

Port Echo

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina
SPAT 1^{er} trimestre 2015 - n° 23



**Projet d'extension
du port de Toamasina**
*Cérémonie de signature
du Rapport des Minutes des Discussions*

***Le chrome pour
la relance économique***



www.port-toamasina.com



S.P.A.T



CENTRE MEDICAL ET DE DIAGNOSTIC DU PORT DE TOAMASINA

**Centre médical
informatisé**

Matériel de pointe

**Personnel compétent
et dynamique**

Pour la promotion de la santé

7 boulevard de la Tintingue, parcelle 13/64 Béryl Rose, Toamasina 501
B.P 492 Toamasina 501
Tél : +261 20 53 321 55 E-mail: dr.seraphie@yahoo.fr

Docteur ANDRIAMBELOSON
Rija Rakotobe
MEDECIN DIPLOME D'ETAT



Photo de couverture : Site minier de la KRAOMA à Brieville à

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 Raeliarisoa
Soloarimalala Alfred

Infographie :
Mamy Razakalimanandro

Photographie
Jacquelin

Edition :
ECOPRIM
Tél : 020 22 320 89
Fax : 020 22 690 87
e-mail : ecoprim@netclub.mg
Zone Industrielle Nord
des Hydrocarbures
Ankorondrano
D.L. N° 1434/07/15

Nombre de tirage :
425 exemplaires



■ 4 EDITORIAL

■ 6 ECONOMIE

Le chrome pour la relance économique : un trafic en flèche

Projet d'extension du port de Toamasina : Cérémonie de signature du Rapport des Minutes des Discussions

Une délégation conjointe MTTM/SPAT, en visite d'information en Chine

Douanes Malagasy : Le pourquoi et le comment des nouvelles réformes

Ambatovy : De la boue en produits raffinés

■ 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 ?

Mpiasan'ny orinasa SPAT : Fitsidihana ny sambo «Africa Ships»

■ 30 INO MARËSAKA AKÔ ?

Journée Internationale de la Femme : Chaque année, un nouvel élan

Festival des baleines 2015 : « Sainte Marie... Culture et tradition »

■ 32 EVENEMENT

Première visite du Général Jean RAVELONARIVO Premier Ministre, Chef du Gouvernement

Officiers stagiaires du CPO, de nouveau en visite au port de Toamasina

■ 34 SANTE

La santé est un capital : Téléphone mobile et gadgets électromagnétiques : jusqu'à quelles limites ?

■ 35 SPORT

Vatomandry : Ambiance A.S Port

■ 36 CULTURE ET EDUCATION

Le travail : Une malédiction ou une libération

■ 38 ACTUS EN PHOTOS

■ 39 LOISIRS

MESSAGE

de M. Le Premier Ministre, Chef du Gouvernement

(version *PortEcho*)

« **La volonté permet de grimper les cimes ; sans volonté, on reste au pied de la montagne** », proverbe chinois.

« **Il y a tant d'égoïsme dans le cœur des hommes, tant d'intérêts personnels chez eux, que les belles initiatives viennent s'y briser comme les lames de la mer sur un rocher** » J. Donat Dufour, romancier canadien de nos jours.

Par le biais de ces deux pensées, nous vous rapportons, façon *PortEcho*, le message lancé, le 23 avril 2015, par le Général Jean RAVELONARIVO, Premier Ministre, Chef du Gouvernement, lors de sa toute première visite au Port de Toamasina, depuis sa nomination.

« **Rigueur, persévérance et intégrité** », voilà ce que le Gouvernement attend des responsables. Il est bien beau d'espérer réussir la relance économique nationale ainsi que la lutte contre la pauvreté, la corruption et le trafic d'influence, en résumé, la mise en place d'une bonne gouvernance. Encore faut-il que tous, et à tous les niveaux, se sen-

tent animés de la volonté de changer de mentalité !

En effet, comment réussir, si nous ne nous sentons pas prêts à abandonner les anciennes pratiques, malheureusement devenues monnaie courante ? En tout cas, Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, a mis en garde tous les responsables présents, qu'il leur est désormais demandé d'adhérer à ce changement de mentalité, ceci, afin que Madagascar redevenue un pays où l'état de droit règne. Un message qu'il a conclu par un « **A bon entendeur, salut** », une façon de mettre en garde les récalcitrants éventuels.

À l'occasion, les mêmes questions reviennent sur les lèvres : comment un pays aussi grand et regorgeant de richesses naturelles que Madagascar, et qui a su se préserver des guerres internes et tribales (contrairement à de nombreuses nations africaines), puisse se trouver économiquement au bas de l'échelle ? Inconcevable, dirait-on, si l'on s'arrête aux considérations économiques. Mais justement, il n'y a pas que les

considérations économiques. D'ailleurs, ce serait poser un faux problème que de placer la question uniquement sous un angle économique ; ce serait une manœuvre dilatoire pour camoufler la triste réalité qui nous concerne et nous implique tous : la mentalité.

Oui, il est possible de faire de Madagascar un pays fort et évoluant dans un cadre serein de développement social et économique. Il suffit juste que, tous ensemble, nous acceptons d'abandonner les mauvaises pratiques que nous connaissons tous.

Et pour clore le présent rapport sur le message de Monsieur le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, *PortEcho* s'est permis d'emprunter cette autre citation de William Shakespeare (1564-1616, considéré comme le plus grand poète et dramaturge de la culture anglo-saxonne), dans *Othello*, 1603.

« **Le pouvoir de tout modifier souverainement est dans notre volonté** ».

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY

MESSAGE

from the Prime Minister and Chief of Government

(PortEcho version)

« **No task in this world is impossible, so long as there are willing hearts,** chinese proverb.

« **There are such selfishness and personal interests in men's hearts, that good initiatives come to break there like sea waves on a rock** », english translation of a quote from J. Donat Dufour, a canadian nowadays novelist.

On 23rd April 2015, when visiting Toamasina Port for the very first time after his appointment, General Jean RAVELONARIVO, Prime Minister and Chief of Government, sent message to all persons in authority. By previous proverb and quote, *PortEcho* will share it with you in its own way.

« **Rigour, perseverance and integrity** », those are the three qualities Government is expecting to anybody in authority in Madagascar. It is all well and fine to wish an economic recovery and fight against poverty, corruption and influence peddling, in short, establish good governance. But and never

mind at any level we work, all of us must be willing to change our mentality.

Indeed, how could it be possible to come to a success, if we are not willing to leave behind usual practices, which have unfortunately become prevalent ? Anyway, the Prime Minister and Chief of Government warned all persons in authority that, from now on, they will be required to adhere to change in mentality. Thus, Madagascar will come back in a constitutional state. He concludes his message with a « **A bon entendeur, salut** », a way to warn possible uncooperative persons.

And then, same questions are being coming up again for discussion : how could a so big country as Madagascar, so blessed with unbelievable natural resources, and which could preserve itself from internal and tribal wars (unlike many african nations) be now economically very low-ranking ? If you only refer to economic considerations, you would say it is just unbelievable. But there are not

only economic considerations. In fact, it would be a non-issue if the question is only economically examined ; it would be a stalling tactic in order to mask the infortunate reality in which we are all concerned and involved : our mentality.

Yes, Madagascar could be a powerful country and could evolve in a serene context of social and economic development, provided that we are willing to leave behind poor practices we all know about.

And to conclude the present report on the Prime Minister's message, let *PortEcho* just add a quote in *Othello*, 1603, from William Shakespeare (1564-1616, who is considered as the greatest poet and playwright in Anglo-Saxon culture) :

« **The power and corrigible authority of this lies in our wills** »

Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY

LE CHROME POUR LA RELANCE ECONOMIQUE :

un trafic en flèche



Vue partielle de l'unité d'exploitation de la chromite

Généralement méconnu, il est pourtant présent partout dans notre quotidien. Couverts, poignées de portes, robinets, accessoires de voitures, etc..., nous en profitons à chaque instant, sans nous en rendre compte. A l'origine, un minerai extrait d'un gisement souterrain, la chromite, que nous ne connaissons guère. Dans ce dossier, PortEcho vous fera brièvement profiter de ce qu'il a découvert à propos de son utilisation au profit d'une ère où la plupart de ce que nous utilisons est chromé. Néanmoins, l'objectif premier du dossier est d'ouvrir une fenêtre sur le minerai à Madagascar, depuis son extraction jusqu'à l'exportation, en mettant en exergue la phase exportation, qui s'avère aujourd'hui en flèche et qui, très probablement, contribuera, pour une très grande part, à la relance économique nationale.



*Camions bennes pour le transport du minerai :
des allées et venues incessantes entre carrière et usine*

LE MINERAI

Le chrome est extrait des mines sous forme de minerai de chromite FeCr_2O_4 . Il est obtenu commercialement en chauffant le minerai en présence d'aluminium ou de silicium. Ainsi, il fait partie de la série des métaux de transition. C'est un métal dur, d'une couleur gris acier-argenté. Il résiste à la corrosion et au ternissement. Les états d'oxydation les plus communs du chrome sont +2, +3 et +6 (+3 étant le plus stable). Les états +4 et +5 sont relativement rares. Les composés du chrome d'état d'oxydation +6 (chrome hexavalent) comme le chlorochromate de pyridinium sont de puissants oxydants. Dans son état d'oxydation +2, le chrome est un réducteur. Il est aussi connu parce qu'il brille, lorsqu'il est poli. Il est utilisé comme garniture de protection et décorative d'accessoires de voiture, de jouets de plomb, de parties de meuble et bien d'autres éléments. En général, il est appliqué par galvanoplastie, et ce, depuis 1848. Toutefois, son utilisation s'est développée en 1924 avec le progrès technologique. L'acier inoxydable (couramment appelé acier inox ou inox) a un grand rôle dans d'innombrables domaines : vie quotidienne, industries mécaniques, agroalimentaires, chimiques, transports, médecine, chirurgie, etc. C'est une famille d'aciers (alliage de fer et de carbone), à laquelle on ajoute essentiellement du chrome qui, au-delà de 10,5 % en solution dans la matrice (selon la teneur en carbone), provoque la formation d'une couche protectrice d'oxyde de chrome. C'est ce qui confère à ces aciers leur état inoxydable. Le chrome est une roche qui ne contient pas de radioactivité. Par contre, elle est très dense et lourde (de densité 26). A Madagascar, les camions utilisés pour le trans-

port sont chargés à 22 tonnes au maximum chacun.

SON UTILISATION

Disposant de propriétés accroissant la dureté, la résistance à la corrosion, à l'oxydation à haute température et à l'abrasion sur de nombreux métaux, le chrome est utilisé dans de nombreux domaines, notamment :

- en métallurgie, pour améliorer la résistance à la corrosion, et rajouter un fini brillant (70 à 75% de la consommation de chrome est utilisé en métallurgie, soit 65 à 70% du minerai) ;
- comme constituant d'alliage, entre autres, dans l'acier inoxydable. Dans ce domaine, l'utilisation débute par la fabrication de ferrochrome, utilisé dans les aciers spéciaux comme les aciers inoxy-

dables, et dans le recyclage des ferrailles, ce, outre les alliages spéciaux ainsi que presque tous les superalliages à base de nickel et de cobalt utilisés dans les industries aéronautiques, le génie chimique ou électrique, et le traitement de surface des pièces métalliques ;

- dans le plaquage au chrome (procédé appelé chromage) ;
- dans l'aluminium anodisé ;
- comme catalyseur dans certaines réactions d'hydrogénation, mais aussi sous la forme tri carbonylée, comme groupement activateur d'un benzène (ce qui permet de nombreuses transformations chimiques). 30 à 35% du minerai est utilisé en chimie ;
- en verrerie, pour donner une couleur verte au verre, grâce aux sels de chrome ;
- en cimenterie ;
- dans les colorants et les peintures (chromates et oxydes). Au début du XIXe siècle, le chromate de plomb, d'un jaune vif, bien opaque et résistant à la lumière, est utilisé comme pigment (ses couleurs allant du jaune vert au jaune orangé) ;
- en médecine, pour lutter contre le diabète. Toutefois, son usage dans ce domaine est controversé.

SON ORIGINE

À peu près la moitié du minerai de chromite est produit en Afrique du Sud, qui en est ainsi le premier producteur mondial. Mais il existe d'autres pays producteurs, plus ou moins importants, comme, le Kazakhstan, l'Inde, la Turquie, Madagascar, le Pakistan, l'Iran, le Soudan, l'Albanie, les Philippines, l'Oman, le Zimbabwe, le Vietnam, le Brésil et l'Australie. Cependant, les dépôts de chromite les plus importants à l'échelle mondiale sont géographiquement concentrés au



Extraction du minerai



Dans le terminal au port de Toamasina :
du chrome concentré avant embarquement

Kazakhstan et en Afrique du Sud.

SA DESTINATION

Les principaux pays importateurs incluent pratiquement tous les pays à forte potentialité métallurgique, en particulier dans l'industrie automobile. Parmi ceux-ci, et puisque qu'elle est en train de devenir une des premières puissances mondiales, la Chine figure en tête des importateurs. Approximativement 15 millions de tonnes de chromite ont été produites en 2000, et converties en à peu près 4 millions de tonnes de ferrochrome, cela, pour une valeur marchande de 2,5 milliards de dollars.

SON HISTORIQUE A MADAGASCAR

Aujourd'hui, l'on sait que Madagascar est doté d'un potentiel minier impressionnant. Le chrome, ce trésor exceptionnel, réparti sur la majeure partie du pays, arrive à placer Madagascar au 10^{ème} rang mondial. Mais il a fallu du temps pour mettre à jour l'existence de ce trésor. Le minerai de chromite a pour la première fois été découvert à Madagascar, près de Tamatave sur le petit gisement de *Ranomena*. Puis en 1948, près du village d'*Androfia*, survint une autre découverte, laquelle, devait ensuite déborder, en 1955, sur une grande partie dans la région d'*Andriamena*, pour ainsi dire, la grande découverte.

Nonobstant ces découvertes successives, l'activité minière n'a réellement été effective qu'en 1968. Il faut savoir qu'en 1966, COMINA (Compagnie Minière d'*An-*

driamena) a été créée pour exploiter la chromite, ce, en partenariat avec les sociétés UGINE, PECHINEY, COFOMEN, MOKTA, la société française de fonderies aciers et électrique (SFAC) et l'Etat Malagasy (qui détenait alors 20% du capital), comme premiers actionnaires. Puis, en 1975, COMINA a été nationalisée et rebaptisée « KRAOMITA MALAGASY ou KRAOMA. La production est transportée à *Brieville* (une commune rurale proche du site, et qui tient son nom de l'ingénieur français de Brie, lequel a découvert le gisement). Les produits sont ensuite acheminés à Toamasina, pour être chargés sur un navire vraquier.

Il faut également savoir que les réserves estimées sont énormes. En effet, le site de *Bemanevika*, fermé en 1972, et qui a de nouveau ouvert ses portes en 2005, dispose de réserves confirmées à 2 280 000 tonnes. En 2008, la production du

minerai de chrome, uniquement au site de *Bemanevika*, se chiffrait à 145 000 tonnes, tandis qu'épuisée, la mine d'*Ankazotoalana* a été fermée la même année. Actuellement, outre ces deux sites, il reste encore deux gisements à Madagascar, dont l'un à *Anengitra* (avec des réserves estimées à 160 000 tonnes), et l'autre à *Befandriana* (disposant de réserves probables de 465 000 tonnes). Outre ces sites, les chercheurs ont déjà répertorié plusieurs autres gisements prêts à être exploités.

En termes de qualité, il est important de souligner que la chromite d'*Andriamena* est d'excellente qualité et diffère des autres gisements, tels *Ranomena* ou *Befandriana*, puisqu'elle est plus riche en Cr (avec un ratio Cr/Fe supérieur ou égal à 2, parfois peut atteindre et même dépasser 3). De ce fait le chrome a fait de Madagascar une nouvelle voie pour l'industrie extractive et lui offre d'importantes retombées économiques.

SON EVOLUTION A MADAGASCAR

De 1894 jusqu'à l'Indépendance en 1960, des Géologues et des Cartographes malgaches et français ont conjointement mené des recherches géologiques, ce, en vue de l'inventaire des ressources minérales (métaux, pierres précieuses fines ou ornementales...). Cette coopération a permis la découverte d'un énorme potentiel en ressources minières ainsi que de réserves énergétiques : hydrocarbures, charbon et uranium, etc. Et dès 1990, guidées par des universitaires malgaches d'Antananarivo, ainsi que des participants chercheurs de l'Ecole polytechnique, les recherches géologiques ont été approfondies et étendues.



Opération d'embarquement de chrome dans un navire minéralier

Tableau comparatif du volume d'exportation du chrome en vrac de 2008 à 2015

TONNAGE							
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (jusqu'à fin juin)
76 950	85 022	126 051	39 700	129 522	110 000	118 400	102 820

Depuis l'année 2000, ces recherches ont éveillé un élan de la part du Ministère de l'Energie et des Mines. Celui-ci reçoit d'ailleurs la tutelle de KRAOMITA MALAGASY ou KRAOMA, une société anonyme créée le 16 février 1966, avec comme actionnaire majoritaire, l'Etat malgasy avec 97,2% d'actions, le reste revenant à l'Association du Personnel sous la tutelle technique de l'OMNIS(Office des Mines Nationales et des Industries Stratégiques), puis à ce jour du Ministère auprès de la Présidence Chargé des Mines et du Pétrole, elle reste, comme toute société étatique malgache, sous la tutelle financière du Ministère des Finances et du Budget. L'objet social de la KRAOMA consiste à l'extraction, le traitement et l'exportation de minerai de chromite. Qu'il soit concentré ou rocheux, ce minerai est particulièrement coté sur le marché international (le 25 mars 2015, la chromite malgache est vendu entre 245 et 250 dollars pour le concentré, et entre 205 et 210 pour le rocheux, contre des fourchettes de 160-180 pour le chrome sud-africain). Jusqu'à présent, la KRAOMA a le monopole de l'exploitation de la chromite de Madagascar. Il faut souligner qu'elle se trouve au quatrième rang des sociétés rapatriant des devises étrangères à Madagascar.

SON EXPLOITATION A MADAGASCAR

Pendant plusieurs années et jusqu'en 2014, le trafic annuel du chrome se situait autour 100 000 tonnes (avec des hauts et des bas selon le contexte économique). Cette année, par contre, il est prévu d'en exporter 300 000 tonnes, soit le triple de la réalisation habituellement connue. Apparemment ambitieuse, cette prévision de trafic se confirme, dans la mesure où, rien qu'au mois de janvier 2015, la SMMC a déjà embarqué 102 820 tonnes. Autant pour cette société manutentionnaire que pour KRAOMA, le renforcement des matériels respectifs de manutention et d'exploitation s'avère justifié et opportun. A ce titre, et au mois de mai dernier, KRAOMA a investi plus de 100 milliards

d'Ariary pour l'amélioration et le renforcement des équipements de l'usine et de la logistique. D'ailleurs, la KRAOMA devrait bientôt confirmer son souhait de disposer d'un complément d'aire de stockage, de préférence située à proximité du quai d'embarquement.

Ni la mauvaise passe que traverse actuellement l'industrie minière, ni l'instabilité des cours de change, ne semblent affecter nullement les prévisions de KRAOMA. En effet, en juin 2015, elle compte embarquer 34 000 tonnes de chrome à bord du vraquier OCEAN HAWK (le 5^{ème} navire attendu cette année). Destination, la Chine, aujourd'hui principale importatrice du chrome malgache. Le fait que sa production annuelle est en train de tripler se ressent forcément sur ses bénéfices (Ariary 5, 912 milliards en 2014 contre 1,358 milliards en 2013).

LA PLANETE CHROME DE BEMANEVIKA

Localisé dans la région de *Betsiboka*, Arrondissement *Andriamena*, Commune rurale de *Brieville*, le site de *Bemanevika* est distancé d'environ 145 km d'*Ambatondrazaka* et à 87 km de *Morarano*

Chrome. Les sols y sont à prédominance ferrallitiques rajeunis, tout en étant latéritiques très fragiles et instables. Du fait des pratiques répétées des feux de brousse, ils se dégradent relativement vite. Ce qui en fait un paysage quasi désert.

Quant à la commune de *Brieville*, elle est née de l'activité minière, en particulier de l'exploitation de la chromite. Le paysage y est constitué de collines escarpées, victimes de l'érosion hydrique, laissant apparaître de gigantesques ravines striées, du fait de différents agents d'érosion (favorables dans la zone). D'innombrables ravins d'effondrement, à parois taillées à flanc de colline en digitation plus ou moins serrée, dominent le paysage. C'est une région très montagneuse.

Le site est doté d'une unité d'exploitation de la chromite, dont une carrière et une usine, destinée aux procédés de calibrage et de tri. L'unité comprend, entre autres, un broyeur, une laverie, un tapis, des cuves, des trémies et des bandes transporteuses. Elle est également dotée d'une centrale électrique, desservant toute l'usine. A proximité, l'on ne manque pas d'être impressionné par le gigantesque site de *Bemanevika*, avec ses hangars de déversement de roches. Au centre de cet univers grandiose, un énorme cratère au cœur de la montagne, où vont et viennent des pelles mécaniques, des bulldozers, des camions et des matériels surdimensionnés.

Ignorant la distance et les désagréments des routes, la délégation du *PortECHO* a tenu à rencontrer Monsieur RAZAFIMAHATRATRA Jean de dieu, Chef de Poste du site de *Bemanevika*. Par chance, son



Route ou piste ? Très empruntée en tout cas



RN 44, tous les trafics des produits issus de la région y passent

équipe et lui étaient en train de charger du chrome dans des camions. Le temps d'un entretien au milieu du vacarme que les matériels provoquent en permanence (puisque tout y est mécanisé), il a consenti à nous donner des informations précieuses, notamment les suivantes.

- le site de *Bemanevika* abrite un énorme gisement, dont l'extraction et l'exploitation a commencé tout de suite après la fermeture du site d'*Ankazotaolana* ;
 - l'équipe sur place arrive à charger 1 500 tonnes par jour de chrome ;
 - les « *zanatany* », pour nommer les habitants de *Brieville*, arrivent à trouver des métaux et pierres précieux, telles l'or et le béryl, cela, sur le site, et plus particulièrement à « *Ampangadimbolamena* » ou rivière d'or, qui coule au fond, pour contourner les alentours du site ;
 - plusieurs étapes doivent être suivies avant de pouvoir révéler de l'écorce terrestre les minéraux utiles et les amener à la surface, sinon à l'usine de traitement. Deux grandes opérations sont les plus effectuées :
 - le décapage ou enlèvement de stériles,
 - l'abattage, ou l'enlèvement des minerais ;
 - Les minerais tout-venant de la mine sont transportés vers l'usine de traitement, où ils vont être séparés des impuretés, le but ultime étant d'obtenir de la chromite concentrée. Ensuite les produits sont transportés à *Morarano Chrome*.
- Enfin, dans ce complexe, l'on distingue :
- des chantiers de découpage,
 - des zones de décharge de stériles,
 - un réseau de transport.

LES ROUTES VERS CE TRESOR NATIONAL

Depuis *Moramanga* jusqu'aux gisements

et aux sites d'exploitation, les routes sont dans un état hétérogène : tantôt goudronnées, tantôt argileuses sur des kilomètres de pistes de terre entrecoupées de portions pavées. Mais, sur tout le parcours, à part la poussière argileuse qui vous recouvre pratiquement, rien d'autre à signaler, sinon des paysages magnifiques et grandioses. L'œil avisé de tout observateur empruntant ces routes ne manquera certainement pas le niveau de déforestation avancé. Celui-ci ne manquera pas non plus de remarquer la volonté d'entretien, notamment au niveau des traversées des voies ferrées (par des ouvrages, construits en vue de faciliter l'évacuation des petits ruisseaux sur celles-ci), des ponts neufs ainsi que de plusieurs déviations.

Cependant, malgré son état secondaire, ces routes sont excessivement empruntées par les camions transportant, non seulement du chrome, mais aussi, des poutres et des carrés de bois de pin

ou d'eucalyptus, du riz, etc, ceci, sans parler des piétons et des cantonniers. D'ailleurs, vu l'importance du trafic empruntant la RN 44 sur l'économie nationale, KRAOMA a estimé qu'il est de son devoir de saisir le Ministère des Travaux Publics, afin que les travaux d'entretien relatifs à celle-ci, et selon les normes fixées par l'Union Européenne, soient inscrits dans la liste des priorités. Cette saisine a été effective le 04 mai dernier. Mais déjà, à titre de contribution à la première phase des travaux d'entretien, la KRAOMA a injecté 200 millions d'Ariary.

En bref, du fait du potentiel, de la richesse et de la magnificence de la région, l'état et la longueur de ces routes ne laisse quiconque indifférent, ni les artistes comme DAMA du groupe *MAHA-LEO*, lequel s'en est inspiré dans sa chanson « *Andranokobaka* », ni des politiciens qui en trouvent leur leitmotiv de propagande.

KRAOMA, UNE ENTREPRISE CITOYENNE ET RESPONSABLE

Assisté de Messieurs John RANDRIAMANANIVO et FIDY RASOANOAVY, respectivement Directeur Administratif et Financier, et Responsable Commercial auprès de KRAOMA, Monsieur RAKOTOARISOA Arsène Jean de Dieu, Président du Conseil d'Administration et Directeur Général de cette société, a bien voulu accorder un entretien à la délégation du *PortECHO*. Tout au long de l'entretien, nous avons découvert en ce dernier un patriote, un fin gestionnaire, mais aussi et surtout, un homme de cœur. Il entend faire de KRAOMA un modèle d'entreprise malgache, non seulement de bonne gouvernance, mais aussi citoyenne et responsable.



Cité des employés à Brieville



TSIARANA Richard aux côtés de son épouse, un retraité de KRAOMA

PortEcho souhaite que ce voyage « souterrain » vous incitera à approfondir vos réflexions, non seulement sur la valorisation de cette roche exceptionnelle, mais aussi sur le besoin d'énergie qu'exige une industrie de ferrochrome (le besoin d'une usine à elle seule est de 1 mégawatt, sans parler du besoin en fer et silice ainsi que du coût de transformation estimé 10 fois plus cher, d'après les études réalisées). Mais que tout ceci n'empêche pas nos ingénieurs et économistes de pousser et d'approfondir leurs recherches, afin qu'à terme, au lieu d'exporter son chrome, Madagascar importera les usines de transformation (au moins d'alliages) sur son sol.

Sachez enfin que le chrome n'est pas uniquement terrestre. Il est aussi présent sur la planète Lune, dans la région dénommée « Mer Tranquillité », lieu où l'astronave américain Neil Armstrong a fait le premier pas humain sur cet astre.■

D'après les enquêtes menées par Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY, Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA et Jhonson RAKOTONIRINA

Les quelques employés que *PortEcho* a choisi d'interviewer au hasard dans la commune de *Brieville* (sur les 500 environ qui en composent l'effectif total), ont tous confirmé, chacun à sa façon, que KRAOMA a toujours été une entreprise de proximité, tenant compte des avantages sociaux des employés qui, en général, sont bien motivés. Une affirmation que *PortEcho* a pu confirmer auprès des employés situés hiérarchiquement au bas de l'échelle.

Sans tambour ni tam-tam, et pourtant les retombées sociales en faveur des employés sont présentes partout, procurant ainsi, chez ces derniers, une fierté d'appartenance rarement connue ailleurs. Nous avons même cru déceler un certain sentiment de jalousie vis-à-vis de l'avenir de la société, et chose curieuse, chez un mécanicien à la centrale électrique, aujourd'hui à la retraite (après 35 années de service), en la personne de TSIARANA Richard. Cette attitude conservatrice (au sens positif du terme) se comprend, rien qu'à voir ce que KRAOMA a apporté à la cité des employés à *Brieville* :

- une école primaire publique,
- un collège d'enseignement général,
- un lycée secondaire (annuellement dans chacun de ces établissements, KRAOMA dote de fournitures scolaires aux enfants des employés, et accordent des formes de contribution à ceux qui continuent leurs études à *Ambatondrazaka*),
- un centre de santé de base,
- des terrains de football et de basket-ball,
- des églises de plusieurs confessions
- et, cerise sur le gâteau, **un comptoir de l'or**, comme à *Betsiaka*, *Ambilobe* et à *Maevatanana* etc....

Bref un eldorado, malgré l'enclavement du lieu, où les résidents se plaisent dans un bien-être, un épanouissement et un esprit d'ouverture que KRAOMA a contribué à leur apporter. Un village propre, dans tous les sens du terme. Certes, l'existence de l'Association du Personnel, dénommée ZARASOA et qui détient 2,8% du capital, n'est pas étrangère à cette situation plutôt confortable. D'ailleurs, en sa qualité d'actionnaire, ZARASOA participe au dividende annuel de la société. **Mais s'il y a une leçon à tirer dans l'histoire, c'est que le dividende revenant à l'association est, pour la plus grande part, réinvesti en vue d'améliorer le bien-être général des employés.**



Trophées à l'actif de la société KRAOMA

Kraomita Malagasy



Kraomita Malagasy

Nos Activités

Explorations

- Travaux miniers
- Prospections géophysiques
- Prospections géochimies
- Sondages

Exploitations

- Décapage
- Extractions
- Traitements :
 - Chrome concentré
 - Chrome rocheux

Exportations

- Transports terrestres
- Transports Ferroviaires
- Transports Maritimes

R.S.E.

- Environnement
- Education
- Santé
- Sécurité



SOCIAL

la société fait vivre environ 500 familles depuis une quarantaine d'année et favorise les valeurs locales dans toutes les localisations où elle opère.

PERSPECTIVES

Etant donné que la mine de Bemanevika arrivera à son terme d'ici quelques années et devant les fluctuations du prix du Chrome sur le marché International la société a opté pour la diversification de ses activités dont la prospection aurifère.



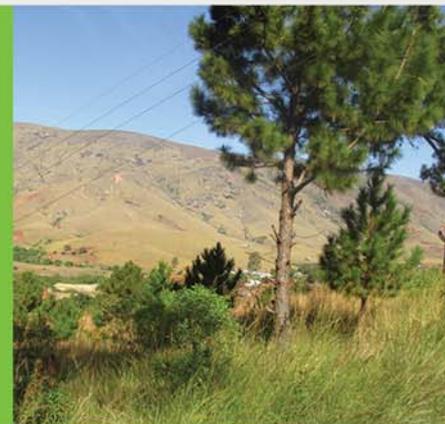
PRODUCTION

La production annuelle de la société est de 220 000 tonnes en minerais bruts, qui correspondent à 130 000 tonnes de produits finis



ENVIRONNEMENT

Le respect des engagements environnementaux constitue une des préoccupations majeures de la société Kraoma, pour ce faire, la société a opté pour une politique de reboisement systématique sur l'ensemble de ses carrés.



- Fiarovana ny tontolo iainana
- Orinasa 100% Malagasy
- Mampidi-bola ho an'ny firenenna Malagasy
- Mitondra fampanandroana ho an'ny faritra iasany

Port de Toamasina: projet d'extension à moyen terme

Consultation publique relative à l'impact environnemental



Vue générale de l'assistance lors de la consultation publique

Le 16 avril 2015, dans le cadre du projet à moyen terme de l'extension du port de Toamasina, une 3^{ème} consultation publique s'est tenue à la salle de la Région Atsinanana.

Une consultation organisée par l'Office National pour l'Environnement afin de débattre publiquement du résultat de l'étude de la JICA sur l'impact environnemental du projet. Toutes les parties prenantes à ce projet ont exprimé respectivement leurs opinions d'une manière positive durant cette consultation publique. Néanmoins l'O.N.E a recommandé la mise en place d'un cahier de registre public dans lequel toutes les doléances relatives aux considérations environnementales et sociales seront recueillies.

A l'issue de cette séance, l'O.N.E effectuera les réajustements nécessaires pour la mise à jour du cahier des charges Environnementale du projet. ■

Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Au 1^{er} plan : des représentants de la SPAT



Face à un public très intéressé

Projet d'extension du port de Toamasina

Cérémonie de signature du Rapport des Minutes des Discussions



Cérémonie de signature dans la salle de conférence du MTTM

Le 17 Juin 2015, à l'issue de l'évaluation finale du projet d'extension du Port de Toamasina, le Rapport des Minutes des Discussions a été signé par les parties prenantes. Sont signataires dudit rapport :

1. pour la partie malagasy, d'une part, les deux ministères de tutelle (en l'occurrence, le Ministère des Finances et du Budget, et le Ministère du Tourisme, des Transports et de la Météorologie) et, d'autre part, la S.P.A.T. ;

2. pour la partie japonaise, la JICA ou *Japanese International Cooperation Agency*.

A ce sujet, il faut rappeler que le gouvernement japonais a mandaté la JICA à assister le gouvernement malagasy dans la mise en œuvre du Projet de Développement du Port de Toamasina. L'Etude de Faisabilité de ce plan a été lancée en 2008. Mise en veilleuse depuis 2009 (du fait de la crise politique qui a sévi Madagascar), l'étude a été reprise en novembre 2014, après le retour à la normale de la situation. Depuis, et jusqu'en mars dernier, sous l'égide de la JICA, une équipe de consultants de l'OCDI (*The Overseas Coastal Area Development Institute*

of Japan), a intervenu au Port de Toamasina, en vue de la mise à jour du Projet.

Du 02 au 13 mars 2015, une mission de la JICA, dirigée par Mr MARUOKA Hideyuki (*Executive Adviser to the Director General, Africa Department of JICA*), a effectué une première évaluation du Projet. Le 12 mars 2015, à l'issue de cette mission, le Rapport sur les Minutes des Discussions a été signé conjointement par la partie malagasy (le Ministère du Tourisme, des Transports et de la Météorologie et la S.P.A.T.), et la partie japonaise (la JICA).

Le Rapport d'Etude Intermédiaire, relatif à celui-ci et présenté au mois de mars par l'OCDI, comprend :

- la construction d'un quai à conteneurs C4 de 470 m de longueur et de -16,0m de profondeur, ce, dans le prolongement du môle C3 ;
- le prolongement du brise-lames sur une longueur de 345m;
- l'approfondissement du quai C3 jusqu'à -16,0m ;
- le remblaiement d'une superficie de 10 ha sur le récif Hastie, en vue de l'aménagement d'une aire de stockage de conteneurs. Selon les prévisions de l'étude, en

termes de croissance du trafic de conteneurs, le port de Toamasina atteindra, respectivement en 2025, en 2030 et en 2035, le volume annuel de 463 000 EVP, 663 000 EVP et 937 000 EVP.

De sorte à mener l'étude à terme, les Consultants de l'OCDI ont travaillé en étroite collaboration avec l'équipe de la S.P.A.T. Le Rapport final, fruit de cette collaboration, a été remis à la partie malagasy et présenté à la mission d'évaluation finale de la JICA, dirigée, cette fois-ci, par Monsieur KOMORI (*Director, Africa Division 3, Africa Department of JICA*), en déplacement à Madagascar du 08 au 18 juin dernier.

Dans ce rapport final, quelques composantes ont été rajoutées, entre autres :

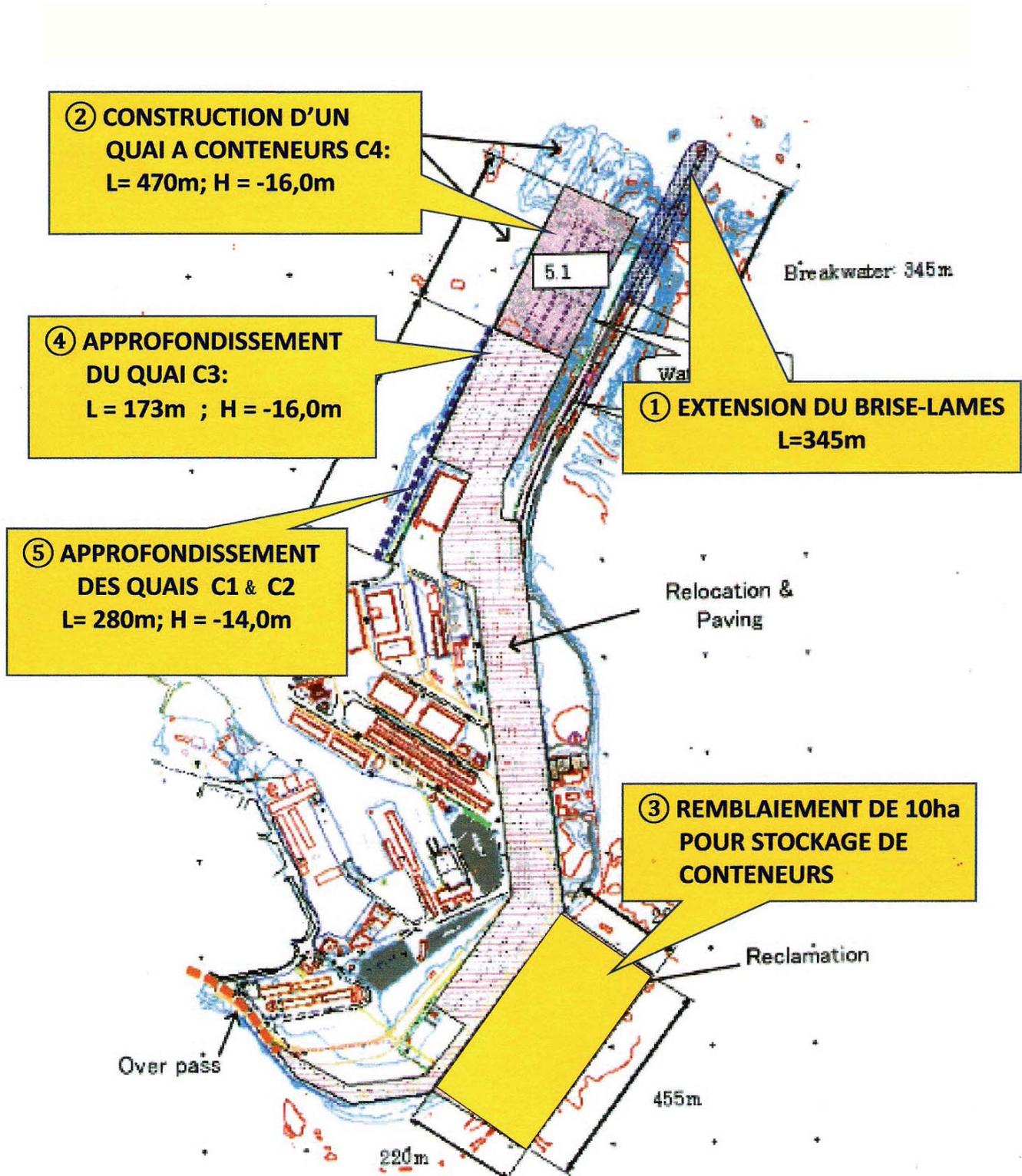
- l'approfondissement des quais C1 et C2 jusqu'à -14m ;
- la construction d'une jetée destinée à assurer la protection du littoral devant la pointe Tanio.

Le coût final du projet, ainsi réactualisé, est estimé à 80 837 millions de Yen Japonais (soit environ 676 millions de USD). Quant au planning d'exécution des travaux, il s'étalera de 2016 à 2024. Enfin, le nouveau quai C4 serait opérationnel à partir de 2020.

A ce stade, on peut dire que le Projet d'extension du Port de Toamasina a été remis sur les rails et se trouve actuellement sur la bonne voie. Conformément au calendrier fixé par la JICA en termes de procédures, la décision finale du gouvernement japonais, relative au financement du projet, est attendue avant fin Août 2015. A cette date, un accord préalable relatif à l'octroi du Prêt pour le financement du Projet devrait être connu. ■

Recueillies par
Vololona RANIVOMBOAHANGY

Les composantes du projet de développement du port de Toamasina



Une délégation conjointe MTTM/SPAT, en visite d'information en Chine



Photo de groupe, après la rencontre de la délégation avec les hauts dirigeants de CHEC et de CCCC

Du 07 au 12 avril dernier, sur invitation de *China Harbour Engineering Company Ltd*, une délégation conjointe du Ministère du Tourisme, des Transports et de la Météorologie, et de la S.P.A.T., accompagnée du Chargé d'Affaires de Madagascar auprès de l'UNESCO à Paris, a effectué une visite d'information en Chine. L'objectif est de renforcer la collaboration et la compréhension mutuelle entre les deux pays, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des projets de développement des ports malagasy.

A ce titre, cette visite en terre chinoise consiste à prendre connaissance des dernières réalisations (en termes de haute technologie, de gestion et de management de projets, et enfin, d'organisation de travail) de grandes compagnies de construction de renommée internationale, à l'instar de la *China Harbour Engineering Company Ltd* ou CHEC. Le programme a donc inclus :

1. **une rencontre avec les hauts dirigeants de CHEC**, en son siège social à Beijing, nommé Mr. Mo WENHE, Chairman, assisté de son staff. A l'issue de l'entrevue, louant les efforts entrepris par la S.P.A.T. vis-à-vis du Plan de développement du Port de Toamasina, Monsieur Mo WENHE a exprimé sa volonté d'accompagner Madagascar dans son

programme de développement et, en particulier, d'appuyer, autant que possible, toutes les démarches nécessaires visant à accélérer la réalisation du projet de *deep sea port*.

2. au siège social du Groupe CCCC, **une rencontre avec les hauts responsables de CHEC et de CRBC** ou *China Road and Bridge Corporation*. Dans l'assistance, deux personnalités :

- Mr. Li YI, Vice Président du groupe CHEC, accompagné de son staff,

- Mr. REN HONPENG, Vice Président, *Professor Senior Engineer* de CRBC, lui aussi accompagné de son staff.

A l'issue de cette deuxième rencontre, le Vice Président de CHEC a fait savoir que le but fixé par le groupe CCCC est de bien servir, de sorte que ses actions soient mutuellement bénéfiques, et pour le client et pour le groupe lui-même. En tant que firme nationale, et en collaboration avec d'autres firmes chinoises de renommée internationale, parmi lesquelles, l'on compte la CRBC, CHEC a su



Photo souvenir, après la rencontre de la délégation avec le Chairman de CHEC et son staff

mondialement démontrer sa capacité et son savoir-faire en matière de haute technologie, de gestion et de management de projets. Elle a déjà participé à de nombreux projets de construction de grande envergure, en particulier en Asie et en Afrique. Il est vrai qu'à partir du moment où l'économie de Madagascar commence à afficher un signe de croissance, il est opportun d'y développer des infrastructures. Le groupe CCCC se dit être en mesure de coopérer avec Madagascar.

D'ailleurs, il souhaite discuter en profondeur des projets futurs, lesquels apparaissent comme des conditions *sine qua non* vers la croissance rapide de l'économie malgache. La société *Road and Bridge* (œuvrant déjà à Madagascar) peut être considérée comme un point fort pour le groupe CCCC.

Le Vice Président a également parlé de la mise en place, dans le concert mondial, du projet de la Route de la Soie, ainsi que d'un fond d'aide sur les projets de zones industrielles et d'infrastructures portuaires, fond constitué dans le cadre de ce projet, auquel 10 pays ont déjà signé leur adhésion.

3. une visite du Centre d'études de Projets de CCCC, avec présentation (par Mr. Sun ZIYU, Vice Président, *Professor Senior Engineer* Ceng FICE, MCIQB) du projet de construction d'une route suspendue (pont) reliant Zhuhai et l'aéroport de Hong Kong. En cours de réalisation par CHEC, ledit projet prévoit une route de 35,6 km et est composé de :

- 29,4 km d'ouvrage suspendu,
- 6,6 km de tunnel sous mer.

4. une visite du Port de Shangyang (Shanghai)
Le Port de Shangyang a été construit par CHEC. Bâti sur un îlot relié avec la ville de Shanghai, grâce à un ouvrage suspendu (pont) de 32,5km de longueur, il est classé premier port de la Chine.

5. Etape culturelle : visite de la Cité Interdite à Beijing.

Recueillis par
Vololona RANIVOMBOAHANGY



Le Vice Président de CHEC, en pleine conversation avec Mme Le DGTMFA/MTTM



Installations portuaires de Shangyang



Le terminal à conteneurs du Port de Shangyang : sa capacité actuelle est de 17 millions de conteneurs par an



Vue générale de la de la Cité Interdite à Beijing

POINT DE VUE *d'un ancien du Port de Toamasina*

Son nom n'est pas inconnu au Port de Toamasina. Loin de là, puisqu'il s'agit d'un ancien de ce port. Il, c'est Philippe MURCIA, aujourd'hui Directeur Général, et non moins fondateur, de *Ocean Company Consulting*, un cabinet spécialisé en matière de conseil en stratégie de développement, amélioration des ventes, formation et transfert de compétences, Partenariat Public Privé, et enfin, secteur maritime, minier et touristique. Il y a

quelques années, avant d'occuper le poste de Directeur du Port d'Ehoala (du groupe Rio Tinto QMM), il était encore Directeur Régional de la ligne maritime CMA-CGM et exerçait à Toamasina. Ainsi, il connaissait bien ce port.

Le 30 janvier 2015, lors d'une visite dans ce même port, il a été agréablement surpris, voire impressionné, par le nouveau visage qu'arbore à présent le Port

de Toamasina. Accompagné par le Directeur d'agence de TRIMETA à Toamasina, en la personne de Daniel ANDRIANIVOSOA (un autre nom également très connu au port), il a tenu à livrer ses impressions en ces termes : **« la modernisation du port de Toamasina est un processus incontournable dans la logique de l'évolution du trafic maritime mondial pour les acteurs maritimes et ses environnements induits. La brochure – Le port en chantier – et le magazine trimestriel de la SPAT PortEcho sont idéales car les deux donnent vraiment la vision du port jusqu'en 2035, et s'inscrit parfaitement dans la logique de la mondialisation maritime indispensable, que connaissent bien ceux qui côtoient la mer et les industries attachées »**. D'ailleurs, l'*Ocean Company Consulting* envisage de proposer à la Direction Générale de la S.P.A.T. un partenariat dans le cadre de toute étude éventuelle relative au projet d'extension et d'aménagement, notamment des quais. Et d'ores et déjà, le cabinet s'emploiera à convaincre décideurs et parties prenantes de l'intérêt de ce projet grandiose. ■

Recueillis par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Au milieu, le D.G de la SPAT, avec Philippe MURCIA (*Ocean Company Consulting*) à gauche et de Daniel ANDRIANIVOSOA (agence TRIMETA à Toamasina) à droite

« A VOUS LA PAROLE ! »

PortEcho est un bulletin attrayant par la diversité de ses articles. D'abord l'éditorial est très plaisant, puis que tenant compte de la réalité journalière et se projetant avec optimisme sur l'avenir. Suit la partie « Economie », qui relate l'actualité portuaire, ses différents secteurs, ainsi que les réglementations en vigueur ou récentes.

Les enquêtes et investigations, telles que la R.N2, Madarail et l'île Maurice etc.... requièrent descente, recherche ainsi que documentation sur place, cela, dans le souci d'évoquer et de transmettre, avec clairvoyance auprès du lecteur, le vécu. Celui-ci doit être enveloppé dans le ressenti du journaliste. Il doit lire et être absorbé par les émotions, comme s'il vivait les découvertes ensemble.

La partie statistique : relevé du trafic maritime, mouvements des navires et annuaire des marées se trouvent très bien placés, quasiment au milieu de la revue.

Par ailleurs, la dizaine de pages réservée à la santé, environnement, sport, histoire, activités extra portuaires, informations diverses et loisirs contribuent à faire du



PortEcho une revue complète sur l'activité du port de Toamasina.

Ce que j'apprécie surtout dans *PortEcho*, c'est l'absence de publicité, de politique,

d'articles critiques. Par ailleurs, la qualité de la couverture et des pages en font une revue que l'on conserve, qu'on ne jette pas à la poubelle.

Je me permets de faire deux remarques :

1. si c'est possible, plus de photos seraient les bienvenues ;
2. et plus d'articles sur les produits malgaches qui s'exportent, ainsi que sur les particularités des beautés de la nature malgache.

Le deuxième intérêt c'est la volonté de modernité du port de Toamasina, pour s'insérer dans un monde nouveau qui propulsera la ville, je l'espère, dans un projet de régénération urbaine et économique. Ce qui l'engagera avec ses citoyens vers une orientation contemporaine.

**Tenez bon la voile, et bon vent à
PortEcho !**

Michel MELQUIOND

Douanes Malagasy: le pourquoi et le comment des nouvelles réformes

Aujourd'hui, bien que figurant parmi les administrations qui ont connu des changements majeurs au cours des dix dernières années, les Douanes malagasy se retrouvent de nouveau en tête de liste pour s'engager dans de nouvelles réformes, un chantier programmé jusqu'en 2018. Pourquoi et comment ? PortEcho vous invite à découvrir ce qu'il en est grosso modo.

Vu le rôle économique de la Douane en matière de protection des richesses nationales contre les exportations illicites (sans pour autant se constituer comme un frein à la compétitivité des entreprises), l'augmentation de ses recettes par des procédures, tant facilitées que fiables, constitue l'un des objectifs majeurs visés par l'administration douanière. Pour ce faire, elle met en œuvre une stratégie basée sur cinq engagements, qui sont prévus pour s'étaler jusqu'en 2018.

Engagement n° 1 : Faire de la douane une administration source de revenus, ceci, en offrant des services qui répondent aux attentes des usagers et des partenaires. Cet engagement implique la modernisation constante, aussi bien des outils que des méthodes de travail. D'ailleurs, la dématérialisation fait partie des conditions *sine qua non* de ce premier engagement. Dans la pratique, les documents physiques doivent progressivement céder la place aux procédés électroniques. A terme, le but consiste à instaurer une automatisation complète des autorisations d'entrée et de sortie du port. Cette perspective prévoit également le remplacement du logiciel Sydonia ++ (actuellement utilisé par la douane, bien que déjà obsolète par rapport à la dernière version, le Sydonia World, mise au point par la CNUCED ou Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.

Engagement n° 2 : Optimiser le rôle principal assigné par l'Etat à l'administration douanière, qui est de recouvrer les recettes fiscales. Cet aspect de sa mission, fondamental pour la vie du pays, a toujours incité les Douanes Malagasy à mettre en œuvre des actions offensives, ce, par le biais de procédures plus structurées, transparentes et favorisant l'accroissement des échanges.

Engagement n° 3 : Réduire le coût et le délai de dédouanement. Ce troisième engagement constitue le rôle écono-



Vue partielle de l'assistance lors de la réunion dirigée par Eric Narivony RABENJA, D.G de la Douane

mique assigné aux Douanes Malagasy. Dans un marché international, où la disparition des frontières n'est plus uniquement une tendance, mais carrément une règle, et où la concurrence ne se limite plus aux opérateurs nationaux, la compétitivité des entreprises devient la garantie d'une économie saine. Cependant, force est aujourd'hui de constater que des contraintes demeurent dans ce domaine, et que des efforts doivent encore y être déployés. Ainsi, cet axe d'engagement vise à tout mettre en œuvre, dans le but de réduire le coût et le délai de dédouanement. Pour ce faire, l'administration douanière doit pouvoir alléger les exigences documentaires ainsi que les formalités et les procédures, tout en restant constamment conformes aux lois et à leurs textes d'application. De fait, cet engagement nécessitera des mesures d'accompagnement, telles, entre autres, l'aménagement de magasins et d'aires de dédouanement.

Engagement n° 4 : Lutter contre toute forme de fraude et de trafic illicite. En s'engageant dans cette lutte, l'administration douanière malagasy entend renforcer son rôle en tant qu'administration protectrice, ceci, en mettant en œuvre

une stratégie de surveillance, ainsi qu'en adoptant plusieurs dispositions majeures traduisant cette volonté : depuis la mise en place d'unités de surveillance et de contrôle plus dynamiques au niveau des frontières jusqu'aux sanctions pénales exemplaires.

Engagement n° 5 : Instaurer une confiance mutuelle entre l'Etat et l'administration douanière. Dans cet objectif, cette dernière doit prendre des mesures adaptées, non seulement à l'évolution des exigences du commerce international, mais aussi au contexte local. Les réformes, accompagnées par la modernisation des moyens de mise en œuvre de celles-ci, sont les moyens les plus efficaces pour lutter contre les fraudes et les trafics illicites. C'est à ce titre que, lors des opérations de visite, les inspecteurs de douane utilisent désormais des tablettes électroniques, au lieu et à la place des documents physiques. Il va sans dire que l'administration douanière compte beaucoup sur le soutien et la confiance de l'Etat. Cela est essentiel pour le succès des nouvelles réformes.■

*Recueillis par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA*

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

Après le périple dans la catégorie des navires de charge (dont la cargaison est composée de diverses marchandises dites sèches), PortEcho, vous invite cette fois-ci à découvrir les vraquiers liquides, entre autres, les tankers ou pétroliers, destinés au transport du pétrole brut et des produits dérivés, du gaz liquéfié, des produits chimiques, des huiles alimentaires, etc).



Un tanker ULCC (Ultra Large Crude Carrier)

Le transport des cargaisons liquides est assuré par des navires appelés communément navires-citernes. Leur cargaison étant classée dans la liste des marchandises dangereuses, leur conception doit toujours prendre ce facteur essentiel en compte. Dans la catégorie des vraquiers liquides, l'on répertorie :

1. Les navires pétroliers ou **pétroliers** tout court (en anglais, *oil tankers* ou *tankers*, ou *crude oil carriers*). Ce sont des navires citernes destinés à transporter du

pétrole non raffiné. En respect des dispositions de la Convention MARPOL (Maritime Pollution), ceux-ci disposent d'un double fond ainsi qu'une double coque. Au fil des temps, ils ont substantiellement évolué, non seulement en taille, mais aussi en fonction de leur rayon d'action ou des produits qu'ils transportent. Et selon leur capacité (tonnage), les pétroliers sont désignés par des appellations différentes. Ainsi, l'on distingue :

- les navires pétroliers traditionnels, appelés « **Jumbo** », d'une capacité de 5

000 tonnes de port en lourd (tpl) ;

- les **supertankers**, dont la capacité varie entre 100 000 et 150 000 tpl ;

- les **VLCC** (*Very Large Crude Carrier*) qui ont un port en lourd de 150 000 à 320 000 ;

- les **ULCC** (*Ultra Large Crude Carrier*), au-delà de 320 000 tpl.

En marge de ces gros porteurs (de 100 000 à 300 000 t et plus), il est intéressant de savoir qu'il existe une importante flotte, plutôt récente, de navires moindres en taille (généralement, en dessous de 50 000 tonnes), dits **transporteurs de produits** (*product tankers*). Ils se rapprochent des "chimiquiers", et transportent généralement des produits raffinés (essence, gaz oil, fuel domestique, kérosène). La dernière catégorie de ces transports d'hydrocarbures est celle des **soutiers**, des navires-citernes qui, au port ou sur rade, sont accouplés à d'autres navires pour le débarquement de la cargaison.

2. Les **navires gaziers** ou **gaziers** tout court. Comme leur nom l'indique, ce sont des **transporteurs de gaz** (en anglais, *gas carriers*). Conçus grâce à une haute technicité, ils comprennent :



Un navire gazier



Un navire méthanier

- les **méthaniers** ou **GNL** (*LNG* en anglais pour *Liquefied Natural Gas*). Ceux-ci transportent du gaz naturel (méthane) liquéfié ;

- les **GPL** (*LPG* pour *Liquefied Petroleum Gas*) dont la cargaison est du gaz de pétrole liquéfié (butane ou propane).

Dans les deux cas, le gaz est transporté à l'état liquide, donc, sous volume beaucoup plus faible. Les capacités des navires sont variables et dépendent du mode de liquéfaction de leur cargaison. Un bateau réfrigéré peut ainsi transporter jusqu'à 267 000 m³ de gaz liquide, alors qu'un navire équipé d'installations sous pression a une capacité maximale de 10 000 m³, car ces citernes renforcées (appelées cuves pour les méthaniers), sont extrêmement lourdes. Du fait des propriétés inflammables et volatiles de leur cargaison, d'une part et, des conditions requises pour le transport (basse température), d'autre part, les gaziers font l'objet d'inspections fréquentes. Ils disposent toujours de dispositifs de sécurité sophistiqués, dont des alarmes reliées à des systèmes de contrôle de l'atmosphère, ce, de sorte à détecter immédiatement toute fuite éventuelle. Pour ainsi dire, ils représentent le summum de la haute technologie sur mer.

3. Les **navires chimiques**, ou **chimiquiers** tout court, sont des navires-citernes destinés au transport de produits chimiques. Avec les gaziers, ils forment les navires de commerce les plus avan-

cés à l'heure actuelle, notamment à cause de la complexité du système de gestion de leur cargaison. Les chimiquiers océaniques transportent en général 5 000 à 40 000 tonnes de produits, et sont donc bien plus petits que les autres navires citernes (pétroliers et méthaniers). Leur cargaison étant également classée comme dangereuse et, de surcroît, de grande valeur, ils sont soumis à d'importantes contraintes en matière de sécurité et de taille, cela, afin de faciliter et de sécuriser leur déchargement dans les ports. Les chimiquiers sont divisés en trois types de navires :



Un navire chimiquier

- les « **Product carriers** », spécialisés pour un seul type de cargaison et comportant un nombre restreint de citernes de grandes dimensions ;

- les « **Parcel carriers** », non spécialisés, transportant un grand nombre de produits et comportant ainsi une grande variété de citernes de dimensions relativement faibles, toutefois autonomes dans leur circuit et système de pompage ;

- le **chimiquier pur** ou « **Pure chemical** » en anglais, conçu pour transporter exclusivement les produits extrêmement dangereux et, cela va de soi, dont le fret est très coûteux,.

4. Les autres navires citernes peuvent transporter des produits liquides ayant des propriétés physiques spécifiques, sinon des produits destinés à la consommation, et dont la teneur en qualité exige qu'on les transporte dans des navires adaptés. Dans cette catégorie, on répertorie les **huiliers**, les **pinardiers**, les **bitumiers**, et ainsi de suite selon le type de produit transporté.

Recueillis par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO



RAFFINAGE A MADAGASCAR : LES VALEURS AJOUTEES DEMEURENT A MADAGASCAR



- Des milliers d'emplois supplémentaires: 9 000 employés au lieu de 1 000, dont plus de 84% de Malgaches.
- De l'approvisionnement local : plus de 2 milliards de dollars de contrats pour +400 entreprises locales.
- Des revenus fiscaux plus importants : 100 milliards Ar par an pour les 10 premières années; 4,5 milliards de dollars sur les 29 ans (soit 9 000 milliards Ar).
- Des infrastructures : 250 millions de dollars consacrés à la construction et la réhabilitation de la plupart des infrastructures (routes, voie ferrée, Port...).

AMBATOVY

De la boue en produits raffinés



Les camions transportant les minerais à la mine

Ambatovy est le plus important investissement étranger jamais réalisé à Madagascar. Pour cette compagnie minière valant environ 7 milliards de dollars, être un leader sur le marché mondial de la production durable de nickel de haute qualité est la principale mission. Une fois qu'Ambatovy aura atteint sa pleine capacité de production, Madagascar exportera annuellement 60 000 tonnes de nickel raffiné et pur à 99,8 % sous la forme de poudre ou de briquettes de 70 grammes conditionnés dans des barils de 250 kg et des sacs de 2 000 kg. Le nickel deviendra bientôt le premier produit d'exportation de Madagascar et rapportera devises, valeurs ajoutées économiques, revenus fiscaux ainsi que des milliers d'emplois. Comment Ambatovy fait-elle de ce métal commun, invisible à l'œil nu et enfoui dans la terre rouge – la latérite – de la région de Moramanga, dans la partie est des Hautes-Terres du pays, un produit porteur d'espoir économique ? Petit coup d'œil sur un processus d'exploitation du nickel jamais effectué à Madagascar.

1. **L'extraction** : Les opérations d'Ambatovy débutent à la Mine, près de la ville de Moramanga où se situe le site d'Ambatovy et Analamay, un gisement de nickel latéritique s'étendant sur une superficie d'environ 1 800 ha. L'extraction du minerai se fait à ciel ouvert par des pelles mécaniques qui le livrent à l'Usine de préparation du minerai via des camions articulés. L'usine de préparation du minerai se trouve sur le site-même de la Mine. C'est là que le minerai latéritique est séparé des pierres et autres déchets. La latérite est ensuite mélangée à l'eau de manière à former une pulpe puis pompée dans le Pipeline qui relie la Mine à l'Usine de transformation, située à 220 km de là.

2. **Transport via le Pipeline** : Cette pulpe de minerai latéritique est acheminée par un Pipeline de 220 km de la Mine vers l'Usine de transformation près de Toamasina. Près de 22 000 tuyaux de 60 cm de diamètre ont été soudés bout à bout pour obtenir ce Pipeline reliant la Mine à l'Usine de transformation. Le Pipeline peut transporter 826 tonnes de pulpe par heure. A partir de l'Usine de préparation du minerai, la pulpe est pompée dans le Pipeline où elle commence une descente de 220 km qui dure une trentaine d'heures, avant d'arriver à l'Usine de transformation. La majorité de l'énergie nécessaire pour transporter le minerai par Pipeline provient du dénivelé de 1 000 mètres entre

la Mine à Moramanga et l'Usine de transformation à Toamasina. Le Pipeline a été enterré sur presque toute sa longueur à une profondeur moyenne de 1,5 mètre.

3. **L'Usine de transformation d'Ambatovy** : A 11 km au sud du Port de Toamasina se situe l'Usine de transformation d'Ambatovy, un vaste complexe industriel qui s'étend sur plus de 320 ha. Elle est composée de plusieurs grandes installations industrielles construites par Ambatovy dont : une centrale thermique, avec trois unités de 40 mégawatts chacune, fonctionnant au du charbon pour produire d'abord de la vapeur d'eau à haute pression, laquelle est ensuite transformée en électricité ; des usines de production d'oxygène, d'hydrogène, d'acide sulfurique et de sulfure d'hydrogène; une usine de traitement de l'eau. Arrivée à l'Usine de transformation, la pulpe est traitée et raffinée afin d'obtenir des briquettes de nickel. L'hydrométallurgie est utilisée comme technique d'extraction des métaux. Elle consiste à rendre le métal soluble pour permettre sa purification. Ce procédé est utilisé dans plusieurs usines de par le monde, comme Port-Nickel (Louisiane, Etats-Unis), Yabulu (QLD, Australie) ou encore Niihama (Japon). Le procédé hydrométallurgique se compose des opérations suivantes : la lixiviation ou dissolution : mise en solution des différents métaux ; la purification : séparation des différents métaux/constituants entre eux ; l'électrolyse : obtention d'un oxyde de pureté. Il faut 1 000 kg de minerai pour obtenir 10 kg de nickel et 1 kg de cobalt. Les produits finis font l'objet de nombreux contrôles-qualité. Des échantillons sont prélevés à différents stades du processus afin de toujours vérifier que le produit correspond au standard international.

4. **Le Parc à résidus** : Après le traitement et le raffinage, le reste des matériaux sans valeur commerciale est neutralisé par ajout de calcaire et/ou de chaux puis envoyé au Parc à résidus par le biais d'un Pipeline de 15 km. Il s'agit d'un parc constitué d'une zone sûre où ces matériaux sont stockés en permanence en toute sécurité.

5. **L'exportation** : Une fois entièrement opérationnelle, Ambatovy devrait exporter chaque année environ 60 000 tonnes de nickel raffiné. Le tout est ensuite expédié aux clients d'Ambatovy à partir du Port de Toamasina tout proche. La cargaison est transportée par camion de l'Usine vers le Port de Toamasina duquel elle partira vers le pays de destination. L'activité d'Ambatovy s'arrête à la vente et à l'exportation du nickel. L'exploitation de nickel d'Ambatovy marque une nouvelle ère pour Madagascar qui devient de plus en plus un pays minier. Ambatovy produit et exporte également du cobalt et du sulfate d'ammonium.

6. **L'utilité du nickel** : Le nickel est classé parmi les métaux non-ferreux. Il est de couleur argenté et sa principale qualité est sa résistance à la corrosion et à l'oxydation ainsi que sa résistance remarquable à la haute température. Le nickel sert à fabriquer de l'acier inoxydable. Il est utilisé dans des centaines de milliers de produits, dont la majorité fait partie de notre vie quotidienne, comme les pièces de monnaie, les ustensiles de cuisine en inox...

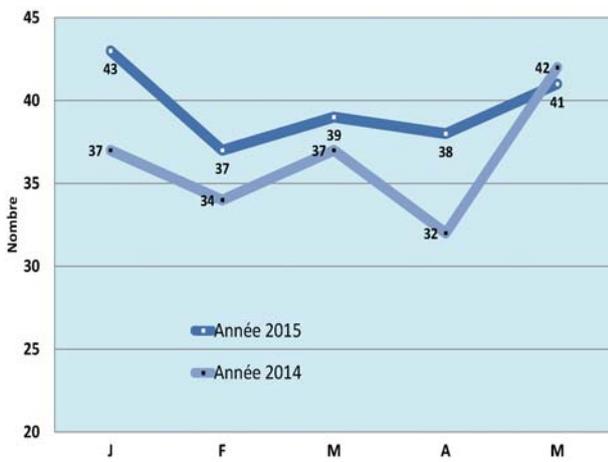
Source : Ambatovy

Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

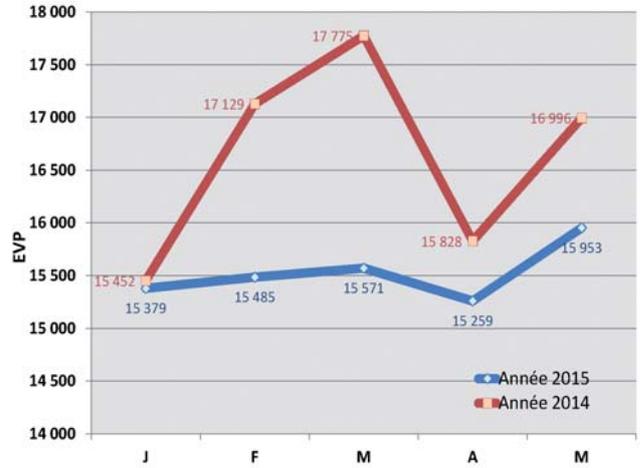
	Janv. à Mai Année 2014	Janv. à Mai Année 2015	Evolution % 2014/2015
TOUCHEES DE NAVIRES (Nombre)			
Lignes commerciales			
Long cours	164	174	
Caboteurs	1	4	
Pétroliers	14	18	
Divers	3	2	
Lignes non commerciales			
Bornage et Pêche	452	516	
Total	634	714	12,61
TRAFIC DE CONTENEURS (EVP)			
Conteneurs pleins	52 288	52 815	
Conteneurs vides	30 892	24 832	
Total	83 180	77 647	-6,65
Poids de marchandises conteneurisées (en tonnes)	877 011,62	780 195,84	-11,03
Rendement opérationnel (boite/heure)	41,20		
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes)			
Trafic long cours			
Débarquement	51 276	64 968	
Embarquement	44 124	90 079	
Manipulation		19	
Total	95 400	155 066	62,54
Trafic cabotage			
Débarquement	2 349	3 106	
Embarquement	3 797	7 948	
Total	6 146	11 054	63,59
Trafic bornage			
Trafic bornage (en tonnes)	21 646,75		
TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes)			
Débarquement	297 599,25	292 308,54	
Embarquement	44 925,50	64 308,15	
Total	342 524,76	356 616,69	4,11
TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes)			
Total	1 189 036,05	1 013 483,28	-14,76
TRAFIC MARITIME GLOBAL	2 531 765,18	2 316 415,28	-8,50

Source : Contrôle de Gestion de la SPAT

Touchées des navires



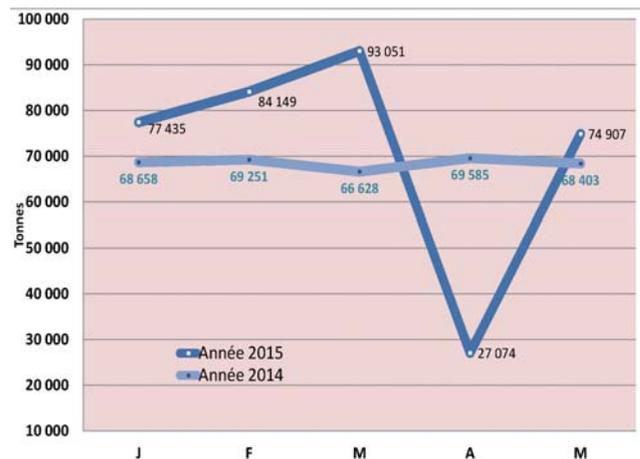
Trafic des conteneurs



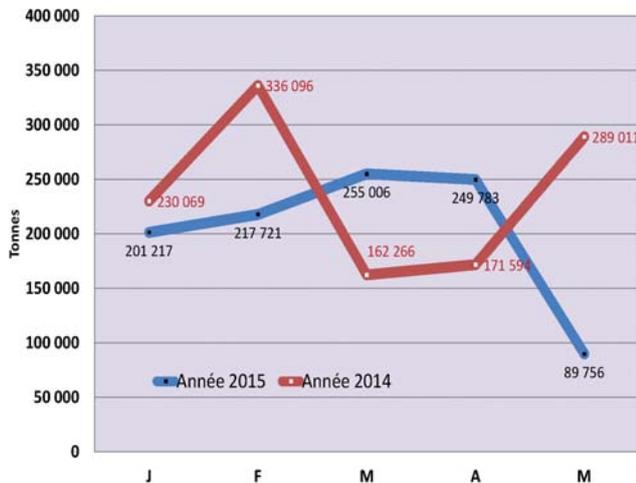
Trafic des marchandises conventionnelles



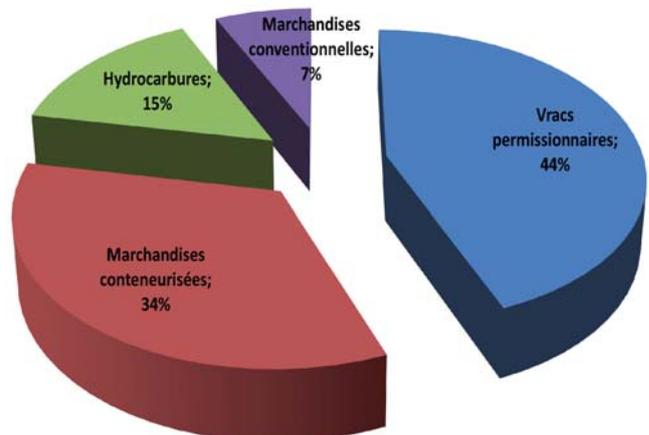
Trafic des hydrocarbures



Trafic vrac des permissionnaires



Part de tonnage



MOUVEMENTS DES NAVIRES

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

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		SIN		TMM		MPM	
KOTA HIDAYAH	HDY 113	16/06	18/06	01/07	02/07	06/07	08/07
KOTA NANHAI	NHI 093	23/06	25/06	08/07	09/07	13/07	15/07
KOTA JATI	JTT 239	30/06	02/07	15/07	16/07	20/07	22/07
KOTA JUTA	JTA 275	07/07	09/07	22/07	23/07	27/07	29/07
KOTA NAGA	NAG 106	14/07	16/07	29/07	30/07	03/08	05/08
KOTA JAYA	JYY 268	21/07	23/07	05/08	06/08	10/08	12/08
KOTA HIDAYAH	HDY 115	28/07	30/07	12/08	13/08	17/08	19/08
KOTA NANHAI	NHI 095	04/08	06/08	19/08	20/08	24/08	26/08

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

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		PLU		TMM		SEY	
CLAES MAERSK	1515	01/07	03/07	06/07	07/07	09/07	10/07
CECILIE MAERSK	1515	08/07	10/07	13/07	14/07	16/07	17/07
HANSA VICTORY	1517	15/07	17/07	20/07	21/07	23/07	24/07

ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES							
		DUR		TMM		RUN		PLU	
FRONTIER ACE	22	28/06	29/06	03/07	03/07	04/07	05/07	07/07	07/07
VIKING BRAVERY	02	29/07	30/07	04/08	04/08	06/08	07/08	08/08	08/08
VIKING ADVENTURE	04	-	-	07/09	07/09	-	-	-	-

INO MARÔ ASANÔ Ê ?

Nanatona an'Andriamatoa ANDRIANTSEHENO (Chef de Service Ouvrage bois) izay misahana sy mitantana ny fanamboarana ny asa rehetra mikasika ny hazo ato amin'ny seranana ny PortEcho, ary nanadihady momba izany asa izany.



ANDRIANTSEHENO
(Chef de Service Ouvrage bois)

A.: tsy maintsy manao ny lamba fitondra miasa sy mihaino ny fitsinjanan'andraikitra ny tsirairay mialohan' ny handraisany ny asa hataony ary manaja tsara ny fe-potoana izay nomena azy.

P.E: Raha misy olona avy any ivelany te hampanamboatra zavatra ato, mandray "commande" ve ianareo?

A.: Tsy mandray asa avy any ivelan'ny orin'asa SPAT izahay, fa raha mahazo taratasy mazava avy any amin'ny lehibe mpitantana ambony dia ataonay.

PE: Inona ny teny tianao hampitaina amin'ny mpamaky?

A.: Misaotra ny tale Jeneraly sy ny "Directeur d'Appui" ary ny Chef du Département ouvrage bois nanome fahatokisana

amin'ny nanendren'izy ireo ahy hitantana ity serivisy ity amin'ny alalan'ny fanohanana anay amin'ireo fitaovana izay ilainay amin'ny asa ataonay. Tongava mamangy fa efa mivoatra sy miova amin'ny endrika vaovao izy izao ê! Na eo amin'ny fahaiza-manao izany na eo amin'ny alalan'ny fitaovana izay eo ampelatanana. Ho hitanao; fa tsy hahamenatra ny orinasa SPAT amin'ireo hafa ny zava-bita ato amin' izao fotoana izao. Ary isaoranay manokana koa ny ekipa ny PortEcho nampahafantatra ny mpamaky ity asa ity.■

Monique HENRIETTE
ary Alexina TIANA

PE : Inona sy inona avy ny asa ataonareo ato amin'ny "ouvrage bois" ?

A.: Izahay no tompon'antoka amin'ny fanamboarana fanaka rehetra vita amin'ny hazo, toy ny varavarana sy varavaran-kely, ary ny tenako no tompon'andraikitra voalohany amin' izany

P.E: Firy taona no nanaovanao ity asa ity ary misy firy ianareo no miara miasa ato ?

A.: Fito ambiny telopolo taona izao no nanaovako ity asa ity, manana traikefa amin'izany avokoa izahay fito ambiny folo mirahalahy izahay miara-miasa ato, mpiasa raikitra iraka aminy folo ary mpiasa tselika enina.

P.E: Ahoana no fomba fiasa amin'izany?

A.: Ezahanay alamina araka izay azo atao ny asa, fa indrindra amin'ny fitozoana hatrany hanatsara azy hifanaraka amin'izao toetr'andro izao sy ny fandrosoana amin'ny alalan'ny fitaovana izay misy eo am-pelatanana.

P.E: Misy fepetra raisina ve alohan' ny hanombohana ny asa ?



Fanaraha-maso ny asa ataon'ireo mpiasa

Mpiasan'ny orinasa SPAT Fitsidihana ny sambo « AFRICA SHIPS »



Liana tokoa ireo mpiasan'ny SPAT nihaino ny fanazavana

Ny andron'ny 15 Aprily 2015 lasa teo, no nanantanterahan'ireo mpiasan'ny SPAT ny fitsidihana sy fankahalalana bebe kokoa ny momba ilay sambo « AFRICA SHIPS ». Marihina fa Atoa BOSELA TSIMIJALY ao amin'ny « Capitainerie de la SPAT » no nitarika ireo mpiasa tamin'izany.

Izany fitsidihana izany no tontosa dia noho ny fifankahalalan'ny roa tonta sy ny ny fiaraha-miasa misy eo amin'izy ireo. Nahazo tombony tamin'izany ary ireo mpiasan'ny SPAT koa nasain'ireo tompon'andraikitra avy ao amin'ny « MERCY SHIPS » hanao ny fitsidihana ny sambo. Taorian'ny fandraisana ireo mpiasa no

namelabelaran'ny tompon'andraikitra iray ny amin'ny anton-dian'ny sambo « AFRICA SHIPS » sy ireo olona mpilatsaka an-tsitrapo ao anatin'ny « MERCY SHIPS » eto Madagasikara. Voalaza tamin'izany ny fanomezana fitsaboana sy fandidiana maimaimpoana an'ireo olona manana fahasambanana ara-batana na koa ireo olona tratran'ny tsy fahatombanana eo amin'ireo taova isan-karazany toy ny maso sy ny nify.

Avy eo dia niroso tamin'ny fitsidihana ny tao anatin'ny sambo. Tao anatin'ny filaminana tanteraka no nampahafantaran'izy ireo an'ireo efitrano isan-karazany : fitsaboana, fisakafoanana, fampianarana ny zanak'izy ireo, famakiam-boky, fitaovana entina manamory ny sambo izay ny komandàn'ny sambo mihintsy no nitarika izany, sns.... Namarana ny fitsidihana ny tao amin'ny efitrano natokana ho an'ireo marary izay avy nodidiana ka mbola mila fanaraha maso akaiky.

Mirary soa sy fahombiazana amin'izao asa soa atao eto amin'ny firenana izao ny mpiasan'ny SPAT. ■

Alexina TIANA

Mouvements du personnel durant le premier semestre 2014

Nom et prénoms	Matricule	Fonction	Date
AGENTS RECRUTES			
RANDRIANASOLO Manitra Sabrina	2015.001	Responsable Administratif	26/01/2015
ANDRIANASARA Julio Conrad Lovaherilala	2015.002	Agent Administratif	26/01/2015
RAZAFINDAHIFOTSY Son Espera	2015.003	Ingénieur	12/02/2015
RASEDA Joëlson Meltine	2015.004	Ingénieur	12/02/2015
AGENTS RETRAITES			
LABA Auguste	1978.202	Graisseur Remorqueur	01/01/2014
TSIRIMBELO Albert	1979.246	Chef Chantier Bornage et Pêche	01/01/2014
BENJAMIN	1980.064	Sous chef Section	01/01/2014
BERNARD	1980.251	Coursier	01/01/2014
DENIS	1989.185	Lamaneur	01/01/2014
RAKOTOSON Fulgence	1997.002	Laborantin	01/01/2014
RAZAFINDRAINIBE Nirina Elysée	1977.021	Chef de service Règlementation	03/01/2014
TSILANGOU Modeste	1987.012	Law Manager	10/01/2014
TAFFIKI Richard	1977.109	Matelot Vedette	
RAZAFINDRAKOTO Séraphin	1980.131	Chef de service Travaux Portuaires	
AGENT DECEDE			
RAKOTOARIJAONA Jean Claude	1989.065	Responsable Réseau d'Assainissement	24/02/2014

Journée Internationale de la Femme: chaque année, un nouvel élan

« Pour la jouissance et l'exercice des droits de la femme, soyons tous responsables », c'est le slogan choisi pour célébrer cette année la Journée Internationale de la Femme. Issue de divers secteurs d'activités, passionnée et militante pour un monde plus juste en sa faveur, la gent féminine a été à l'honneur lors des manifestations organisées à travers toute l'île.



Après le défilé, photo souvenir des employées de la SPAT

Cette année, les diverses associations de femmes ont célébré la Journée Internationale de la Femme à leur manière et sous différentes formes. Quant aux organisateurs, ils ont tenu à mettre en avant « la femme », en tant que levier de développement du pays et du continent, sur le plan social, économique et culturel. C'est d'ailleurs ce qui explique le thème, pour ne pas dire le slogan, évoqué plus haut.

Dans la région Atsinanana, parmi les différentes activités organisées à l'occasion, figurent des conférences-débats sur le thème, durant la matinée du 07 mars. L'après-midi a été réservé pour accorder une visite aux femmes et enfants détenus dans la prison d'Ambalatavoangy, visite au cours de laquelle ces derniers ont bénéficié des dons collectés. Une journée riche en événements et qui a été bouclée par une soirée dansante et dînatoire au Restaurant *Ficus Nitida*, avec, comme cerise sur le gâteau, l'élection de la « *Reny mendrika* » (en français, mère modèle).

08 mars 2015 : Jour J traditionnellement marquée par défilé et carnaval. Cette fois-ci, place au changement. La journée a été ouverte par un culte œcuménique célébrée en plein air devant le Palais de la région Atsinanana, Avenue de l'indépendance. Aussitôt après, les participantes ont accordé une visite aux jeunes accouchées du Centre Hospitalier Universtaire de Toamasina ou « *Hôpitaly Be* ».

A Madagascar, sur la question du respect des droits de la femme, il faut reconnaître que des progrès considérables ont été accomplis, et que des résultats significatifs ont été enregistrés. Toutefois, beaucoup reste à faire, dans la mesure où trop de lacunes subsistent encore. Nonobstant ce fait, il est réconfortant de savoir que des membres de la gent masculine se sentent impliqués par la question, comme Zandry Séraphin, Psychosociologue et enseignant, et non moins Directeur des Ressources Humaines de la S.P.A.T., lequel, le 09 mai 2015 à l'Alliance Française de Toamasina, a initié et animé une conférence-débat sur un thème lourd de sens : « *la femme, vertus, atouts, forces et faiblesses* ». Et à ce grand penseur de ponctuer ce qui suit :

« La femme ne peut pas se soustraire de sa féminité, mais elle est l'égale des hommes en esprit et en intelligence ».

Quoi d'autre à ajouter sinon qu'il revient à chaque femme d'œuvrer, sans attendre et dans la mesure de ses possibilités, en vue du respect des ses droits, des droits humains fondamentaux et inaliénables. « *N'attendons pas 2030 pour qu'un monde meilleur s'ouvre aux femmes et aux filles !* », a déclaré Michaëlle Jean, Secrétaire Générale de l'Organisation Internationale de la Francophonie, le 06 mars 2015, lors de son premier discours aux Nations Unies.

En tout cas, il s'avère évident que, pour garantir une société équitable, tous (y compris les hommes) doivent contribuer à asseoir l'égalité entre hommes et femmes, l'autonomisation économique de ces dernières, leur accès à l'éducation, leur accès plein et entier aux services de santé sexuelle et reproductive, etc. Vingt ans après la Déclaration et du Programme d'action de Beijing, c'est en analysant ce qui a été fait dans ce sens que l'on peut en apprécier le bilan. Dorénavant, posons-nous donc la question « *où en sommes-nous* » et agissons ensemble !■

Recueillis par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Danse traditionnelle, pour manifester joie et savoir faire culturel

Festival des baleines 2015

« Sainte Marie ...culture et tradition »

S'étalant tout en longueur au large de la côte Est de la Grande Ile, Sainte Marie s'est imposée comme la terre d'accueil du Festival des Baleines pour cette année 2015. Etant le beau sanctuaire mondial de la baleine à bosse, elle se trouve au cœur d'une zone économique à fort potentiel, composée des Iles vanilles (Comores-Maurice- Réunion-Seychelles-Mayotte- Maldives-Madagascar) et de la côte Est de l'Afrique.

Née à l'initiative conjointe de l'association CETAMADA et de l'Office du Tourisme de Sainte-Marie (OSTM), la manifestation a reçu le soutien à la fois des collectivités locales et de l'ensemble du pays. Pour les habitants, cette manifestation sera une occasion de se rassembler autour de l'évènement de l'année, qui est le passage des baleines dans le cycle de leurs migrations périodiques. Pour marquer le coup, plusieurs programmes sont au rendez-vous. D'ailleurs, toutes les forces vives de Sainte Marie et d'autres régions de la Grande Ile sont invitées à y participer.

A festival d'exception, parrains d'exception. En acceptant de parrainer le festival, Voahangy Rajaonarimampianina, la Première Dame malgache, et Julien Lepers, le célèbre animateur de l'émission « *Questions pour un champion* », s'engagent à en faire une manifestation d'exception, tout en démontrant leur attachement à l'île Sainte Marie et à sa beauté naturelle. Objectifs : concrétiser une démarche de développement durable à travers la protection des mammifères marins et de leur habitat, promouvoir le tourisme et l'implication de la population grâce au développement des activités communautaires. Bref, des valeurs qui seront mises en exergue lors de la prochaine édition du Festival des Baleines, du 4 au 12 juillet prochains, à l'île Sainte Marie.

Parmi les principaux initiateurs du Festival, figurent les femmes malgaches, lesquelles entendent jouer un rôle prépondérant dans le développement économique du pays. En effet, il s'avère incontestable qu'elles constituent le pivot de la vie rurale communautaire. Au festival, les femmes seront mises au devant de la scène à travers une association nommée « *Les drôles de dames* ». Ladite association a déjà reçu le soutien de la Première dame en personne. Il faut savoir que, de par la culture traditionnelle malgache, et du fait de leur forte implication dans la vie rurale communautaire ainsi que dans la vie sociale et familiale,



Baleine à bosse en migration : environ 5 000 km depuis l'antarctique pour rejoindre les eaux chaudes et peu profondes des côtes malgaches

les femmes, jouent un rôle prépondérant dans le développement économique. En marge et au-delà du festival, les drôles de dames poursuivront leurs actions sociales vis-à-vis de la population, cela, à travers, l'opération « *un enfant, une baleine* », entre autres.

Ainsi, le festival s'annonce haut en couleurs et prévoit, au programme, des animations dignes du **ballet incessant des baleines, cœur du sujet et stars de l'évènement**. Le défilé/carnaval d'une vingtaine de chars décorés, suivi d'un spectacle vivant assuré par les villageois, agrémentera la manifestation. L'ensemble s'articulera autour du thème : « *Sainte Marie ... culture et tradition* ».

De surcroît, des concerts seront ouverts à toutes les cultures musicales (traditionnelles, variétés, musiques d'hier et d'aujourd'hui, etc). Le concert de clôture ne sera certainement pas moins festif, et s'annonce aussi étonnant qu'explosif. Pendant le festival, la foire-exposition, qui aura lieu à proximité du port, avec des stands, conçus en matériaux traditionnels, présentera l'artisanat local, le savoir-faire malgache, des prestataires de services, voire des productions industrielles...ainsi qu'un showroom représentatif du potentiel économique de Madagascar.

Et toujours dans le cadre du Festival, du 29 juin au 3 juillet 2015, sera organisé le *Humpback Whale World Congress*, ce, dans l'objectif de faire progresser les études scientifiques, de même que les efforts de préservation des baleines à bosse, à la fois dans leur site d'alimentation et de reproduction, et pendant leurs migrations périodiques. Plus de 20 chercheurs arriveront des quatre coins du monde, afin de profiter du festival pour partager les résultats de leurs travaux.

Enfin, pour l'occasion, des circuits touristiques ont été créés à l'attention des voyageurs (en groupe ou à titre individuel) arrivant de l'Europe, de la Réunion ou tout simplement de Madagascar. Cette disposition leur permettra de combiner une participation en début ou à la fin du festival, pendant 4 à 5 jours, avec en prime, un circuit organisé de découverte de la Grande Ile et des ses célèbres paysages, entre autres, les Pangalanes, les réserves naturelles et la luxuriance de la côte Est malgache.■

*Recueillis par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA*

Port de Toamasina

Première visite du Général Jean RAVELONARIVO, Premier Ministre, Chef du gouvernement



Le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, accueilli conjointement par le D.G de la SPAT et par le Chef de la Région Atsinanana

23 avril 2015 : le Général Jean RAVELONARIVO, Premier Ministre, Chef du gouvernement, effectue, pour la toute première fois, une visite au Port de Toamasina. Dans sa suite, figurent respectivement M. François Marie Maurice Gervais RAKOTOARIMANANA, Ministre des Finances et du Budget, ainsi que M. Narson RAFIDIMANANA, Ministre de l'Industrie et du Développement du Secteur Privé.

Au programme, une visite de site, suivie d'une séance en salle, au cours de laquelle le Premier Ministre lance un message clair et sans ambiguïté, à l'intention de l'assistance composée des autorités locales (civiles et militaires) et des représentants des acteurs portuaires, notamment la SPAT, l'Administration douanière, la MICTSL, la SMMC, le PTP, GASYNET, les Forces de l'ordre, etc... En fait, en respect du Plan National de Développement (P.N.D), initié par SEM le Président de la République, en vue de

relever Madagascar de sa situation actuelle, un Plan de Mise en Œuvre (P.M.O) pour l'application de ce P.N.D a



Séance d'information dirigée par le Premier Ministre dans la salle de conférence de la SPAT

été établi, dans le cadre duquel diverses réformes sont instruites.

Dans cette perspective, il est désormais demandé à chacun de s'employer à la lutte contre la corruption et le trafic d'influence, ainsi qu'à la mise en place de la bonne gouvernance, du changement de mentalité, tout ceci, afin que Madagascar redevienne un pays où l'état de droit règne.

« Rigueur, persévérance et intégrité » est le leitmotiv du Premier Ministre, le mot d'ordre qu'il a tenu à partager à tous les responsables. Sans oublier l'obligation de résultat dans les meilleurs délais, l'objectif étant de faire de Madagascar un pays fort, et évoluant dans un cadre serein de développement social et économique.

Pour terminer cette première tournée portuaire, le Premier Ministre et sa suite a accordé une visite au navire hôpital « Africa Mercy », en escale prolongée au port de Toamasina dans le cadre des actions humanitaires de Mercy SHIPS à Madagascar. ■

Mamy RAZAKALIMANANANDRO

Officiers stagiaires du C.P.O, de nouveau en visite au Port de Toamasina

Cette année, trois promotions d'élèves officiers du CPO (ou Centre de Perfectionnement des Officiers, Fiadanana, Antananarivo), respectivement la 23ème CFCO I, la 9ème CQOS et la 24ème CFCO II, ont eu le privilège d'une visite d'informations au Port de Toamasina. Faut-il encore rappeler que cette énième visite entre dans le cadre de la collaboration qui, depuis quelques années, s'est instituée entre la SPAT et le CPO, pour devenir en quelque sorte une tradition ?



De d. à g.: Colonel Alex ANDRIAMHAZOARIVO, Directeur du CPO et AVELLIN Christian Eddy lors de l'échange de fanion

Le 03 mars 2015, conduite par le Colonel Alex ANDRIAMHAZOARIVO, Directeur du CPO et chef de la mission de visite, la délégation composée par les trois promotions, et comptant 132 officiers stagiaires ainsi que 15 responsables du CPO, est chaleureusement accueillie dans les murs du Grand Port, ce, en vue d'une visite d'informations, désormais devenue une tradition.

Pour des raisons d'ordre pratique, et vu l'effectif, le programme de la visite a pris la journée entière, durant laquelle, au cours d'une séance en salle au Centre de Formation de la S.P.A.T., la délégation a eu droit aux exposés de la part de la délégation hôte. Celle-ci a été composée des deux premiers responsables de la Direction des Ressources Humaines ainsi que du Capitaine du Port. Tour à tour, les trois directeurs ont fourni le maximum d'informations, pour permettre aux officiers stagiaires de s'imprégner des missions de la S.P.A.T., de l'impact du projet de développement et d'extension des infrastructures portuaires sur l'économie, tant nationale que régionale. Comme pour les visites précédentes, les exposés ont été suivis d'une séance de questions réponses, permettant ainsi à l'auditoire d'approfondir certains sujets, notamment

les relations entre les missions de la S.P.A.T. et celles de chacun des principaux acteurs et intervenants portuaires et maritimes, la Douane, la société Gasy-Net, les sociétés concessionnaires et missionnaires, etc. Bref, un concentré d'informations sur le domaine public portuaire de Toamasina, vis-à-vis duquel l'auditoire a manifesté un grand intérêt.

En guise de reconnaissance, le Colonel Alex ANDRIAMHAZOARIVO a tenu à prononcer un discours de remerciement, dans lequel il a précisé que le quatrième volet du programme de formation, dis-

pensé aux élèves officiers, prévoit une vision d'ouverture au-delà de l'instruction purement militaire. Ce volet vise généralement les organismes publics et privés. L'importance de la sécurisation requise dans un domaine frontalier avec la formation militaire, justifie, entre autres, le choix de la S.P.A.T. Il n'a pas manqué de souligner son émerveillement face aux améliorations réalisées dans le port ainsi qu'aux perspectives de développement et d'extension jusqu'en 2035. Outre le fait qu'il trouve l'appellation « *poumon de Madagascar* », pour le Port de Toamasina, est tout à fait justifiée, il ajoute que ce port est en train de devenir le plus actif dans l'Océan Indien. Pour clore son discours, il a adressé ses chaleureux remerciements à la Direction Générale de la S.P.A.T. ainsi qu'aux trois Directeurs, pour l'aimable accueil que ceux-ci ont réservé à la délégation, et a souhaité plein succès au projet de développement, un projet qui, à son avis, honorera, non seulement la S.P.A.T., mais aussi tout le pays entier.

Munis des informations nouvellement acquises, les visiteurs ont pu pleinement apprécier la visite guidée qui a clôturé la journée.■

Recueillis par

Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Les officiers stagiaires, attentifs aux explications

« La santé est un capital »



Téléphone mobile et gadgets électromagnétiques : jusqu'à quelles limites ?

Être en mesure de joindre vos proches à chaque fois que vous le souhaitez, c'est ce qui vous motive à utiliser des téléphones portables et à encourager vos proches d'en avoir à portée de main. Nombreux sont les parents qui ont déjà choisi d'en doter leur progéniture, même aux très jeunes, voire en bas âge. Tout à fait légitime, diriez-vous, mais certainement pas sans danger. N'attendez pas d'en constater les dégâts pour commencer à y prendre garde ! Mais quels dégâts ?



Téléphone mobile et gadgets électromagnétiques : ne pas laisser à la portée des enfants

Certes, cette invention technologique, comme tous les gadgets électromagnétiques d'ailleurs, vous rendent service. Qu'importe les distances, à présent : le monde entier est à votre portée, quand vous voulez, où vous voulez. Mais attention, tout abus s'avère dangereux ! Saviez-vous que les chercheurs commencent tout juste à étudier les effets des ondes électromagnétiques dégagées par les téléphones portables ? A ce jour, **l'on ne dispose pas encore d'un recul suffisant pour en maîtriser les risques. En attendant, la prudence est de mise, et toutes les précautions possibles sont recommandées, afin de ne pas verser dans les abus.**

Bien que les études n'aient pas encore complètement abouti, l'existence de risques liés à l'usage permanent et abusif du téléphone portable se confirme, notamment chez les enfants et les adolescents. Aujourd'hui, le besoin de communiquer à tout moment est tellement ressenti que nombreux sont ceux qui, pour un oui ou pour un non, utilisent le téléphone portable. L'usage s'est même généralisé aux enfants, avant l'âge de quatre ans. Même si ces derniers privilégient les *texto*, il n'en reste pas moins qu'ils utilisent un appareil électromagnétique. Il semble même que c'est devenu une tendance, « de sept à soixante-dix ans ». Plus alarmant, beaucoup dorment avec, sous l'oreiller. Les dangers seraient moindres pour les adultes, mais beaucoup confirment qu'ils existent.

Dans la plupart des pays développés, la recherche débute généralement sur l'étude des effets des ondes électromagné-

tiques dégagées par les téléphones portables. Bien sûr, les opérateurs de téléphonie mobile n'ont manqué d'y infiltrer des experts pour démontrer le contraire, rentabilité commerciale oblige ! C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le sujet reste une source de polémique. Pour l'instant les études sont encore trop éparpillées pour en tirer des conclusions unanimes. En effet, les chercheurs ne disposent que de résultats partiels, donc incomplets.

Néanmoins, chez les jeunes, pour lesquels le développement de la boîte crânienne n'est pas achevé, il est permis de soupçonner que les ondes électromagnétiques influent sur le cerveau. De là à craindre des risques de développement éventuels de tumeurs et/ou de cancers, il n'y a qu'un pas à faire.

A défaut de résultats d'études confirmés, *PortEcho* rapporte ci-après des conseils collectés ici et là :

- Ne pas laisser un enfant de moins de 12 ans utiliser un téléphone portable ;
- Si vous estimez qu'il est vraiment incontournable que votre enfant l'utilise, veillez à ce qu'il le maintienne loin de son corps, à environ un mètre, en se servant du *kit main libre filaire* avec oreillette, sinon du mode haut-parleur ;
- Ne pas garder le téléphone allumé sur soi, ni tenir la face équipée du clavier côté corps ;
- Pendant la communication, changer souvent d'oreille, en se limitant à des conversations courtes ;
- Privilégier l'utilisation de la messagerie (sms) ;
- Penser à donner l'exemple à la maison, en éteignant votre mobile pendant les heures de repas ;
- Privilégier les appareils dotés d'un « débit d'absorption spécifique » D.A.S ou S.A.R en anglais « *Specific Absorption Rate* », soit le plus bas possible, l'idéal étant aux alentours de 0,18 w/kg ;
- Pour jeunes et adultes jugés vulnérables, notamment les porteurs d'implants cardiaques (pacemaker, stimulateur...), tenir le mobile éloigné de 20 cm ;
- Pour les femmes enceintes, tenir le mobile le plus éloigné possible du ventre, de façon à ne pas exposer l'embryon aux ondes électromagnétiques,
- Sachez que, selon une étude effectuée par des chercheurs espagnols, les personnes portant boucles d'oreilles, tours de cou ou colliers, lunettes métalliques, etc, augmentent de 25% la quantité d'ondes électromagnétiques ;
- Pour les hommes, évitez de tenir le mobile près des parties génitales : cela provoquerait des risques d'infertilité. Joseph Perkins, un physicien Anglais, vient de mettre au point un cale-

çon (boxer) protégeant des ondes électromagnétiques ;
 - Pensez à prendre les mêmes précautions, en cas d'utilisation de four à micro-ondes et bien d'autres gadgets électromagnétiques ;
 - Pensez à prendre ces précautions, en cas d'utilisation de tout appareil électromagnétique destiné à surveiller ce qui se passe dans la chambre de nourrissons. Leurs ondes étant persistantes à plus d'un mètre, les tenir éloignés de la tête des bébés.

Pour conclure sur ce sujet pour lequel les avis continuent à diverger, *PortECHO* vous laisse le soin de réfléchir sur cette citation d'un écrivain français Annie Ernaux, dans son ouvrage « *Les années* » :

« La machine à écrire, son cliquetis et ses accessoires, l'effaçeur, le stencil et le carbone, nous paraissent relever d'une époque lointaine, impensable. Pourtant, quand on se revoit quelques années plus tôt, en train de téléphoner à X dans les toilettes du café, de taper un soir une lettre à P sur l'Olivetti, il fallait bien reconnaître que l'absence de portable et de mail ne tenait aucune place dans le bonheur ou la souffrance de la vie » .■

D'après la proposition
 Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

VATOMANDRY : ambiance A.S PORT pour célébrer le 76^{ème} anniversaire de l'école de la congrégation des filles de la sagesse



L'équipe vétérane du basket ball féminin AS Port

Dans le cadre de la célébration du 76^{ème} anniversaire de son école, les sœurs de la congrégation des « filles de la sagesse » ont invité, à Vatmandry, l'équipe vétérane du basket ball féminin AS Port. Pour rester fidèle à elle-même (une équipe sacrée championne nationale plusieurs années durant), celle-ci y a mis tout son savoir jouer ainsi que l'ambiance qui lui y est habituellement connue.

Côté hôtes, outre les sœurs, l'on a compté plus de 1100 élèves de la secondaire. En face, ont figuré les équipes sportives participantes, cela, à commencer par une sélection locale, et bien entendu, l'AS Port, dont les joueuses et les accompagnateurs ont accepté de prendre à leur charge les frais de déplacement Toamasina-Vatmandry et retour. Face à tant de motivation, les sœurs n'ont pas hésité à les loger et les nourrir durant leur séjour.

Après un match d'ouverture mettant face à face des jeunes avec la même formule de confrontation, ont été organisées deux ren-

contres aller retour, cela, en week-end dont une nocturne, afin de garantir la présence du maximum de spectateurs. Fidèle à elle-même, l'AS Port a dominé aisément les deux formations d'anciennes joueuses, lesquelles, elles-aussi, se sont défendues avec un très haut niveau de jeu. Résultat : toujours aussi cohérente dans son jeu et très habile pour associer la bonne humeur à chaque rencontre, l'AS Port regagne Toamasina avec deux nouvelles victoires à son actif.

Bien que ces manifestations aient été organisées dans un but exclusivement social, elles augurent, en quelque sorte, les prochains entraînements qui attendent les joueuses de l'AS Port, dans le cadre de la préparation des futures compétitions de l'ASOIMI, programmées, du 24 septembre au 04 octobre 2015, à Manakara.■

Recueillis par
 Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

LE TRAVAIL :

Une malédiction ou une libération ?



Image traduisant le sens du mot TRIPALIUM

Cet article n'a pas la prétention d'épiloguer sur les pensées et les théories du travail de nos maîtres penseurs tels que Aristote, Goethe, Proud' hon, Hégel, Marx, Taylor, mais seulement une matière à réflexion pour que chacun, en quelque situation qu'il se trouve, puisse méditer et trouver la solution aux problèmes liés à son travail.

La notion de travail est différente d'une époque à l'autre et selon le contexte socio-économique dans lequel il est perçu.

Pour mieux appréhender le sens profond de ce terme, des pérégrinations intellectuelles de définition s'avère nécessaire. Etymologiquement, le terme travail vient du latin *tripalium* qui signifie torturer avec le *tripalium*¹. Au 16^{ème} siècle, il a pris le sens de « labourer » et de « ouvrir », en faisant référence à des activités pénibles. Au 17^{ème} siècle, il signifie gêne, accaparement, humiliation, inquiétude et sollicitude. Et Bossuet de renchérir : « L'Eglise, par le pieux travail qu'elle ressentait pour les mourants..... »

Jéhovah, après avoir constaté qu'Adam et Eve ont enfreint à la Loi divine en goûtant au fruit défendu a prononcé cette sentence à Adam : « Puisque tu as écouté la voix de ta femme et tu as mangé de l'arbre au sujet duquel je t'avais donné cet ordre : Tu n'en mangeras point ! le sol sera maudit à cause de toi. C'est à force de peine que tu en tireras ta nourriture tous les jours de ta vie, il te produira des épines et des ronces, et tu mangeras de l'herbe des champs. C'est à la sueur de ton visage que tu mangeras du pain, jusqu'à ce que tu retourneras dans la terre, d'où tu as été pris ; car tu es poussière et tu retourneras en poussière »². Et la femme enfantera dans la douleur.

La sentence se passe des commentaires : elle est claire comme de l'eau de roche. Si auparavant, l'homme et la femme n'ont pas besoin de bouger le petit doigt pour se nourrir, actuellement, ils sont obligés de travailler dur pour se procurer de quoi manger. La question est de savoir si le travail est une punition ou un rachat de la désobéissance.

Au 18^{ème} siècle, le travail est encore considéré comme un facteur de souffrance. Montesquieu et Didérot partagent les mêmes idées, à travers leurs assertions que voici :

« Quelque pénibles que soient les travaux que la société exige, on peut tout faire avec des hommes libres » (Montesquieu).

« Les fortunes seront légitimement réparties lorsque la répartition sera proportionnée à l'industrie et aux travaux de chacun ». Les deux auteurs ont utilisé sciemment le terme « travaux » au lieu de celui de « travail », c'est pour faire la nuance. C'est dire que le travail procure au laboureur et à l'artisan non, pas la richesse mais le pain quotidien et le vêtement.

Au 19^{ème} siècle, on associe parfois le travail à la pauvreté, à la misère, à l'exploitation. Et c'est là que naissent les notions de classes laborieuses, de paupérisme, de lutte de classes.

La notion de travail intellectuel n'apparaît qu'à la fin du 19^{ème} siècle. On peut affirmer que sa genèse date du développement des notions socialistes du travail, mettant en évidence la négation de la différence entre les hommes, les uns des travailleurs manuels, les autres des travailleurs intellectuels. Le poète comme l'écrivain, l'avocat, l'enseignant, le prêtre, le penseur sont des travailleurs, car ils apportent des éléments nouveaux dans la gestion de la Cité. Leur contribution pour le développement socio-économique et culturel à l'échelle mondiale est loin d'être minime, surtout en matière du phénomène social qu'est le travail. On peut citer, par exemple, Jean Jacques ROUSSEAU dans son contrat social, Marx, Lénine.

Mais comment l'enfant perçoit-il la notion de travail ? Pauline Kergomard, psychologue de son métier, affirme que pour « l'enfant, le jeu est son métier ». Effectivement, tout pédagogue qui veut que son enseignement réussisse, use des méthodes favorisant des activités sensori-motrices, concrètes et palpables. Mais, dans la vie d'adulte, le travail n'est pas un jeu. Si on pose la question suivante à un enfant : « que feras-tu quand tu seras grand ? », il répondra sans hésiter : je veux être comme Papa ou comme Maman ». Et c'est selon le degré d'affectivité ou d'affinité qu'il ressent avec ses parents. Mais à la question ; que fait ton Papa ou ta Maman ?, l'enfant ne saura répondre avec exactitude, car il n'est pas en mesure de connaître les rouages du domaine. Certes, il constate, chaque jour, que son père et sa mère partent au travail. Mais il n'est pas capable de décrire la mission attribuée à ses parents. Il est pris sous l'emprise du virus de la CECITE AU QUOTIDIEN, car il ne peut comprendre le monde du travail.

1 : ...roue à trois pieux sur laquelle on attachait le condamné pour lui casser les membres.

2 : in « La Sainte Bible, Louis Segend, La Maison de la Bible ».



Le travail est un art mais aussi une source de satisfaction

Les psychologues, après plusieurs études sur le comportement humain, constatent que « l'enfant est le père de l'homme ». En effet, il subsiste à l'intérieur de nous-mêmes des comportements et des attitudes que nous avons gardés, hérités de notre propre enfance. C'est ainsi qu'on considère les réussites et les échecs professionnels à travers l'histoire familiale.

LE TRAVAIL EST ACTIVITE ROUTINIERE

Adultes, il nous arrive parfois d'agir *machinalement*, sans pour autant analyser la portée de nos actes, ni le sens profond de nos faits et gestes en travaillant, sans penser que nos activités sont liées étroitement à d'autres. En d'autres termes, toute activité routinière ne peut aboutir à des changements dans la manière de produire. Elle est statique et son manque de dynamisme l'éloigne de toute approche innovante.

Un travailleur responsable qui se respecte est loin d'être une machine, mais un être doté d'intelligence, de bon sens, ayant le sens de l'honneur, capable d'anticiper, de s'auto-évaluer, de se remettre en question. Un travail réussi n'est pas le fait du hasard, ni le produit d'une baguette magique, mais c'est la somme d'efforts mûrement préparés et bien pensés, voire le prix de la patience et de la résilience.

LE TRAVAIL EST NECESSITE ET OBLIGATION

« C'est à la sueur de ton visage que tu mangeras du pain ». Cette parole de Dieu est d'une éloquence probante. Pour vivre, il faut travailler, travailler pour satisfaire ses besoins fondamentaux. C'est une nécessité, non seulement pour soi-même, mais aussi pour toute la famille. L'on ne peut vivre sans abri, sans avoir de quoi se vêtir.

Le monde du travail engendre des réglementations auxquelles le travailleur devrait se soumettre. En effet, le contrat de travail met en évidence les obligations de l'employé et de l'employeur. Les missions, les attributions, les tâches et les horaires de travail sont clairement définis et doivent être respectés.

Par ailleurs, toute entreprise exige du travailleur des résultats

satisfaisants. Bref, la culture des résultats est un facteur qui permet d'apprécier le travailleur, de le mobiliser, et partant le motiver. A force de se familiariser avec la culture de l'évaluation, l'appartenance du travailleur à l'entreprise pourra se développer et se consolider.

LE TRAVAIL EST CREATION ET PLAISIR

L'on se souvient du vieil adage : C'est en forgeant qu'on devient forgeron. L'être humain, en tant que pensée, intelligence et réflexion, développe son imagination en contemplant le produit de son travail. Il sera son propre critique, se remettra en question. Et c'est là que son jugement l'amènera à faire mieux, à innover, à créer. Si, aujourd'hui, l'espace est vaincu, c'est que l'homme, de par son imagination créatrice, a pu construire des avions, des paquebots, réduire les distances par le téléphone et l'internet. Des produits de recherche ont été réalisés au niveau de l'agriculture, de l'élevage, de la pisciculture, de l'apiculture. Bref, **le travail est création.**

Le travail est un art : l'artiste devant son œuvre amoureusement achevée est en extase. Certes, la perfection n'est pas de ce monde. Mais un travail bien fait procure toujours un sentiment de joie, de bien-être, du plaisir et de satisfaction.

Pour conclure, à la lumière des versets bibliques, **le travail est la relation de l'homme à Dieu. C'est aussi la relation de l'employé à l'employeur, de l'artisan à son consommateur. Pour mieux comprendre le sens du travail, il faut méditer sur les éléments qui le constituent, à savoir :**

- un travail à faire ;
- une méthode et des techniques avec des outils ;
- un organisateur qui est demandeur ;
- un exécutant.

Pour tout travailleur animé d'une conscience professionnelle avérée, le travail est loin d'être une malédiction. Au contraire, il est un fait social qui favorise l'épanouissement de l'homme responsable, développe ses compétences, contribue à l'internalisation de la déontologie du métier, le fait grandir et se réaliser.■



ZANDRY Séraphin Fred Aimé
Directeur des Ressources Humaines
Psychosociologue



17 juin 2015 : signature conjointe par la partie Malagasy (Ministère des Transports, du Tourisme et de la Météorologie et Ministère des Finances et du Budget) et la partie japonaise (JICA) du Rapport des Minutes des Discussions, relatif au projet d'extension du Port de Toamasina



12 mars 2015 : signature conjointe entre le gouvernement Malagasy (Ministère des Transports, du Tourisme et de la Météorologie) et la SPAT du Rapport des Minutes des Discussions, relatif au projet d'extension du Port de Toamasina



03 mars 2015 : réunion préalable JICA/SPAT avant la signature du Rapport des Minutes des Discussions, relatif au projet d'extension du Port de Toamasina



1er avril 2015 : Lors de la visite des élèves officiers au Port de Toamasina, le Commandant de l'ACMIL remet symboliquement le fanion de l'Académie au DG de la SPAT



06 mars 2015 : Réunion dirigée par RAKOTOARINIRINA Rigobert Tina, Secrétaire Général du MTTM, relatif aux contrôles des charges routières dans le cadre de la revue à mi-parcours du Projet d'Urgence pour la Préservation des Infrastructures et la Réduction de la Vulnérabilité (PUPIRV)



21 février 2015 : Une délégation des services du FMI, conduite par George Tsibouris (au milieu), Chargé des pays Africains au FMI, effectue une mission d'observation au port de Toamasina



Poisson pané

Ingrédients:

4 filets de merlan (environ 150g pièce)
 ●4 tomates●1 cibette (petit oignon blanc) ou cive●1 œuf●1 citron vert●2 grosses poignées de farine● 3 grosses poignées de chapelure●1 cuillère à café bombés de cinq-épices chinois●20 cl d'huile de pépins de raisin pour la friture
 ●2 cuil à soupe d'huile d'olive●Sel et poivre

Préparation

Rincez les tomates, coupez-les grossièrement et mettez-les dans la wok chaud avec l'huile d'olive, laissez cuire à couvert pendant une dizaine de minutes. Ecrasez-les alors rapidement au presse-purée à main ou à la fourchette. Hachez la cibette et ajoutez-la aux tomates. Battez l'œuf dans un bol assez évasé. Parfumez la chapelure avec le cinq-épices, du sel et du poivre. Faites chauffer un bon fond d'huile de pépins de raisin dans le wok. Roulez les filets de merlan dans la farine, passez-les dans l'œuf puis dans la chapelure. Déposez-les dans l'huile chaude et laissez frire jusqu'à ce qu'ils soient bien dorés.
 Servez avec la sauce tomate maison et des quartiers de citron vert. ■

La vie n'est qu'un Echo
 Ce que tu envies te revient
 Ce que tu sèmes, tu la récoltes
 Ce que tu donnes t'est rendu,
 Ce que tu vois chez les autres
 Existe en toi-même!
 Souviens-toi, la vie est un Echo,
 Tout te reviendra toujours!!!
Eveil oriental



PRÉSENTATRICE TV	PLAT PROVENÇAL	LADY DISPARUE	ENLÈVE UNE CHARGE
MORDANTE	PENSE OU POUSSE	RÉGION DE PALERME	INDIGNE
MARCHERAI			TOUJOURS MASCULIN
ENTASSÉ			CERVIDÉS DU NORD
MAMMIFÈRE LENT		ÉLÉMENTS D'ARCHIPEL	
UN HUN		REPRODUITE	CANARD SCANDINAVE
CARESSE	DIRIGÉE		
	PARFUM		
TEST DE TUBERCULOSE		CONDITION	INDIEN D'AMÉRIQUE
UN PEU MARRON			À PAYER
			PETIT SAINT
INSIGNE ROYALE		MARCHE À L'ANGLAISE	



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)*



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



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



La modernisation pour un développement durable



Tél : +261 20 53 321 55
E-mail : spat@port-toamasina.com
Site web : www.port-toamasina.com