

# PortECHO

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina  
SPAT 4<sup>ème</sup> trimestre 2014 - n° 22

## Le Port de Toamasina au 5<sup>ème</sup> Congrès Malgache de la Route et des Transports



**S.M.M.C: journée  
«Ataova Arrosage»**

**Le numéro un de la JICA,  
le Dr AKIHIKO TANAKA,  
en visite au port de Toamasina**



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

# *Changement de look, changement de mentalités.*

Telle une mariée, lors des jours heureux, le Port de Toamasina se pare de ses plus beaux atouts, signe patent de rejet de tout ce qui est obsolète et c'est un signal fort de son engagement vers un développement à la mesure des impacts de la mondialisation. 2014 est l'année charnière durant laquelle les projets en gestation durant la crise commencent à bourgeonner tel un arbre à l'approche de l'automne. Le printemps fera fleurir les fruits des efforts harmonieusement conjugués et concertés de toute l'équipe. Mais un nouveau look exige de nouvelles manières de servir dignes d'une entreprise en phase d'épanouissement et de compétitivité. Employés, Techniciens, Cadres et Directeurs sont désormais appelés à donner les meilleurs d'eux-mêmes pour que la S.P.A.T brille, dans un proche avenir, de ses mille feux de succès. Et pour ce faire, l'approche participative générée par la mise en œuvre du système d'évaluation se doit d'être effective et renforcée.

La Direction des Ressources Humaines fait sienne l'assertion de Thomas GORDON qui affirme: « Aujourd'hui, la majorité des gens s'entendent pour dire qu'un leadership efficace trouve sa base dans la capacité du leader à s'entourer d'une équipe compétente et à travailler en partenariat avec les gestionnaires et les équipes des autres services de l'entreprise ». Notre gestion repose essentiellement sur notre capacité d'écoute attentive et active.

Chers Collègues, habillons-nous et coiffons-nous de fierté, de volonté, d'appartenance au métier et d'initiatives afin de mieux agir dans le concert d'actions au bénéfice de notre SOCIETE qu'est la S.P.A.T.

**Que dire en plus, sinon qu'à souhaiter bonne et heureuse année 2015 à tous, à toutes et à toute la famille.**



**ZANDRY SERAPHIN Fred Aimé**  
**Directeur des Ressources Humaines**

# 2015



Photo de couverture : Inauguration du 5<sup>ème</sup> Congrès Malgache de la Route et des Transports



## ■ 4 EDITORIAL

## ■ 6 ECONOMIE

Le Port de Toamasina : au 5<sup>ème</sup> Congrès Malgache de la Route et des Transports

S.M.M.C : Journée « ATAOVA ARROSAGE »

OVPOI : Le Port de Toamasina et son waterfront

Campagne litchi 2014-2015

Le numéro un de la JICA , le Dr AKIHIKO TANAKA, en visite au port de Toamasina

« Du côté des quais»

Le paquebot « neo COSTA CLASSICA » ouvre la saison de croisière au port de Toamasina

Triple couronnement pour Ambatovy en 2014

## ■ 24 TRAFIC MARITIME

Statistiques sur le trafic maritime du port de Toamasina

## ■ 26 MOUVEMENTS DES NAVIRES

## ■ 27 ANNUAIRE DES MAREES

## ■ 28 AKON'NY MPIASA

Ino marô asanô è ?

Fifampiarahabana tratry ny taona 2015

## ■ 29 INO MARÊSAKA AKÔ ?

Festival « MITSAKA »

Le voyage du cacao malgache

## ■ 34 SANTE

La santé est un capital : les prothèses dentaires ?

## ■ 35 SPORT

EDUCATEUR SPORTIF : un métier passionnant

## ■ 36 CULTURE ET EDUCATION

La femme : vertus, forces et faiblesses

## ■ 38 ACTUS EN PHOTOS

## ■ 39 LOISIRS

**Directeur de la Publication**  
AVELLIN Christian Eddy

**Directeur de la rédaction**  
Zoëline Rakotonirina Miniminy

**Comité de rédaction :**  
ZANDRY Séraphin Fred Aimé  
Zoëline Rakotonirina Miniminy  
Mamy Razakalimanandro  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA  
Monique Henriette  
Aléxina Tiana  
Jhonson Rakotonirina  
Vololona Ranivomboahangy  
Fanjanirina Raellarisoa  
Soloarimalala Alfred

**Infographie :**  
Mamy Razakalimanandro

**Photographie**  
Jacquelin

**Edition :**  
ECOPRIM  
Tél : 020 22 320 89  
Fax : 020 22 690 87  
e-mail : ecoprим@netclub.mg  
Zone Industrielle Nord  
des Hydrocarbures  
Ankorondrano  
D.L.N° 1427/02/15

**Nombre de tirage :**  
350 exemplaires

## « A vous la parole ! »

« *Mon nouveau mantra<sup>(1)</sup> est « Critiquez-moi »*. Cette attaque, franchement directe et sans ambiguïté, a été empruntée de l'Introduction de l'ouvrage intitulé « **Ces gens qui critiquent tout : trouvez l'antidote aux attitudes toxiques** », de Eric Maisel, Docteur en Psychologie du Counseling, Thérapeute familial agréé et Coach en créativité, exerçant à San Francisco (USA). Pourquoi avoir eu recours à un ouvrage normalement dédié à la psychologie de l'individu ? Ce qui suit en est l'explication.

Lancé le 03 avril 2009, *Port Echo* vise à former un tissu de relations au bénéfice des opérateurs portuaires et maritimes. Outil de communication, il sert de liaison entre la place portuaire de Toamasina et le contexte portuaire et maritime, à l'échelon local, national et international. Et comme son nom l'indique, *PortEcho* entend être la voix de la place portuaire de Toamasina à travers le monde. Tous les membres de la communauté portuaire devraient se sentir en droit d'utiliser *PortEcho*. Toutefois, en contrepartie, ils devraient unanimement s'em-

ployer à ce que le bulletin soit le reflet de leurs attentes, de leurs souhaits, des faits et événements qu'ils souhaitent partager avec leurs partenaires. Voilà bientôt cinq années que la Rédaction du bulletin s'évertue à remplir ce rôle.

Avant la fin de l'année 2015, *PortEcho* passera le cap des 25 numéros. Cinq années, et bientôt 25 numéros, et pourtant, la Rédaction réalise que les réactions sont presque inexistantes, et encore moins les critiques. Soucieuse de rester fidèle à vos attentes, mieux, de suivre pas à pas l'évolution de vos souhaits, la Rédaction entend vous associer dans son effort de donner un nouvel élan au bulletin.

Dans cette perspective, « **A vous la parole !** » sera l'intitulé de la nouvelle rubrique qui viendra bientôt s'ajouter à celles que le bulletin publie jusqu'ici. Celle-ci vous sera entièrement dédiée, et vous accordera gratuitement une page entière, une porte ouverte à vos réactions et/ou critiques. A ce stade de son parcours, *PortEcho* en a besoin comme d'« **un coup de**

**pouce qui lancera le processus, puisque la critique est un bienfait caché** », selon toujours Eric Maisel, dans l'ouvrage évoqué précédemment.

Surtout, sentez-vous libre de communiquer vos souhaits, formuler vos remarques, suggestions et observations, et au dessus tout, de lancer des critiques. C'est de cette façon que vous nous aiderez à faire de *PortEcho* un outil de communication digne de vos attentes. Comme le cite Made-moiselle de Sommary, romancière française, dans les « *Doutes sur différentes opinions reçues dans la société* » (1782) en ces termes :

**« Il y a souvent plus de vraie bonté dans la critique que dans l'éloge ».**

Chers lecteurs, à bientôt, dans « **A vous la parole !** »

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY

<sup>(1)</sup> mot sanskrit, signifiant instrument de pensée. Dans l'hindouisme et le bouddhisme, syllabe ou phrase sacrée dotée d'un pouvoir spirituel (cf. Dictionnaire français Larousse)

## « A vous la parole ! »

« *My new mantra<sup>(1)</sup> is « Do criticize me »*. This frankly direct and unambiguous way of beginning has been quoted from the Introduction of the book which title is « **Ces gens qui critiquent tout : trouvez l'antidote aux attitudes toxiques** », from Eric Maisel, Ph.D. in Philosophy and Psychology, Master's degrees in Creative Writing and Counseling, and Doctorate in Counseling Psychology, family therapist, creativity coach and trainer of creativity coaches, practising in San Francisco (USA). Why quoting from a book normally dedicated to individual psychology ? Following is our explanation for that.

Released for the first time on 3<sup>rd</sup> April 2009, *PortEcho* aims to establish a relationship network on behalf of port and maritime actors. As communication means, it is a link between Port of Toamasina with port and maritime local, national and international context. And as outlined through its name, *PortEcho* is to be the wordly voice of Toamasina Port. All members of port community should feel the right to use *PortEcho*. However, in

return, they should be unanimous to apply themselves to making that news report the very reflection of their expectations, wishes, facts and events they wish to share with their partners. The editorial board did its utmost to play that role for nearly five years.

Before the end of this year 2015, *PortEcho* will go beyond the deadline of 25 issues. Five years, and soon 25 issues. Yet, the editorial board realizes that reactions from readers are almost inexistant, let alone criticism. Being concerned with remaining respectful to your expectations, and more to keep step by step up with the evolution of your wishes, the editorial board is willing to make you a partner in its effort to give an new impulse to *PortEcho*.

In this perspective, « **A vous la parole !** » will be the title of a new column which will be added to the usual ones. This column, a whole free of charge page, will be entirely dedicated to you, an opportunity for your reactions, and/or criticism. At this point of its evolution, *PortEcho* needs a boost from

you, a one « **which will give a fresh start to the process, for criticism is a blessing in disguise** », as explained by Eric Meisel, in the previously quoted book.

Whatever you do, please be free to communicate your wishes, express your remarks, suggestions and comments, and, above all, to criticize. In doing so, you will contribute to make of *PortEcho* a communication means which deserves your expectations. As Made-moiselle de Sommery, a French novelist quotes in the « *Doutes sur différentes opinions reçues dans la société* » (1782) :

« **There is often real kind-heartedness in criticism than in praise** ».

Dear Readers, see you soon in « **A vous la parole !** »

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY

<sup>(1)</sup> a word, phrase or sound that is repeated again and again, especially during prayer or meditation : a Buddhist mantra (cf. English Advanced Learners' Dictionary)

# Le port de Toamasina

## AU 5<sup>ème</sup> CONGRÈS MALGACHE DE LA ROUTE ET DES TRANSPORTS

Du 26 au 28 novembre 2014, au Centre de Conférence International d'Ivato ou CCI, Antananarivo, s'est tenu le 5<sup>ème</sup> CMRT ou Congrès Malgache de la Route et des Transports. Organisé en étroite collaboration avec l'Association des Professionnels Publics et Privés du secteur, sous le thème « Routes et Transports pour lutter contre la pauvreté », et vu la perspective de reprise des grands chantiers de l'Etat dans le cadre de la relance économique, l'évènement a pris une dimension nationale. Objectif : stimuler le transport routier, un des secteurs clé de développement du pays. A ce titre, l'occasion a été mise à profit pour décortiquer les problématiques des routes et des transports. A dire vrai, le congrès s'est voulu être une plateforme de concertation et de coopération en faveur des transports et de l'aménagement routier.



Roland Ratsiraka, Ministre des Travaux Publics, parmi les principaux initiateurs de l'évènement

### ROUTES ET TRANSPORTS : un rôle clé dans la relance économique nationale

Dans la conjoncture économique actuelle, il est notoire que la priorité du gouvernement malgache est la lutte contre la pauvreté. La dégradation des routes nationales ainsi que celles desservant de nombreux districts (dégradation qui ne date malheureusement pas d'hier) constitue un frein majeur au développement des localités. Sans infrastructures routières, il est vain d'espérer pouvoir assurer le développement du pays. Et c'est sans doute une prise de conscience générale de l'enjeu qui a drainé un nombre extrêmement important de participants au congrès. Acteurs, aussi bien du secteur public que privé, représentants des collectivités décentralisées, et bien entendu, les représentations de l'Etat à tous les niveaux de la hiérarchie, y ont

répondus présents. En tout cas, il est clair que l'intérêt de cette plateforme de rencontre a été unanimement perçu, un intérêt que M. Roland Ratsiraka, Ministre des Travaux Publics, parmi les principaux initiateurs et organisateurs de l'évènement, résume en cette déclaration : « **La réhabilitation des routes est importante, puisque c'est grâce à celles-ci que l'on peut piloter la relance de beaucoup de secteurs de l'économie, tels le tourisme, l'agriculture ainsi que les mines. Pour pouvoir également garantir l'accès à l'éducation, aux centres de santé... il faut maintenir un bon état des routes sur tout le territoire national** ».

Est-il nécessaire de rappeler que les routes s'avèrent, d'une part, les moyens incontournables pour assurer le désenclavement des régions productrices et, d'autre part, les premières infrastructures

garantes de la circulation des biens et des personnes ? Pour le Ministre des Travaux Publics, la participation de toutes les parties prenantes sera incontournable, si l'on veut relever le défi de développer les infrastructures nationales. Par parties prenantes, il faut comprendre à la fois, les partenaires techniques et financiers et la population, largement représentée au congrès par le biais des représentants des collectivités décentralisées, venus en masse participer au congrès. Mais, avant tout, il est important et urgent que le Ministère des Travaux Publics regagne la confiance des parties prenantes. Et c'est dans ce but que celui-ci a mis en avant la présentation du Bilan des 100 jours, un bilan aboutissant à la promesse d'éradiquer, avant la fin de l'année, les nids de poule sur la RN2, la RN4 et la RN7, où la majeure partie des travaux a déjà commencé.

## ROUTES ET TRANSPORTS : une prise en main de la réhabilitation et du contrôle d'utilisation est nécessaire et urgente

Deux milliards de dollars seront nécessaires pour réhabiliter les portions défectueuses sur l'ensemble des 12 000 kilomètres des routes sillonnant le pays. A rappeler que, dans la Grande Ile, il ne reste plus que 22% de routes en bon état, 40% dans un état moyen, et enfin 38% en mauvais état. A dire vrai, la dégradation du patrimoine routier est telle, qu'elle a eu des impacts directs sur les conditions de vie de la population, et a été préjudiciable à la compétitivité des entreprises. En fait, l'absence de financement pour assurer leur entretien en a précipité la dégradation. Aujourd'hui, la mise en service du pèse-essieu mobile, fruit de la technologie moderne, vise à ralentir la dégradation rapide des routes. Le lancement officiel de l'utilisation de cet équipement a eu lieu le 1er août 2014. La RN2, qui relie le Port de Toamasina à la capitale, et ainsi supporte un trafic excessivement important de marchandises, en serait la première à en bénéficier : « **Dorénavant, avec le pèse-essieu mobile, un outil très performant, les transporteurs ne pourront plus tricher sur le poids des marchandises qu'ils transportent sur les routes nationales** », a annoncé le Ministre des Travaux Publics. Au passage, il faut préciser que les véhicules ne sont pas obligés de s'arrêter pendant le pesage. Toutefois sa vitesse doit être limitée à cinq kilomètres par heure. Les excédents éventuels de poids, avec les autres informations concernant le véhicule, sont immédiatement transmis sur ordinateur. La pénalité s'élève à Ariary 100 000 par tonne supplémentaire par rapport au tonnage fixé. « **Le système a été élaboré pour déjouer toute tentative de modification de la pénalité par les agents de la route, d'autant plus que le paiement de l'amende se fera par téléphonie mobile** », explique Stéfano Ramanitsera, Responsable du Domaine Informatique auprès de l'Autorité Routière de Madagascar. De par son caractère mobile, le pèse-essieu peut être utilisé à n'importe quel endroit, favorisant ainsi les contrôles inopinés. Deux pèse-essieu seront installés respectivement à Maevatanana et à Ambondromamy. En marge de la préservation de l'état des routes, cette initiative contribue également à la lutte contre la corruption.

**ROUTES, TRANSPORTS ET  
CRISE SOCIO-POLITIQUE:  
la suspension du financement  
des travaux d'envergure n'ont**



SEM Hery RAJAONARIMAMPIANINA, Président de la République de Madagascar, lors du discours d'ouverture

### pas été sans conséquence

Depuis 2009, du fait de la crise sociopolitique que le pays a traversée cinq années durant, les grands travaux routiers ont été suspendus, à quelques exceptions près. En effet, seuls ceux qui ont exigé des interventions d'urgence ont été réalisés. « **La crise sociopolitique, il faut l'admettre, a malmené le pays. Nous avons été mis à bord de la communauté internationale, les aides et les subventions de la part des bailleurs étaient réduites, sinon absentes, les restrictions budgétaires étaient là, et c'est la règle** », a martelé SEM Hery Rajaonarimampianina, Président de la République de Madagascar, lors de son discours d'ouverture du congrès. Pour enfoncer le clou encore plus, seulement 8% du budget d'investissement national est affecté au secteur routier, tandis que, dans les autres pays africains en voie de développement, la part du budget alloué à ce secteur sur le budget d'investissement national serait de l'ordre de 60%, voire de 70% (cas du Congo). C'est peut-être l'explication au fait que, jusqu'ici, pour faire face à la réalisation de ces travaux d'envergure, Madagascar a toujours eu recours aux financements extérieurs (notamment, la Banque Mondiale et l'Union Européenne). Or, la crise sociopolitique et, par effet induit, la non reconnaissance de la gouvernance du pays cinq années durant, a eu pour effet la suspension des aides extérieures.

Comme si cette pénalisation ne suffisait pas, les travaux d'entretien ont également été freinés par la suspension du paiement de la redevance sur les produits pétroliers pour l'entretien routier, redevance due par les compagnies pétrolières. Cette suspension fait partie des mesures prises pendant la période de Transition, pour soi-disant maîtriser l'in-

flation, ce, via le blocage des prix du carburant. Cependant, cette approche n'a fait que profiter aux riches, et nullement aux pauvres. C'est d'ailleurs le même effet constaté dans d'autres pays africains ayant opté pour la subvention du marché pétrolier. L'on sait aujourd'hui que le résultat en est très mitigé et affecte gravement d'autres secteurs comme l'entretien routier. C'est la raison pour laquelle ce dernier a, pour ainsi dire, traversé une année blanche, dont les graves impacts sur le patrimoine routier ne sont plus à démontrer. A Madagascar, il suffit juste d'emprunter une des routes nationales, telles que RN2, RN7, RN31, RN32, RN44, pour se rendre compte de l'état de dégradation extrêmement avancé des infrastructures routières. D'autres comme la RN5, notamment de Soanierana-Ivongo à Maroantsetra, ou encore la desserte Ihosy-Fort-Dauphin, sont redevenus des pistes quasi impraticables pendant la majeure partie de l'année. Pour comble, le récent changement du statut du Fonds de l'Entretien Routier (FER), en référence au décret n° 2014-788 du 17 juillet 2014, n'est pas pour arranger les choses. Il fait aujourd'hui l'objet de vives critiques de la part des professionnels du secteur.

Outre le taux de recouvrement de la redevance, (le recouvrement est confié à l'Office Malgache des Hydrocarbures ou OMH), considéré comme faible par les professionnels, on cite l'interdiction pour les maîtres d'ouvrage d'effectuer des travaux en régie. Cette interdiction semble écarter tout espoir d'entretien des zones reculées. Il en est de même des PME qui s'avèrent pourtant capables d'intervenir dans les zones enclavées.

De surcroît, le FER est tenu d'affecter 5% de son budget au fonctionnement du Ministère des Travaux Publics.



Route nationale n°5, reliant Toamasina à Maroantsetra

Cette obligation, d'une part, effrite un budget déjà très restreint et, d'autre part, est à l'origine d'une grogne générale des usagers qui alimentent le FER, puisque **ce fonds ne devrait financer que l'entretien routier**. Pour illustrer la problématique, il est intéressant de souligner que le budget du Ministère des Travaux Publics pour l'année 2015 est de Ariary 230 milliards, tandis que Ariary 34 milliards sont affectés aux transports.

Et pourtant, même les partenaires financiers, représentés par la BAD (Banque Africaine de Développement), ont évoqué le besoin d'entretien et de respect des infrastructures routières. D'après une étude réalisée par ce bailleur de fonds, **la défaillance des routes figure parmi les quatre principaux facteurs de fragilité de Madagascar**. A signaler au passage que le Représentant de la BAD a noté que, outre le retard constaté au niveau de la prise en main de la réhabilitation, les infrastructures en fer continuent à faire l'objet de vandalisme quotidien, et les redevances d'entretien routier sont parfois versées au Trésor, et non au FER, comme elles devraient l'être. D'ailleurs, s'adressant à l'Exécutif lors de son allocution à l'occasion de la cérémonie d'ouverture, le Représentant de la BAD a mis au jour ces réalités : **« Nous observons diverses actes de vandalisme sur les infrastructures de transport : disparition de plaques métalliques, arrachement des ferrailles, vols de platelage et de structure de ponts métalliques, non respect des charges, ce qui coûte annuellement à Madagascar plus de 40 millions de dollars de dégradation »**. Et à l'orateur de poursuivre en ces termes **« De 2000 à 2009, les ressources propres du FER sont passées de Ariary 11 milliards à Ariary 86,5 milliards, avec une part de redevances d'entretien**

**routier, qui est passée de 13 à 90%. Cependant, depuis 2010, les redevances n'ont plus été versées régulièrement au FER. En outre, des arriérés substantiels se sont accumulés. Par ailleurs, en 2014, des règlements d'arriérés, au titre de 2013, ont été récupérés par le Trésor, sans qu'ils ne soient jusqu'ici versés au FER. Nous lançons un cri d'alarme aux plus hautes instances dirigeantes du pays, afin que l'on arrête au plus tôt la régression constatée dans l'entretien des routes, que l'on reprenne au plus vite le paiement direct et régulier des redevances d'entretien routier, et que l'on procède à la révision des statuts du FER, de sorte que les usagers de la route ainsi que le secteur privé siègent dans son Conseil d'Orientation, de façon prépondérante, juste et justifiée »**. C'est ce même esprit de bonne gouvernance qui a animé SEM le Président de la République de Madagascar, quand il a souligné, dans son discours d'ouverture, l'importance des routes et des transports dans la relance économique nationale en ces mots : **« Nous prévoyons de doter les collectivités décentralisées de fonds provenant du FER, selon une répartition par région »**.

### **ROUTES ET TRANSPORTS : des outils de lutte contre la pauvreté**

Au sens propre comme au sens figuré, les routes sont les artères d'un pays. Et l'existence d'un réseau de transport fiable dans un pays constitue toujours un élément déterminant pour son développement social et économique. En effet, il facilite les échanges commerciaux, le tourisme, l'accès à l'emploi et aux services sociaux de base, ainsi que la valorisation des ressources. C'est essen-

tiellement dans cette optique que le CMRT a été organisé. Quatre éditions ont déjà eu lieu auparavant. Cette fois-ci, le CMRT en est à sa cinquième édition. Et le Ministère des Travaux Publics a décidé d'intensifier sa participation, son objectif étant d'évoquer, entre autres, les problématiques, les financements, et enfin la compréhension des usagers des routes.

Bien qu'il soit assez étendu, le réseau routier de Madagascar est de faible densité et demeure dans un état précaire, sensible aux catastrophes naturelles et aux intempéries (saisons de pluies). Certes, quelques routes principales sont goudronnées, et plutôt en bon état. Toutefois, les routes secondaires, qui constituent la majeure partie du réseau routier, sont des pistes souvent impraticables. Les dernières statistiques avancent que la Grande Ile dispose de près de 5.700 km de routes nationales bitumées, de plus de 6.000 km de routes secondaires en terre battue, et de 30.000 km de pistes. De ces dizaines de milliers de kilomètres de voies routières dépend la vie de la population. Inutile de préciser que les infrastructures routières sont très peu développées à Madagascar. Et le réseau routier national étant ramifié, il va sans dire que toute coupure en amont entraîne nécessairement l'enclavement de toute la partie en aval.

Ceci pour rappeler que les défis à relever sont ambitieux mais pas impossibles. Avant 2016, le Ministère des Travaux Publics s'est engagé à réhabiliter et/ou à construire 500km de routes. Sont inscrits dans le cadre du programme publiquement annoncé : la RN5, la RN12a, la RN13 et la RN9. D'autres routes nationales devraient encore être réhabilitées, dans le but de réduire l'énorme déficit qui caractérise actuellement Madagascar. Les usagers et les partenaires seront des alliés incontournables. D'ailleurs, ceux-ci ont déjà évoqué la nécessité d'accroître substantiellement le budget alloué aux routes. Bien entendu, le Ministre des Travaux Publics est convaincu de l'intérêt d'accorder la priorité des priorités à la construction des routes, puisque celle-ci ouvrira d'énormes opportunités à la création d'emplois et, à long terme, favorisera le développement économique. En effet, le tourisme, le désenclavement des zones à énorme potentialité agricole, comme le District d'Ambatondrazaka (surnommé le grenier à riz de Madagascar), sont autant de besoins qui interpellent sur l'importance et l'urgence de la remise en état des infrastructures routières. Sachez qu'actuellement, sur la RN44, il faut 5 heures pour traverser les 80 kilomètres qui relie Moramanga à



Vodiala. De plus, seuls les véhicules puissants et tout terrain peuvent s'y aventurer. Avec le secteur minier, le secteur routier constitue aujourd'hui la priorité du régime actuel. Adhérant au souci du Ministère de réaliser ce programme, et dans le cadre de la promotion du Partenariat Public-Privé, les sponsors officiels du 5<sup>ème</sup> Congrès Malgache de la Route et des Transports ont unanimement annoncé leur soutien au Gouvernement Malgache. Quant à SEM le Président de la République de Madagascar, il a publiquement promis que **«les routes seront construites, et en priorité, là où il existe le plus de potentiel économique»**.

En tout cas, le 5<sup>ème</sup> Congrès Malgache de la Route et des Transports a été une opportunité exceptionnelle de décortiquer les problèmes de la route ainsi que les solutions y afférentes. Les problèmes d'embouteillage à Antananarivo, pointés du doigt pour être à l'origine d'une perte économique énorme, y ont également été abordés. A titre d'exemple, il a été évoqué que, aujourd'hui, le trajet centre ville/Ivato prend 2heures 30 minutes, et celui entre le centre ville et la périphérie prend 4 bonnes heures. Le Ministre des Travaux Publics a avancé que, dans les prochains mois, son ministère s'engagera dans la construction de passages aériens pour résoudre les problèmes d'embouteillage dans la capitale.

### **ROUTES ET TRANSPORTS : une urgence, car le temps, c'est de l'argent**

Même s'il est vrai que 55% du P.I.B sont générés par la capitale, la croissance économique nationale risque d'être affectée par le mauvais état des routes sillonnant le pays. En effet, le positionnement économique de la capitale dans la création des richesses risque fort de s'en affaiblir. Tous les obstacles qui ralentissent la circulation ou provoquent les embouteillages, à toute heure du jour comme de la nuit à Antananarivo, ne militent pas en faveur de la création des richesses. Le temps perdu dans les transports, de même que le stress créé par les embouteillages, sont autant de facteurs nuisibles à la croissance. Ils participent même à miner l'assiduité et la dynamique de la population active, ainsi qu'à réduire leur productivité

Or, selon des statistiques élaborées par la Banque Mondiale, 30% des ménages dans la capitale dépendent du réseau routier et tirent leur revenu du commerce. Effectivement, leurs activités respectives

exigent souvent des déplacements pour l'approvisionnement en marchandises diverses. Et cependant, le déplacement fait perdre beaucoup de temps, et ainsi, beaucoup d'argent. Pire, cette situation pénalise, non seulement le commerce, mais également presque tous les secteurs d'activités. Par ailleurs, les fonctionnaires et les travailleurs du secteur privé et formel sont confrontés, eux aussi, aux retards répétés sur le trajet bureau/domicile et vice versa. Les chiffres officiels affichent que, dans la capitale, la population active se répartit comme suit : 23% dans les services personnels et domestiques, ainsi que 8% des ménages, tirent leur revenu des services administratifs, tandis que 7% vivent du transport. Ironie du sort, ces derniers font partie des principales victimes de la congestion des transports urbains. Actuellement, la gestion est telle que les Taxi-Be ne sont plus à même de réaliser le même nombre de tours qu'ils effectuaient sans difficulté majeure auparavant. Selon des conducteurs, leurs recettes quotidiennes en sont réduites de 30 à 40%. Et c'est un fait, même si l'Etat s'est efforcé à subventionner le carburant utilisé par les transporteurs, et si cette mesure n'est pas appelée à être pérenne. En tout cas, les conséquences de la congestion sont les raisons pour lesquelles les transporteurs n'ont plus le moyen d'assurer l'entretien de leurs véhicules, et encore moins de renouveler leur parc.

### **ROUTES ET TRANSPORTS : des projets présidentiels pour désengorger la circulation**

Entièrement consciente des impacts de la situation sur l'économie en général, la Présidence de la République entend prendre les choses en main. A ce titre, des projets présidentiels sont menés en vue de pallier aux goulots d'étranglements de la capitale. SEM le Président de la République en décrit bien l'intérêt en lançant ceci : **« La route avance et lorsque la route avance, c'est le pays qui avance »**. De nombreux projets sont ainsi envisagés sur différents axes, notamment Soarano-Behoririka et Ankorondrano-Besarety, où des aménagements de carrefours et extension de chaussées à 2x2 voies seront réalisés. Il en est de même pour la construction de nouveaux carrefours à Analamahitsy et à Mahazo. A ceux-ci devraient s'ajouter des travaux de réhabilitation de rond-point, ou d'extension de chaussées à 2x2 voies, ou encore de bétonnage des chaussées au droit des passages à niveau à Ankadimbahoaka-Anosibe, le long du canal Andriatany Rive Gauche. Pour sa part,

l'accès à l'hôpital d'Anosiala sera bitumé. De surcroît, les projets présidentiels incluent la rénovation urbaine des quartiers le long de la rive gauche du canal d'Andriatany, entre Ankadimbahoaka et Ankorondrano, d'une longueur de 8,750 km, ainsi que la construction de routes bitumées entre le pont Anosibe et la station Galana d'Ankadimbahoaka. Enfin, des gares routières seront érigées dans chaque zone : à Andohatapenaka (près du stade Makis) pour la Zone Nord, à Ambohijanaka pour la zone Sud, à Ambohimagakely (près du rond-point By Pass) pour la Zone Est et à Anosizato pour la zone Moyen-Ouest. A noter que la gare routière d'Amipasampito sera réhabilitée, et un stationnement de taxi-Be et de taxibus suburbains sera aménagé à Mahazo.

### **ROUTES ET TRANSPORTS : des financements locaux non négociables**

La BOA, par le biais de son Directeur Général, Monsieur Abdallah Ikched, se dit prête à répondre aux besoins des entreprises du secteur routier et des transports. Au cours de trois ateliers qui se sont tenus dans le cadre du congrès, le Directeur a volontiers répondu aux questions des entreprises et des autres acteurs du secteur. En outre, il a affirmé que la BOA dispose de produits et services adaptés aux besoins de chacun. Lors de la cérémonie d'ouverture, il a précisé la position de la banque comme suit: **« Le thème du congrès nous interpelle, en tant que banque citoyenne, car nous le savons tous, l'enclavement renforce la paupérisation et l'exclusion. Nous voulons donc apporter notre contribution pour y remédier. Nous affirmons notre politique volontariste pour les secteurs-clés de Madagascar. Et c'est la raison pour laquelle nous nous engageons à être le sponsor officiel du Congrès Malgache de la Route et des Transports »**.

C'est la même volonté citoyenne et responsable qui a animé la S.P.A.T. (Société du Port à Gestion Autonome de Toamasina) à se porter volontaire, pour être un des partenaires officiels de l'évènement. Dans deux stands contigus, elle a fièrement exposé :

- les photos de plusieurs routes dans la ville de Toamasina, dont elle a financé la réhabilitation ;
- les routes et les voies d'accès qu'elle a récemment construites sur fonds propres

dans le domaine public portuaire de Toamasina ;

- o les projets de routes au sein de la place portuaire de Toamasina, ainsi qu'à l'extérieur de celle-ci, des projets dont la réalisation s'inscrit dans le cadre d'un schéma directeur de développement, élaboré jusqu'à l'horizon 2035.

Cette exposition a attiré de nombreux visiteurs à qui, avec le sourire, les hôtes ont aimablement servi le traditionnel « voan-dalana », du litchi et du jus de fruits, produits exclusivement dans la zone Est de la Grande Ile.

Aux côtés de la S.P.A.T., la MICTSL a, elle aussi, répondu présente, en exposant, tant ses réalisations au sein du terminal à conteneurs du Port de Toamasina, que ses projets futurs.

## ROUTES ET TRANSPORTS AU CMRT : un salon grandiose

Il est intéressant de noter quelques chiffres significatifs lors du 5<sup>ème</sup> Congrès Malgache des Routes et des Transports :

- o Participation de 1 549 maires et chefs de région
- o 146 stands
- o 11 ministères, participant tant au niveau de l'organisation et des ateliers qu'en qualité d'exposants
- o 260 cadres de divers ministères
- o 3 500 congressistes, dont un nombre relativement important de représentants des bailleurs de fonds
- o 20 000m2 réservés aux chapiteaux
- o 1 000 emplois temporaires
- o 100 hôtesses
- o 200 agents de sécurité
- o 10 000 repas par jour, servis par des services traiteurs engagés à l'occasion.

A rappeler également que les badges électroniques ont été confiés à la société TEKNET, tandis que les chapiteaux ont été laissés aux soins de MADAPRO.

**N.B. : Deux rendez-vous à noter :**

1. l'inauguration du « flyover » (pont suspendu dans le cadre du désengorgement de la capitale) dans huit mois ;
2. le Congrès Africain de la Route et des Transports en 2015 à Madagascar (à confirmer).

## ROUTES ET TRANSPORTS, dans son contexte général de voies de communication

Madagascar dispose essentiellement de trois modes de transports :

1. le rail (qui n'existe que sur quatre axes, et pour lequel pratiquement tout est à refaire, et cela, sur le long terme, avec des perspectives d'amélioration, grâce à la création de voies de garage, ce qui pourrait intensifier le trafic et créer une gare extérieure pour les carburants et les conteneurs (cf. *PortEcho* n° 17, page 4 à 12). La richesse du pays en ressources minières (dont des gisements importants de fer) étant notoire, l'on se demande pour quelle raison l'on n'a jamais envisagé la possibilité de transformer sur place le métal (fer) pour renoueler les rails datant du XIX<sup>ème</sup> siècle ;

2. l'avion, dont le coût n'est malheureusement pas accessible à la majorité des budgets ;

3. et le plus utilisé, la route, laquelle s'avère un vrai casse-tête pour les dirigeants malgaches, pour la simple raison qu'elles existent, mais ne correspondent plus à la réalité du moment. Or, les habitants de l'île se déplacent de plus en plus. Les nationales sont celles qui sont les plus empruntées, dans la mesure où tout débouche sur la capitale, qui centralise encore et toujours l'administration. Dans les zones non habitées, de sorte à fluidifier la circulation sur ces routes, il serait judicieux de créer à droite ou à gauche, selon le cas, deux voies, et laisser de l'autre côté une voie libre qui va servir pour les camions et les gros véhicules, en cas de besoin.

Cependant, pour les grandes villes, le meilleur procédé est encore et toujours le périphérique ou la rocade (large cercle d'autoroute autour de la ville, assez éloignée du centre, car il faut aussi penser à l'urbanisation. A Antananarivo, c'est l'équivalent de la route circulaire, sinon plus récemment du By Pass. Du cercle,

l'on agrafe généralement des artères, qui sont censées desservir les quartiers et le centre ville. Il devrait également y avoir des voies rapides. Et la circulation dans les centre villes doit être organisée : plus d'échoppes sur les trottoirs (ceux-ci sont réservés aux piétons), de vastes espaces dans chaque quartier pour abriter les marchés à ciel ouvert, des créneaux fixes pour les bus en stationnement, des voies à sens unique, des feux tricolores et des panneaux de limitation de vitesse. Il n'en demeure pas moins vrai que cela ne se fait pas d'un coup de baguette magique.

Par ailleurs, l'effort d'urbanisation ne doit pas se limiter aux routes et aux transports. Tout effort d'amélioration et de décongestion doit d'ailleurs être **réfléchi par des techniciens, des ingénieurs et des experts, pour anticiper le long terme**. Et pour rester sur une note optimiste sur un sujet aussi important que vital, pourquoi pas un métro dans la capitale ? Beaucoup doutent de la faisabilité de cette perspective, compte-tenu des rizières et des zones inondables qui entourent la capitale. Mais un métro n'est pas forcément souterrain, il peut être aérien, selon le besoin et le contexte. Pourquoi pas un tunnel souterrain ? Cela a été possible sous la Manche. En effet, deux pays sont parvenus à creuser ensemble un tunnel sous la mer pour se relier (le tunnel sous La Manche). Pourquoi pas à Madagascar ? Pourquoi un tunnel ne serait-il pas faisable dans la capitale malgache ? Et pourquoi pas un tramway à Toamasina, une ville bâtie sur une zone de terrain relativement plat et sans collines ? En tout cas, il semble qu'il s'agisse plus de problème de choix politique que de problème technique de faisabilité. ■

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA  
et Zoéline RAKOTONIRINA-MINIMINY



Au stand de la SPAT,  
les visiteurs ont pu profiter du «voan-dalana» traditionnel

# Trophées internationaux décernés à la S.P.A.T. : *Jamais deux sans ... quatre !*

2014 aura-t-elle été l'année de consécration pour la S.P.A.T. ? Il est peut-être trop tôt pour le dire, puisque 2015 est déjà là, et cette nouvelle année promet mieux et plus pour la société. Qu'importe ! En tout cas, plus d'un s'accordent à dire que l'année 2014 constitue une année charnière sur le plan visibilité internationale du Port de Toamasina, et cela, grâce à la S.P.A.T. qui continue à récolter les fruits de ses efforts. Après deux trophées internationaux au mois de juin 2014, voilà de nouveau deux autres qui viennent boucler l'année en beauté. En effet, au mois de décembre 2014, pour la troisième et la quatrième fois dans la même année, la S.P.A.T. s'est vue attribuée deux autres trophées, respectivement à Madrid et à Las Vegas, et ce, grâce à ses réalisations exceptionnelles en matière de persévérance et de leadership dans la qualité.



## TROPHEE INTERNATIONAL DU LEADERSHIP EN IMAGE ET QUALITE

Le 1er décembre 2014, à Madrid, Espagne, le Global Trade Leaders' Club a décidé de décerner à la S.P.A.T. le « **Trophée International du Leadership en Image et Qualité** ».

Ce trophée est décerné à des milliers de sociétés prestigieuses de chaque secteur industriel, qui sont unies autour d'une devise commune : « *Qualité et Service* », et qui se sont distinguées pour leur qualité et image corporative. Il a été créé pour reconnaître et promouvoir la philosophie de la qualité corporative, laquelle permet aux entreprises d'atteindre le leadership de leur marque dans leurs marchés respectifs.

Chaque année, les sociétés membres du *Global Trade Leaders' Club* sont invitées à proposer les entreprises qui, selon leur expérience, se sont distinguées dans leurs activités, ainsi que par la satisfaction de leurs clients. Il faut savoir que le *Global Trade Leaders' Club* a été créé pour établir un lien d'union entre toute entreprise ayant reçu un prix international en reconnaissance de leur qualité, de leur prestige, et enfin, de leur leadership commercial dans leurs secteurs d'activités et régions géographiques respectives.

## BEST QUALITY LEADERSHIP AWARD

Neuf jours plus tard, exactement le mardi 09 décembre 2014 à Las Vegas (USA), à l'occasion du Congrès de l'organisation, la S.P.A.T. a également été sélectionnée par l'*European Society for Quality Research* (Société Européenne pour la Recherche de la Qualité), en abrégé, ESQR, pour recevoir le prix « **Best Quality Leadership Award** ».

Soulignons au passage que l'ESQR est une organisation, dont le siège se trouve à Lausanne (Suisse). Elle est dédiée à examiner et à reconnaître les techniques d'amélioration de la qualité. Dans le cadre de son programme annuel de reconnaissance, l'ESQR attribue les prix à la qualité « **Best Quality Leadership Award** » aux entreprises, administrations publiques et organisations de différents secteurs de l'Europe, l'Asie, l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud, l'Afrique et l'Australie, lesquelles ont démontré un leadership exceptionnel.

M. AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T. a tenu à souligner que « **la remise de ces trophées constitue une occasion exceptionnelle pour les entrepreneurs lauréats, dans la mesure où, à travers les congrès et les cérémonies de remise des prix, ils pourront établir des contacts professionnels et commerciaux en présentant leurs activités, produits, services et projets au niveau d'un forum international** ». Bien entendu, pas question de dormir sur ses lauriers. Et à M. AVELLIN Christian Eddy d'annoncer que, « **dans les années à venir, le Plan de Développement du Port de Toamasina prévoit d'autres travaux, qui**



**seront réalisés, toujours dans une optique d'innovation et d'amélioration de la qualité de service**».

L'équipe du *PortEcho* adresse ses chaleureuses félicitations et ses encouragements à la Direction Générale de la S.P.A.T., qui n'a pas ménagé ses efforts pour démontrer un leadership exceptionnel, ce, en prenant des mesures novatrices, afin de faire valoir le développement de la Qualité au Port de Toamasina.■

Vololona RANIVOMBOAHANGY



A droite, M. AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la SPAT, recevant le certificat délivré par Global Trade Leaders' Club

## S.M.M.C

## Journée « ATAOVA ARROSAGE »



Au micro, M. Jean BERTHIN, Directeur Général de la SMMC, entouré de son staff

Le 24 Décembre 2014, La Direction Générale de la S.M.M.C. a procédé à l'arrosage des ses réalisations, entre autres :

1. le nouveau parc à véhicules,
2. le nouveau parc à matériels baptisé «SITE LOHAVAGNONA»
3. le nouveau bureau du Service des travailleurs journaliers,
4. et l'acquisition de nouveaux matériels tels :

- le Tug Master,
- le tracteur à sellette, réglable, et doté d'une capacité de tracter tout genre de véhicules ou remorques,
- une remorque porte-char pouvant supporter une charge de 77 tonnes,
- une station carburant qui sera opérationnelle d'ici peu.

Tout le personnel a été invité à cette journée «ATAOVA ARROSAGE». La Direction Générale a laissé le libre choix aux syndicats de l'organiser à leur convenance. Et, il a saisi l'occasion pour prodiguer conseils et recommandations.

Le Directeur Général de la SPAT, Monsieur Christian Eddy AVELLIN, a honoré de sa présence cette journée festive et récréative. Les deux Directeurs Généraux ont partagé ensemble le gâteau de l'amitié en exprimant leur volonté de faire évoluer ensemble le Port de Toamasina ainsi que la Société S.M.M.C, comme suit : «*Mba ho fampandrosoana*

*ny Seranantsambon'i Toamasina sy ny Orinasa S.M.M.C.»*

Enfin, en ce début de nouvelle année, la S.M.M.C vous présente ses meilleurs vœux pour 2015, tant pour vous-même que pour vos proches. Que cette nouvelle

année soit synonyme de bonheur, joies familiales et surtout succès professionnels pour tout le monde. ■

Source : S.M.M.C



De g. à d. : Le Directeur Général de la SMMC, le Directeur Général de la SPAT qui a assisté à la journée «Ataova ARROSAGE»



Les nouveaux matériels de maintenance

# OVPOI - Le Port de Toamasina et son waterfront : vers une synergie de développement dans la relation ville et port

A la suite de la 14<sup>ème</sup> Conférence Mondiale Villes et Ports 2014, à Durban, Afrique du Sud, l'OVPOI ou Observatoire Villes Ports Océan Indien, a publié une série de trois études, visant à améliorer l'échange d'expériences par le biais d'éléments cartographiques et infographiques. Placés sous le thème « Etude des aménagements globaux des fronts de mer des villes portuaires du Sud Ouest de l'Océan Indien », les résultats de l'une de ces études ont été officiellement restitués à Toamasina, le 1er décembre 2014, ce, sous la houlette de Monsieur Bertile Wilfrid et de Madame Annick Miquel, respectivement Président et Directrice Générale de l'OVPOI, et avec la présence effective de Monsieur Roland RATSIRAKA, Ministre des Travaux Publics.

En respect au thème, deux axes de stratégie de développement, parallèles mais complémentaires, ont été exposés et débattus lors de la restitution. Le premier porte sur le « **Projet waterfront** », tandis que le second est axé sur le « **Projet Port building** ». Le volet « waterfront » a été une occasion toute donnée pour valoriser l'existant et promouvoir le tourisme le long de l'unique plage urbaine de la première ville portuaire malgache.

Quant au « **Projet Port building** », celui-ci a favorisé le regroupement des partenaires œuvrant dans le secteur portuaire, ce, dans le cadre d'un projet mixte ville/port, unanimement estimé incontournable. Le représentant de la S.P.A.T., Monsieur TABIHA Larsène Nicolas, Chef du Département Etudes Economiques, a résumé en ces termes son opinion sur le sujet : « **L'objectif de l'OVPOI consiste, non seulement à promouvoir le développement dans le cadre de la relation ville et port, mais aussi à asseoir une plateforme d'échange d'expériences entre les ports de l'Océan Indien. Il est vrai, qu'entre ces ports, la situation de la concurrence, notamment en ce qui concerne le trafic maritime, est et reste de mise. Nonobstant cela, face à l'évolution du trafic de croisière, tous les responsables des ports de la région Océan Indien sont parfaitement conscients de l'intérêt de jouer la carte de la complémentarité. Il faut savoir que les îles de l'Océan Indien sont très prisées par les croisiéristes. Et qui dit croisière, sous-entend plusieurs destinations dans le parcours défini. C'est la raison pour laquelle toutes les îles devraient s'impliquer ensemble pour réserver le meilleur accueil au trafic de croisière, et pour bien définir l'itinéraire des navires, en vue, d'un côté, de donner satisfaction aux croisiéristes et, de l'autre, de faire bénéficier équitablement, à tous les ports de la zone,**



3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> à partir de la d.: M. Bertile Wilfrid et Mme Annick Miquel, respectivement Président et Directrice Générale de l'OVPOI, en visite au port, accompagné de M. Joël BEVOAVY (2<sup>ème</sup> à partir de la g.), de la Commune Urbaine de Toamasina I

## les retombées économiques et touristiques du trafic ».

Dans le cas spécifique du port de Toamasina, il est important de comprendre que l'aménagement de la plage actuelle, depuis l'hôtel « Neptune » jusqu'à « la Résidence du Président de la République » aboutirait à une aire de récréation idéale pour les croisiéristes. Ce projet, ambitieux mais pas irréalisable, a été proposé par la Commune Urbaine de Toamasina, et cela, dans le cadre du thème évoqué précédemment. Un projet auquel le représentant de la SPAT a émis son avis favorable, dans la mesure où celui-ci converge vers une des perspectives du Port de Toamasina: l'aménagement d'un quai mixte Passagers/RoRo. La réalisation de ce quai gagne à être lancée au plus tôt, afin d'accueillir dignement le trafic croissant de croisière. D'ailleurs, cette réalisation s'avère être le coup de pouce attendu pour le développement de la ville et de ses environs, de même que des endroits qui sont en mesure de déployer des circuits touristiques attrayants aux yeux des croisiéristes. En tout cas, il est fondamental de reconnaître que, dans la perspective de l'amélioration de la logistique d'accueil du trafic

de croisière, les deux volets « waterfront » et « Port building » sont corollaires.

Cependant, une question fondamentale reste encore sans réponse : quid du financement du ou des projets ? Après avoir fait récemment face au financement sur fonds propres, non seulement, des travaux urgents d'extension de la place portuaire de Toamasina, mais aussi de diverses infrastructures publiques dans la ville, la S.P.A.T. est obligée de recourir à des financements extérieurs. Sur quelle entité cette société citoyenne et responsable peut-elle aujourd'hui compter ? Vers qui se tourner, à présent qu'elle est contrainte à mettre en œuvre les travaux inscrits dans le cadre de son Plan de Développement, un plan basé sur son schéma directeur de développement jusqu'à l'horizon 2035 ? De toute évidence, l'apport de financements extérieurs sera incontournable, et la mise en œuvre du Plan devrait être catégorisée comme une des priorités dans le cadre de la relance économique du pays. ■

Mamy RAZAKALIMANANANDRO

## Campagne Litchi 2014-2015

*Si Madagascar est le cinquième plus grand producteur de litchi dans le monde (après la Chine, l'Inde, le Vietnam et le Taiwan), l'Europe, quant à elle, est et reste le plus gros consommateur du litchi de Madagascar. Comme tout produit du terroir, le litchi, un des fruits les plus appréciés et convoités par les étrangers de par sa qualité, sa saveur et son arôme, n'a pas forcément le même goût partout. Sur ce point là, le litchi de Madagascar dépasse de loin ses pairs issus des autres pays producteurs. Toutefois, cet avantage n'est pas immuable, et la Grande Ile gagne à promouvoir la place qu'elle tient dans ce marché, où la concurrence continue à révéler tout son sens.*



Logistique d'embarquement de palettes de litchi

### UNE FILIERE QUI N'EST PAS A L'ABRI DE LA MENACE

Cette année, Madagascar a escompté une bonne récolte de litchi et a envisagé d'exporter 17 000 tonnes (contre 12 000 tonnes l'année dernière). Globalement, la production malgache est plutôt satisfaisante, même si elle s'avère légèrement inférieure à la production de la campagne précédente (Source : CTHT ou Centre Technique Horticole de Toamasina). Cependant, le même centre rapporte que, au mois d'août 2014, lors du suivi de la floraison des arbres, la proportion de ceux portant peu ou pas d'inflorescence a doublé. En fait, et quoique moins bonne par rapport à celle de l'année écoulée (baisse d'au moins 10%), l'intensité de la floraison est estimée correcte sur l'ensemble de la zone de collecte.

Parallèlement, les exportateurs ont fait remarquer que la faible pluviosité, juste avant l'ouverture de campagne, a quelque peu affecté la taille des fruits. Nonobstant ce fait, le respect de la qualité des fruits à l'exportation est et reste

de mise. Promesse tenue, puisque, d'une manière générale, le calibrage minimum, fixée entre 28 et 29 centimètres a été respecté. Néanmoins, les exportateurs ont du se rendre à l'évidence que les fruits présentant ce gabarit minimum sont dominants par rapport aux fruits de gros calibre. Si la campagne 2014-2015 s'est globalement réalisée comme prévu, collecteurs et exportateurs restent conscients que la baisse de production des fruits de gros calibre n'est pas sans danger sur le litchi de Madagascar. En d'autres termes, il faudra trouver le moyen de produire, comme par le passé, davantage de fruits de gros calibres que ceux de gabarit minimum. Il en va de l'image du litchi de Madagascar et, par effet induit, de la part qu'il tient sur le marché international.

Pour ce qui est de la traçabilité, aucun changement majeur par rapport à celle de l'année dernière, étant connu que les zones les plus arrosées sont les premières à être en mesure de commercialiser des fruits arrivés au stade de maturité. Ainsi, 70% du litchi exporté pro-

viennent du district de *Brickaville*. La prospection portait sur 1 040 pieds de litchi dans le Sud de Toamasina, c'est-à-dire dans les districts de *Brickaville* et de *Vatomandry*, contre seulement 290 dans le Nord, (zones *Fénériver-Est* et environs, jusqu'à *Foulpointe*). Lors des campagnes antérieures, la période de maturité des fruits entre les deux zones présentait un décalage si important, qu'il en affectait l'approvisionnement des stations de traitement ainsi que le chargement des navires. Des impacts majeurs ont également été enregistrés pendant deux années successives, à la suite d'importants dégâts cycloniques dans le Sud de Toamasina. Cette année heureusement, outre la faible pluviosité, l'on n'a pas eu à déplorer de calamités naturelles notables.

Il est intéressant de souligner que le rapport exportation sur production reste globalement au même niveau. En effet, chaque année, aux alentours des fêtes de fin d'année, seulement 20% du litchi frais de Madagascar est exporté, le reste étant écoulé sur les marchés locaux.

Cependant, à partir de cette année, les exportateurs locaux sont en mesure d'investir dans le marché sud-africain. La concrétisation de ce nouveau débouché est une opportunité à saisir pour les professionnels du secteur comme pour les promoteurs. A cet effet, il est nécessaire de mettre l'enclavement de certaines zones productrices en exergue (à défaut de voies d'accès praticables, condition *sine qua non* de l'acheminement des produits). Parmi celles-ci, figure la région *Vatovavy Fitovinany*, qui affiche une production substantielle. Or, aucun collecteur n'a pu y opérer depuis près de deux ans. Pour comble, les infrastructures d'exportation, dont le chemin de fer et le Port de *Manakara*, ne sont plus opérationnelles depuis longtemps, alors que, d'après les observateurs locaux, les importateurs Sud-africains se sont visiblement intéressés à la production malgache. Et les acheteurs attendent de pied ferme la décision des gouvernements respectifs des deux pays pour la conclusion d'un protocole d'accord.

Enfin, pour prouver que la concurrence ne se manifeste pas uniquement sur le plan international, les exportateurs se disputent âprement les premiers fruits mûrs. En effet, obligés de combler leur quota dans un délai extrêmement limité, ils usent de tous les moyens possibles pour attirer le maximum de collecteurs, ce, généralement en affichant un prix d'achat relativement élevé pendant les premiers jours de campagne. Ceci pour interpeller responsables et acteurs sur la rareté de plus en plus manifeste des fruits mûrs à la période d'ouverture de la campagne

### LA CAMPAGNE 2014-2015, EN COMPARAISON AUX CAMPAGNES PRECEDENTES

En général, l'on ne note aucun changement notable au niveau de l'organisation de la campagne. En constatant sur terrain la bonne qualité des fruits, Narsion RAFIDIMANANA, Ministre du Commerce, a fait savoir que Madagascar peut avoir une côte considérable, et restera un leader du marché de litchi. L'*Atlantic Clipper*, le premier navire conventionnel à cave réfrigérée, a accosté au Port de Toamasina depuis le 16 novembre 2014 au matin. Il a été prévu d'appareiller tout juste quatre jours après, avec 7 470 palettes de litchi à son bord. Parfaitement rôdée dans les opérations de manutention des palettes de litchi, la SMMC a rigoureusement respecté la cadence de chargement exigée par la courte escale du navire.

Côté affluence des opérateurs, la cam-



« Garaba » de litchi cueilli durant la collecte, en amont de la filière

pagne litchi 2014-2015 semble avoir attiré davantage de monde, cette année par rapport à l'année dernière. En effet, 35 000 personnes ont été mobilisées par la campagne. Et le nombre de véhicules, ayant demandé l'autorisation pour la collecte, est en nette augmentation (passant de 750 à 925 à la veille de l'ouverture de la campagne).

Le second navire conventionnel, à destination du marché européen, a quitté le port de Toamasina le 24 novembre 2014. Selon le CTHT, ce navire devrait aborder les côtes européennes, environ cinq jours après le premier. Au total, 14 950 tonnes de litchi ont été exportées vers le continent européen, à bord de ces deux navires. Enfin, le centre affirme que la baisse de l'arrivage du litchi exporté par avion est essentiellement due au recul des expéditions malgaches.

### PLACE DU LITCHI DE MADAGASCAR SUR LES MARCHES INTERNATIONAUX

Vu le contexte économique en Europe, laquelle n'a pas été épargnée par la crise économique internationale, les consommateurs hésitent à faire des achats festifs à une date jugée précoce par rapport aux fêtes de fin d'année.

Pour le litchi de Madagascar, il faut savoir que l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Italie semblent être les marchés les plus dynamiques sur l'ensemble des états de l'Union Européenne. Le fléchissement des cours bénéficie également aux autres origines, notamment à l'Afrique du Sud et au Mozambique, avec des fruits de bonne qualité et généralement bien calibrés. Le prix des fruits égrenés/soufrés

de l'île Maurice s'aligne également sur la scène de la concurrence. En revanche, les fruits branchés de cette origine connaissent une décote sensible. Les fruits en provenance de l'île de La Réunion, dont le volume progresse pourtant, connaissent une baisse des prix, mais à des niveaux plus élevés, dont 8.00 euros le kilo pour les fruits égrenés, 9.00 euros pour les fruits branchés et 10.00 euros pour les fruits présentés en bouquet.

Concernant le marché des Pays-Bas, pour les limites basses des fourchettes de prix enregistrées sur l'ensemble du litchi présenté sur le marché, le CTHT remarque un fléchissement d'un euro par kilo. Enfin, en Italie, c'est la baisse progressive du cours du litchi de Madagascar qui prévaut. Tout cela interpelle sur la probabilité d'une demande globalement modérée, et cela, même si la présence en supermarché du litchi de Madagascar, durant les deux semaines précédant les fêtes de Noël, peut changer la courbe de la vente, puisque c'est la période où la demande est optimale.

En France, selon toujours le CTHT, en collaboration avec Pierre GERBAUD, Consultant en Filières Horticoles, le marché du litchi de Madagascar est assez fluide, quoique peu dynamique. La campagne de commercialisation du litchi de la zone de l'Océan Indien s'ouvre avec les premiers arrivages de Madagascar. Cette année, la première expédition aérienne a été réceptionnée dans le courant de la première semaine suivant le début de la campagne. Les arrivages par avion, estimés à 80 tonnes dont 75 tonnes de Madagascar, ont été, comme par le passé, mis sur le marché à des prix assez élevés. ■

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

# La JICA au port de Toamasina:

## La reprise de la coopération japonaise se confirme

Après cinq années de crise, la reprise de la coopération japonaise s'est amorcée depuis le mois d'avril 2014. Par le biais de la TICAD V, le Gouvernement Japonais développe des infrastructures en Afrique. C'est dans ce cadre que devrait s'inscrire la réalisation du Plan de Développement du Port de Toamasina. Dans cette perspective, le 08 novembre dernier, la S.P.A.T. a accueilli une délégation japonaise, dont la mission consiste à évaluer et à mettre à jour l'Etude de Faisabilité du Plan, étude elle-même financée en 2009 par la JICA ou Japan International Cooperation Agency. Cette mission fait suite à une autre axée sur l'orientation du processus en juillet 2014, processus qui prévoit une troisième mission, dont le but est de relancer le projet d'assistance à la mise en œuvre du Plan de Développement.



SPAT et délégation de la JICA, lors d'une séance de travail dans la salle de conférence de la SPAT

La mission d'évaluation et de mise à jour a été réalisée par une délégation composée de :

- Mr KOIZUMI Yukihiro, Directeur du Groupe 1, Département de l'Economie et de l'Infrastructure.
- Mr MURAKAMI Manabu, Département de la Mise en œuvre des Coopération Financières.
- Ms ONO Yoko, Responsable du Pays, Division 3, Département Afrique.

Il faut savoir que, même si une étude de faisabilité détaillée a déjà été réalisée en 2009, l'évaluation et la mise à jour s'imposent après cinq années, durant lesquelles la coopération internationale vis-à-vis de Madagascar a été gelée. Et comme en 2009, la JICA a eu recours aux consultants et experts respectifs de l'OCDI (*Overseas Coastal Area Development Institute of Japan*) et de l'EcoH Co, ceci, pour une durée d'intervention allant de novembre 2014 à juin 2015. L'approche franchement concrète adoptée par la délégation a été d'emblée démontrée, grâce à des ateliers organisés à l'intention des parties prenantes, et en vue

de collecter, de façon exhaustive, les informations et les données nécessaires sur les procédures à suivre pour la mise en œuvre des projets financés par Prêt APD (Aide Public au Développement).

Il est important de souligner que le projet sera cadré dans un financement à prêts concessionnels, dont les objectifs spécifiques de l'étude comprennent :

1. L'octroi des informations nécessaires sur les procédures des Prêts Publics au Développement (APD) du Japon.
2. La collecte et l'analyse des dernières données sur le Port de Toamasina, ainsi que sur la situation macroéconomique et financière à Madagascar.

Pour les parties prenantes, et plus particulièrement pour la communauté portuaire et maritime malgache, l'impact de la réalisation du Plan sur l'envergure internationale du Port de Toamasina ne laisse aucun doute, comme l'évoque, à la page 8 de *la Gazette de la Grande Ile* du 19 décembre 2014, Philippe Murcia, un des fondateurs d'*Ocean Company Consulting*, en ces termes : « **Le renou-**

**veau de Madagascar passe par le développement de son secteur maritime. Avec ces travaux, le port de Toamasina redeviendra le port majeur des îles de l'Océan Indien. D'ailleurs, le feu vert donné par les Japonais pour la réhabilitation du port de Toamasina est un signal fort pour le développement de ce port** ».

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA





## Le numéro un de la JICA, le Dr AKIHIKO TANAKA, en visite au port de Toamasina

Le 12 janvier 2015, une forte délégation de la JICA, conduite par son Président, l'éminent Dr AKIHIKO TANAKA, a effectué une visite au Port de Toamasina. Une visite qui a revêtu une dimension particulière, dans la mesure où, à l'occasion, le Président de la JICA a annoncé sa décision de réitérer la relance de la coopération entre Madagascar et le Japon, notamment dans la réalisation du Projet de Développement du Port de Toamasina. En d'autres termes, cette visite augure la reprise de l'aide japonaise dans le financement de l'étude sur le projet d'extension des infrastructures portuaires de Toamasina, étude qui a été suspendue depuis 2009, suite à la crise politique que le pays a traversée.

**« Je suis venu personnellement pour constater de visu la situation au Port de Toamasina, et je suis ravi de constater que les choses ont bien évolué par rapport aux prévisions établies en 2009. Par la réalisation d'importants travaux sur fonds propres, effort considéré comme signe positif et vivement apprécié par la JICA, la S.P.A.T. a su montrer ses potentialités pour saisir cette opportunité. Une mission viendra à Madagascar, en vue d'effectuer la mise à jour de l'étude de faisabilité que nous avons faite en 2009 »**



Dirigeants de la SPAT et partenaires honorant l'accueil de Dr AKIHIKO TANAKA, Président de la JICA, dans l'enceinte portuaire

a solennellement déclaré Dr AKIHIKO TANAKA.

Effectivement, dans le cadre de l'assistance à la mise en œuvre du Projet de Développement du Port de Toamasina, une mission japonaise en charge d'effectuer la réactualisation de l'étude de faisabilité de 2009 est déjà disponible sur place, depuis le mois de novembre 2014. Cette étude a pour objectif de collecter et d'analyser les dernières données sur les aspects économiques, commerciaux et environnementaux du Port de Toamasina, et ce, afin de disposer des informations exigées dans le cadre des procédures des prêts d'APD du Japon.

Une visite des lieux a été programmée en vue d'un constat de visu de la situation actuelle des infrastructures existantes, des travaux d'aménagement réalisés dans l'enceinte portuaire en 2013-2014 depuis le Portail n° 1, ainsi que des sites dédiés au projet futur.

À l'issue de la visite, un point de presse, portant sur la décision prise par la JICA par rapport à la continuité du projet d'extension du Port de Toamasina, a été accordé aux journalistes locaux et nationaux, dans la salle de conférence de la S.P.A.T. Ci-après le Communiqué de Presse élaboré à l'occasion par la JICA.■

Vololona RANIVOMBOAHANGY

### COMMUNIQUE DE PRESSE

#### Le numéro un de la JICA, Dr Akihiko TANAKA en visite à la SPAT, Toamasina

En marge de sa première visite historique dans la grande Ile, Dr Akihiko TANAKA, le Président de la JICA (Agence Japonaise de Coopération Internationale) veut réitérer la relance de la coopération entre les deux pays, en visitant le poumon de Madagascar, qui n'est autre que le port de Toamasina.

La relance de l'étude sur le Projet de Développement du Port de Toamasina marque le retour définitif de l'Aide Publique au Développement (APD) du Japon pour Madagascar après cinq ans de crise. En effet, ce projet a vu le financement de la JICA en 2009 pour son Etude de Faisabilité et la réalisation a été suspendue entretemps. Et actuellement, la JICA lance cette étude afin d'octroyer des informations nécessaires sur les procédures des Prêts d'APD du Japon aux entités concernées ainsi que de collecter et analyser les dernières données sur le Port de Toamasina et la situation macroéconomique et financière à Madagascar.

Ce projet aura le potentiel d'être le premier projet de prêt à réaliser à Madagascar à la suite de la réforme institutionnelle qui a permis à la JICA de devenir la plus grande agence bilatérale dans le monde de 2008. En effet, la JICA est actuellement en mesure d'octroyer en plus des projets d'Assistances Techniques et des Projets de Dons non remboursables, des projets de Prêts en Yen. En outre, ce projet répondra d'une part aux approches de croissance inclusive et durable pour l'Afrique mentionné lors de la TICAD V (La conférence Internationale de Tokyo sur le Développement de l'Afrique), et d'autre part aux stratégies de développement de Madagascar.

La SPAT, homologue principal du projet, a su montrer ses potentialités pour saisir cette opportunité via la réalisation d'importants travaux sur financement propre. Lequel effort est vivement apprécié et est un signe positif pour la JICA.

L'étude actuelle ressortira les mises à jour nécessaires incluant tous les aspects économiques, commerciaux, et environnementaux, des critères forts aux yeux du gouvernement et du peuple japonais.

## «Du côté des quais...»

### Le paquebot « neo COSTA CLASSICA » ouvre la saison de croisière au Port de Toamasina

*Au sein de la place portuaire de Toamasina jusqu'à ses alentours immédiats, une effervescence inhabituelle a marqué la journée du 22 janvier 2015. En effet, pratiquement tous les opérateurs touristiques de la ville du Grand Port se sont mobilisés, afin de réserver le meilleur accueil au paquebot « neo COSTA CLASSICA », lequel ouvre la saison de croisière pour cette année et, bien entendu, aux croisiéristes. L'ORTT ou Office Régional du Tourisme de Toamasina, représenté par M. HARISON Stéphanio, son Directeur Exécutif, a trouvé le temps de livrer à PortEcho les circuits minutieusement préparés pour recevoir ce trafic très prometteur.*



HARISON Stéphanio,  
Directeur Exécutif de l'ORTT

A son escale au Port de Toamasina (dans le cadre de son circuit dans la zone Océan Indien), le paquebot « neo COSTA CLASSICA » avait à son bord quelque 1 300 passagers. Dans ce lot, 500 ont déjà accepté l'offre proposée par COCOA Travel (une agence de voyages internationale). Par la suite, cette dernière a contacté l'AVENTOUR Madagascar, une autre agence de voyages, puis un Tour Operator de la Capitale, avec lequel elle a conclu un accord de partenariat en vue de l'accueil des croisiéristes, ce, dès leur descente à quai au Port de Toamasina. Tandis que l'AVENTOUR Madagascar négocie à son tour avec les opérateurs touristiques nationaux, pour la fourniture de la logistique nécessaire, ainsi que la mobilisation des ressources humaines (essentiellement des guides). Objectif commun : faire tout

ce qui est possible pour rendre le séjour de ces touristes fortunés agréable.

Sur les 800 autres croisiéristes, il y a ceux qui préfèrent l'option OPEN. En d'autres termes, ils sont censés organiser à leur guise leur séjour dans la ville. Et c'est là que l'ORTT entre en jeu. En effet, reposant sur une équipe rodée en la matière, cette dernière oriente ces croisiéristes vers le Comité de Croisière de la ville de Toamasina, dont le bureau d'accueil (sous un stand) est érigé avant la sortie de l'enceinte portuaire. Par la suite, le Comité intervient du mieux que possible pour faire des offres, non seulement des circuits guidés, mais aussi, des produits locaux très attractifs et à un prix plus compétitif que celui qui est proposé à bord du paquebot.

A ce propos, pour les prochaines touchées de paquebots (pour cette année, le calendrier de touchées de COSTA Croisières prévoit 6 escales), en plus des destinations classiques, comme la randonnée en péniche le long du Canal des Pangalanes jusqu'au village de Tapakala, la visite du parc zoologique d'Ivoloina, la baignade et la visite du fort ou Manda au village touristique de Foulpointe, etc, l'ORTT, en association avec le Comité de Croisière, prévoit de lancer un nouveau produit baptisé « Ville en fête ». L'idée est d'accueillir des croisiéristes à l'esplanade de l'Hôtel de Ville, où divers stands d'exposition-vente de produits locaux seront érigés. Cette initiative vise à vulgariser les produits malgaches, cela, en vue de retombées économiques et sociales directement en faveur de la ville portuaire.

En marge de ces services commerciaux, l'ORTT a la charge d'assurer la sécurité des croisiéristes pendant leur séjour dans la ville. Pour ce faire, il loue exceptionnellement les services de forces de l'ordre.

Dans le prochain numéro, PortEcho reviendra sur l'ORTT et ses perspectives, face à l'avenir de la croisière dans la ville de Toamasina. ■

Mamy RAZAKALIMANANANDRO  
et Alexina TIANA



Le paquebot « neo COSTA CLASSICA », à son arrivée au port de Toamasina

# OLEP : exercice de simulation du Plan de Lutte contre la pollution marine

Le 14 novembre 2014, sous la supervision de son Directeur Général, Monsieur Roland RAKOTONDRASATA, l'OLEP (Organe de Lutte contre l'Événement de la Pollution marine par des hydrocarbures), effectuée, au Port de Toamasina, un exercice de simulation du plan de lutte contre la pollution marine. A l'occasion, le superviseur a accepté de répondre aux questions de PortEcho.



Roland RAKOTONDRASATA,  
Directeur Général de l'OLEP

**PE :** Pourquoi un exercice de simulation ?

**RR :** Cet exercice entre dans le cadre du Plan de Lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer ainsi que la pollution marine. Effectué annuellement au niveau régional, il vise, d'un côté à recycler les anciens acteurs de l'OLEP et, de l'autre, les nouveaux acteurs. En prévision d'éventuels déversements d'hydrocarbures en mer ou de pollution marine, l'exercice permet à ceux-ci de s'imprégner des premiers réflexes, des mesures et des dispositions usuelles, ainsi que de l'utilisation adéquate et efficace des matériels et équipements de lutte. A ce titre, les concernés s'exercent à la mise en place, en un minimum de temps, du barrage flottant destiné à confiner l'élargissement de la nappe polluante déversée. Pendant l'exercice, l'objectif étant, d'un côté, de limiter les dégâts induits et, de l'autre, de protéger les zones saines, la coordination d'action de chaque entité concernée est incontournable, afin de répondre efficacement aux besoins de l'intervention. En d'autres termes, l'exercice vise une simulation de la stratégie d'opération intégrée de confinement et de récupération de la nappe polluée, ce, en respect des étapes prévues dans le Plan de Lutte.

**PE :** Sauf erreur de notre part, vous avez récemment effectué le même genre d'exercice dans la Région Nord du pays. S'agit-il aussi d'une simulation ? Par ailleurs, ces exercices entrent-ils dans le cadre de la Convention de l'OMI ?

**RR :** Effectivement, il s'agit du même genre d'exercice. En fait, le principe institue un Plan de Lutte unique au niveau national. Toutefois, la mise en œuvre peut présenter quelques différences, selon les régions ou les zones où ont lieu les déversements. Et tous les exercices effectués jusqu'ici sont prévus dans le cadre de la convention MARPOL de l'OMI. A ce sujet, il est important de souligner qu'il y a deux semaines, Madagascar a ratifié deux autres conventions. Il s'agit de :

1. la « Convention de Bunker ». Adoptée le 23 mars 2001 à Londres sous l'égide de l'OMI, cette convention internationale porte sur la responsabilité civile vis-à-vis des dommages, effets de la pollution causée par les hydrocarbures de soude utilisés par les navires du commerce ;

2. le « Protocole OPRC-HNS » lequel vise, d'une part, à établir des systèmes nationaux de préparation et de réponse et, d'autre part, de fournir un cadre mondial pour la coopération internationale dans la lutte contre les incidents ou les menaces de pollution en mer. Parties prenantes au Protocole OPRC-HNS, les états membres de l'OMI sont tenus d'établir des mesures, visant à faire face aux incidents de pollution au niveau national, sinon en coopération avec d'autres pays. De plus, en respect au protocole, les navires sont tenus de disposer d'un plan d'urgence contre la pollution à bord des navires, plan qui leur permettra de pallier aux incidents impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses.

**PE :** Comment l'OLEP s'organise-t-elle en cas d'accidents maritimes et/ou de déversement d'hydrocarbures d'une certaine ampleur ?

**RR :** L'OLEP dispose d'un Plan de Lutte préétabli, lequel plan est adapté selon la

gravité de la situation. D'ailleurs, l'ampleur des dégâts est catégorisée en trois niveaux d'importance de déversements d'hydrocarbures :

1. Dans le cas de déversements de moins de 200 tonnes, il revient à l'OLEP régional de coordonner les opérations de lutte, le but étant de limiter les dégâts de la pollution marine et d'optimiser l'intervention en mer et sur le littoral.

2. Au-delà de 200 tonnes de déversement, l'OLEP national doit prendre en main l'organisation du plan de lutte.

3. Dans des cas de dégâts jugés extrêmes, l'OLEP national peut solliciter l'assistance des pays avoisinants (par exemple, les membres de la COI). D'ailleurs, l'OLEP national est en relation permanente avec le Centre Régional de Coordination. Les aides apportées peuvent être, soit matérielles, ou sous forme de ressources humaines. A noter que, dans ces cas extrêmes, le plan de lutte mis en œuvre est dit Régional (en référence à la Région maritime des îles de l'Océan Indien).■

Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Simulation du barrage flottant pour limitation des zones polluées

# Triple couronnement pour Ambatovy en 2014

**2014 a été une année de distinctions et de récompenses pour Ambatovy. La compagnie s'est vue décerner trois prix dans trois domaines différents : le « Prix de Bonne pratique » pour son engagement pour la mise en œuvre de la politique nationale sur le VIH/SIDA dans le monde du travail et pour la lutte contre la stigmatisation et la discrimination sur le lieu de travail afin d'atteindre l'objectif zéro à Madagascar ; le prix « Nedbank Capital Sustainability Business Award » 2014 dans la catégorie « Ressources et Energie Non Renouvelables » pour les efforts en faveur du programme de gestion de la biodiversité ; et enfin, le « Prix d'Excellence en responsabilité d'entreprise 2014 », dans la catégorie création d'entreprise sociale.**

**Confirmant son engagement sur le plan social,** le 17 avril 2014, Ambatovy reçoit des mains du Directeur Exécutif de l'ONUSIDA et non moins Secrétaire Général Adjoint des Nations Unies, de passage à Madagascar, Mr Michel SIDIBE, lui-même, le « Prix de Bonne pratique » récompensant l'engagement de la compagnie dans la mise en œuvre de la politique nationale de lutte contre le VIH/SIDA dans le monde du travail et celle contre la stigmatisation et la discrimination sur le lieu de travail. Des principes de développement durable s'alignant avec le cadre fondamental du développement durable de l'*International Council on Mining and Metals* (ICMM). La lutte contre le VIH/ SIDA fait partie de l'engagement social d'Ambatovy, et les actions sont axées sur la sensibilisation et l'éducation, la promotion du dépistage volontaire et la facilitation de l'accès aux préservatifs. Ambatovy conduit, dans ce sens, des séances régulières de sensibilisation auprès de ses employés et organise des séances de dépistage volontaire et de counseling tous les ans.

**Dans le domaine environnemental,** en octobre 2014, le programme de gestion de la biodiversité d'Ambatovy a remporté le prix « Nedbank Capital Sustainability Business Award » 2014 dans la catégorie « Ressources et Energie Non- Renouvelables » pour ses efforts en faveur de la conservation de la biodiversité. Le *Nedbank Capital Sustainability Business Award* est une reconnaissance décernée aux compagnies opérant en Afrique qui œuvrent pour le développement durable et créent de la valeur pour la communauté et l'environnement. Le programme environnemental d'Ambatovy s'adosse sur les normes nationales et internationales les plus reconnues, telles que les Normes de Performance de la Société Financière Internationale (SFI) du Groupe de la Banque Mondiale ainsi que les Principes de l'Equateur.

Des actions spécifiques de conservation ciblée d'espèces de la faune et de la flore, parmi lesquelles les lémuriens, les grenouilles, les poissons et les orchidées ont été concrétisées.

**Sur le plan du développement économique** : C'est grâce au programme d'aide aux entreprises locales d'Ambatovy appelé « *Ambatovy Local Business Initiative* » (ALBI) que la compagnie a reçu le Prix d'Excellence en responsabilité d'entreprise 2014, dans la catégorie création d'entreprise sociale (Excellence in Corporate Responsibility (ECR) Award in the Social Enterprise Création Category). C'était lors du sommet annuel des Entreprises Canadiennes pour la Responsabilité des Entreprises, fin novembre 2014 à Toronto, Canada, durant lequel Sherritt, l'opérateur d'Ambatovy a présenté cette initiative. ALBI a été récompensée pour ses efforts et ses résultats remarquables dans le développement des fournisseurs locaux à Madagascar. ALBI a été créée pour soutenir les entreprises locales par la formation, tutorat et renforcement de capacités afin d'améliorer la qualité et la compétitivité de leurs produits. Cette initiative met en œuvre la politique d' « Achat local, emploi local » d'Ambatovy qui a permis, entre autres, la concession de plus de deux milliards USD de contrats aux entreprises locales depuis 2007 et la formation professionnelle à près de 500 individus et PME.

Autant de preuves de la bonne volonté d'Ambatovy, compagnie s'efforçant d'être responsable dans tout ce qu'elle fait, à accorder une importance fondamentale à la protection de l'environnement, à la sécurité de ses employés et à ses relations avec la communauté. ■

Source : Ambatovy

# Nickel, 1er produit d'exportation de Madagascar



## Apport non négligeable dans la caisse de l'Etat

- 100 milliards Ariary par an de taxes, impôts et autres paiements directs au Gouvernement pendant les dix premières années d'exploitation
- 9 000 milliards Ariary\* cumulés pour la durée de vie de la Mine

## Le plus grand marché pour les entreprises locales

- Plus 2 milliards USD de contrats locaux depuis 2007
- 880 milliards Ariary de contrats concédés à environ 700 entreprises locales en 2013

## Une Mine d'emplois

- 9 000 employés actuellement : 6 000 employés directs et 3 000 employés de sous-traitants
- 84 % des employés sont de nationalité malgache

## Nickel, 1er produit d'exportation de Madagascar

- Le plus grand pourvoyeur de devises étrangères
- Madagascar parmi les 10 premiers producteurs de nickel au monde : environ 3% de la production mondiale

(\* estimation de Janvier 2013)

## Les navires de commerce, au fil des temps (suite)

De nouveau à bord pour la suite du voyage dans le temps, celui des navires de commerce. Rappelez-vous, dans le numéro 21, il a été souligné que les navires sont généralement conçus et construits en fonction de la typologie des besoins, que le commerce international s'attache à satisfaire. Il est fondamental de comprendre ce principe de base avant de continuer ce passionnant voyage, auquel PortEcho vous invite.



Navire minéralier ou vraquier

fectuer des relevés géophysiques. Le navire de commerce, lequel, comme son nom l'indique, est conçu pour être utilisé à des fins commerciales, est catégorisé en trois types. Il s'agit :

- des navires de charges, appelés « cargo » dans le jargon du métier ;
- des navires destinés au transport de passagers, appelés soit *paquebot* ou (*passenger*) *ferry* ;
- des navires spécialisés.

### Les navires de charges ou cargo

Par définition, un navire de charge (traduction littérale de l'anglais *cargo ship*), ou un cargo, est un navire de commerce (ou navire marchand), dont le rôle

consiste à transporter, par voie maritime, des marchandises sous diverses formes. Celles-ci peuvent être sèches ou liquides. Dans le cas de cargaisons sèches, le transport est assuré par les types de navires suivants :

- **les vraquiers ou les minéraliers**, qui transportent, dans d'immenses cales, des marchandises solides en vrac, tels les granulats, les céréales, le charbon, les minerais etc.. Y sont catégorisés les pétro-vraquiers et les pétro-minéraliers (qui sont des transporteurs combinés), les BIBO (conçus pour être équipés de dispositif d'emballage de la marchandise à bord), les charbonniers, les céréaliers, les grumiers (pour le transport de rondins de bois), les phosphatiers, etc ;

- **les rouliers**, appelés « Ro-Ro » dans le métier, *Ro-Ro* pour *Roll-On, Roll-Off* ou, en français, « rouler dedans, rouler dehors ». Le chargement et le déchargement de ces navires utilise des rampes qui se déploient à même le quai, permettant ainsi aux véhicules d'entrer dans la cale du navire et d'en sortir. Cette méthode de chargement s'oppose au Lo-Lo ou *Lift-On, Lift-Off*, laquelle méthode exige le soulèvement des marchandises à l'aide de grues). Les Ro-Ro transportent des véhicules sur plusieurs ponts, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Il n'est pas exclu que ces mêmes navires transportent d'autres types marchandises sur leur pont, sinon des passagers, dans le cas où ils empruntent certaines routes très fréquentées ;

Si quatre-vingt pour cent du commerce mondial s'effectue par voie maritime. C'est dire toute l'importance du transport maritime dans l'économie mondiale et, comme corollaire, l'importance des navires qui assurent ce transport, sans oublier le rôle des navires de pêche ou de tous ceux qui remplissent une mission particulière, comme de celle de poser des câbles sous-marins ou d'ef-



Navire roulier ou RO-RO



Navire conventionnel ou navire «à tout faire»

- **les conventionnels** ou navires « à tout faire ». Ceux-ci sont parfois appelés « cargos de divers » ou « cargos mixtes », notamment lorsqu'ils transportent des passagers. Les marchandises transportées à bord de ces navires peuvent être conditionnées en sacs, en vrac, en conteneurs, sinon emballées dans des formats non conventionnels (*break-bulk*, à l'exemple des rouleaux de papier ou des caisses), ou encore transportées à l'unité (*neo bulk*, comme les voitures ou les grumes, qui sont des troncs d'arbres abattus, ébranchés et écimés) ;

- **les navires frigorifiques** ou *reefers*. Généralement petits, esthétiques et rapides, souvent peints en blanc pour en démontrer la propreté, ils transportent des denrées alimentaires périssables, comme le litchi, la banane, le jus de fruits, la viande, le poisson... Munis de cales réfrigérées, ces navires sont équipés d'installations et d'équipements spécialisés, permettant le transport de denrées à basse température. Les derniers-nés de

ce type de navires sont même équipés pour transporter des conteneurs réfrigérés, exclusivement ou non. Par extension, il existe des navires-citernes, transportant du jus de fruits, des navires-congérateurs pour le poisson, et même des navires chargeant exclusivement des



Navire frigorifique

palettes. A noter que, depuis que les porte-conteneurs disposent de prises pour le branchement des conteneurs réfrigérés, la flotte de navires frigorifiques tend à diminuer ;

- **les porte-conteneurs**, qui sont spécialisés dans le transport de conteneurs (ces derniers s'assimilent à d'énormes boîtes métalliques au format prédéfini pour l'emballage de marchandises). Le mot « porte-conteneurs » est la traduction directe de l'anglais «*container carrier*», plus tard devenu «*container ship*». Dans le transport maritime, on trouve des abréviations, comme l'UCC pour *Universal Container Carrier* (porte-conteneurs universels, lesquels sont les plus courants) et le FCC pour *Fully Cellular Container-ship* (porte-conteneurs à cellules, équipés, pour les plus grands, de dispositif de guidage des conteneurs lors du chargement). Parmi les sous-types, l'on compte les *feeders* (porte-conteneurs côtiers, généralement conçu selon un *design* standard, et disposant d'une cale unique), les porte-conteneurs *hatchless*



Navire porte-conteneur

(conçu sans panneau de cale, de sorte à accélérer le chargement), et enfin les géants porte-conteneurs rapides de dernière génération.

(la suite au prochain numéro)

Mamy RAZAKALIMANANDRO

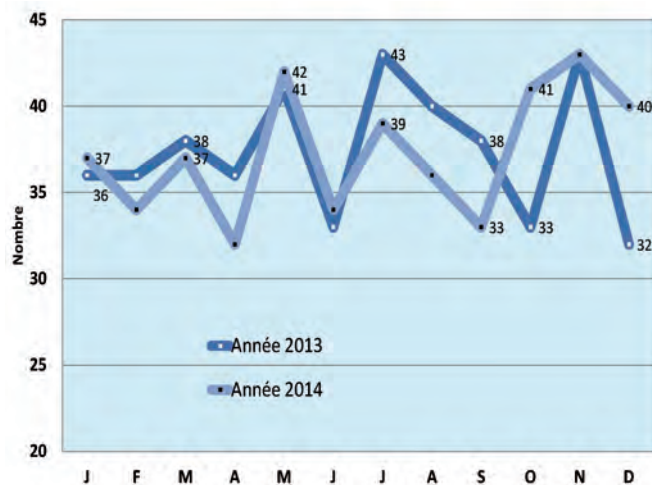
## *Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina*

	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Evolution % 2013/2014
<b>TOUCHEES DE NAVIRES ( Nombre )</b>				
Lignes commerciales				
Lona cours	407	402	404	
Caboteurs	6	6	4	
Pétroliers	35	36	34	
Divers	39	5	6	
Lignes non commerciales				
Bornage et Pêche	1 234	1 143	1 219	
<b>Total</b>	<b>1 701</b>	<b>1 592</b>	<b>1 667</b>	<b>4,71</b>
<b>TRAFIC DE CONTENEURS ( EVP )</b>				
Conteneurs pleins	116 417	123 035	133 817	
Conteneurs vides	65 938	73 230	73 180	
<b>Total</b>	<b>182 355</b>	<b>196 265</b>	<b>206 997</b>	<b>5,47</b>
Poids de marchandises conteneurisées (en tonnes)	1 683 281	1 861 156	1 991 666	7,01
Rendement opérationnel (boite/heure)	39	40	43,99	
<b>TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES ( Tonnes )</b>				
Trafic long cours				
Débarquement	46 271	42 786	153 500	
Embarquement	143 510	121 061	103 047	
<b>Total</b>	<b>189 781</b>	<b>163 847</b>	<b>256 547</b>	<b>56,57</b>
Trafic cabotages				
Débarquement	13 289	11 171	9 208	
Embarquement	16 722	15 534	11 989	
<b>Total</b>	<b>30 011</b>	<b>26 705</b>	<b>21 197</b>	
<b>Total</b>	<b>219 792</b>	<b>190 552</b>	<b>277 744</b>	<b>45,75</b>
Trafic bornages				
Trafic bornages (en tonnes)	53 353	50 920,48	57 946,19	
<b>TRAFIC DES HYDROCARBURES ( Tonnes )</b>				
Débarquement	667 240,01	642 024,22	647 813,64	
Embarquement	138 691,08	143 534,74	127 835,33	
<b>Total</b>	<b>805 931,09</b>	<b>785 558,96</b>	<b>775 648,97</b>	<b>-1,26</b>
<b>TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES ( Tonnes )</b>				
<b>Total</b>	<b>1 247 708,25</b>	<b>1 578 977,79</b>	<b>2 447 703,31</b>	<b>55,01</b>
<b>TRAFIC MARITIME GLOBAL</b>	<b>4 010 066</b>	<b>4 467 164,96</b>	<b>5 550 708,54</b>	<b>24,25</b>

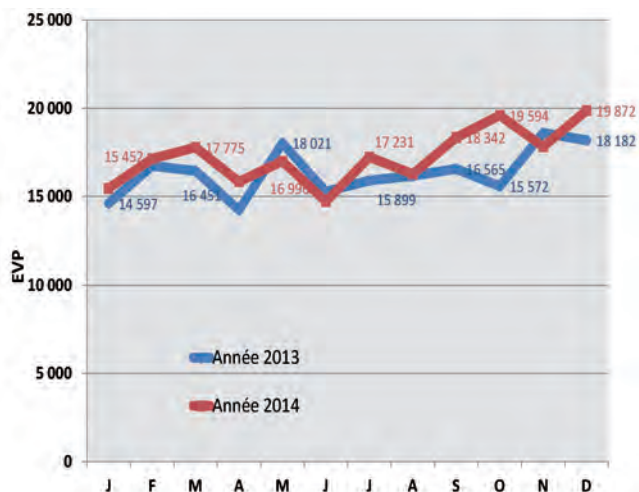
Source: Contrôle de Gestion de la SPAT



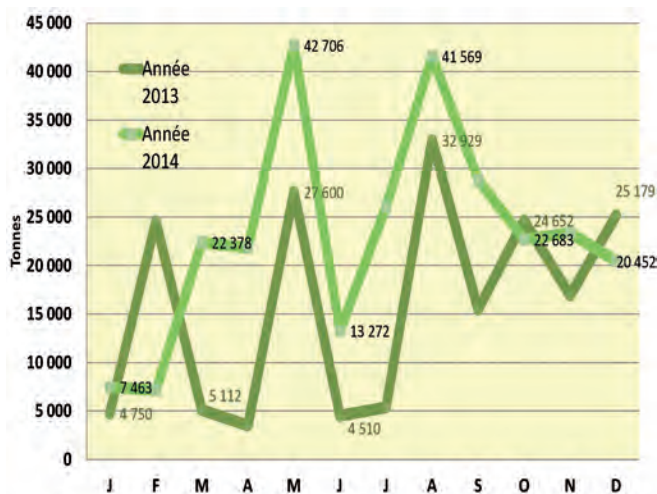
## Touchées des navires



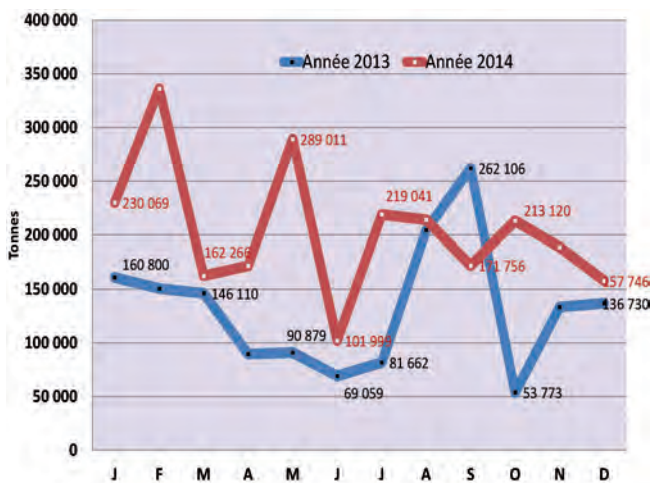
## Trafic des conteneurs



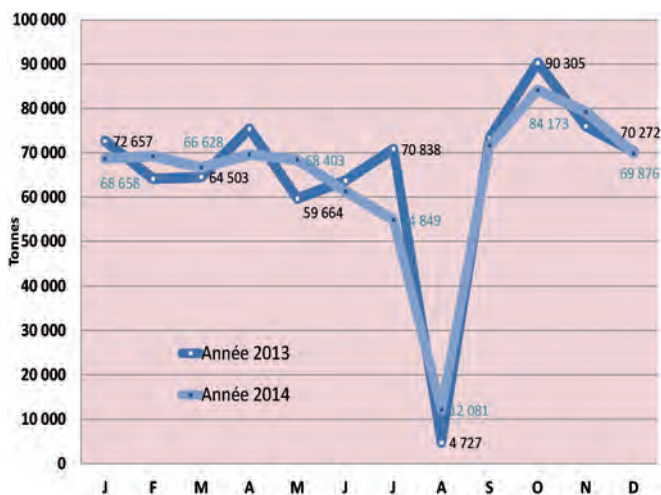
## Trafic des marchandises conventionnelles



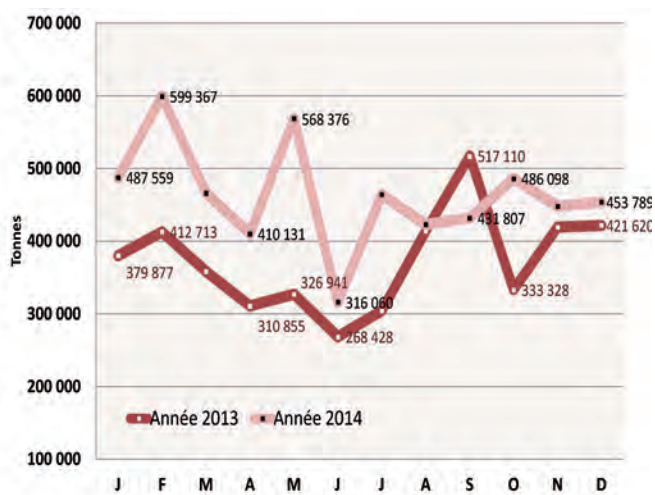
## Trafic vrac des permissionnaires



## Trafic des hydrocarbures



## Trafic maritime global



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

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		RUN		TMM		MPM	
KOTA NANHAI	NHI 085	29/12	30/12	31/12	01/01	05/01	07/01
KOTA JATI	JTT 231	05/01	05/01	07/01	08/01	12/01	14/01
KOTA JASA	JAA 244	12/01	12/01	18/01	19/01	24/01	25/01
KOTA JUTA	JTA 267	24/01	26/01	29/01	30/01	03/02	05/02
KOTA NELAYAN	NEL 079	26/01	26/01	28/01	29/01	02/02	04/02
KOTA JAYA	JYY 260	02/02	02/02	04/02	05/02	09/02	11/02
KOTA NANHAI	NHI 087	16/02	16/02	18/02	19/02	23/02	25/02
KOTA JASA	JAA 246	27/02	27/02	01/03	02/03	06/02	08/02
KOTA JATI	JTT 233	02/03	02/03	04/03	05/03	09/03	11/03
KOTA NELAYAN	NEL 081	09/03	09/03	11/03	12/03	16/03	18/03
KOTA JUTA	JTA 269	16/03	16/03	18/03	19/03	23/03	25/03

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

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		PLU		TMM		DUR	
MAERSK INNOSHIMA	1501	03/01	04/01	07/01	08/01	12/01	13/01
NORTHERN DEPENDANT	1501	08/01	09/01	12/01	13/01	20/01	22/01
SAGITTA	1503	15/01	16/01	19/01	20/01	27/01	29/01
HENRY RICKMERS	1503	22/01	23/01	26/01	27/01	03/02	05/02
MAERSK INVERNESS	1503	29/01	30/01	02/02	03/02	10/02	12/02

## ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES							
		DUR		TMM		RUN		PLU	
HOEGH TRADER	117	03/01	03/01	07/01	07/01	08/01	10/01	11/01	11/01
GLOVIS CARAVEL	5	06/02	06/02	12/02	12/02	14/02	15/02	16/02	16/02
PLEIADES SPIRIT	39	28/02	02/03	06/03	06/03	07/03	09/03	10/03	10/03

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

Heures UT + 3h

Latitude 18° 10' S

Longitude 049° 25' E

Janvier 2015				Février 2015				Mars 2015									
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	5 23 11 20 17 33 23 44	0,45 0,90 0,50 1,00	16	4 18 10 34 16 23 22 51	0,60 0,85 0,55 0,95	1	0 18 6 40 12 30 18 51	1,00 0,45 0,95 0,45	16	5 49 11 44 17 55	0,50 0,95 0,40	1	5 48 11 37 17 59 23 56	0,50 0,85 0,50 0,95	16	4 38 10 44 16 39 23 02	0,50 0,90 0,45 1,00
2	6 13 12 03 18 20	0,45 0,90 0,45	17	5 19 11 16 17 21 23 36	0,55 0,90 0,50 1,00	2	0 55 7 09 13 01 19 22	1,00 0,45 0,95 0,45	17	0 05 6 30 12 25 18 42	1,05 0,45 1,00 0,35	2	6 19 12 11 18 34	0,50 0,90 0,50	17	5 28 11 29 17 38 23 46	0,45 0,95 0,40 1,05
3	0 29 6 52 12 41 18 59	1,00 0,45 0,95 0,45	18	6 04 11 56 18 10	0,50 0,95 0,45	3	1 27 7 34 13 29 19 49	1,00 0,45 1,00 0,45	18	0 47 7 08 13 07 19 26	1,10 0,40 1,10 0,30	3	0 30 6 44 12 40 19 02	0,95 0,45 0,95 0,45	18	6 10 12 12 18 27	0,40 1,05 0,35
4	1 09 7 24 13 14 19 33	1,00 0,45 0,95 0,45	19	0 19 6 45 12 37 18 55	1,05 0,45 1,00 0,35	4	1 55 7 59 13 55 20 16	1,00 0,45 1,00 0,45	19	1 29 7 48 13 50 20 09	1,10 0,35 1,10 0,30	4	0 59 7 08 13 06 19 27	0,95 0,45 1,00 0,45	19	0 28 6 48 12 54 19 12	1,05 0,35 1,10 0,35
5	1 45 7 53 13 44 20 04	1,00 0,45 0,95 0,45	20	1 02 7 24 13 18 19 38	1,10 0,40 1,05 0,30	5	2 20 8 24 14 20 20 43	0,95 0,45 1,00 0,45	20	2 11 8 24 14 33 20 53	1,10 0,35 1,10 0,30	5	1 24 7 32 13 31 19 52	1,00 0,45 1,00 0,45	20	1 09 7 26 13 36 19 55	1,05 0,35 1,10 0,30
6	2 17 8 21 14 12 20 34	1,00 0,45 0,95 0,45	21	1 45 8 03 14 01 20 22	1,10 0,40 1,10 0,30	6	2 43 8 51 14 46 21 11	0,95 0,45 1,00 0,45	21	2 53 9 04 15 18 21 40	1,05 0,35 1,10 0,35	6	1 47 7 56 13 56 20 18	1,00 0,45 1,05 0,45	21	1 50 8 04 14 18 20 38	1,05 0,30 1,15 0,35
7	2 46 8 49 14 40 21 04	0,95 0,50 0,95 0,45	22	2 29 8 43 14 46 21 08	1,10 0,40 1,10 0,30	7	3 07 9 19 15 14 21 41	0,95 0,50 1,00 0,50	22	3 37 9 46 16 06 22 30	1,00 0,40 1,05 0,40	7	2 10 8 22 14 22 20 45	0,95 0,45 1,00 0,45	22	2 30 8 42 15 02 21 23	1,00 0,35 1,10 0,35
8	3 13 9 18 15 08 21 36	0,95 0,50 0,95 0,50	23	3 14 9 26 15 33 21 56	1,05 0,40 1,05 0,35	8	3 30 9 49 15 43 22 15	0,90 0,50 0,95 0,50	23	4 25 10 31 17 02 23 26	0,90 0,40 1,00 0,45	8	2 33 8 49 14 50 21 15	0,95 0,45 1,00 0,50	23	3 10 9 21 15 48 22 10	0,95 0,35 1,05 0,40
9	3 41 9 49 15 38 22 10	0,90 0,55 0,95 0,50	24	4 02 10 11 16 25 22 50	1,00 0,40 1,05 0,40	9	3 55 10 24 16 16 22 56	0,85 0,50 0,90 0,55	24	5 22 11 23 18 15	0,85 0,45 0,90	9	2 57 9 19 15 20 21 49	0,90 0,45 1,00 0,50	24	3 54 10 04 16 41 23 03	0,85 0,40 1,00 0,45
10	4 09 10 24 16 10 22 49	0,85 0,55 0,90 0,55	25	4 56 11 01 17 26 23 50	0,95 0,45 1,00 0,45	10	4 24 11 05 16 59 23 46	0,80 0,55 0,90 0,60	25	0 32 6 48 12 27 19 50	0,50 0,75 0,50 0,90	10	3 22 9 52 15 55 22 30	0,85 0,45 0,95 0,55	25	4 44 10 52 17 49	0,80 0,45 0,90
11	4 41 11 04 16 49 23 34	0,85 0,60 0,85 0,60	26	6 04 11 58 18 45	0,85 0,50 0,95	11	5 03 11 58 18 11	0,80 0,55 0,85	26	1 57 8 38 13 51 21 18	0,55 0,75 0,55 0,90	11	3 51 10 33 16 39 23 22	0,85 0,50 0,90 0,55	26	0 06 6 01 11 52 19 23	0,50 0,75 0,50 0,85
12	5 25 11 52 17 46	0,80 0,60 0,85	27	0 59 7 33 13 06 20 17	0,50 0,80 0,55 0,90	12	0 51 7 01 13 04 20 11	0,60 0,75 0,60 0,85	27	3 48 9 58 15 48 22 24	0,55 0,80 0,55 0,90	12	4 30 11 26 17 45	0,80 0,50 0,85	27	1 26 8 05 13 12 20 53	0,55 0,70 0,55 0,85
13	0 29 6 58 12 49 19 28	0,60 0,75 0,60 0,85	28	2 24 9 03 14 32 21 37	0,50 0,80 0,55 0,90	13	2 14 9 09 14 25 21 35	0,60 0,75 0,55 0,90	28	5 05 10 54 17 11 23 15	0,50 0,85 0,50 0,95	13	0 29 5 52 12 34 19 39	0,60 0,75 0,55 0,85	28	3 13 9 34 15 03 21 58	0,55 0,75 0,55 0,85
14	1 35 8 45 13 56 21 01	0,60 0,80 0,60 0,85	29	4 04 10 14 16 13 22 41	0,50 0,80 0,55 0,95	14	3 49 10 12 15 50 22 33	0,60 0,80 0,55 0,95	29	1 52 8 38 13 57 21 11	0,60 0,75 0,55 0,90	14	1 52 8 38 13 57 21 11	0,60 0,75 0,55 0,90	29	4 34 10 30 16 40 22 46	0,55 0,80 0,55 0,90
15	2 55 9 47 15 11 22 02	0,60 0,80 0,60 0,90	30	5 18 11 09 17 26 23 34	0,50 0,85 0,50 0,95	15	5 01 11 00 17 00 23 21	0,55 0,90 0,50 1,00	30	3 25 9 52 15 24 22 13	0,55 0,80 0,50 0,95	15	3 25 9 52 15 24 22 13	0,55 0,80 0,50 0,95	30	5 16 11 11 17 31 23 24	0,50 0,85 0,55 0,90
			31	6 05 11 53 18 14	0,50 0,90 0,45							31	5 46 11 43 18 05 22 55	0,50 0,90 0,50 0,95			

# INO MARÔ ASANÔ Ê ?

**Nisafidy nanatona an' Andriamatoa Arsène RAKOTOSON izay Mpanoro-hevitra (Consultant) ao amin'ny SPAT eo anivon'ny seranan-tsambon'ny Toamasina ny PortEcho mba hanadiady momba ny andraikitra sahaniny.**



Arsène RAKOTOSON,  
Mpanoro-hevitra (Consultant)  
ao amin'ny SPAT

**PE :** Mba afaka hampafantarinao anay ve ny andraikitra sahaninao eo anivon'ny seranan-tsambon'i Toamasina ?

**A.R :** Ny SPAT dia nandray ahy ho Mpanoro-hevitra (Consultant), hanampy azy eo amin'ny lafiny ara-teknika sy fanohanana eo amin'ny sehatra fanatanterahana ny asa (travaux) ary koa eo amin'ny fandinihana (etude) amin'ny ireo tetik'asa sasantsasany fanajariana ny seranan-tambon'ny Toamasina. Amin'izany aho dia miara-miasa akaiky amin'ny Lehiben'ny Sampan'asa miandraikitra ny fanajariana ny seranam-tambo (Direction du Développement et de l'aménagement portuaire) eto amin'ny SPAT izay mifan-drady ary mifanaraka hatrany amin'ny torimarika avy amin'ny ny Tale Jeneraly ny SPAT. Ankehitriny izahay dia eo ampantananterahina ireo asa fandinihana sy ireo asa fanajariana mbola hilaina eto anivon'ny seranan-tsambo ny Toamasina izay hotontosain'ny vondrona mpanidika (bureau d'études) sy ireo vondrona mpanatanteraka asa (entreprises) toy ny :

- fandinihana ny tetik'asa fanajariana toerana fiantsoanan'ireo fiara vaventy mitondra kaontonera, entam-barotra ary solika izay kasaina hatao any Tsarakofafa (lalam-pirenena RN2 bis) eto Toamasina mba hialana ireo ny olana vokatry ny fitôanan'ny fiara vaventy eo amin'ny fidiran'ny seranan-tsambo (portail n°1)
- fandinihana ny tetik'asa fanajariana sy hanatsarana ny fidiran'ny seranan-tsambo (portail 2) hanaovana toerampanorenana maro (Port Building)

**PE :** Efa nisahana asa hafa tato anatin'ny tontolon'ny seranantsambo ve ianao indrindra teto Toamasina ?

**AR :** Efa nadritran'ny 20 taona eo eo no efa nanantosako ny andraikitra eo amin'ny asa fandinihana tetik'asa ary fanaraha-maso ny asa tanterahin'ny vondrona mpanatanteraka amin'ny fanajariana seranan-tsambo teto Madagasikara toy ny tao Mahajanga, Toliara, Antsiranana, Morondava, Tolagnaro ary tany Comores. Ary nanomboka ny taona 2006 ka mandrak' ankehitriny dia teto Toamasina no nanohizako ny andraikitra momban'ny fanajariana seranam-tsambo :

- Asa-mpamerenana amin'ny laoniny ny Mole C ; asa fanamafisana ary fampitaovana ny quai C2/C3 ; asa fanitarana ny toeram-pametrahana kaontenera teo aminy faritra Kraomita sy mangazay 16 taloha izay nohajarian'ny MICTSL (2006-2014)
- Asa-mpadinihana ny soradrafina-tany ny fanamban'ny ranomasina (levé bathymétrique) ny seranan-tsambo ny toamasina izay nosahan'ny SPAT (2007)
- Asa fanajariana ny toerana fanamboaran-tsambo eo amin'ny darse 2B izay nohajarian'ny GAPCM (2008) ;
- Asa-mpamerenana amin'ny laoniny sy fampitaovana ny mole C1 izay nohajarian'ny SPAT (2010);
- Asa-mpadinihana fanajariana ireo toeram-piantsonana amin'ny darse rehetra sy ny mole A izay nosahan'ny SPAT (2011) niaraka tamin'ny vondrona mpandinika ARTELIA;
- Asa-mpadinihana ireo asa maika fani-

tarana ny toeram-pametrahana kaontenera (Raymond bang sy ny atsimon'ny mangazay16) sy fanamboaran-dâlana ho an'ny fiara vaventy ary fanatsarany ny fidiran'ny seranan-tsambo (portail 1) nosahan'ny SPAT (2010-2011);

Tamin'ny fantanterahana an'io asa maika fanitarana io no nanombohako ny andraikitra ho Mpanoro-hevitra (Consultant) teto amin'ny SPAT mba hampirindra tsara ny fijotrany asa eo amin'ny lafiny ara-teknika ary mifanaraka amin'ny tetik'asa voadinika, niaraka tamin'ny vondrona mpandinika EGIS INFRAMAD izay niandraikitra mivantana ny fanaraha-maso amin'ireo vondrona mpanatanteraka asa telo COLAS, EGEDEC ary EMPS), ary eo koa ny fandrindrana sy fandaminany amin'ny vaha-olana isankarazany mba tsy hampihato ny fanajariana ny asa tanterahina (travaux) amin'ny sehatr'asa izay hataon'ireo orin'asa eto anivon'ny seranan-tsambo ny Toamasina toy ny GasyNet, MICTSL, MADARAIL, SMMC, GALANA, SHERRITT.

**PE :** Misy hafatra tianao ampitaina manokana ve ?

**AR :** Fisaorana no atolotro ny Tale Jeneraly sy ny Lehiben'ny Sampan'asa miandraikitra ny fanajariana ny seranam-tambo sy ireo mpiara-miasa rehetra ao amin'ny SPAT amin'ny fahatokisana, ny firaha-miasa amim-pitiavana izay nanampy tokoa tamin'ny fanatanterahina ny andraikitra namapanaovina ahy. Tsara ny zava-bita tamin'ny fanajariana ny seranan-tsambo ny Toamasina ka tokony ho kolokoina sy ho kojakojaina tsara. Ny fanadiovana ny asa voakaly izay efa hataon'ny SPAT ankehitriny dia efa taratra tsara amin'ny izany fa ny fikojojaina ireo asa voakaly izay hataon'ny vondrona mpanatanteraka (entreprises) mandritry ny heritaona dia tokony hotohizana ny SPAT araka fotoana izay ilaivana azy. ■



Fampafahantarana ireo foto-drafitr'asa an'ireo vahiny nitsidika ny seranantsambo

Nangonin'i Monique HENRIETTE

# Fizarana fanomezana

**Nanoloatra fanomezana maro isan-karazany hoan'ny mpiasan'ny SPAT sy ny fianakaviany ny Tale Jeneraly tamin'ny faran'ny taona 2014. Izany no natao dia mba ho fisaorana an'ireto farany teo amin'ny lafiny arak'asa. Izay tafiditra ihany koa eo amin'ny politikan-tsosialy ny orinasa SPAT.**

**P.E:** Ahoana ny fihetseham-ponao amin'izao fanomezana maro avy amin'ny Tale Jeneraly izao, toy ny tambin-karama, volan-jaza, volan-gisa, vato mamy ary jiro fahanana amin'ny herin'ny masoandro ho fanomanana ny fankalazana ny Noely sy ny ny taom-baovao ?

**D.D :** Tena faly dia faly ny tenako, ary nia-vaka ny tamin'ity taona ity satria voalohany lasa aloha daholo ny fanomezana, ka nahafahana niomana tsara tamin'ny fety izahay mianakavy kely. Mahafaly tokoa izao fanomezana izao satria anisan'ny fomba iray ahafahana manama-

rika hatrany ny fifandraisana izay tsy mit-sahatra ny mihatsara hatrany eo amin'ny mpiasa sy ny mpampiasa.

**P.E:** Misy hafatra tianao ampitaina ve ?

**D.D :** Voalohany indrindra dia maneho etoana ny firariantsoa ho an'Andriamatoa Tale Jeneraly sy ny fianakaviany . Enga anie hitondra soa sy fanambinana ho azy ireo ity taona vaovao ity. Ho ela fanapahana izy amin'ity orin'asa SPAT ity, ary dia mbola manantitra ny fisaorana sy fankatelemana ho azy tamin'ireo fanomezana rehetra izay natolony.■



**DETY Denise**, «Operateur Fax» ao amin'ny «Direction Administration et Communication»



**BOTOZAZA Reuchelin Helmer** «Matelot Machine» ao amin'ny «Direction Capitainerie»

**P.E:**Amin'izao fizarana vary sy menaka ary lambaony izao, ahoana ny fihetse-

ham-ponao amin'ireo fanomezana maro nomen'i Tale Jeneraly ?

**B.R.H:** Amin'ny fo falifaly sy mirana no andraisanay ny fanomezana maro isan-karazany, satria tsy hadinony ary tsy tapaka ny manoloatra fanomezana isaky ny faran'ny taona ho an'ny mpiasa izy. Isaorana azy manokana izany, satria mba nahafahan'ny mpianakavy nanao fety tsara.

**P.E:** Misy teny manokana tianao ambara ve ?

**B.R.H:**Mampanantena ny Tale Jeneraly izahay fa hiezaka hanao ny asa amin'ny

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

Nangonin'i Monique **HENRIETTE** sy Alexina **TIANA**

## Mouvements du personnel durant le quatrième trimestre 2014

Nom et prénoms	Matricule	Fonction	Date
<b>AGENTS RETRAITES</b>			
RAKOTONIRINA Jhonson Alfred	1990.100	International Marketing Manager	15/09/2014
MANANTSOAVINA	1989.192	Lamaneur	16/10/2014
<b>AGENTS RECRUTES</b>			
HARINOSY Joëlsion Wilson	2014.015	Matelot Machine	28/11/2014
BOTOZAZA Reuchelin Helmer	2014.016	Matelot Machine	27/11/2014
VAUVILLERE Sylvie	2014.017	Sécretaire de Direction	15/12/2014
<b>AGENT DECEDE</b>			
SOLO Zavah Raymond	1983.027	Magasinier	02/11/2014

# Fifampiarahabana tratry ny taona 2015



Kabary nifandimbiasana nataon'ny:  
Solontenan'ny mpiasa, Tale misahana ny mpiasa, Tale Jeneraly

## Ny hazo no vanon-ko lakana, ny tany naniriany no tsara.

Fahombizana no azo andikana iny taona vao nivalona iny hoy ny solontenan'ny mpiasa Andriamatoa Tsoifoina, raha nandray fitenenana, satria anisany nanamrika izany ny fitokanana ireo zava-bita teo anivon'ny seranantambon'i Toamasina, na teo anivon'ny SPAT izany na teo amin'ireo orin'asa mpiara miombon'antoka aminy. Nanakoako nanerana ny nosy eny fa hatrany ivelany ny lazany seranana tamin'iny taona 2015 iny ka tsy hainay mpiasa ny tsy hanolotra fisarana anareo mpampiasa. Vokatry'izany ny fanoloran'ny firenena any ivelany ireo mari-pankasitrahana maromaro ho porofon'izany ezaka vita eo anivon'ny orinasa izany. Ka hoy izahay hoe : manana tanjona ireharehana izahay manana anareo, satria tsy mijanona ho anareo ihany laza izany fa mipaka hatraty amin'ny mpiasan'ny seranana iray manontolo. Tsy nionona fotsiny amin'ny fanatsarana ny seranana ianao andriamatoa Tale Jeneraly fa mbola tsy nataonao ambanimaso tsy hita izahay mpiasa eo ambany fifehezanao. Koa tsy ho hainay ny tsy hankasitraka anao ny amin'izany. Nijery hatrany ny maha olona ihany koa ianao ary tsy nanao ambanin-javatra ny fiarahamonina sy ny eo amin'ny lafiny asa. Koa tsy am-pisalasalana no ilazanay fa mandry ivohon'ny vato izahay mpiasa manana anao.

Raha hitodika amintsika mpiasa kosa aho, hoy ihany ny solontenan'ny mpiasa dia: raha **ny hazo hono no vanon-ko lakana, ny tany naniriany no tsara**, raha ny voninkazo no tsara felana dia noho ny zezika ao ambaniny, ary raha ny orinasa no miroborobo dia nohon'ny ezaka nataon'ny mpiasa. Koa satria tsy afaka misaraka fa mifanindran-dalana hatrany ny ezaka sy ny tombotsoa ka dia

hataonay sitraka enti-matory ary hovaliana raha mahatsiahy.

## Miroso hatrany izay te hanana ny tsara.

Nirary soa ny Tale Jeneraly sy ny ankehonany kosa ny directeur des ressources humaines Andriamatoa Zandry Séraphin, tamin'ny fahatratrara ny ampahany amin'ireo fanambany nohon'ny fifakatiavana sy ny fiaraha-mientan'ny mpiasa izay mamatotra antsika na teo amin'ny mora na teo amin'ny sarotra. Ny fiainana dia tsy ilaozan'ny olana fa ny fahaizana maha ny olana no maha olona. Tsy misy mahavita tena fa mifampiankina ny zavadrehetra. Raha manana olana ianao eo amin'ny asanao dia tadiavo ny hamahanao izany. Zahao, katsaho, aiza ny lesoka, hitondranao fahombizana. Tsy mety aminao ny hanome tsiny ny hafa avy hatrany. Ho hitanao eo amin'ny fomba famahanao olana ny lalana tokony harahinao, madiniha tena, ary halaviro ny fomba fananana " esprit de critique" izay mifototra amin'ny fanomezan-tsiny avy hatrany fa tsy afaka mamakafaka lalina. Fa manana kosa ny "esprit critique", izany hoe: mandanjalanja, mijery ny tsara, ary mandroso vahaolana. Ny "esprit critique" no mitondra fampandrosoana. Anjarantsika ny mikajy sy mikolokolo ireo zava-

bita tsy ho simba sy tsy haloto. Ny teny filamatra nosafidina tamin'ity taona 2015 ity dia ny hoe: "miroso hatrany izay te hanana ny tsara" ary ny tanjona dia ny 2035, koa ity misy hafatra lalina: **tano ny azo fa sarotra ny mila**. Hoy izy namarana ny kabarinny.

## Taona hanapahana ny hoavin'ny seranantsambon'i Toamasina.

Nankasitraka sy nisaotra ny mpiasa rehetra ny Tale Jeneraly tamin'ny fahatongavan'izireo namaly ny antso sy tamin'ireo fampisehoana firaisan-kina samihafa nasehony. Fotoana natao hifampiarahabana izao fotoana izao, nefa ihany koa fotoana natao hifankahitana, mifanatri-tava amin'izao taona vaovao diavintsika izao.

Faly ny tale jeneraly Avellin Christian Eddy niarahaba ny mpiasa sy ireo olona nasaina mpiara-miombon'antoka amin'ny SPAT. Isaorantsika voalohany Andriamnitra amin'ny fahatratrarantsika izao fotoan-dehibe izao hoy izy, fa isaorana ihany koa ny ezaka izay nataon'ny tsirairay avy ka nahavitantsika soa aman-tsara ny adidy sy ny andraikitsika nandritra iny taona vao nivalona iny. Tsy afaka mijanona amin'izay anefa isika fa tsy maintsy mitohy foana ny asa. Satria amin'ity taona 2015 ity no **taona hanapahana sy hamaritana ny amin'ny ho avy sy ny fanalehibeazana ny seranantsambon'i Toamasina**. Natao ho tanjona dia ny taona 2035 ka izay no tokony himasoantsika rehetra ka mila finjavana sy fifankatiavana eo amintsika mpiara-miasa mba hahafahantsika manatanteraka an'izay tanjona hotratrarintsika izay. Mbola miangavy anareo tsirairay avy aho mba samy hiezaka hanao bebe kokoa hatrany nohon'ny teo aloha isika rehetra manomboka izao sy amin'ny taona manaraka. Ary mbola mampanantena anareo aho fa mbola hanao izay azoko atao aho hampandrosoantsika ity serantsambon'i Toamasina izay imatimatesantsika ity.■

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Sasantsasany amin'ireo vahiny mpiara-miombon'antoka amin'ny SPAT izay nasaina manokana

# Festival « MITSAKA »

*Le meilleur de la culture contemporaine malgache, débordant sur l'international*

*Toamasina et Foulpointe ont été les villes hôtes de la 7ème édition du Festival International de Danse MITSAKA, organisée du 08 au 16 novembre 2014. Afin de motiver les participants et les inciter à se surpasser, les organisateurs ont fait le pari d'inviter le maximum de groupes issus des quatre coins du monde. Pari réussi. Une joyeuse et festive manière de partager la richesse et la beauté de la danse, voilà comment on peut qualifier ce festival.*

Comme pour les éditions précédentes, le festival MITSAKA est et reste fidèle à ses trois objectifs bien définis :

- **La rencontre** : ce moment permet à la population originaire de la région de se voir, au moins une fois dans l'année.
- **La mise en valeur culturelle**, plus précisément, l'opportunité de faire connaître au monde le patrimoine culturel et historique de la région, entre autres, le fort (ou *manda* en malgache) de Foulpointe.
- **Les échanges de savoir faire et d'expérience** à travers les rencontres, des échanges desquels tous, organisateurs, danseurs, spectateurs, peuvent tirer profit.

La fidélité à ces trois objectifs a réussi à faire de l'édition 2014 une rencontre aussi festive, sinon plus, que celle de 2013. Avec en prime, la volonté et la ferveur de l'organisatrice Zoé RANDRIANJANAKA, laquelle a voulu donner la même chance au public, tant de Toamasina que de Foulpointe. Toutes les activités gravitant autour de la danse, on peut imaginer facilement l'ambiance du festival.

A l'affiche, une centaine de danseurs issus de groupes nationaux, auxquels se sont joints des professionnels de renommée internationale, comme *Jean Renat* de l'île Maurice, la compagnie *MALKA* de France, la compagnie *AléAA* de l'île de La Réunion, des danseurs traditionnels de l'université de Djakarta (Indonésie), des troupes des villes respectives de Ningbo et de Canton, Chine)... Pendant une dizaine de jours, successivement à Tamatave (le long de l'Avenue de l'indépendance, à la Place *Bien-Aimé* et au complexe hôtelier *Le Bateau Ivre*) et dans la commune rurale de *Mahavelona* (Foulpointe), les danseurs malgaches et étrangers se sont partagés savoir faire et expérience. Cerise sur le gâteau, le groupe «*Malagasy Bloco* », composé de



«*Malagasy Bloco*» de l'ONG *Bel Avenir*

jeunes filles de l'ONG *Bel Avenir*, et qui vient de boucler une tournée d'un mois au Brésil à l'occasion de la Coupe du monde 2014. Là-bas, tout en partageant les expériences artistiques et humaines avec des groupes promouvant la culture afro-brésilienne, les jeunes percussionnistes malgaches ont fait vibrer les supporters argentins, hollandais, allemands et brésiliens.

Quant à Foulpointe, connue pour sa vocation touristique, elle a réservé un décor paradisiaque (une plage entière) à l'événement. Danseurs et chorégraphes ont évolué, pour ainsi dire, les pieds dans l'eau, ce qui agrmente la magie des spectacles. Ouvrant la soirée, les enfants et les jeunes adolescents locaux n'ont pas eu à rougir de leur démonstration. Toujours à l'affût de nouveautés, les chasseurs de talents n'ont pas chômé, et ont révélé des candidats potentiels. Une entrée en matière qui, d'emblée a chauffé le public. Ensuite, les professionnels sont entrés en scène, en démontrant une succession de danses contemporaines sous différents aspects, apportant la notion

d'art vivant, enchantant ainsi les spectateurs de tous âges, nombreux et passionnés. Enfin, des artistes, jouant en solo ou collectivement, ont tour à tour démontré expression de joies, ainsi que tourments dans nos âmes et esprits, tout cela, à travers la danse.

Dans le public, nous avons recueilli ces impressions : « *Ils nous ont fait respirer art et culture, en dessinant, dans cet élan, de nouvelles structures sociales, et en s'emparant de la jeunesse. Nous, spectateurs, nous avons pu laisser aller notre imagination et notre interprétation devant les chorégraphies présentées, comme si on contemplait un tableau d'art moderne, avec en prime les mouvements. L'enrichissement créatif de la manifestation a mis Foulpointe en effervescence, invitant ainsi à partager le meilleur de la culture contemporaine Malgache, débordant sur l'international* ».■

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

## Le voyage du cacao malgache

*Si le chocolat existe en Amérique Centrale depuis l'origine des civilisations humaines, sa fabrication industrielle ne date pourtant qu'au début du XIX<sup>ème</sup> siècle. Lentement mais sûrement, il n'a cessé d'évoluer depuis, pour devenir un des produits les plus prisés lors des fêtes (Noël, Fin d'année et Pâques). Ainsi, les quatre premiers et le dernier mois de l'année sont les périodes où les ventes de chocolats atteignent annuellement leur summum. Fabriqué avec un savoir faire hérité de plusieurs générations, à partir du fameux beurre de cacao mélangé avec de la graisse végétale, le chocolat est devenu un symbole en soi-même. Et c'est sans doute ce qui a contribué au succès de la chocolaterie. Dans cet article, l'équipe du PortECHO vous rapporte les résultats de son enquête sur le passionnant voyage du cacao malgache, un voyage qui contribue, pour une très grande part, à ce succès universel.*



Un des produits de la chocolaterie VALRHONA

### Un voyage dans le temps

Étymologiquement, le terme « cacao » vient du nom *nahuatl* « cacahuatl », traditionnellement utilisé par les populations méso-américaines, notamment les Mayas et les Aztèques. Des traces de cacao, datant des XI<sup>ème</sup> et XII<sup>ème</sup> siècles, ont été trouvées dans des récipients retrouvés en Amérique du Nord. À l'époque, réservé exclusivement aux nobles, le chocolat se consommait sous forme de boisson (dilué dans l'eau à laquelle on ajoutait du piment pour lui donner une couleur rouge, et battu énergiquement pour former une mousse épaisse à la surface). Chez les Mayas, il était principalement utilisé lors de cérémonies religieuses. Tandis que les Aztèques, qui ne le consommaient pas dans un cadre rituel, diffusèrent la fève dans d'autres régions du Mexique. En revanche, et ce qui peut paraître surprenant, c'est que les deux civilisations l'utilisaient couramment en guise de monnaie.

Après la colonisation du Mexique, dans le cadre du commerce triangulaire, le cacao fut exporté vers la métropole (Europe). Puis vint l'idée de le mélanger au lait. La recette s'avéra d'emblée un réel

succès auprès de la Cour d'Espagne. Par contre, en France, comme le roi Louis XIV n'en raffolait pas, son adoption y fut quelque peu retardée. Néanmoins, d'année en année, le produit fit son effet, pour gagner progressivement du terrain chez les élites européennes, cela, principalement sous forme de boisson, mais aussi en confiseries. Pendant ce temps, au Mexique, sa consommation se généralisa rapidement à toute la population, et cela, malgré le fait que le cacao, qui y fut consommé à l'époque coloniale, provenait essentiellement du Venezuela, de la Colombie et du Guatemala.

Ainsi, en tache d'huile, le produit progresse dans son voyage, pour rafler de nos jours la vedette des banquets et des tables de fêtes. Ce produit star se confirme tellement que, le 1er octobre de chaque année, à l'initiative de l'Académie Française du Chocolat et de la Confiserie, est célébrée la Journée Mondiale du Cacao et du Chocolat. Cette décision des chocolatiers et des confiseurs français fait suite à la décision de l'Organisation Mondiale du Cacao (ICCO) d'instituer le « Cocoa Day », le premier jour d'octobre, l'objectif étant de promouvoir le travail de tous les petits planteurs et producteurs de cacao.

### Le cacao malgache

À Madagascar, la culture du cacao se concentre essentiellement au Nord Ouest, plus particulièrement autour de la vallée du *Sambirano* près d'*Ambanja*. Il faut préciser que Madagascar est le seul pays africain à être reconnu par l'ICCO comme producteur de cacao fin à 100% (cf. Site de l'ICCO). Ce qui classe la Grande Ile, toujours selon l'ICCO, parmi les 8 pays producteurs mondiaux, qui ont réussi à asseoir leur réputation, en tant que fournisseurs de « **chocolat d'origine unique** ». Mieux encore, Madagascar produit également du cacao certifié « *agriculture biologique* » ou « *bio* » par la société *ECOBERT* (un certificateur français de produits biologiques). Et, grâce à cette qualité mondialement prisée de nos jours, si le prix moyen du cacao avoisine 1,30 euros le kilo sur le marché international, le cacao malgache se négocie jusqu'à 2,20 euros. En 2007, Madagascar a connu une augmentation de la production (de 4.900 à 10 000 tonnes). À noter que 95% du cacao de Madagascar proviennent de la région de *Diana*, notamment du district d'*Ambanja*, où trois variétés mondialement demandées sont cultivées : le « *forestero* », le « *criollo* » et le « *trinitario* ». Ce dernier est un hybride issu du croisement entre les deux premières variétés. Enfin, les principaux pays importateurs du cacao malgache sont les Pays-Bas, la France, l'Allemagne, la Turquie et l'Espagne.

### FETE RIME AVEC CHOCOLAT... ET CACAO MALGACHE !

Le cacao malgache est particulièrement apprécié par les chocolateries européennes, entre autres « **VALRHONA** », une chocolaterie française, qui s'approvisionne presque exclusivement à partir de la plantation Millot, sur un espace d'environ 1 200 hectares de cacaoyers, dans le Nord-ouest de la Grande Ile. Depuis 1922 jusqu'à ce jour, cette chocolaterie fournit un chocolat d'exception





Exposition d'une cabosse de cacao avec ses fèves à l'intérieur

Emboitant le pas à cette chocolaterie de renom, l'**Hôtel Restaurant Colbert** d'Antananarivo est l'une de celles qui ont choisi de s'y approvisionner également. Brillant de ses quatre étoiles, il affiche un autre atout : le **chocolat de luxe**. D'ailleurs, « luxe » semble être le maître mot du Chef Chocolatier de cet établissement hôtelier. L'accueil réservé aux visiteurs, le magasin de vente, l'alignement parfait, voire artistique, des viennoiseries sucrées salées, des gâteaux, et des chocolats, tout en effet reflète le luxe, si tant est-il que le terme est permis pour le plaisir des palais. Un savant étalage, auquel s'ajoute le rappel du passé de la chocolaterie, grâce à des vases-marmites en cuivre, où étaient, à l'origine, fondus les meilleurs chocolats. Toujours avec le sourire, le guide invite l'équipe du *PortECHO* jusqu'au laboratoire sis au sous sol, où cet érudit du produit qu'il confectionne vit en réelle symbiose avec le chocolat. Son discours témoigne d'une véritable complicité avec le produit, quand il explique que leurs chocolats sont élaborés artisanalement à base de cacao de la région d'*Ambanja*. Dans le dédale des petits ateliers, les visiteurs ont pu côtoyer les artisans chocolatiers, lesquels s'apparentent à de vrais artistes sculpteurs, et qui, malgré leur travail soutenu, affichent constamment de la bonne humeur. Une visite aussi passionnante qu'enrichissante, avec en prime pour l'odorat, le parfum alléchant des ganaches noires, des pralinés, des épices, des chocolats amers et au lait. Bref, une taverne où règnent raffinement, saveur, fraîcheur et délicatesse.

Pendant la visite, le guide a précisé que la Chocolaterie de l'**Hôtel Restaurant Colbert** apprécie tellement les fèves du cacao malgache, qu'elle a financé la construction d'un séchoir à cacao sur place, c'est-à-dire dans le Nord-Ouest de la Grande Ile. Tandis que **Valrhona** a baptisé les noms de ses créations choco-

latières en s'inspirant de noms exotiques malgaches comme « *manjari* », « *ampamakia* », tous deux contenant 64% de cacao malgache, et « *tanarive* » avec 33% de cacao malgache, lacté au goût caramel.

Pour sa part, la **Chocolaterie Robert** de Madagascar a été primée pour sa première participation à l'évènement baptisé « **The Chocolate Awards** », le 18 octobre 2014, à Londres. La tablette de chocolat 50% au lait y a obtenu la Médaille d'Or, tandis que celle de chocolat noir 85% décroche une Médaille d'Argent. Enfin, la Médaille de Bronze lui été attribuée pour la tablette 65%, toujours avec le cacao d'*Ambanja*.

Equivalents des œnologues pour le vin, des experts chocolatiers, qui parcourent environ 12 pays à la recherche des meilleures fèves, sont au service de **Valrhona**. Leur but ? Offrir des chocolats d'exception et en enchanter les palais des clients particuliers ainsi que des professionnels (des artisans pâtisseries), et de tous les chocolatiers de la planète. En somme, **Valrhona** entend innover et, pour ce faire, cherche les meilleurs arômes. En effet, de sorte à être en mesure de proposer une panoplie de

saveurs, elle s'évertue à asseoir un relationnel bien établi directement avec les planteurs et les producteurs. De plus, afin de viser une bonne harmonisation du processus de fabrication, **Valrhona** a adopté un design des plus innovants pour les tablettes et les gammes de chocolats. Résultat : les yeux du consommateur sont d'abord attirés par le conditionnement très suggestif, ce, avant même la dégustation. Et, chose curieuse, **Valrhona** n'a pas peur de dévoiler et de partager son savoir faire à travers ses trois écoles (dont deux en France, et une à Tokyo, au Japon), ouvertes pour les particuliers et les professionnels. Tout y est décrypté : le travail de la matière, le goût, les gestes et le montage pour les passionnés de décoration. Dans ces ateliers gourmands, en une ou deux séances, vous apprendrez à confectionner pâtisseries, confiseries, et, cerise sur le gâteau, un cadeau en fin de journée, puisque vous êtes autorisé à emporter vos réalisations pour émerveiller d'autres personnes. En marge de ces écoles, **Valrhona** organise régulièrement des stages destinés aux professionnels du métier, grands pâtisseries et restaurateurs du monde entier, sinon à des jeunes élèves de toute nationalité. Sachez enfin que le dernier fleuron de **Valrhona** est la « **Cité du Chocolat** ». Espace interactif de presque 700 m<sup>2</sup> (bientôt 1 400 m<sup>2</sup>), dédié à la découverte des coulisses du chocolat, la Cité peut accueillir des milliers de visiteurs dans ses ateliers de production.

Quand on sait que le chocolat est l'un des aliments les plus riches en magnésium, on ne peut s'empêcher de recommander ceci : **A consommer sans modération !**

Liliane MELQUIOND-ZAFINRINA



Tablettes de chocolats produits respectivement par VALRHONA (France) et ROBERT (Madagascar)

# « La santé est un capital »

## Les prothèses dentaires ?

*oui pour un beau sourire,  
mais attention aux effets indésirables !*



Stomatites sous prothétiques

Lésions blanches

Tumeurs bénignes

La santé bucco-dentaire est essentielle, et se caractérise par l'absence de douleur buccale ou faciale, de cancer buccal ou pharyngé, d'infection ou de lésion buccale, ainsi que d'autres troubles limitant la capacité d'une personne à manger, sourire et parler. En tout cas, elle contribue largement au bien-être psychosocial.

Les muqueuses buccales recouvrent l'intérieur des lèvres et des joues, la langue, le plancher buccal et le palais. Face aux agressions mécaniques et chimiques, ainsi qu'au vieillissement, elles s'atrophient progressivement, deviennent fines et lisses, perdent leur élasticité, provoquant ainsi une moindre résistance.

Pour des raisons socio-économiques, et malgré les progrès récents en implantologie orale, la prothèse amovible demeure le moyen le plus répandu de réhabilitation. Cependant, le port permanent d'une prothèse amovible, à recouvrement muqueux maximal, peut être source d'irritation mécanique, laquelle, en l'absence d'une hygiène rigoureuse, va déboucher sur l'apparition d'affections pathologiques, les infections et les irritations des muqueuses buccales. Ces dernières peuvent être de plusieurs causes, dont les plus fréquentes sont les stomatites sous prothétiques, les ulcérations traumatiques, les lésions blanches et les tumeurs bénignes.

**1. La stomatite sous prothétique** est une inflammation des tissus sous une prothèse ou un appareil dentaire amovible. Elle est causée, par une mauvaise hygiène, elle-même favorisant la présence de champignons microscopiques, de type *Candida Albicans*. Les stomatites sous prothétiques constituent une part importante de la pathologie buccale. Les formes cliniques sont diverses, et sont fonction de plusieurs paramètres, incluant l'état prothétique, l'hygiène buccale et l'état général ;

**2. Les ulcérations traumatiques** sont dues aux prothèses amovibles défectueuses (instables, avec des crochets traumatisants, sinon des bords en surextension...), aux dents délabrées, tics et para fonctions ;

**3. Les lésions blanches**, dont les plus fréquentes sont :  
- soit d'origine infectieuse (les candidoses), dues à des champignons. Leur apparition est favorisée par de nombreux facteurs (sécheresse buccale, prothèses défectueuses, diabète sucré

déséquilibré, antibiothérapie prolongée, traitements diminuant les défenses immunitaires, hygiène buccale insuffisante) ;  
- soit d'origine traumatique (les kératoses réactionnelles), dues à des facteurs irritatifs (mécaniques par prothèse mal adaptée, chimiques et thermiques par le tabac fumé ou chiqué, l'alcool ...);

**4. Les tumeurs bénignes** des muqueuses, qui sont fréquemment l'effet des prothèses mal adaptées, ou de la succion des muqueuses à travers un espace vide laissé par une dent extraite et non remplacée.

En fait, les pathologies muqueuses buccales sont multiples. Néanmoins, elles peuvent être évitées, ce, grâce à un bon suivi médical et bucco-dentaire ainsi que des soins réguliers. Par conséquent, il n'y a pas lieu de s'inquiéter outre mesure. Il suffit juste de bien suivre les conseils et les recommandations de votre dentiste, lesquelles se résument grosso modo aux quelques précautions suivantes :

- une hygiène impeccable de la prothèse ou de l'appareil amovible ;
- un nettoyage et un brossage systématique de la prothèse et de la bouche après chaque repas ;
- strictement éviter l'utilisation de l'hypochlorite de sodium (eau de Javel), s'il y a du métal sur la prothèse ou l'appareil amovible ;
- dans le cas d'une infection avancée, demander au dentiste la possibilité d'utilisation de produit anti-fongique, comme rinçage-bouche ou pastille ;
- enfin, si aucun de ces traitements ne fonctionne, prévenir votre dentiste, qui proposera la détection de la possibilité d'une malnutrition, sinon d'une maladie systémique, comme le diabète.

Au-delà de ces précautions essentielles à titre de prévention des lésions, il existe encore le traitement, aujourd'hui bien codifié, des stomatites sous prothétiques, traitement qui nécessite, non seulement la correction prothétique, mais aussi une médication locale complétée, en cas d'échec par un traitement systémique. ■

Monique HENRIETTE

# EDUCATEUR SPORTIF, un métier passionnant

Pendant plusieurs années, Viviane HOLINDRAINY, 1m78 et mère de deux enfants, une femme sobre et humble, un nom et une figure très connus dans le basket-ball féminin, faisait partie de l'équipe nationale malgache. Fille de Vincent Rakotondrazafy, lui-même, un grand entraîneur d'athlétisme, elle semble vouée à perpétuer une tradition familiale : le sport de haut niveau. En effet, elle devient à son tour entraîneur et éducatrice sportive dans la Cité Vohitsara, où elle réside en tant qu'employée de la S.P.A.T. PortEcho estime juste de lui dédier cette page Sports du premier numéro des parutions programmées pour 2015.



Viviane  
HOLINDRAINY

PE : Votre vie sportive est un vrai parcours hors pair. Pourriez-vous nous en parler ?

VH : Hors pair, non, je ne le pense pas. Par contre, j'ai grandi dans le sport, si je peux m'exprimer ainsi. En effet, dès mon plus jeune âge, j'ai pratiqué le sport, en commençant par le judo. Mon père étant un éducateur sportif professionnel, il a tenu à orienter ses enfants vers le sport.

Je lui en suis entièrement reconnaissante d'ailleurs, parce que, jusqu'à ce jour, je reconnais les bienfaits du sport, tant de l'esprit sportif et compétitif, que dans la pratique elle-même, qui est très recommandée pour des bonnes conditions physiques. A l'âge de 16 ans, j'ai commencé à participer à des compétitions nationales en athlétisme, plus précisément dans les courses de vitesse (200 mètres, 400 mètres et saut en longueur). L'année d'après, souffrant de problèmes des pieds, j'ai laissé tombé l'athlétisme pour m'initier au basket-ball, d'abord au sein du club de BTM à Ambositra, et ensuite, de celui de FOFIFA à Mananjary. A l'époque, notre équipe a disputé la finale et l'a emportée. Cela a été le déclenchement de mon parcours dans le basket-ball. En effet, le responsable de l'équipe gagnante du championnat provincial m'a d'emblée contactée, pour venir renforcer l'équipe de la FOFIFA lors du Championnat National. Au cours des rencontres, les sélectionneurs de l'équipe de COMC d'abord, et ensuite de la SMTM, lesquels m'ont vu jouer, m'ont également sollicité pour rejoindre successivement leurs clubs respectifs. C'est ainsi qu'en 1994, j'ai été sélectionnée pour jouer dans l'équipe nationale malgache, au sein de laquelle je suis restée jusqu'en 2003.

PE : Pourquoi avoir arrêté un si beau parcours ?

VH : J'avoue que le sport représente beaucoup pour moi. Mais le sport n'est pas tout, encore moins pour une femme. Eh oui, comme toute femme, j'aspirais, moi aussi, à être une mère de famille. Et il arrive un moment où l'on doit choisir entre deux rôles qui sont difficilement conciliables, celui d'une sportive de haut niveau et de mère de famille. Voilà, j'ai mis au monde mon premier enfant. A cette période, j'ai décidé de marquer une pause dans mon train de vie sportif, et cela, en dépit des sollicitations des sélectionneurs de l'équipe nationale malgache. Mais, quand on a le sport dans le sang, on n'arrête jamais totalement, n'est-ce pas ? Bref, j'ai de nouveau pris la décision de jouer, mais cette fois-ci au sein de l'AS Port de Toamasina, ce, de 1997 à 2000. Et de nouveau, même rythme, entre les rencontres internationales et les coupes, entre autres, la Coupe de l'Océan Indien, aux Seychelles, à La Réunion et l'île Maurice. Par la suite, ont eu lieu les Jeux de la Francophonie en France, au Canada et à Madagascar. Entre les rencontres, j'ai trouvé le temps de participer à des stages (pendant six mois en France), avant d'aller au Canada, toujours dans le cadre du basket-ball. Enfin, j'ai participé à des rencontres amicales et sportives à Mayotte et dans des pays africains.

PE : Aujourd'hui, l'on peut dire que vous avez pratiquement fait une reconversion sportive. Comment en êtes-vous arrivée là ?

VH : Je reconnais que le sport présente beaucoup de bienfaits dans la vie. Néanmoins, le sport de haut niveau est un choix très exigeant, tellement exigeant qu'il est difficilement conciliable avec les obligations d'une employée et mère de famille à la fois. C'est la raison pour laquelle, quoique je n'aie jamais complètement abandonné la pratique du sport, j'ai dû choisir de le pratiquer autrement.

C'est alors que l'idée m'est venue de penser à une forme d'incitation à la pratique régulière du sport pour les mères de famille. Pour leur santé et leur bien-être général, à la maison comme à l'extérieur, la pratique régulière du sport, pour jeunes et moins jeunes, est recommandée, ne serait-ce que pour une ou deux fois par semaine de jogging ou de footing, sinon, chez soi, pour quelques mouvements d'assouplissement et d'étirement par jour. Plus tard, j'ai décidé de pousser mon initiative plus loin. Et c'est ainsi que je suis arrivée à la décision de former une équipe pépinière de basket-ball, en d'autres termes, devenir un entraîneur de basket-ball pour les sportifs en herbe. Quelque part, je me dis que c'est peut-être un rêve de toujours et qui se réalise enfin. En tout cas, aujourd'hui, je me sens réellement épanouie de pouvoir transmettre aux plus jeunes mon expérience personnelle en la matière. C'est un métier passionnant, peut-être parce qu'on joue et on éduque en même temps.

PE : D'autres projets en vue ?

VH : Personnellement je pense que l'équipe nationale connaît encore certaines limites, notamment au niveau de la taille des joueurs et du manque de polyvalence, alors que c'est la polyvalence qui fait la force d'une équipe (arrière poste, ailier...). Toutefois, rien ne se présente en obstacle pour avancer. Et c'est dans ce sens-là qu'il faut axer les efforts. J'aimerais pouvoir me perfectionner pour assurer avec succès le métier d'entraîneur professionnel. En fait, il faut bien comprendre qu'il ne suffit pas d'avoir un passé de bon joueur, pour être en mesure d'entraîner une équipe. D'ailleurs, on peut être un bon entraîneur sans avoir été un bon joueur. Voyez l'exemple de Raspy, un entraîneur de l'équipe nationale de basket-ball, alors qu'il n'a jamais été un joueur national. Seulement, il aime ce sport, et il n'a jamais arrêté de se perfectionner en tant qu'éducateur sportif. Il a suivi plusieurs stages ici et là, et même à l'étranger (à Madrid). Ceci pour dire que le métier d'entraîneur professionnel exige beaucoup. C'est pour cela que je voudrais encore et toujours me perfectionner pour devenir un éducateur sportif de haut niveau. Parallèlement, je nourris l'idée de ranimer l'esprit de sports inter entreprise, puisque cela favorise l'amitié et la collaboration entre sociétés partenaires. En tout cas, je m'emploierai personnellement à inciter tous et toutes au sport. ■

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

## La femme :

### *vertus, atouts, forces et faiblesses*



Indira Gandhi



Margaret Thatcher



Angela Merkel



Mère Thérèse

L'Alliance Française de Toamasina, lors du vernissage des photographies « Planète femmes », a eu le privilège d'exposer au public Tamatavien des photos des femmes dans toutes leurs dimensions sociales, économiques, culturelles et politiques. Atouts et vertus de la femme à travers le temps, à travers l'espace. Le bimensuel d'information culturelle « Toamaville » a si bien décrit le phénomène en empruntant les paroles d'une chanson de Julien Clerc : Femmes je vous aime ! Quelquefois si douces ; Quelquefois si dures ; Quelquefois si seules ». Si le temps a permis à l'auteur de cet article d'aller plus profondément dans ses recherches documentaires pour puiser les sources de la face cachée de la femme, il aurait cité la chanson de Salvatore Adamo ayant comme titre : F...comme femme. C'est une chanson d'une subtilité sans égale et qui suscite les curiosités les plus sensibles à épiloguer sur le phénomène femme avec ses vertus, ses qualités, ses atouts, ses faiblesses et ses prouesses.

Par ailleurs, les littératures regorgent des proverbes et expressions à l'endroit de la gente féminine :

- femme de tête pour désigner une femme intellectuelle, intelligente, intraitable, pas facile à manipuler, dotée d'une personnalité inébranlable. Indira Gandhi et Margaret Thatcher figurent parmi cette race ainsi que Angela Merkel ;
- femme du monde, c'est celle qui parvient à se faire une place dans la haute société, la haute sphère ;
- femme au foyer, c'est l'humble image de la femme respectueuse de la tradition, « soumise » ou plutôt consciente de son rôle de maîtresse de maison et d'éducatrice ;
- brave femme de par sa générosité, sa droiture, son intégrité, son courage, sa soif d'équité, son impartialité, sa tolérance. Mère Thérèse en est l'incarnation ;
- femme politicienne, l'émancipation de la gente féminine en est l'origine mais, toujours est-il, depuis la nuit des temps, la femme était présente dans la gestion de la Cité, dans les décisions de l'Etat. En effet, au menu du vécu quotidien, vous entendriez par-

fois : « Ce que femme veut, Dieu le veut » et que diriez-vous de l'expression « Cherchez la femme » afin de mieux appréhender un problème et de le dénouer. Cela voudrait-il dire que la femme est la clé de toute énigme comme dirait Dahmama « Zaho, Tompon'ny la Clé ».

Au 16<sup>e</sup> siècle, François 1<sup>er</sup> a gravé un distique sur une vitre du Château de Chambord et ce distique est d'une éloquence renversante :

**« Souvent femme varie,  
Bien fol qui s'y fie ».**

Un sujet de mémoire pour qui voudrait connaître la vie de l'auteur. Et qu'est ce qui a poussé François 1<sup>er</sup> à le graver sur ce Château. Mystère : Cherchez la femme.

Salvatore Adamo a une perception particulière de la femme et cela à travers l'évolution des rapports amoureux et sentimentaux.

Selon lui, la femme peut s'écrire avec un F rose, F comme fleur ; avec un F magique, F comme fée ; avec un F tout gris, fatalité ; avec un F ailé, foutre le camp.

Pour mieux comprendre ce que révèlent les pensées de Salvatore Adamo, la lecture de son poème enlèverait la nébuleuse qui nous empêche de voir clair dans sa (ses) vérité(s) :

**F...comme femme.**

Elle est éclos, un beau matin.  
Au jardin triste de mon cœur.  
Elle avait les yeux du destin.  
Ressemblait-elle à mon bonheur ?  
Oh, ressemblait-elle à mon âme ?

Je l'ai cueillie, elle était femme.  
Femme avec un F rose, F comme fleur.

Elle a changé mon univers.  
Ma vie en fut toute enchantée.  
La poésie chantait dans l'air.  
J'avais une maison de poupée.  
Et dans mon cœur brûlait ma flamme.  
Tout était beau, tout était femme.  
Femme avec un F magique, F comme fée.

Elle m'enchaînait cent fois par jour.  
Au doux poteau de sa tendresse.  
Mes chaînes étaient tressées d'amour  
J'étais martyr de ses caresses.  
J'étais heureux, étais-je infâme ?  
Mais je l'aimais, elle était femme.

Un jour, l'oiseau timide et frêle.  
Vient me parler de liberté.  
Elle lui arracha les ailes.  
L'oiseau mourut avec l'été.  
Et ce jour-là, ce fut le drame.  
Et malgré tout, elle était femme.  
Femme avec un F tout gris, fatalité.

A l'heure de la vérité.  
Il y avait une femme et un enfant.  
Cet enfant que j'étais resté.  
Contre la vie, contre le temps.  
Je me suis blotti dans mon âme.  
Et j'ai compris qu'elle était femme.  
Mais femme avec un F ailé, foutre le camp.

Aussi loin qu'on remonte dans l'histoire, le curieux lecteur se serait étonné de la puissance d'esprit et de la perfidie de la dynastie des « Cléopâtre » dans l'histoire de l'Egypte. En effet, sept reines du matronyme Cléopâtre ont marqué de leur cachet le royaume d'Egypte durant 143 ans (de 173 avant Jésus Christ à 30 ans avant Jésus Christ)

Dans les « Pensées » de Pascal (savant, philosophe et écrivain français du 17<sup>e</sup> siècle), une phrase du penseur laisse à réfléchir : « le nez de Cléopâtre : s'il eût été plus court, toute la face de la terre aurait changé ». Il voulait, en substance « montrer combien le destin des hommes est lié aux passions et aux causes les plus futiles ». Ferait-il allusion au sort de Ptolémée XIII, de César et d'Antoine, lesquels ont été successivement époux de Cléopâtre VII.

La bravoure est une des qualités remarquables de la femme.

Jeanne d'Arc en est l'exemple irréfutable. Cette Pucelle d'Orléans est non seulement pieuse mais elle a consacré sa vie pour la cause de son pays. C'est une patriote animée de civisme et de moralité.

Eve, de son côté, n'a pu résister à la séduction du malin et a entraîné son compagnon Adam dans la perversion. Dalila, femme de Samson, soudoyée par les Philistins, a trahi ce dernier en dévoilant aux Philistins le secret de sa force. Et ceci confirme le vieil adage : le serpent pique mais la femme embrasse et pique en même temps.

La Rédemption qui est l'œuvre de Dieu nous fait comprendre la foi inébranlable de la Vierge Marie en Dieu. Cette foi, elle l'a exprimée sans équivoque devant l'Ange Gabriel : « Voici l'esclave

de Seigneur, qu'il me soit fait selon ta parole ». Cette phrase est l'expression de sa foi, de sa croyance, de son abnégation, de sa soumission à la volonté divine, de son affection à l'Enfant qui va naître.

L'émancipation de la femme, la recherche de l'équité ne datent pas d'aujourd'hui tant sur le plan domestique, économique que politique. En 1848, en France, lors d'une réunion d'un club féminin, la déclaration suivante était lue publiquement :

« Nous demandons :

- 1- que le jupon soit remplacé par la culotte ;
- 2- que les maris s'occupent de l'intérieur au moins trois fois par semaine ;
- 3- enfin qu'il n'existe entre l'homme et la femme aucune distinction que celle qu'il a plu à la nature de leur accorder ».

En nous référant sur l'aspect historique et sur l'observation objective du phénomène femme, nous sommes amenés à conclure que :

- 1- la femme est amour. Amour du fait que, durant son existence, elle a toujours su donner de la lumière dans son foyer. L'amour ne peut être effectif que si on arrive à apprécier le rôle qu'on occupe pour le bonheur de la famille ou de la communauté ;
- 2- la femme est affection de par son rôle de mère et d'épouse au sein du cercle familial ;
- 3- la femme est intuition. D'aucuns constatent que certains faits sont perçus par la femme sans qu'il y ait des signes précurseurs. Atout que les hommes ont rarement ;
- 4- la femme est douceur. Sa manière d'agir, de se comporter, de saisir un objet, de communiquer et son sourire font d'elle le havre de la communauté familiale ;
- 5- la femme est sensualité. Serait-ce du fait que son destin est d'être mère, le berceau de l'humanité ?
- 6- la femme est patience et compréhension. L'harmonie du couple dépend en grande partie de ces qualités qui sont prédominantes chez la femme ;
- 7- Parfois, la femme est une pie jacasseuse semant la discorde dans son entourage ;
- 8- Il lui arrive d'être trop dépendante de son mari entraînant ainsi une certaine faiblesse dans la prise de décision ;
- 9- De cette faiblesse se cache parfois une arme redoutable ;
- 10- En bref, la femme est tout.

En conclusion, la femme ne peut se soustraire de sa féminité mais elle est l'égale des hommes en esprit et en intelligence. ■



Zandry Séraphin Fred Aimé  
Psychosociologue  
Directeur des Ressources Humaines de la SPAT



12 janvier 2015: photo souvenir lors de la visite du Président de la JICA, le Dr AKIHIKO TANAKA (au milieu) avec la SPAT et ses partenaires,



La visite d'une délégation de DP WORLD (DUBAÏ) et de P&O PORTS, 19 janvier 2015, au bureau du D.G de la SPAT



Ci-dessus: La SPAT et ses partenaires en fête, lors de la présentation de voeux, le 30 janvier 2015 au Centre Social Canada



Le patrouilleur « ALBATROS », l'un des doyens de la flotte de la Marine Française, a effectué une escale de routine au Port de Toamasina, du 15 au 19 janvier 2015. Avec à son bord, l'équipage compte 52 membres, dont 10 officiers, 32 officiers mariniers équivalents des sous officiers, et 10 autres membres d'équipage



Dessin de Johan Christiano, 5 ans  
Fils de Ravaosolo Jeannine, Chargée de Recouvrement



## Poulet à la langouste

### Ingredients:

1 poulet de 1,8 kg environ coupé en 8 morceaux  
1 langouste de 800g • 6 tomates • 1 oignon  
1 piment oiseau 6 cives • 4 gousses d'ail 1 bouquet garni • 5 cl de rhum vieux • 3 càs de vinaigre • 3 càs d'huile 60g de beurre • Sel et poivre du moulin

### Préparation:

- Faites cuire la langouste 15 minutes à l'eau bouillante salée, égouttez-la et laissez-la refroidir. Décortiquez-la et coupez la chair en dés.
- Essuyez bien les morceaux de poulet, puis faites-les macérer dans un saladier pendant 30 minutes avec le vinaigre, l'ail pelé et haché, du sel et du poivre.
- Epluchez et hachez très finement l'oignon, les cives et le piment. Ebouillantez, pelez et épépinez les tomates; coupez-les en dés.
- Chauffez l'huile dans une cocotte à feu moyen, puis faites-y dorer les morceaux de poulet égouttés, en les retournant plusieurs fois. Baissez le feu, ajoutez l'oignon, les cives et les piments. Versez la marinade délayée avec un demi verre d'eau. Laissez mijoter 15 minutes, puis ajoutez les tomates et le bouquet garni. Poursuivez la cuisson pendant 15 minutes.
- Faites fondre le beurre dans une poêle sur le feu moyen et mettez-y à revenir les cubes de langouste. Versez le rhum et flambez. Versez le tout dans la cocotte et laissez cuire encore 5 à 10 minutes à feu doux.

Pourquoi tant s'acharner sur nos forêts primaires  
S'attaquer sans répit aux ombres séculaires  
Et comment supporter l'horrible craquement  
Qui déchire sans fin la chute des géants?

Il nous fait dénoncer la honte vite bue  
Du premier coup de hache sur le tronc sans défense  
Le premier sang jailli de ce vivant qu'on tue  
Est sève généreuse au profond rouge intense

Il est venu le temps de dire à tout venant  
Que ledit bois de rose n'est que le bois de sang



Le sang du Pied de Dieu dans l'Océan Indien  
Que de nouveaux JUDAS vendent à des vampires  
Avides de profits et qui se moquent bien  
Qu'un rondin qui dessèche soit un corps qui expire.

Mahajanga 19/09/2011  
Mr. Michel DUCAUD



TOURNÉE EN DÉRISION	SUPPLÉMENT	CAPSULE DE GÉLATINE	COLLECTES	
JEUNE AU LONG COU	ABRI D'ALPINISTE	POUVOIR	BOXEUR AMÉRICAIN	
OUVERT				
ALERTE !		FICHU		
		FROMAGE ALSACIEN		
DOUBLE EMPLOI			GONFLÉE	
ENDIGUÉES				
POUSSIF			ÉCHOUÉ	EXACTS
MESURE D'INTELLECT		PAYSANS MÉDIÉVAUX		
		AINSI DE SUITE		
SÉRIE DE JEUX			EMBALLAGE FAMILIER	
DÉCELER			DEVANT DEVANT	
EXCLAMÉES				



# Société du Port à gestion Autonome de Toamasina



*International Star  
for Leadership  
in Quality 2014  
(Juin 2014, Paris)*



*The New Era Award  
for Technology,  
Innovation & Quality  
(Juin 2014, Rome)*

## La modernisation pour un développement durable



*International Award  
for Leadership in  
Image and Quality  
(2014, Madrid)*



*Best Quality  
Leadership Award  
(2014, Las Vegas)*

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