ny 01 May 2014, tamin'ity indray mitoraka ity dia tsy toy ny mahazatra satria tsy izahay Syndikalista ihany no tratra antso fa nisy koa ireo mpiasa tato amin'ny seranana no namaly ny antso. Ny andro moa dia nomarihina tamin'ny fanentanana ny mpiasa amin'ny fahadiovana ny orin'asa ary narahina asa faobe izany tamin'ireo faritra voafaritra. Anisan'izany ny teo amin'ny tokotany malalakin'ny efitrano fiofanana ho fanombohana ny asa, ka nofaranana tany amin'ny faritra manoloana ny «atelier chaudronnerie».

Izany hetsika fahadiovana izany no natao, dia mba hanintonana ny sain'ny rehetra sy ny mba hitandrovantsika ny fahadiovana ato anaty seranana ho an'ny fahasalamantsika mianakavy. Izany hoe ny fampirindrana ny tontolon'ny asa sy ny fahasalamana. Natao ihany koa io hetsika io mba hanentanana ihany koa ireo mpiara-miombon'antoka amin'ny seranana ny amin'ny mba hitandrovany lalandava ihany koa izany fahadiovana izany. Izany rehetra izany no nisafidianana manokana io toerana io mba hanantontosana ny asa faobe izay natao.

Nofaranana tamin'ny fiaraha-miala heta-heta tao amin'ny efitrano fiofanana ny fotoana ho fankasitrahana ny mpiasa.■

Nangonin'i Monique HENRIETTE
sy Aléxina TIANA

Mouvements du personnel durant le premier semestre 2014

Nom et prénoms	Matricule	Fonction	Date
AGENTS RECRUTES			
RANDRIANASOLO Manitra Sabrina	2014.001	Juriste	24/03/2014
ANDRIANASARA Julio Conrad Lovaherilala	2014.002	Juriste	24/03/2014
RAZAFINDAHIFOTSY Son Espera	2014.003	Juriste	24/03/2014
RASEDA Joêlson Meltine	2014.004	Juriste	24/03/2014
ANDRIANTSEHENO Pierre Onésime	2014.005	Juriste	24/03/2014
IMBARA Nionel	2014.006	Juriste	24/03/2014
AGENTS RETRAITES			
WILIAME	1973.892	Agent de Contrôle Accès	01/01/2014
JEREMIA Alfred	1978.041	Chef d'équipe Ebénisterie	01/01/2014
MANANA Laurent	1978.272	Peintre	01/01/2014
JOSEPH Ernest	1983.085	Agent de Surveillance et Gardiennage	01/01/2014
IHOAKA	1989.129	Agent de Surveillance et Gardiennage	01/01/2014
BOTOUZAZA Julien	1989.107	Lamaneur	01/01/2014
RAKOTONANDRASANA Gilbert	1980.287	Sous Chef Section Sapeur Pompier	03/01/2014
INTOANDRO Justin	1980.101	Responsable Caisse Recette	10/01/2014
TODILAHY	1973.147	Chauffeur Pompier	12/01/2014
RAKOTOARISOA Marcel	1976.018	Lamaneur	17/01/2014
RAZAKA Hariliva José Alain	1980.045	Sous Chef Section	17/01/2014
MIHARISOA Pierre Roger	1986.015	Médecin Dentiste	20/01/2014
VELO Albert	1976.076	Menuisier	03/02/2014
NIRIVOLA Gérard	1976.141	Patron Vedette Portuaire	03/02/2014
RAJOELISON Henri	1978.281	Charpentier	16/03/2014
BOTO Venance	1983.055	Chef Chantier Enlèvement	15/05/2014
PIRINY Albert	1973.089	Chef Section Sapeur Pompier	18/05/2014
RAKOTONIRINA Raymond	1980.065	Chef Service Trésorerie	30/05/2014
AGENTS DECEDES			
RANAIVOSON Christophe	1977.036	Graisier Remorqueur	24/02/2014
JAMBY	1981.320	Lamaneur	12/05/2014
MATOA Nandrasanisary	1994.056	Contrôleur Junior	06/06/2014
AGENT LICENCIE			
MAROLAHY Germain	1978.027	Responsable Caisse Dépense	28/05/2014

Fête nationale malgache

Une des rares occasions pour la nation entière de se rassembler et de se focaliser sur un évènement unique, la fête nationale malgache, qui est aussi la célébration d'un double anniversaire, celui de l'Indépendance de Madagascar et celui de son armée. Raison pour laquelle les cérémonies militaires y ont toujours occupé une place prépondérante par rapport aux festivités sociales. Mais au-delà de ces aspects, comment est-elle perçue dans le cœur de chaque citoyen malgache ? Exprime-t-elle encore le sens profond du civisme et de l'amour de la patrie, lesquels constituent le fondement même de l'évènement ? Matière à réflexion, mais surtout, une opportunité de se remettre en question par rapport à l'importance plutôt relativisée que le peuple concerné accorde au civisme et à l'amour de sa patrie.



Traditionnellement le défilé militaire ouvre l'ensemble de la revue

26 juin 1960- 26 juin 2014. Cinquante quatre ans se sont écoulés depuis que Madagascar a été officiellement libéré du joug colonial. « **Auparavant, étant une colonie française de 1896 à 1960, tout son système politique, économique et culturel était placé sous tutelle du pays colonisateur, la France** », a rappelé le professeur Lucile RABEARI-MANANA, Enseignant Chercheur à l'Université d'Antananarivo et Spécialiste en Histoire. La Grande Ile n'a pu regagner son indépendance, d'une manière officielle, que le 26 juin 1960. 54 ans après, en cette journée historique, la question se pose encore de savoir si Madagascar s'est véritablement détaché de la France. Et elle ajoute que « **la Grande Ile est loin d'être indépendante, dans la mesure où son économie reste encore tributaire de l'extérieur** ».

En marge de cette réflexion, il faut retenir que c'est la première célébration de la Fête Nationale pour la Quatrième République de Madagascar. En dépit de la complexité des devoirs qui l'attendent, SEM Hery RAJAONARIMAMPINANINA, Président de la République de Madagascar et Chef de l'Etat, affirme sa volonté de prendre ses responsabilités, en tant que numéro un du pays. Dans un message fort à ses concitoyens, il souligne

publiquement que « **le pays tout entier est sorti de cette crise, affaibli peut-être mais uni, économiquement, appauvri aussi, mais debout et fier...** ». Et rappelant que la reconstruction du pays passe d'abord par l'unité nationale ainsi que par la réconciliation nationale, il ajoute que « **c'est dire aussi l'espérance que nourrit le peuple malgache dans cette nouvelle gouvernance, et c'est dire l'ampleur de la tâche qui nous attend tous pour redresser notre nation, reconstruire notre pays et bâtir un avenir meilleur pour nos enfants** ».

« **Rien ne sert de courir, il faut partir à point** », n'est-ce pas, comme l'écrit La Fontaine dans une de ses fables ? Si « **redresser notre nation, reconstruire notre pays et bâtir un avenir meilleur pour nos enfants** » est notre objectif, n'est-il pas prudent de commencer par les fondements-mêmes d'une réelle indépendance ? Pouvons-nous accéder à une réelle indépendance, si l'amour et le respect pour notre patrie, pour le drapeau qui le symbolise, ainsi que pour tous les emblèmes nationaux qui en font une patrie, ne sont pas profondément ancrés en nous comme des valeurs fondamentales ? Inculquer à notre progéniture que la levée des couleurs a une signification multiple (dont, entre autres, l'hommage à tous ceux qui sont morts pour défendre la patrie, un symbole d'unité et d'amour pour Madagascar), faire de l'instruction civique une affaire de tous (éducateurs comme parents), honorer sa patrie par le respect de toutes les valeurs sociales, historiques, culturelles, etc, qui le caractérisent, **ce sont tout cela qui font que nous sommes ces citoyens sur lequel notre pays compte pour sa reconstruction.** ■

Recueillis par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Les employées féminines de la SPAT, défilant devant la tribune officielle

Salon Régional de la Jeunesse et de l'Emploi

« Madagascar se trouve dans une situation de pauvreté, aggravée par les impacts de la double crise financière mondiale et politique intérieure sur l'emploi, dont les jeunes sont les principales victimes ». Voilà comment le BIT ou Bureau International du Travail résume la situation actuelle de Madagascar en matière de possibilités d'emplois pour les jeunes. Et c'est ce constat alarmant qui l'a incité à rééditer le Salon Régional de la Jeunesse et de l'Emploi, les 29 et 30 avril derniers à l'esplanade de l'Hôtel de Ville de Toamasina I. Véritable opportunité pour les jeunes, cet événement en a drainé un nombre assez impressionnant, en particulier les universitaires. Il apparaît clair que les principaux concernés prennent conscience de la précarité de leur situation. Le même souci est d'ailleurs partagé par le Gouvernement de la Quatrième République, lequel a placé le travail et l'emploi des jeunes parmi ses priorités. Ce souci commun s'est d'ailleurs reflété dans le thème de la Conférence-débat organisé à l'occasion : « *Emploi des jeunes, clé du développement durable* ».



Vue partielle des intervenants lors de la conférence-débat

Encourager et promouvoir l'entrepreneuriat dans la valorisation des compétences

Reflète de l'esprit de créativité et de dynamisme généré par la collaboration entre, d'un côté, la Région Atsinanana et la Commune Urbaine de Toamasina et, de l'autre, les partenaires privés, et de surcroît, avec l'appui d'organisations locales émanant des Nations Unies, le Salon a montré un bel exemple du concept Partenariat Public Privé. Il faut dire que, d'une manière ou d'une autre, la promotion de l'emploi et de la jeunesse intéresse au même titre toutes les parties prenantes. A ce titre, les organisateurs ont judicieusement sensibilisé et mobilisé les partenaires, lesquels ont consenti à participer activement. Le résultat en est que le Salon s'est identifié à une véritable plateforme *live* entre demandeurs d'emplois et employeurs potentiels, une référence de l'insertion professionnelle à Madagascar. Entreprises nationales et internationales, privées et semi-privées, PME, établissements d'enseignement technique et professionnel, tous s'y sont mis à cœur pour faire de l'événement, non pas une simple parade de deux jours, mais plutôt le tissage d'un réseau pérenne entre demandeurs et offrants. A ce titre, faire connaître aux jeunes les activités des entreprises, leurs possibilités et les conditions qu'ils exigent en termes d'offres d'emplois, les volets d'enseignement professionnalisant, tout a été déployé pour faire prendre conscience aux jeunes des réalités du marché du travail. Tourisme, Organisations Non Gouvernementales, Centres de formation, Projets et Programmes de développement, entreprises plus ou moins grandes, telles Galana, Ambatovy, S.P.A.T., tous ont réservé le meilleur accueil aux jeunes, et ont prêté une oreille attentive à leurs questions et appréhensions. La preuve, à l'issue du Salon, plus de 1 000 Curriculum Vitae ont été collectés.

Mais, si le succès du rendez-vous entre demandeurs d'emplois et employeurs potentiels n'a laissé aucun doute, il reste évident que le problème est loin d'être résolu pour autant. Et à ce propos, l'on ne peut passer sous silence que, depuis 2009, la crise a rayé 400 000 emplois. Et la conséquence en est telle aujourd'hui que la recherche d'emploi s'avère encore plus ardue, bref, un vrai parcours de combattants, d'autant plus que « *la prévalence de la corruption, du favoritisme ou du clientélisme, ne laisse guère de chance aux 70% des jeunes issus des ménages à faible revenu* », comme l'a souligné Monsieur Christian NTSAY, Directeur du Bureau de l'OIT (ou Organisation Internationale du Travail) pour les pays de l'Océan Indien. Un tableau plutôt morose. Cependant dans ce contexte guère optimiste, il reste une lueur d'espoir par le biais du Ministère de l'Emploi, lequel entend déclencher une nouvelle dynamique, ainsi que de lancer un nouvel élan, en vue de la promotion de l'emploi décent, et par effet induit, de la réduction de la pauvreté.

Défi de taille et qui se présente à point nommé, puisque le problème est général. C'est plus que logique dans un pays où la population se caractérise par sa jeunesse (plus de la moitié ont moins de 20 ans et l'âge moyen de l'ensemble de la population est de 21 ans). Raison pour laquelle l'OIT a accordé son appui au gouvernement, ceci, grâce à une politique d'incitation et d'implication des partenaires sociaux, ainsi que de tous les acteurs-clé de la conception et de la mise en œuvre des réponses intégrées à la politique de l'emploi. Cette politique s'accompagne d'ailleurs par le renforcement de la capacité des institutions nationales et locales à entreprendre une analyse fondée sur les preuves alimentant le dialogue social et le processus de décision politique, cela, face à un problème plus que complexe.

Il faut savoir qu'à l'échelle nationale, la situation de l'existant s'avère franchement illogique, dans la mesure où le taux de chômage chez les jeunes non scolarisés est moindre par rapport à celui enregistré chez les jeunes qui ont suivi des études supérieures. La dernière enquête périodique auprès des ménages précise qu'« *en milieu urbain, le chômage touche 5% des actifs qui n'ont pas été à l'école, et 10% de ceux qui ont déclaré avoir effectué des études supérieures* ». Un déséquilibre où la prépondérance des instituts et universités privés n'est pas étrangère. En tout cas, l'inadéquation formation/emploi, laquelle touche 6 jeunes sur 10, a abouti à la triste réalité que les conditions de travail des jeunes restent précaires vis-à-vis des emplois salariés. Et rares sont ceux qui bénéficient des avantages sociaux fondamentaux.

Etonnamment, la culture entrepreneuriale semble peu intéresser les jeunes malgaches, encore moins les nouveaux diplômés

(qui représentent 70% du lot), sans doute parce que la précarité de leur situation les pousse à trouver le plus tôt possible un emploi, juste pour la survie. Or, il est universellement notoire que les jeunes gagnent à acquérir cette culture, afin d'écourter la période de recherche d'emploi. A ce titre, Madagascar devrait **encourager et promouvoir l'entrepreneuriat**.

Si le BIT estime fondamental que les capacités et les compétences des jeunes malgaches soient valorisées sur le marché du travail, l'OIT, quant à elle, entend axer ses efforts vers l'incitation des jeunes malgaches (tant urbains que ruraux) à développer le sens de la créativité, de l'invention et de l'ingéniosité. C'est de cette façon que, dès leur embauche dans des entreprises privées, sinon dans l'administration publique, ils seront à même de démontrer qu'ils disposent de la performance requise. Il n'est d'ailleurs pas exclu que certains arriveront à se démarquer du lot, en créant et en développant leurs propres micro-entreprises. Dans un contexte de marché de travail franchement défavorable à leur endroit, avec des barrières quasi insurmontables (notamment l'exigence systématique d'années d'expérience pour les emplois salariés) et des conditions plutôt dissuasives au financement de leur projet de création d'entreprise (eu égard à l'importance des apports personnels et des garanties réclamés), ces cas d'exception devraient être accueillis comme de vrais exploits.

Mettre l'emploi au centre des priorités nationales

Interviewé sur la satisfaction ou non de ses attentes par rapport à ce Salon, un jeune, en quête de travail, nous a fait remarquer que « **ce sont plutôt les offres de formations qui y ont occupé une place prépondérante** ». Certes, les appels à candidature de la part des entreprises restent très en deçà des demandes d'emplois. Nonobstant ce fait, l'organisation périodique de ce genre de manifestation devrait être soutenue et renforcée, autrement, les offres d'emploi continueront à rester une « affaire interne et sélective » au sein de chaque entreprise. Une attitude souvent justifiée par le manque d'expérience chez les demandeurs d'emplois.

Selon les études réalisées par le BIT, 64,4% des jeunes malgaches ont un travail informel. Il faut avouer que l'importance du taux de chômage chez les jeunes contribue à donner de l'ampleur au secteur informel, cela, au risque de déséquilibrer l'économie nationale. Il faut oser avouer que, jusqu'ici Madagascar n'a fait que produire des salariés sans la formation minimale requise pour la profession. Et il est grand temps que les décideurs se penchent sur l'importance et la nécessité pour les jeunes d'apprendre un métier avant de l'exercer. La lueur d'espoir n'a pas été trompeuse, puisque lors de son allocution à la Conférence-débat, Monsieur Gatien HORACE, Ministre de l'Enseignement Technique et de la Formation Professionnelle, a souligné la volonté du gouvernement en ces termes : « **Ce qu'il faut faire maintenant, c'est de développer la formation professionnelle pour des salariés, mais surtout pour l'auto-emploi qui va, ensuite, créer d'autres emplois** ».

Le Salon de l'Emploi et de la Jeunesse, deuxième édition

Pour citer quelques chiffres significatifs lors du Salon, 24 000 visiteurs pour 55 stands, une nette augmentation des jeunes demandeurs d'emploi dans la capitale Betsimisaraka (cf. nombre de CV), près de 600 jeunes acceptés par les entreprises, plus de 450 jeunes orientés pour la formation en entrepreneuriat, en leadership ainsi qu'en préparation à l'embauche. A elle seule, la S.P.A.T. a reçu 300 demandes d'emploi. 250 autres ont été déposées à Ambatovy. La Savonnerie Tropicale (Melville) n'a pas non plus été en reste, même si son implantation en dehors



Stand de la SPAT, le DRH et son staff, à l'écoute des jeunes tamataviens

de la ville explique l'engouement relativement faible des chercheurs d'emploi vis-à-vis de cette société de renom (une cinquantaine de demandes d'emplois en tout).

De l'autre côté de la barrière, en tant qu'employeurs potentiels, les entreprises ont eu largement l'occasion d'exposer leurs attentes, de conseiller et de guider les jeunes vers la formation professionnelle adéquate, de leur ouvrir les yeux sur le fait que la réalité dans le monde du travail ne coïncide pas toujours avec les formations dispensées. Raison de plus pour appuyer et pérenniser l'esprit du Salon, ou mieux de créer une plateforme de réflexion, en considération de l'ampleur du problème.

Le problème de l'inadéquation formation/emploi n'est certainement pas à sous-estimer, comme l'a souligné Madame Radotiana RANDRIAMALALA, Directeur des Ressources Humaines de la S.P.A.T., à peu près en ces termes : « **Le problème du chômage à Madagascar est une bombe à retardement. Et, si on n'y trouve pas rapidement de solution, cela entraînera une autre crise sociale** ». Ou encore, comme l'a mis en exergue Monsieur le Ministre de l'Enseignement Technique et de la Formation Professionnelle en ces mots : « **Un taux de chômage élevé est source d'insécurité et d'instabilité, car une personne sans emploi est un délinquant potentiel, en tout cas, s'intègre facilement dans les mouvements de contestation de l'autorité établie** ».

Autant d'interpellations qui signalent que l'adoption d'une politique de réforme, mettant l'emploi au centre des priorités nationales, afin de garantir une croissance forte, équilibrée et inclusive, est non seulement nécessaire, mais aussi et surtout, impérative et urgente. Il va sans dire que cette politique doit être renforcée par une volonté d'engagement à mettre en œuvre un plan de relance, lequel contribuera à préserver les emplois existants, et en même temps, accordera la priorité à la croissance de l'emploi.

« **Vivement la prochaine édition du Salon** », se sont exprimés les principaux intéressés, qui ont activement collaboré à l'organisation et à l'animation de cette édition-ci.

D'après les enquêtes menées par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

Journée Mondiale de l'Environnement



La Journée Mondiale de l'Environnement est un évènement annuel initié par les Nations Unies, dans le but d'encourager la prise de conscience universelle ainsi que les actions d'envergure mondiale en vue de la préservation de l'environnement. Exceptionnellement, l'année 2014 a été désignée « Année internationale des petits états insulaires en développement ». Et pour montrer son adhésion à cet évènement international, Madagascar a choisi de cadrer la célébration de la journée sous le même thème défini à travers le monde: « Elevez votre voix, pas le niveau de la mer ».

Anthelme RAMPARANY,
Ministre de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts

Célébrée officiellement à Toamasina le 05 juin dernier, la Journée Mondiale de l'Environnement s'est caractérisée par le carnaval autour de la ville, le nettoyage de la plage et enfin une cérémonie devant l'esplanade de l'Hôtel de Ville de Toamasina I. Dans un pays où la biodiversité est encore très présente et constitue un des atouts majeurs, préserver l'environnement doit être perçu comme un devoir civique impliquant tous les citoyens. C'est cet état d'esprit, doublé de la volonté de disposer de plus de moyens pour lutter contre les trafics de bois de roses, que Monsieur Anthelme RAMPARANY, Ministre de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts, souhaite inculquer en soulignant ceci : **« Contribuer à la protection de l'environnement concerne tout un chacun ».**

Il est en effet important que tous prennent conscience du réchauffement climatique, de ses causes ainsi que de ses effets. Il est important que nous, malgaches, prenons conscience de ce que les coupes abusives des arbres en forêt entraînent des conséquences irréversibles (comme l'érosion marine), que les feux de brousse et les fumées des industries sont autant de facteurs qui détériorent, un peu plus chaque jour, la couche d'ozone qui entoure notre planète, et à terme nous condamnent et nous asphyxient dans d'énormes bulles de CO². Il est ainsi important que nous nous résolvions enfin à abandonner tout acte suicidaire pour nous et notre environnement.

« Elevez votre voix, pas le niveau de la mer ». Un appel lancé à tous, ou mieux, une interpellation, quant à la vulnérabilité des états insulaires face aux conséquences des effets du réchauffement climatique, et plus particulièrement de la montée du niveau de la mer. A l'occasion, des ONG et des partenaires institutionnels ou non, œuvrant dans la protection de l'environnement et de la biodiversité, ont profité de l'exposition sur un espace constitué d'une vingtaine de stands, pour **« élever leur voix »**. Chacun à leur manière, certes. Cependant pour un seul et unique objectif : alerter l'opinion publique sur l'importance et l'urgence de l'atténuation des nuisances climatiques, et cela, grâce à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une opportunité saisie pour se pencher sur les pays du globe qui sont déjà affectés par le réchauffement climatique, dont des petits états insulaires, classifiés vulnérables à la montée des eaux. Il faut savoir que l'élévation du niveau de la mer est principalement causée par le phénomène de la fonte des glaciers, conséquence directe du réchauffement climatique. Selon Edmée Christine RALALAHARISOA, Directeur Général de l'Environnement, plusieurs villages répartis dans différentes régions, entre autres, Menabe, Vatovavy Fitovinany et Diana (où il ne reste plus qu'une trentaine de maisons épargnées par la mer sur les sept cent maisons du village), sont aujourd'hui menacés par la montée du niveau de la mer. Les catastrophes naturelles (inonda-

tions, typhons, tornades...) sont également à l'origine de nombreux dégâts (comme il été le cas aux Philippines, à Cuba et en Floride, ainsi que d'autres endroits touchés par l'élévation du niveau de la mer). Aujourd'hui, ils ont déjà les pieds dans l'eau.

Heureusement, il reste encore quelques petits paradis qui sont restés quasiment intacts, entre autres :

- le fabuleux royaume du Bhoutan dans l'Himalaya ;
- Bornéo ;
- la Birmanie (connu pour être le plus froid, le plus sombre et le plus venteux, mais aussi le plus préservé de tout développement nocif de la planète. Ce pays accueille aujourd'hui quelques 30 000 visiteurs par an, arrivant par bateau depuis l'Argentine ou la Nouvelle-Zélande, pour admirer des espèces comme les phoques et les pingouins ;
- la Corée du Nord ;
- les Maldives. Nichées dans l'Océan Indien sur la ligne de l'équateur, c'est un véritable paradis sur terre. Mais c'est aussi le pays le plus bas du monde (puisque le niveau moyen du sol n'est qu'à 1,5m au dessus du niveau de la mer, et le point culminant à 2,3 m). Selon certaines études, si le réchauffement climatique continue sur la même lancée, ce paradis disparaîtrait vers 2100 ;
- le Zimbabwe et le Cuba.■

Mais attention, à visiter certes, mais aussi et surtout, à préserver sans modération !

Recueillis par
Liliane MELQUIOND- ZAFINIRINA



La banderole parle d'elle même

Journée Mondiale de l'Art

15 avril 2014, date anniversaire de Léonard de Vinci, l'un des plus grands artistes inventeurs et philosophes de tous les temps. Célébrant à la fois cet illustre artiste, l'IAA, entendez, International Association of Art, appuyée par l'UNESCO, choisit la même date pour célébrer la Journée Mondiale de l'Art. Une journée qui, à travers le monde, a mobilisé des milliers d'artistes, des inconditionnels d'œuvres d'art, ou tout simplement, des simples admirateurs des créations artistiques.



Les arts de la scène, en danse traditionnelle malagasy

L'idée de base de la célébration de la journée a été de souligner la place qu'occupe réellement l'art dans la vie de chaque individu. Cependant, les membres de l'IAA ont décidé de marquer la célébration de façon plus artistique. Normal, métier oblige ! Ainsi, cette année, la journée est allée bien au-delà des célébrations de routine. Elle a été organisée de façon à être aussi animée qu'instructive. Et comment ! Ce ne sont pas les talents qui manquent. A chaque lieu de célébration, place aux vedettes de la fête, les artistes eux-mêmes, auxquels on a donné tout le loisir de s'exprimer. Parallèlement, les organisateurs n'ont pas tari en allocutions de sensibilisation, comme la Mexicaine Rosa Maria BURILLO, Présidente en exercice de l'IAA, laquelle s'exprime en ces termes : « **L'Art est l'expression la plus authentique de l'âme humaine. La Journée Mondiale de l'Art permettra à tous les artistes et amateurs d'art du monde, de sentir la puissance et la préciosité de l'art en même temps, et que tous, nous puissions respirer son importance pour toutes les nations du monde.** »

A Madagascar, si l'expression artistique est relativement libre, il n'en demeure pas moins que l'artiste se cherche encore, afin de se faire une place digne de son nom au sein de la société, voire aux yeux de l'Etat, et cela, malgré les efforts déployés par l'OMDA ou Office Malgache des Droits d'Auteur. Il faut dire que la prévalence de l'informel, dans tous les domaines et à tous les niveaux, n'est guère favorable à toute initiative. Alors, depuis quelques années, réalisant les faibles résultats de cet office, les artistes malgaches ont estimé nécessaire de militer eux-mêmes, pour que le gouvernement considère l'activité artistique comme un métier à part entière. En ce moment où l'on prône un nouveau départ pour le pays, il est certainement temps que ces auteurs, puisqu'ils le sont d'abord et avant tout, soient réhabilités dans leur plein droit.

A propos d'art, il est intéressant de rappeler qu'à la fin du XX^{ème} siècle, la liste des arts a été stabilisée à l'image du nombre des

Muses antiques, donc à neuf. Malgré les divergences sur la définition de l'art et aux difficultés à l'aborder dans sa globalité, les querelles sur la classification des arts ou sur la comparaison des arts sont et demeurent une « figure imposée » de l'histoire de l'art et de l'esthétique. Alors, au bout du compte, la classification suivante a été établie :

1^{er} art : l'architecture

2^e art : la sculpture

3^e art : les « arts visuels », regroupant la peinture et le dessin

4^e art : la musique

5^e art : la littérature, dont la poésie

6^e art : les « arts de la scène » regroupant le théâtre, la danse, la mime et le cirque

7^e art : le cinéma

8^e art : la radio, la télévision et la photographie

9^e art : la bande dessinée.■

Recueillis par Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Admirez la beauté des arts malagasy

« La santé est un capital »

Les maladies cardio-vasculaires ? Comment les prévenir ? Comment les guérir ? Pourquoi les maladies cardio-vasculaires ? La situation actuelle est préoccupante, voire alarmante, si l'on se réfère à la recrudescence constatée sur les maladies cardio-vasculaires, que ce soit au niveau mondial ou régional, et malheureusement, au sein de la population portuaire. Ce signal d'alarme n'a pas échappé au CEMEDI (Centre Médical et de Diagnostic), lequel a la charge du suivi médical de quelques 7 700 employés et adhérents. En association avec le centre, PortEcho invite ses lecteurs à prendre conscience des risques, afin qu'ils puissent s'armer efficacement contre ces maladies.



Façade principale du CEMEDI

Les maladies cardio-vasculaires sont la première cause de mortalité dans le monde. En effet, selon les études réalisées par l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé), il meurt, chaque année, plus de personnes, en raison de maladies cardio-vasculaires que de toute autre cause ⁽¹⁾. La réalité au CEMEDI semble bien confirmer ce constat, puisqu'en 2013, la CDH ou Clinique du Diabète et de l'Hypertension artérielle (installée au CEMEDI) a enregistré 125 nouveaux cas de personnes atteintes de maladies cardio-vasculaires diagnostiquées. Et rien qu'au cours du premier semestre de cette année 2014, 31 nouveaux cas d'HTA (hypertension artérielle), de même que 47 nouveaux cas de diabète, et enfin, 4 cas d'AVC (ou Accident Vasculaire Cérébral) y ont également été enregistrés ⁽²⁾.

Qu'entend-on par « maladies cardio-vasculaires » ?

Les maladies cardio-vasculaires constituent un ensemble de troubles, affectant le cœur et les vaisseaux sanguins, et qui comprennent:

- les cardiopathies coronariennes (touchant les vaisseaux sanguins, qui alimentent le muscle cardiaque ou infarctus cardiaque) ;
- les maladies cérébro-vasculaires (touchant les vaisseaux sanguins qui alimentent le cerveau ou AVC) ;
- les artériopathies périphériques (touchant les vaisseaux sanguins qui alimentent les bras et les jambes) ;
- les cardiopathies rhumatismales (affectant le muscle et les valves cardiaques, et résultantes d'un rhumatisme articulaire aigu et causé par une bactérie streptocoque) ;
- les malformations cardiaques congénitales (malformations de

la structure du cœur, déjà présentes à la naissance) ;

- les thromboses veineuses profondes et les embolies pulmonaires (obstruction des veines des jambes par un caillot sanguin, lequel est susceptible de se libérer et de migrer vers le cœur ou les poumons). ⁽¹⁾

Cependant, cette fois-ci, le CEMEDI se cantonnera aux maladies cardiovasculaires d'origine métabolique, principalement dues à la sédentarité, à l'HTA, au diabète et aux déséquilibres nocifs des lipides dans l'organisme.

Quels sont les facteurs de risques ?

Les principaux facteurs de risques des cardiopathies et des AVC consistent en une mauvaise alimentation, un manque d'activité physique, le tabagisme et l'usage nocif de l'alcool. A ce titre, il est important de savoir que :

- les effets d'une mauvaise alimentation et du manque d'activité physique peuvent se traduire, chez les individus, par une hypertension, une hyperglycémie, une élévation du taux de lipides, et le surpoids et l'obésité qui deviennent, à leur tour, des facteurs de risques intermédiaires ;
- les facteurs de risque comportementaux sont responsables d'environ 80% des maladies coronariennes et cérébro-vasculaires ; ⁽¹⁾
- les «facteurs de risque intermédiaires» peuvent être évalués dans les centres de soins primaires, comme le CEMEDI. De plus, ils sont le signe d'un risque accru d'infarctus, d'accident vasculaire cérébral, de défaillance cardiaque et d'autres complications.



Le nouveau appareil échographique du CEMEDI

Quels en sont les symptômes courants ?

Il est fréquent que les maladies cardio-vasculaires ne présentent aucun symptôme. Néanmoins, c'est souvent l'infarctus et l'AVC qui signalent l'existence de la maladie sous-jacente. Un infarctus peut provoquer une douleur ou une gêne dans la partie centrale de la poitrine, au niveau des bras, de l'épaule gauche, des coudes, de la mâchoire ou du dos ; tandis que le symptôme le plus courant d'un AVC est une sensation de faiblesse soudaine au niveau de la face, du bras ou de la jambe, le plus souvent sur un seul côté du corps, une confusion, des difficultés à parler et à marcher, des difficultés visuelles, une perte d'équilibre ou de coordination, des céphalées sévères, sans cause connue, et une syncope ou perte de conscience. **Les personnes présentant ces symptômes doivent immédiatement consulter un médecin.**

En quoi les maladies cardio-vasculaires constituent-elles un problème de développement pour les pays à revenu faible ou intermédiaire comme Madagascar ?

- Plus de 80% des décès par maladie cardio-vasculaire dans le monde surviennent dans des pays à revenu faible ou intermédiaire ;
- les habitants des pays à revenu faible ou intermédiaire sont plus exposés aux facteurs de risque qui entraînent des maladies cardio-vasculaires. De plus, ils font moins l'objet d'efforts de prévention que les habitants des pays à revenu élevé.
- les habitants des pays à revenu faible ou intermédiaire, souffrant de maladies cardio-vasculaires, ont moins facilement accès à des services de santé efficaces et équitables répondant à leurs besoins (y compris les services de dépistage précoce) ;
- les habitants les plus pauvres des pays à revenu faible ou intermédiaire sont les plus touchés. Il est amplement démontré que les maladies cardio-vasculaires contribuent à la pauvreté

des ménages, cela, du fait des dépenses de santé catastrophiques et du niveau élevé des paiements directs, auxquels ceux-ci doivent faire face ;

- au niveau macroéconomique, les maladies cardio-vasculaires prélèvent un lourd tribut sur les économies des pays à revenu faible ou intermédiaire ; ⁽¹⁾
- au CEMEDI, en moyenne 35% des dépenses en approvisionnement de médicaments, destinés au centre, concernent les médicaments contre les maladies cardio-vasculaires (les antihypertenseurs, les antidiabétiques et les hypolipémiants). ⁽²⁾

Comment prévenir et réduire la charge des maladies cardio-vasculaires ?

Les politiques qui créent des conditions propices, c'est-à-dire qui permettent de faire des choix, à la fois abordables et faisables en matière de santé, sont essentielles, dans la mesure où elles incitent les populations à adopter un comportement sain et à s'y tenir. Les cardiopathies et les AVC pourraient être évités, pourvu que l'on adopte une alimentation saine (privilégiant un régime alimentaire riche en fruits et légumes), que l'on consomme le moins possible de denrées riches en graisses, en sucre et en sel, que l'on se maintienne à un poids sain, et enfin, en évitant l'usage nocif de l'alcool. Ils pourraient également être évités, grâce à la pratique régulière d'une activité physique, tout en évitant l'exposition à la fumée de tabac. Enfin, le risque d'arriver au stade de complications peut être diminué, en prévenant ou en traitant l'hypertension, le diabète et l'hyperlipidémie.

Un adage dit qu' « **il vaut mieux prévenir que guérir** ». Fidèle à celui-ci, le CEMEDI incite constamment les affiliés à faire des examens de dépistage précoce des maladies cardio-vasculaires (cliniques et para cliniques). C'est déjà un premier moyen d'éviter les accidents. A ce sujet, sachez que, pour ce faire, le centre dispose des moyens, tant humains que matériels, d'outils simples mais efficaces. Sachez également que les personnes à risque peuvent être repérées suffisamment tôt. Ceux-ci bénéficient d'une éducation simple et d'un traitement peu coûteux. Enfin, pour les personnes, qui ont déjà été frappées par un infarctus ou un AVC, le risque de nouvelle attaque ou de décès peut être substantiellement diminué, à condition qu'elles suivent correctement les conseils et les traitements médicamenteux prodigués par les médecins et le personnel de santé. ■

Références

⁽¹⁾ OMS.

⁽²⁾ Dr David SANONY- CDH CEMEDI SPAT.

Recueillis par Monique HENRIETTE et Aléxina TIANA



Toujours privilégier un régime alimentaire sain est la meilleure façon de prévenir

SPORT INEDIT

pour célébrer la fête nationale

Les 21 et 22 juin derniers, en partenariat avec Orange Madagascar, la Direction de la Jeunesse et des Sports a choisi de marquer sa participation à la célébration de la Fête Nationale par l'organisation d'un tournoi sportif et d'un relais combiné, ce, toutes disciplines confondues et pour toutes les sections et les ligues. Les compétitions se sont déroulées, soit au gymnase du CRJS ou au terrain de sport du CEG Ratsimilaho. L'idée a été de former une équipe mixte pour chaque discipline sportive, notamment le football à 5 en salle, le basket-ball et le relais combiné.



Photo souvenir à l'issue de la remise d'attestations aux participants

Au cours de ces rencontres quelque peu inhabituelles, on a constaté que les participants (au nombre de 126) sont pour la plupart des grands habitués des jeux corporatifs. L'on y a également remarqué un handicap évident pour les disciplines, autres que le football et l'athlétisme.

Mais tout compte fait, c'est ce qui a donné tout son charme à ce rendez-vous unique. « **Nous venons ici pour prendre du plaisir** », ont pratiquement confié tous ceux que *PortEcho* a approchés à l'occasion. Et à une joueuse de lawn tennis, originaire d'Afrique du Sud, d'ajouter : « **Je suis très heureuse d'être ici, en ce moment et dans ce stade, le temps d'un week-end de rêve, puisque cela me rappelle le bon vieux temps où je pratiquais encore la course de vitesse** ».

En somme, deux journées d'échanges dans une ambiance de fête et d'euphorie, et pendant lesquelles, une fois de plus, les organisateurs ont tenu à montrer toute l'étendue de leur savoir-faire.■

Recueillis par Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

Ci-après les résultats du tournoi suivant le rang et les points de chaque équipe :

ACTIVITES	RESULTATS			
	Rang	Points	Equipe	Nombre de Joueurs
TOURNOI SPORTIF Football à 5 en salle/équipe mixte	1	17	SECTION FOOT	12
	2	15	LIGUE HANDBALL	15
	3	14	SANTE	14
	4	12	LIGUE LAWN TENNIS	13
	5	11	ADEFI	14
	6	4	LIGUE NATATION	14
	7	1	LIGUE TENNIS DE TABLE	14
	8	0	SPORT DE MASSE	15
RELAIS COMBINE	1	41,38	GROUPE 1	5
	2	41,38	GROUPE 2	5
	3	DIS	GROUPE 3	5
TOTAL				126

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* (suite)

Ironie du sort, le 14 juillet 1918, alors qu'ils rentraient à Madagascar à bord du paquebot Djemnah, le sous-marin allemand UB105 torpilla le paquebot entre l'île de Crête et la Libye. Il s'agissait sans doute du plus lourd tribut payé par les malgaches. Plus de 200 tirailleurs y avaient laissé leur vie. Et c'est ce qui justifie les décorations Croix de guerre 14-18 pour beaucoup d'anciens combattants. D'ailleurs, le seul régiment à porter la fourragère Croix de guerre 14-18 est le 12^{ème} Bataillon de tirailleurs malgaches.

Certes, aujourd'hui encore, l'on hésite sur les chiffres exacts. Cependant, beaucoup concorde à dire que plus de 8 000 malgaches ont laissé leur vie en Europe. A ce propos, il faut avouer que pas tous les participants à cette guerre avaient succombé aux affrontements, la plupart ayant péri à la suite d'accidents, sinon tout simplement à des maladies causées par la pluie, le froid et la neige. Il faut également oser dire qu'après une bataille terminée, on accordait généralement du repos aux métropolitains, tandis que les indigènes continuaient à s'adonner aux lourdes tâches de cantonniers, jusqu'à épuisement total, sinon à la mort. Au passage, il faut savoir que, lors de ce conflit, l'armée ennemie avait, pour la première fois, utilisé vers les lignes françaises des armes chimiques, des gaz à base de chlore, les plus meurtriers étant les gaz moutarde. Cette arme fatale provoquait la mort par étouffement, ou laissait de graves séquelles pulmonaires.

Généralement, lorsqu'un soldat décède, une stèle en pierre est érigée en leur mémoire dans son village. Bien entendu, les combattants malgaches, qui ont péri en France, avaient été inhumés en métropole dans des tombes ou fosses communes, ce, auprès de soldats français. De plus, leurs noms sont inscrits sur quelques mémoriaux en France. A Antananarivo, sur l'île du lac Anosy, le monument aux morts fut érigé en 1926, rendant hommage à leur sacrifice sur les champs de bataille. Chaque année comme en France, le 11 novembre, une cérémonie y est célébrée à leur mémoire. Autrement, plus rien pour honorer nos vaillants aïeux, à part quelques rares récits perpétrés par les survivants, comme l'avait fait un grand-père d'un cadre de la S.P.A.T., lequel avait combattu auprès des tirailleurs, et avait été promu au grade de caporal-chef. A son retour sur la Grande Ile, il avait reçu deux propositions de la part du gouvernement français : soit une indemnité sous forme de rente, ou une concession. Il avait choisi cette dernière option comme compensation. A part cela, aucun autre détail, aucun document, aucune photo.

Certes, le cas de la colonie malgache n'est pas isolé, puisque des combattants ont été enrôlés à partir des autres colonies. Néanmoins, des interrogations subsistent, quant au sort de ceux qui ont donné leur vie pour sauver la mère patrie (comme on appelait à l'époque la France coloniale), une patrie qui n'était pas la leur. Le culte des ancêtres faisant partie de la culture malgache, l'on se pose des questions, comme de quelle façon les familles des victimes ont symbolisé la perte de tant d'êtres chers, le deuil et l'honneur en leur mémoire, alors que les corps avaient été inhumés dans un pays étranger, loin des leurs, et surtout, sans le rituel usuellement respecté aux funérailles à Madagascar.

« **Morts pour la France** » est la seule inscription qui reste pour ceux qui avaient péri au combat, excluant ceux morts de maladie ou d'accident. Une discrimination qui soulève une autre question : ces derniers n'étaient-ils pas morts pour la France, alors qu'ils avaient été embarqués là-bas, de gré ou de force ? Quelle serait la configuration de la France actuelle, si « *les indigènes coloniaux* », (lesquels étaient issus, non seulement de Madagascar, mais aussi des autres colonies africaines) n'avaient pas participé aux combats ?

« **L'explication du passé se fonde sur les analogies avec le présent, mais elle nourrit à son tour l'explication du présent** », a encore écrit Antoine Prost. On ne peut faire table rase sur le passé, et quoiqu'on puisse dire, si l'indépendance a été par la suite accordée aux pays colonisés, l'héritage, qui reste de l'histoire coloniale, n'est pas seulement la langue ou la culture. Il subsiste (et il continuera à subsister) des liens entre le pays colonisateur et les pays colonisés, des liens tellement complexes que leurs parcours respectifs resteront à jamais entremêlés.

Ainsi, gardons-nous de porter un jugement quelconque sur le passé, ni encore sur les décisions qui ont abouti au cours des choses, telles qu'on nous les a racontées. Contentons-nous d'honorer la mémoire de nos aïeux et profiter de l'héritage qu'est le passé, ce, afin de construire un présent, dont nos descendants en seront fiers demain. Et c'est l'unique but du présent article. ■

(à suivre dans la prochaine parution)

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



11 novembre, dans un petit village français, fête de l'Armistice, cérémonie de recueillement au monument aux morts

ART DE LA TABLE

Le vin, pourquoi, comment ?



« Quand tu bois du vin, pense à la terre », dit un proverbe oriental. Faisant écho à ce proverbe, PortEcho a choisi le thème du vin dans la rubrique « Education et Culture » de ce numéro, dans l'intention, non pas d'inciter à l'absorption d'alcool (puisque le vin est une boisson alcoolisée, quoique sa teneur en alcool est relativement faible), mais plutôt d'aller au-delà du matériel, pour leur faire découvrir le voyage du vin, depuis la terre où il trouve sa source première, jusqu'à votre table où, si vous avez un minimum de notion d'œnologie et si vous le consommez avec modération, contribue à la création de votre réseau social de relations humaines et professionnelles.



LE VIN EST ELEVE PAR DES PASSIONNES DU TERROIR

La vigne et le vin ont une histoire si ancienne, qu'elle est confondue avec celle de l'humanité. Plutôt récente à Madagascar, vers le XV^{ème} siècle, la viticulture aurait été introduite le long des côtes par les Arabes. Des récits datant du XVII^{ème} siècle à Fort Dauphin et Imerina mentionnent l'existence de la vigne. Plus tard, en 1802, fut introduit le *Vitis Labrusca*. En 1839, dans la cour du bain de la Reine à Antananarivo, fut planté un cep de la variété *Chasselas*. Les premiers vignobles ont été implantés dans les régions de *Fianarantsoa*, *Ambalavao* et *Antsirabe* (où la géologie et la météorologie sont favorables à la viticulture) par les missions catholiques, dans le but de disposer du vin de messe.

Le vin que vous appréciez sur votre table, n'est pas un produit standardisé comme les jus de fruits, les boissons gazeuses ou autres....**Le vin est élevé par des passionnés du terroir, des professionnels et artistes à la fois, le viticulteur (vigneron) et l'œnologue** (spécialiste de la science et de la technique de la fabrication et de la conservation de vins). Parfois c'est la même personne qui effectue les deux tâches.

Dans les parcelles, la vigne pousse de la même façon qu'une liane, et le viticulteur conduit les travaux au fil des saisons. En période hivernale, il doit la tailler à l'aide du sécateur, de sorte à raccourcir les rameaux et la débarrasser des sarments inutiles. Les sarments sauvegardés sont alors arcures (opération qui consiste à courber un sarment, afin qu'il produise plus) sur les fils de fer du rang des ceps, lesquels supporteront la future vendange. Cependant, la besogne du viticulteur ne s'arrête pas pour autant à la fin de l'hiver. Il s'emploiera constamment à l'entretien du sol, pour la débarrasser des mauvaises herbes, et veillera à traiter la vigne et le raisin contre toute maladie éventuelle, et ainsi, jusqu'aux vendanges qui ferment le cycle de la culture.

Une fois coupées, les grappes de raisin rejoignent les cuves en

vue de la vinification. C'est à ce stade précis que l'intervention scientifique et artistique de l'œnologue est nécessaire, dans la mesure où il a la délicate charge de concevoir lentement le vin, et de procéder à sa conservation jusqu'à la dégustation. Pour ce faire, il doit avoir une connaissance parfaite du vignoble (exposition, environnement, composition du sol, ensoleillement). Et à cette étape, sa maîtrise des parfums est déterminante. Il faut savoir que les parfums du vin dépendent de trois facteurs, notamment le cépage, la période d'éclosion de la fleur (qui est déterminante pour la constitution des premiers arômes), et enfin le vieillissement en fût ou en cuve (en bois). Il ou elle (car l'œnologue peut être une femme) sent le vin par le nez (procédé olfactif) et par la bouche, le parfum remontant à l'intérieur vers le nez (procédé rétro-olfactif). C'est tout un art qui mérite d'être exploré. A défaut de pouvoir le faire pour votre compte, PortEcho s'est limité à vous partager ces quelques citations, histoire d'éveiller votre curiosité sur la relation quasi intime entre le vin et la terre :

« **Toujours, le vin sent son terroir** », dit un proverbe français. « **La vigne et le vin sont de grands mystères. Seule dans le règne végétal, la vigne nous rend intelligible ce qu'est la véritable saveur de la terre** » ... « **Le vin est issu de la terre dont il est la traduction. Il est l'assemblage des qualités du sol, liées au hasard et au bienfait du climat** » ... « **Enfin, le vin est partie prenante d'un art de vivre gourmand à qui sait apprécier les ressources de la nature** », écrit Sidonie-Gabrielle Collette, romancière française (1873-1954).

Il faut également savoir que le vin blanc est issu du raisin blanc, tandis que le vin rosé et le vin gris sont issus du raisin noir. Tous les trois sont obtenus par pressurage, un procédé qui consiste à acheminer très rapidement la vendange récoltée dans un pressoir, et de mettre aussitôt en fût le jus qui en ressort. Par contre, pour le vin rouge, les raisins noirs sont mis en cuve, foulés (brasés), pour subir une fermentation alcoolique pendant plusieurs jours. Ce premier procédé terminé, le jus est ôté de la cuve, transvasé dans des fûts en bois, où il évoluera pendant environ dix mois, sous la surveillance de l'œnologue, sauf pour les vins de garde (les grands crus), pour lesquels l'évolution dure deux ans au minimum. Pendant la conservation en tonneaux, il peut être assemblé entre différentes parcelles ou parfois différents cépages. A terme et avant les futures vendanges, il est mis en bouteille.

LE VIN, SYNONYME DE CONVIVIALITE ET DE FETE

Après ces diverses étapes, le vin arrive enfin à votre table. Cependant, l'expérience n'est pas terminée pour autant. Il est temps pour vous de l'accommoder avec les mets et les desserts. « **Le vin est la partie intellectuelle d'un repas. Les viandes**

et les légumes n'en sont que la partie matérielle » écrit Alexandre Dumas, un autre écrivain français (1802-1870).

En d'autres termes, il est important de savoir accommoder le bon vin au bon repas. Par respect à la déontologie du métier, *PortEcho* se gardera de mentionner quelque nom commercial. Par contre, le présent article vous guidera sur quelques exemples de provenances malgaches, et vous laisse le libre choix de l'étiquette qui vous convient. Servir le pétillant très frais du *Lazan' i Betsileo* en apéritif est très convenable. Le vin blanc sec et très frais des régions de *Voatavo*, des *Côtes de Fianar*, des *Côtes d'Ambalavao* et de la *Haute Matsiatra*, se marie très bien avec les entrées, comme les salades, sinon celles concoctées avec du poisson ou des fruits de mer. Le vin rouge des *Côtes de Fianar* ou des *Côtes d'Ambalavao* accompagneront très bien une volaille, une viande, et surtout, ennobliront un mets de gibier. Le vin rosé rafraîchi, sinon le vin gris des *Côtes de Fianar*, s'accorderont très bien avec une viande grillée. Le vin liquoreux de *Marparasy* se savourera avec le dessert. Sachez aussi qu'à Madagascar, vous trouverez des vins apéritifs succulents tel que le ratafia, et d'autres auxquels sont insérés des ingrédients naturels, tels la fleur d'oranger, la pêche, l'ananas et certaines épices.

Mais quelle que soit son origine, sachez que la dégustation du vin représente également tout un art. Mais encore faut-il en respecter les étapes. Et à ce sujet, nombreux sont les écrits. *PortEcho* se limitera à l'exemple suivant, qui se passe de commentaire : « **Celui qui sait déguster, ne boit plus jamais de vin, mais il goûte à ses suaves secrets** », Salvador Dali, artiste peintre espagnol (1904-1989).

D'abord, pour vous permettre d'apprécier la couleur du vin, le verre, avec lequel il sera servi, doit être transparent. Les blancs peuvent se présenter incolore, jaune clair, jaune avec des reflets verts, jaune paille, jaune doré ou ambré. Les rosés exposent des teintes saumon, cerise, fraise, framboise et abricot. Les rouges arborent des nuances pourpre, rouge violet, cerise, rouge tuile, brique (orangé) et rouge brun. Vous pouvez vous amuser en inclinant légèrement votre verre, puis en le relevant doucement. Sur les parois du verre, vous observerez ainsi le jambage ou larmes, lesquels vous renseigneront sur sa teneur en alcool et en sucre, ainsi que sur son onctuosité.

Ensuite, vient la détection du ou des parfums. « **Sans la participation de l'odorat, il n'y a point de dégustation complète** », précise Anthelme Brillat-Savarin, magistrat et gastronome français. Alors, pour détecter les parfums, portez le verre sous votre nez (l'olfactif), insistez, puis à la bouche, au bout de la langue : vous en décèlerez alors le sucré. Faites le naviguer dans votre bouche sur les cotés, vous en dépisterez l'acidité. En fond de bouche, les tanins (substance contenue dans les rafles de raisin) apparaissent, parfois un brin d'amertume. Continuez à le faire voguer dans votre cavité buccale et faites remonter les parfums vers la cavité nasale (le rétro-olfactif) : vous dépisterez d'autres arômes. Bravo ! A présent, vous avez fini la dégustation, et vous pouvez l'avalier ou le rejeter dans un récipient.

A table, la personne à qui revient la charge de servir le vin, doit toujours se servir un fond de verre en premier, pour vérifier s'il est bon à boire ou s'il n'est pas altéré par le goût du bouchon, ce qui est très déplaisant. Veillez à respecter la disposition des verres sur la table. Elle se fait par ordre décroissant : à gauche le plus grand, c'est le verre à eau ; au milieu, le verre à vin rouge ; à droite le verre à vin blanc ; la flûte (pour le pétillant) doit être placée à gauche du verre à eau. On ôte la capsule en l'incisant sous

la collerette du goulot de la bouteille, tout en prenant soin de garder l'étiquette principale sur le dessus du contenant, afin de ne pas la souiller par des coulées du vin. Au passage, sachez que l'on ne doit jamais « baptiser » le vin, c'est-à-dire le mélanger avec de l'eau : c'est le déprécier. On les boit séparément. « **Mettre de l'eau dans son vin, c'est faire de la fausse monnaie** », dit Michel Bouvier, Professeur des Universités, à qui l'on doit de nombreuses publications. Un dernier conseil sur la dégustation : s'il vous arrive d'être invité à une dégustation, et si on vous présente du fromage, refusez. Avec celui-ci, tous les vins sont bons. Mangez plutôt de la mie de pain après chaque verre.

Quelques conseils utiles pour les initiés comme pour les profanes :

- le vin rouge doit se servir à la température de la pièce, et débouché deux ou trois heures avant d'être servi, cela, pour en amplifier les arômes ;
- veillez à consulter la petite étiquette apposée au dos de la bouteille. Y sont toujours mentionnés le cépage, la région et le met que peut accompagner le vin ;
- le vin se conserve le mieux à la bonne température ambiante (pour chaque type) et dans une bouteille placée en position horizontale ;
- comme pour toute boisson alcoolisée, l'âge de la fermentation augmente la qualité du vin. Et encore une citation qui vous fera sans doute sourire : « **Les hommes sont comme le vin. Lorsqu'ils deviennent meilleurs en vieillissant, c'est qu'ils sont d'une grande qualité** », Philippe Bouvard, journaliste français, humoriste et présentateur de télé et de radio, également écrivain, auteur de théâtre et dialoguiste au cinéma.

« **Le plaisir de la table est de tous les âges, de toutes les conditions, de tous les pays et de tous les jours** », résume Anthelme Brillat-Savarin. Mais le **vin est surtout synonyme de convivialité et de fête**. Que vous soyez l'hôte ou l'invité, et si vous le servez ou le buvez avec modération et le minimum de notion d'œnologie que cet article vous a partagé, le vin contribuera à asseoir et à entretenir les bonnes relations humaines et professionnelles auxquelles vous aspirez.

Point n'est besoin d'aller chercher loin ce qu'il vous faut. Les vins malgaches offrent toutes les variétés de saveurs et de parfums que vous recherchez. Et, pour faire d'une pierre deux coups, en choisissant les vins locaux, vous contribuerez à inciter les viticulteurs malgaches à développer leur vignoble, moderniser leurs installations, et se faire connaître des consommateurs.

Soyez chauvins. Madagascar détient un potentiel énorme. Le terroir ne demande qu'à être exploité et développé. ■

Vololona RANIVOMBOAHANGY et Fanjanirina RAELIARISOA
D'après la proposition de Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA





29/04/2014, Salon Régional de la Jeunesse et de l'Emploi.
Vue partielle des participants à la conférence débat



23/04/2014, Dans la salle de conférence de la SPAT, réunion sur l'évaluation du système de gestion de sûreté de la SPAT (ISPS) avec l'US Coast Guard et les représentants de l'APMF



14/06/2014, Visite au port de Dr Jules ETIENNE, Min. de l'Industrie et du Développement du secteur privé et des PME



16/05/2014, Visite des délégations (OLEP, CNRE) au port de Toamasina, pour un bref aperçu de l'environnement dans l'enceinte portuaire,



29/04/2014, Salon Régional de la Jeunesse et de l'Emploi, visite au stand de la SPAT de Horace GATIEN, Min. de l'Enseignement Technique et de la Formation Professionnelle



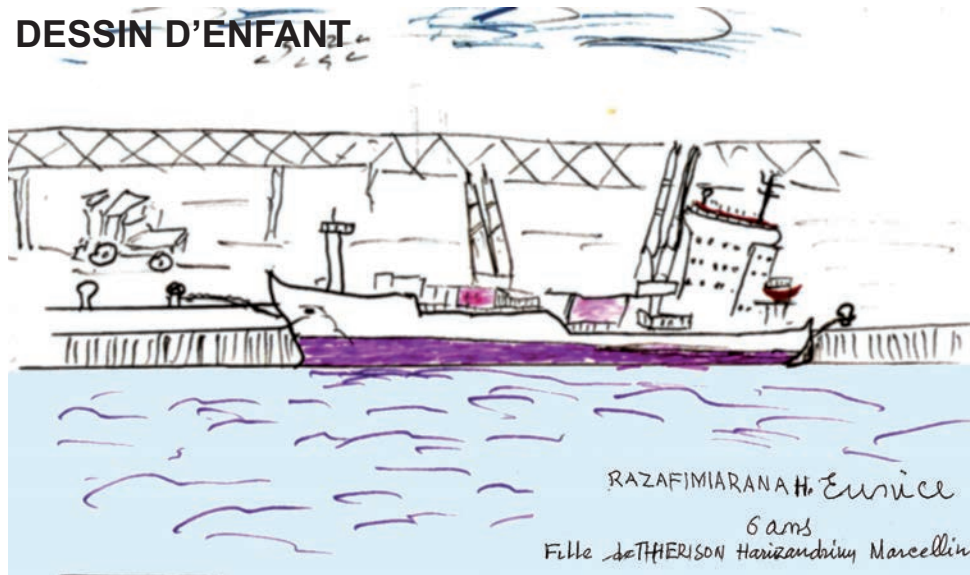
15/05/2014, Visite de tradition au port par les élèves officiers gendarmes de l'Ecole Supérieure de la Gendarmerie de Moramanga

A la belle époque où les humoristes avaient de l'humour sans vulgarité !!!

Emploi

- Metteur en scène cherche nain pour rôle dans court métrage.
- On cherche deux hommes de paille (1 grand, 1 petit) pour tirage au sort.
- Cannibale mélomane cherche travail dans opéra-bouffe
- Offre bonne place de gardien de vaches. Paiement par traites.
- Inventeur produit amaigrissant cherche grossiste.

DESSIN D'ENFANT



Jambon a l'ananas



Ingrédients :

1 jambon salé de 2 kg environ • 1 ananas frais • 30g de beurre • 1l de vin blanc sec • 1 bouquet garni • 1 oignon piqué de 1 clou de girofle • 1 piment • 6 cas de sucre brun • Poivre

- Faites dessaler le jambon, pendant au moins 24 heures, dans un grand récipient d'eau froide renouvelée plusieurs fois
- Egouttez le jambon et mettez-le dans un faitout avec le bouquet garni, l'oignon, le piment et du poivre. Versez le vin blanc et ajoutez suffisamment d'eau pour recouvrir largement la viande. Amenez doucement à petit frémissement et faites cuire environ 2 heures sans atteindre l'ébullition.
- Pelez l'ananas, retirez les yeux et le cœur dur, puis coupez-le en tranches.
- Préchauffez le gril du four. Egouttez le jambon, retirez la couenne en laissant le gras et quadrillez la surface avec un couteau. Placez-le dans un grand plat, saupoudrez-le de sucre, puis glissez-le sous le gril bien rouge, en le retournant une ou deux fois, jusqu'à ce qu'il soit caramélisé.
- Dans une grande poêle sur feu moyen, faites revenir les tranches d'ananas avec le beurre, 1 minute de chaque côté, puis recouvrez-en le jambon. Servez aussitôt.

La veille de la finale du coupe du monde



Dans notre travail, nous devons nous donner à 100% chaque semaine :

- Le Lundi 23%
- Le Mardi 20%
- Le Mercredi 22%
- Le Jeudi 20%
- Le Vendredi 15%



APPELATION	DÉTOURNEMENT	RÉAPPARI-TION	MOYEN D'ACCÈS
CARBURANT	ÇA VAUT LE DÉTOUR	AGITER	CLAIR
ORDURES			
IL PEUT ÊTRE ROYAL		APPRÉCIA LA VALEUR DE LÀ VIENT LA BISE	
PARTIE DE JAMBE			COMMENCE BRUTALE-MENT
CERNÉE			
DONNE UN AIR NEUF			CHOISIT
PETIT MARTYR		AMUSANT	
		CRI DE CHARRETIER	
HÔTE D'ÉTANG		IMPASSE SUR L'ÉCHIQUIER	
COULEUR D'YEUX		LIAISON	
TRESSÉES			BELLES PÉRIODES



Société du Port à gestion Autonome
de Toamasina

PORT DE TOAMASINA

La référence



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