

# PortEcho

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina

SPAT 3<sup>eme</sup> Trimestre 2015

n°24



## SURETE ET SECURITE

le sésame des ports internationaux



### APIOI et UCCIOI

Un accord de coopération  
pour un programme de formation  
aux métiers portuaires et maritimes



### HUMPBAC WHALE WORLD CONGRESS

Sainte-Marie  
29 Juin au 30 Juillet 2015



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



# MESSAGE

## du Directeur

### DES RESSOURCES HUMAINES

## *Du bourgeon au rajeunissement de l'environnement*

---

Certes, la SPAT refait sa toilette et le coup d'œil scrutateur des visiteurs est là pour juger et apprécier les efforts continus déployés par les responsables de tout bord. Le bourgeon, lentement mais sûrement, s'épanouit et se tourne inlassablement vers le Levant, source de toute vie. Et pour qu'un bourgeon ne se fâne, le renouvellement de l'énergie professionnelle qui cadrerait avec l'environnement physique et social est une nécessité incontournable. Plus d'une trentaine de jeunes recrues viennent de renforcer l'équipage avec l'ardeur et le dynamisme d'un étalon.

2016 sera l'année du perfectionnement et de la mise en œuvre des projets d'extension tant attendus.

Aussi, la Direction des Ressources Humaines invite-t-elle l'équipage à œuvrer positivement afin que nos actions s'humanisent et se réalisent sans embûches et avec douceur. Et alors, partageons la pensée de MAHATMA GANDHI : « *avec la douceur, on peut faire bouger le monde* ». Et si parfois, « *les vents rugissent* » dans l'accomplissement de nos projets, soyons sûrs que « *la montagne demeure immobile* ».

A tout l'ensemble du personnel, un seul souhait : « ***que cette année 2016 nous soit une année de réussite, de collaboration sans faille et d'anticipation d'un responsable prudent et consciencieux.*** »

ZANDRY SERAPHIN Fred Aimé

Directeur des Ressources Humaines

# 2016



Photo de couverture : Portail d'entrée et de sortie de l'enceinte du port de Toamasina, réservé uniquement aux personnes et véhicules légers

### Directeur de la publication

AVELLIN Christian Eddy

### Directeur de la rédaction

Zöeline Rakotonirina Miniminy

### Comité de rédaction

ZANDRY Séraphin Fred Aimé

Zöeline RAKOTONIRINA MINIMINY

Mamy RAZAKALIMANANANDRO

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

Monique HENRIETTE

Aléxina TIANA

Natacha TSILANGOY

Monica RAHARIMALALA

Johnson RAKOTONIRINA

Vololona RANIVOMBOAHANGY

Fanjanirina RAELIARISOA

Alfred SOLOARIMALALA

### Infographie

Mamy RAZAKALIMANANANDRO

Johany Marino HARINDRATSIMBA

### Photographie

Johany Marino HARINDRATSIMBA

### Edition

ECOPRIM

Tél: 020 22 320 89

Fax: 020 22 690 87

e-mail: commercial@sitram-ecoprim.com

Zone industrielle Nord

des hydrocarbures

Ankorondrano

D.L. N° 1439/11/15

### Nombre de tirages:

425 exemplaires



# SOMMAIRE

## 4 EDITORIAL

## 6 ECONOMIE

### SURETE ET SECURITE,

Le sésame des ports internationaux

**APIOI et UCCIOI**, un accord de coopération pour un programme de formation aux métiers portuaires et maritimes

### Du côté des quais:

- OLEP: Pour que mer rime avec environnement

- Hoegh Target, le plus grand navire roulier du monde, en escale au port de Toamasina

### Les navires de commerce au fil du temps

### Hygiène, Sécurité et Environnement (HSE):

Objectif zéro accident pour Ambatovy

## 19 Ino marêsaka akô?

1915-2015 : la JCI célèbre son centenaire

## 21 TRAFIC MARITIME

Statistiques sur le trafic maritime du port de Toamasina

## 22 MOUVEMENTS DES NAVIRES

## 23 ANNUAIRE DES MAREES

## 24 AKON'NY MPIASA

- Ino marô asanô ê?

- Hafaliana: une relève joyeuse et motivée au travail

## 26 EVENEMENT

Humpback Whale World Congress 2015: Sainte-Marie, 29 Juin au 03 Juillet

## 30 SANTE

La santé est un capital:

«Pas de sûreté sans la santé»

## 31 SPORT

Tournoi FIVAVANANA 2015, un match fraternel inter-port

## 32 CULTURE & EDUCATION

LA MOTIVATION? Parlons-en

## 34 ACTUS EN PHOTOS

## 35 LOISIRS

## Safe port, désormais une exigence

**N**ouvelle ère, nouveau concept. Durant ces derniers siècles, les échanges entre les continents s'amplifient. Cependant, la mondialisation ne s'est pas faite sans danger. De facteurs naturels indépendants de la volonté humaine (comme les intempéries et les cataclysmes naturels), jusqu'aux actes de piraterie et attentats, les embûches sont devenues si fréquentes sur les routes maritimes, que des transformations conséquentes, influant sur l'architecture économique et sociale, sont devenues les nouvelles exigences de notre époque moderne. Portails et piliers de l'économie régionale, nationale et internationale, les ports se doivent de prendre en considération ces exigences, en d'autres termes, être des « safe ports ».

Safe port, non seulement pour le trafic international, mais aussi pour le port lui-même, et par effet induit, pour le pays. En effet, dans la mesure où un port joue le rôle de frontière, la croissance des flux maritimes mondiaux en a fait un des principaux acteurs de la sécurité étatique. Est-il nécessaire de démontrer que ce portail international s'identifie à un bouclier contre différents dangers potentiels ? Consciente de l'enjeu ainsi que du rôle crucial qui lui est conféré dans l'échiquier économique, la S.P.A.T. décide de placer la sûreté et la sécurité parmi l'une de ses priorités. D'où, l'importance et l'urgence de faire du Port de Toamasina et des termes Sécurité et Sûreté un alliage trinitaire indissociable.

Tout cela prend son essence vitale dans la prise de responsabilité, qui a vu le jour à partir des différentes réformes dans lesquelles elle s'est engagée. La soif d'innovation s'accompagne de plans d'actions effectifs et, fondamentalement, dans le besoin sécuritaire, ce, en vue d'un environnement propice à ses activités. Les opportunités sont considérables, les optimiser s'avère ainsi une priorité. « Safe Port de Toamasina » naît d'une volonté, le fait de vouloir, parce que l'on y sait ce qui en découle. En effet, grâce à cette initiative, les flux maritimes redeviennent prospères, parce que la confiance s'instaure entre le port et les intervenants portuaires, lesquels placent leurs investissements dans un climat assurant la stabilité de leurs activités.

La légitimité d'une réglementation est de mise, en vue d'assurer l'atteinte de cet objectif. Dans l'intérêt du commerce maritime international, l'OMI(1) a mis en place un moyen de coopération entre les gouvernements. Se conformer aux réglementations et aux législations (découlant de la volonté étatique de coopération internationale) est une décision ressortant, parfois, plus du besoin de conformité que de la conscience. Pour sa part, le Port de Toamasina se veut de devenir un port phare, tant pour sa notoriété propre que pour sa viabilité dans le monde maritime. Dans cette optique, l'opportunité de promouvoir cette atmosphère sécuritaire profite, non seulement au port lui-même, mais aussi aux différents intervenants mondiaux.

La voie de la sûreté et de la sécurité est progressive. Certes, son atteinte optimale s'avère un véritable défi. Cependant, reconnaître ses propres failles et prendre l'initiative de corriger celles-ci est le premier pas vers le progrès. Ainsi, l'engagement de l'application des mesures est conséquent pour l'intérêt de tous les intervenants portuaires.

Ceci pour dire que, désormais, ces derniers doivent abandonner la politique attentiste et apprendre à anticiper les catastrophes ainsi que les dangers, au lieu de continuer à les subir. En un mot, agir, et cela, en toute conscience et responsabilité. Puisque, à tous les niveaux, ils sont tous en mesure de ce faire et, d'une manière et d'une autre, de faire des ports malagasy des safe ports. Dans le cas contraire, quel avenir réservons-nous pour nos ports de demain ?

**Monica RAHARIMALALA**

## Safe port, from now on a demand

**N**ew era, new concept. Exchanges between continents have gone on increasing for these last centuries. However, globalization is not protected from danger. From natural factors, independant from human will (such as bad weather and natural cataclysms) up to piracy and terrorist attacks, traps are becoming so widespread on maritime routes, that consequent transformations, influential in economic and social architecture, are the very demands of our modern era. Because they are both gates and pillars of regional, national and international economy, all ports are obliged to take these demands into consideration, i.e., be "safe ports".

Safe port, not only for international traffic, but also for the port itself, and therefore, for the country. Actually, since a port plays the role of border, growth of world maritime flows makes out of it one of the major actors of state safety. Is there any need to prove that this international gate acts as a shield against all possible dangers ? Being aware of the stake, as well as the crucial role it is appointed within the economic chessboard, SPAT decides to rank safety and security among its priorities, and to urgently make both terms and Toamasina Port an inseparable trinitarian alloy.

All that really began, since SPAT decided to face the responsibility of various reforms it undertook. Thirst of innovation comes along with effective action plan, and most of all, in the need of security for a convenient environment on behalf of its activities. Opportunities are great; to optimize them is thus a priority. « Safe Port of Toamasina » arises from the will, the fact of wanting, because we know what ensues from it. In fact, thanks to this initiative, the maritime flows are becoming prosperous again, for trust is established between port and stakeholders, who consequently place their investments in a secure climate for their activities.

Legitimacy of regulation is crucial in order to progress towards that goal. IMO(1) sets up a way of cooperation between governments for the sake of international maritime trade. Conforming to regulations and legislations ensuing from state will for international cooperation, is a decision which sometimes stands out, more from need for conformity than from consciousness. As far as Toamasina Port is concerned, it aims to be a flagship port, for the sake of both its notoriety and viability in maritime world. The result is that, the opportunity to promote such safe atmosphere benefits, not only the port itself, but also the various worldwide stakeholders.

The way to safety and security is progressive. Indeed, its optimal achievement turns out to be a real challenge. Yet, recognizing one's own weaknesses and taking the initiative to correct them is the very first step towards progress. Thus, the commitment to application of different measures is consequent for all port stakeholders. That is to say the following : from now on, all of them are bond to abandon wait-and-see policy, learn to anticipate disasters and dangers, instead of undergoing those. In brief, to act with responsibility and consciousness. For they are all able to do so, and in one way or another, to make safe ports out of malagasy ports. If not, what future are we constructing for our ports ?

**Monica RAHARIMALALA**



# ECONOMIE

## SURETE ET SECURITE, le sésame des ports internationaux



Portail du quai d'Ambatovy: une installation portuaire régie par le code ISPS

Le processus d'élaboration d'une réglementation en matière de sécurité maritime est toujours tiré des leçons du passé. Ainsi, le code ISPS (International Ships and Port facilities Security ou Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) n'est pas né du hasard. Il se trouve que l'opinion publique actuelle est constamment en alerte aux problèmes, à la fois de la sécurité et de l'environnement, à tel point que l'émission de nouvelles mesures intervient presque à chaque fois qu'une série d'évènements se présente comme une menace récurrente.

### POURQUOI UN CODE DE SURETE ET DE SECURITE ?

Pour situer la genèse de ce code, il faut remonter assez loin, au tout début du XIX<sup>ème</sup> siècle, plus précisément au naufrage du *TITANIC*, ce paquebot devenu tristement célèbre par le film réalisé en 1998 par James Cameron. C'est en Avril 1912 que le *TITANIC* a échoué au large de Terre Neuve. Avec à son bord 2 358 passagers enregistrés,

le plus grand paquebot du monde de l'époque, réputé insubmersible et récompensé pour sa rapidité par le prestigieux « Ruban Bleu », a sombré dans les eaux glaciales, entraînant avec lui la perte de quelques 1 500 vies humaines. Tel que raconté dans le film, le colosse avait alors heurté un iceberg. Toutefois, les résultats des enquêtes ont plus tard confirmé que

la véritable raison de cette catastrophe historique était l'influence du représentant de l'armateur à bord. Celui-ci interférait sur la vitesse à maintenir, cela, malgré la présence d'icebergs dans les alentours. Par la suite, entre autres mesures, les constructeurs ont été contraints de réviser les équipements et le compartimentage des navires.

Plus tard, en 1967 exactement, une autre catastrophe survint. Certes, cette-fois-ci, l'on n'avait pas eu à déplorer directement autant de vies humaines. Néanmoins, les conséquences avaient été extrêmement lourdes. En effet, le naufrage du pétrolier libérien *TORREY CANYON*, lequel avait pollué des centaines de kilomètres à la ronde, déclencha l'Alerte Pollution. Six années plus tard, soit en 1973, dans l'objectif de prévenir, ou tout au moins de limiter, la pollution due au déversement d'hydrocarbures en mer, la Convention MARPOL (*Maritime Pollution*) vit le jour. En 1978, à la suite de l'échouement de l'*AMOCO CADIZ*, battant pavillon libérien également (naufrage qui avait eu pour effet de déverser environ 24 000 tonnes de pétrole en mer), la même convention avait été amendée.

Enfin, lors de cette journée fatidique du 11 septembre 2001, les attentats terroristes, survenant de façon quasi simultanée aux USA, finirent par faire comprendre à la première puissance mondiale qu'elle devait s'ériger en leader des actions, et faire en sorte que les organisations mondiales s'engagent dans la lutte contre toute forme d'attaque terroriste à travers le monde. Pour ainsi dire, ces attentats, qui avaient coûté la vie de plus de 3 000 personnes, constituaient le tournant décisif au niveau de la sûreté maritime à l'échelle mondiale. Soucieux de sécuriser à tout prix ses frontières, les USA interpellèrent l'OMI sur le fait que tout navire peut devenir une véritable arme de guerre, cela, en devenant porteur d'armes de destruction massive. Il faut



L'attentat terroriste à New York, générant l'amendement de la Convention SOLAS de 1974

dire que leur souci était alors partagé, dans la mesure où l'ampleur des dégâts ainsi que le nombre impressionnant de pertes de vies humaines, étaient à l'origine d'une indignation universelle, ainsi que d'une prise de conscience générale sur le fait que les terroristes peuvent utiliser les installations portuaires et les navires comme moyen de destruction.

Dès lors, la volonté d'établir une procédure internationale sur la sûreté des installations portuaires et des navires fut associée à la sécurisation des états eux-mêmes. La prise en compte de la possibilité qu'un navire puisse être pris par des terroristes pour cible potentielle, que ce navire soit le but de l'attentat (paquebot, pétrolier, gazier, etc), sinon

tout simplement le vecteur (le navire pris d'assaut serait volontairement dirigé vers une infrastructure terrestre ou maritime) poussa alors les décideurs internationaux à proposer le Code ISPS à l'OMI (Organisation Maritime Internationale).

Ainsi, le 12 décembre 2002, grâce à la Résolution 2 de la Conférence des gouvernements contractants à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974), le code ISPS fut officiellement adopté. Moins d'un an après, l'OMI décide l'application de ce code dans tous les ports internationaux. C'est ainsi que, depuis le 1er juillet 2004, la certification au code ISPS devient le sésame pour tout port qui se veut être international.

## RESULTATS D'ENQUETES ET TEXTES : UNE RELATION DE CAUSE A EFFET

Ce rappel historique prouve que, dans le domaine de la sécurité maritime, comme dans d'autres domaines, un seul incident est parfois insuffisant pour faire réformer les textes. Généralement, ceux-ci sont revus en considération des événements ainsi que des enquêtes qui s'en suivent (puisque à chaque événement ou accident, une commission d'enquête, dont la mission est de mettre à jour les circonstances et surtout les causes de celui-ci, est toujours constituée). L'objectif consiste à prendre les mesures et les dispositions nécessaires, afin d'éviter qu'il ne se reproduise plus jamais, encore moins pour les mêmes raisons. Ainsi, en 1914, à la suite du naufrage du *TITANIC*, la première convention internationale pour la sauvegarde de la vie

humaine en mer (convention longtemps figée) a dû être remise en question. En effet, entre autres constats, ce naufrage

a révélé l'intérêt capital des enquêtes et surtout des évaluations qui s'en suivent.



Reproduction du naufrage du bateau TITANIC (dans le film)

Convention	Nombre d'Etats signataires	% du tonnage mondial couvert
Loadlines 1966	140	98,19
Solas 1974	136	98,27
STCW 1978	130	97,55
Collision Regulation 1972	130	96,20
Tonnage 1969	118	97,51
Marpol/73/78	102	93,48

Source : [www.imo.org](http://www.imo.org)

Dès lors, les commissions d'enquête ont été jugées capitales, afin de catalyser les réactions et l'efficacité des mesures, ainsi que d'améliorer les mesures préventives contre incidents et/ou accidents.

Cependant, à la fin des années 40, avec une organisation tout juste naissante, et ainsi, encore tâtonnante, chaque nation

élabora sa propre législation maritime.

Au final, l'on se retrouvait face à un amalgame de standards, parfois disparates, sinon contradictoires entre eux. De ce constat fut né le souci d'uniformisation. Et le 6 mars 1948 à Genève, avec l'avènement de l'OMI (née d'une convention internationale, et en vigueur le 17 Mars 1958), la globalisation des règle-

mentations vit le jour. Dérivée de l'ONU (Organisation des Nations Unies), et axée au domaine maritime, elle fut constituée dans le but de fournir un moyen de coopération entre les gouvernements, ce, pour tout ce qui a trait au commerce international maritime. Depuis, une trentaine de conventions et de protocoles, dont les quelques exemples ci-contre, ont été adoptés en matière de sécurité maritime (voir tableau).

Par ailleurs, les délais d'entrée en vigueur des amendements furent réduits, ceci, afin de pouvoir rectifier à temps les mesures. Il faut dire que, par le biais des médias, le mécontentement populaire continuait à faire de plus en plus pression, à tel point que les répercussions négatives sur les chiffres d'affaires liés aux activités portuaires se généralisaient. En d'autres termes, l'opinion publique aidant, les gouvernements se trouvaient dans l'obligation d'agir, et vite.

## LE CODE ISPS



L'adoption du code ayant eu lieu après les attentats de septembre 2001 aux USA, l'on a tendance à assimiler trop rapidement les mesures requises par le code à un ensemble de moyens destinés à lutter exclusivement contre le terrorisme. En fait, il s'agit de lutter, de détecter et de prévenir tout acte illicite ou de malveillance, pour prévenir les menaces, ce, afin de prendre les mesures adaptées contre les incidents de sûreté. Les menaces peuvent être très diverses : piraterie, terrorisme, trafics illicites (contrebande d'armes ou de

stupéfiants), immigration clandestine, sabotage, prises d'otage, atteinte à l'image de marque d'une compagnie maritime, etc. En d'autres termes, le code ISPS a pour objectif premier d'établir un cadre international faisant appel à la coopération des gouvernements contractants, des organismes publics et privés, bref, des acteurs et opérateurs du secteur portuaire et maritime.

De ce fait, le code incorpore un certain nombre de prescriptions fonctionnelles, dont les plus visibles concernent

le contrôle de l'accès aux navires et aux installations portuaires (personnes, marchandises, approvisionnement...). Et afin d'en garantir l'efficacité, tant les navires que les installations portuaires sont tenus de disposer d'un Plan de Sûreté. Celui-ci garantit l'application des mesures nécessaires pour protéger les personnes, la cargaison, les engins de transport, les navires et les installations portuaires, et cela, contre les risques de tout incident ou accident éventuel. A ce titre, l'élaboration du Plan de Sûreté doit être précédée du recensement des moyens de lutte ou de protection, des zones de rassemblement du personnel, des localisations des boutons d'alerte à distance, du descriptif des actions relatives aux niveaux de sûreté et, d'une manière générale, de toute information utile dans le cas d'une situation de menace. Ces préalables constituent la base du Plan de Sûreté. Et c'est seulement en possession de ce plan, et après approbation de celui-ci par l'État du pavillon, que les navires se voient délivrer un Certificat International de Sûreté (CIS) valable pour cinq ans. Tandis que pour les installations portuaires, une Déclaration de Conformité (dont la période de validité ne doit pas non plus dépasser cinq ans) est délivrée par l'État du port.



Toutefois, l'obtention du CIS ou de la Déclaration de Conformité ne signifie nullement que la vigilance n'est plus de mise. En effet, les navires et les installations portuaires sont soumis, par l'État du pavillon et/ou du port, à des inspections périodiques, l'objectif étant de s'assurer de la bonne application du code, et cela, de façon constante. Car, il ne faut pas perdre de vue que les navires sont toujours une concentration, soit de vies humaines, soit de marchandises dangereuses ou pouvant le devenir (cas des hydrocarbures, des conteneurs, des produits chimiques...). En ce sens, l'application du code ISPS s'identifie à un ensemble de mesures, visant à mettre le navire et sa cargaison constamment hors d'atteinte de tout acte mal intentionné.

Pour dire les choses autrement, le code ISPS, constitué essentiellement de mesures de dissuasion par rapport à toute menace, est un outil international de prévention des actes illicites contre les navires, les personnes transportées (équipage comme passagers) et les installations portuaires accueillant ces navires. C'est d'ailleurs la raison qui justifie que les responsabilités des gouvernements contractants pèsent lourd dans ce code. Quant au Plan de Sûreté (qui est propre à chaque navire), il définit les mesures devant être appliquées pour trois niveaux de sûreté, les tâches à accomplir, les exercices à effectuer et les formations à suivre. Il décrit également les relations que le navire doit entretenir avec

la compagnie maritime, les installations portuaires, les gouvernements, ce, en considération des niveaux de sûreté, allant de 1 à 3, et définis comme suit en fonction de la gravité du potentiel de la menace :

- le niveau 1 définit les mesures minimales appropriées et maintenues en permanence ;
- le niveau 2 est assorti de mesures additionnelles à maintenir pendant une période déterminée, ce, en raison d'un risque accru d'incident de sûreté (renforcement des contrôles d'accès, surveillance accrue)
- le niveau 3 prévoit l'activation de mesures spéciales à maintenir pendant une période limitée, en cas de menace probable ou imminente (exemple appareillage ou évacuation du navire, arrêt des opérations ...). Ce niveau correspond à un potentiel de menace grave.

A noter que, pour une coordination efficace au niveau de l'application des mesures, les fonctions suivantes sont prévues dans le code :

- ▶ SSO ou *Ship Security Officer* : Agent de Sûreté, désigné à bord de chaque navire ;
- ▶ CSO ou *Company Security Officer* : Agent de Sûreté, désigné pour représenter chaque compagnie propriétaire de navires ;
- ▶ PFSO ou *Port Facility Security Officer* : Officier de Sûreté, désigné dans chaque infrastructure portuaire.



Clément RAKOTONJANAHARY,  
PFSO de la SPAT

## N.B:

- Un navire, en visite dans une infrastructure portuaire, doit appliquer au minimum le niveau de sûreté de cette dernière ;
- Une infrastructure portuaire peut avoir un niveau général de sûreté inférieur à celui d'un navire, tout en appliquant des mesures adéquates pour la zone du navire, qui est de niveau de sûreté supérieur ;
- L'application du code ISPS à bord d'un navire consiste d'abord en une évaluation des risques en

fonction du type de navire, de sa cargaison, de son équipage, de son organisation interne, de sa ou ses lignes habituelles. Les menaces éventuelles contre les opérations essentielles du bord et leur probabilité de survenance sont identifiées au préalable. L'évaluation est alors étayée par des documents, puis acceptée. Tenant compte des caractéristiques particulières du navire (lesquelles sont identifiées au cours de l'évaluation), un Plan de Sûreté du

Navire (ou SSP - *Ship Security Plan*) est élaboré. Celui-ci décrit les mesures de sûreté, les relations bord/compagnie/installations portuaires, les procédures de communication avec les gouvernements, les procédures d'audit, l'organisation et l'exécution des tâches liées à la sûreté du navire. Les plans sont ensuite soumis au Gouvernement de l'État du Pavillon, pour approbation. Un CIS du Navire sera délivré au terme d'une vérification initiale.

Pour clore les résultats des recherches que *PortEcho* a effectuées sur le sujet, nous voudrions juste ajouter que le code ISPS répond aux attentes actuelles vers une standardisation beaucoup plus universelle. Dérivée des différentes conventions sur la sécurité maritime, notamment de celle de SOLAS, le code est appliqué dans les tous les ports inter-

nationaux. Toutefois, l'application du code est de loin plus rigoureusement suivie pour ceux qui accueillent des navires traitant avec les USA. D'ailleurs, la notion de sûreté, à étendue relativement récente, est surtout liée au terrorisme. Un label CSI est imposé par les USA aux ports concernés. Après un audit par les douanes américaines, le port se voit

décerner le fameux label CSI, lequel leur donne le VISA pour les échanges commerciaux avec les USA. Sans ce label, les échanges et les formalités sont peut-être possibles, néanmoins beaucoup plus complexes, et entraînent des délais assez longs.

## LE CODE ISPS ET SES AVANTAGES COMMERCIAUX



Opération de contrôle effectuée dans le cadre de la lutte contre le trafic illicite.

Il va sans dire que les mesures relatives à la mise en œuvre de la sûreté et de la sécurité portuaires nécessitent des investissements en général coûteux. Nonobstant cette contrainte financière, elles sont particulièrement avantageuses, dans la

mesure où elles protègent les acteurs et intervenants portuaires et maritimes. De plus, elles constituent un élément important dans la lutte contre toute forme de trafic illicite. En effet, plus d'une fois, l'on a pu prouver que, grâce aux contrôles et

aux suivis exigés dans le cadre de l'application du code, celui-ci agit comme un moyen de dissuasion contre les intentions de perpétrer des actes de malveillance. Dans son rapport sur « **La sûreté du transport maritime : Evaluation des risques et impact économique** », l'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Economique) démontre que le coût, subi à la suite d'un attentat terroriste d'envergure, peut se chiffrer à 58 milliards de dollars, alors que les coûts globaux de mise en place des mesures de sûreté contre le terrorisme ne se chiffrent qu'à 1,3 milliards de dollars. Enfin, par leur ampleur, les mesures sécuritaires s'avèrent une révolution pour le shipping. En effet, si la révolution industrielle et la modernisation technologique l'avaient, quelque peu, fait oublier, les professionnels du secteur maritime sont obligés de reconnaître que la mer restera, d'une façon ou d'une autre, un milieu hostile à l'homme.

## LE CODE ISPS ET LE PORT DE TOAMASINA

A l'époque où le double rôle d'autorité portuaire et d'exploitante du Port de Toamasina était assuré par la SEPT, les missions de cette dernière comprenaient la sécurité et la sûreté. Mais alors, l'accent a surtout été mis sur la sécurité. En 1989, face à un niveau d'insécurité qui prenait de l'ampleur, l'Etat confie la responsabilité de la sécurité portuaire au Directeur Général de la SEPT (cf. Décret n° 89-052, lequel prévoit entre autres que, dans cette nouvelle responsabilité, il sera assisté par un Officier Supérieur de la Gendarmerie Nationale). Ce dernier se verra confier la charge de coordonner les actions des forces de l'ordre, appelées à contribuer à la sécurité portuaire, notamment le Commissariat Spécial de Police du Port de Toamasina, la Compagnie de la Gendarmerie Nationale du Port de Toamasina, et enfin, la structure civile de la SEPT en charge de la sécurité portuaire. Pendant des années, ledit décret justifiait le détachement d'un haut gradé de la Gendarmerie Nationale au Port de Toamasina. Plus tard, ce concours des forces de l'ordre glisse progressivement vers la formation du CUOP ou Commandement Unique Opérationnel Portuaire, lequel est toujours placé sous les ordres du Directeur Général de la SEPT. Cette



Voiture de patrouille mixte utilisée pour la sécurisation du port de Toamasina

nouvelle structure de sécurité s'est alors agrandie de la Douane, en vue de la sécurisation des recettes douanières. Toute décision, instruction et/ou action liée à la sécurité portuaire était alors centralisée au niveau du CUOP.

Parmi les textes d'application de la Loi n° 2003-025 du 05 septembre 2003, portant réforme des ports malagasy, figurent les textes concernant le Port de Toamasina, lequel porte désormais le statut de port à gestion autonome. C'est dans ce cadre qu'est créée la S.P.A.T., autorité portuaire

et concédante. La constitution de cette nouvelle société signe la fin de la SEPT et abroge le Décret n° 89 052. Ainsi s'achève l'existence du CUOP.

En mai 2005, a lieu la mise en service de la S.P.A.T., Autorité Portuaire de Toamasina. Dès lors, il lui revient de prendre la responsabilité de la continuité de l'application du code ISPS au Port de Toamasina. Continuité, dans la mesure où, dès le 1er juillet 2004, l'Administration Déléguée, alors à la tête de la SEPT, s'était employée à tellement d'efforts en matière



Vue partielle des assistants lors de l'ouverture de la formation initiée par le NCIS

de mesures et de dispositifs de sécurité que, la même année, la SEPT se voit attribuer sa certification au Code ISPS. Il faut ajouter qu'en sa qualité d'organe de régulation des ports malagasy au niveau du Ministère en charge des Transports, l'APMF a énormément soutenu les efforts de la SEPT. D'ailleurs, il est de son devoir d'œuvrer pour que chaque port malagasy, et plus particulièrement celui de Toamasina en tant que premier port du pays, se mette aux normes et soit certifié au code.

A partir de 2009, encouragée par cette certification et soucieuse de garder les acquis en matière de trafic international en général, et de trafic avec les USA en particulier, la S.P.A.T. continue dans la même lancée et triple les efforts. Il est vrai qu'à ce jour, toutes les recommandations ne sont pas exhaustivement suivies. Néanmoins, lors de sa visite d'évaluation au Port de Toamasina, le NCIS ou Naval Criminal Investigation Service, a dû reconnaître que l'on s'achemine vers l'objectif ciblé, et cela, même si ce service estime que le rythme de mise aux normes soit un peu moins accéléré qu'il le souhaite. A noter sur le plan administratif, la SPAT dispose d'un Plan de sûreté portuaire et a obtenu un Certificat de Conformité valable jusqu'à la fin de cette année 2015.

Nonobstant ces acquis non négligeables, la Direction Générale de la S.P.A.T. reste consciente qu'il n'est permis à aucun port de dormir sur ses lauriers. En effet, rien n'est acquis pour de bon, et les efforts doivent toujours être soutenus. D'ailleurs, à chaque mission d'évaluation et/ou d'audit, de nouvelles recommandations

apparaissent. Et, dans le cas où celles-ci ne sont pas suivies, la certification au Code ISPS est compromise. Par conséquent, consciente de la portée commerciale de cette menace permanente, la Direction Générale de la S.P.A.T. continue à prioriser la mise aux normes de la place portuaire ainsi qu'à y renforcer les mesures et les dispositifs de sécurité.

A ce titre, certaines mesures, qui font suite aux recommandations des évaluateurs, seront effectives avant fin décembre. A titre d'exemple, plus de rigueur sera observée au niveau du contrôle des personnes devant accéder à bord des navires pour des raisons professionnelles (comme les dockers, les agents maritimes, les représentants des autorités, les fournisseurs, etc). Toute personne circulant dans l'enceinte portuaire devrait désormais être identifiable par le port de badge et de gilet fluorescent, avec inscription lisible de l'entité ou de la société employeur. L'inaccessibilité aux locaux sensibles des navires (timonerie, compartiment machine, locaux sécurité, emménagement équipage...) sera renforcée par une meilleure vigilance et une sécurisation matérielle (comme les digicodes). A noter que, se sentant extrêmement concernés, les commandants et les membres d'équipage des navires se sont beaucoup impliqués au niveau de la mise en application du code et des plans de sûreté. Quant à la S.P.A.T., elle a pris en charge la sensibilisation de tous les concernés sur le territoire national, cela, dans le cadre d'une formation dispensée par des experts et/ou formateurs américains, ce, dans le courant de la semaine du 18 au 21 août derniers.

## Pourquoi une formation ?

« Certes, ce code est une évidence pour les Ports d'Ehoala et de Toamasina. Néanmoins, son application n'est pas encore arrivé au stade demandé ou acceptable. Par conséquent, certains aspects au niveau de l'application (matériels, personnel, procédures, etc...) devraient être renforcés, soutenus et améliorés. Et c'est la raison d'être de la formation », explique M. Joseph AMADE, Coordonateur National de l'APMF. Et à M. Jami INJONA, Capitaine du Port de Toamasina, d'ajouter :

« Ne soyons pas victimes du *moratoria*<sup>(1)</sup>, car la sécurité et la sûreté ne se négocient pas ». En d'autres termes, la formation a été organisée en vue d'une sensibilisation générale, d'une part, sur la réalité des risques et des dangers susceptibles de porter atteinte à la sûreté et la sécurité des navires ainsi que des installations portuaires et, d'autre part, sur l'importance et l'urgence de la prise en main des mesures, ce, en vue d'une application efficace et fiable du code ISPS. Dans la même foulée, en sa qualité d'Autorité Portuaire, la S.P.A.T. a organisé une réunion de sensibilisation à l'intention des partenaires. A l'occasion, le Capitaine du Port a reconnu que, si des efforts ont été constatés au sein de la place portuaire de Toamasina, il n'en demeure pas moins que beaucoup reste encore à faire. Ainsi, il fait appel au concours de toutes les parties prenantes (Commissariat Spécial de Police du Port de Toamasina, Compagnie de la Gendarmerie Nationale du Port de Toamasina, Sécurité Portuaire, Capitainerie du Port de Toamasina, ainsi que tous les acteurs et intervenants portuaires).



Joseph AMADE,  
Coordonateur national de l'APMF

(1) Qualité de nonchalance connue chez beaucoup de malgaches

## QUELLES ATTENTES A L'ISSUE DE LA FORMATION ?

**M. Jean Claude RAJAONARIVELO, Maître du Port et Représentant de l'APMF à Tolagnaro, a consenti à livrer à PortEcho ses impressions.**



**PE :** Tout comme pour le Port de Toamasina, le Port d'Ehoala devrait renforcer et améliorer l'application du code ISPS dans les limites de ses périmètres. Quel plus comptez-vous y apporter à votre retour à Tolagnaro ?

**JCR :** Il faut savoir que, contrairement aux autres ports malagasy, le Port d'Ehoala est géographiquement situé assez loin de la ville. Cette situation s'avère à son avantage, dans la mesure où les pêcheurs sont les seuls individus

susceptibles d'approcher les environs du port. Par contre, le problème de faction doit être révisé, dans la mesure où le Port d'Ehoala pratique encore le quart, alors que lors de la formation, l'on privilégie la systématisation de la rotation toutes les deux heures pour les agents de sécurité à l'entrée et à la sortie. En marge de cette mesure, le Port d'Ehoala gagnera à construire une clôture, à l'instar du Port de Toamasina.

**PE :** Pensez-vous que les ports malagasy, autres ceux d'Ehoala et de Toamasina, sont en mesure d'assurer seuls l'application du code ?

**JCR :** Au cours de la formation, il a été reconnu que, en général, la présence étrangère, et surtout américaine, dans un quelconque endroit, rend celui-ci vulnérable en matière de sécurité. Fort heureusement, Madagascar n'est pas vraiment exposé aux attaques terroristes. Par contre, les problèmes de vol sont assez fréquents. Et c'est un problème plus en rapport avec la proximité de la ville que d'incapacité.

**PE :** Pouvez-vous parler des priorités actuelles du Port d'Ehoala ?

**JCR :** Côté opération, je soulignerais que le tirant d'eau actuel au Port d'Ehoala est de 17,50m, ce qui représente un avantage certain. Par contre sa performance

reste encore en deçà du potentiel. La raison en est que le port ne dispose pas encore de gros engins de manutention. En contrepartie, sur le plan social, le port peut s'enorgueillir d'être en avance, en ce sens que le débriefing par employé est systématique avant toute tâche de manutention de conteneurs. Enfin, sur le plan sûreté et sécurité, il faut savoir que, jusqu'ici, si rien ne change au sein de Rio Tinto lui-même, les bateaux qui touchent fréquemment le Port d'Ehoala se composent de porte-conteneurs et de vraquiers et, sporadiquement, des paquebots ainsi que des lignes sur la desserte Tolagnaro-Afrique du Sud. Il est certain que les recommandations formulées tout au long de la formation seront prises en compte, en vue d'améliorer les acquis en termes de normes et de réglementation. Et si peut émettre un avis personnel, j'ajouterais que la sensibilisation à l'application du code ISPS ne devrait pas s'arrêter aux opérateurs du secteur portuaire et maritime. La sûreté et la sécurité sont l'affaire de tous les citoyens malagasy. Et comme dit l'adage, l'exemple vient d'en haut, les plus hauts niveaux de la hiérarchie devraient faire preuve de leur implication et de leur engagement à asseoir la sûreté et la sécurité sur le territoire national. ■

*D'après les enquêtes menées par  
Liliane Melquiond-Zafinirina,  
Monica Raharimalala  
et Natacha Tsilangoy*



Photo de groupe des assistants et formateurs au terme de la session du formation

## APIOI et UCCIOI

## Un Accord de Coopération

pour un programme de formation aux métiers portuaires et maritimes

Le 7 octobre 2015, à Port Louis, Ile Maurice, au Siège de la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'APIOI (Association des Ports des Iles de l'Océan Indien), représentée par son Président en exercice, M. AVELLIN Christian Eddy, signe un Accord de Coopération avec l'UCCIOI (Union des Chambres de Commerce des Iles de l'Océan Indien), représentée par M. Fahmy THABIT, son Président.

**Objectif: concrétiser un programme de formation aux métiers portuaires et maritimes.**



De g. à d. : AVELLIN Christian Eddy, Président de l'APIOI, et Fahmy THABIT, Président de l'UCCIOI, lors de la cérémonie de signature

**E**n fait, cet Accord fait suite aux réflexions menées depuis 2008 au sein de l'APIOI, laquelle a alors cerné la problématique de la formation dans les ports de l'Océan Indien, cela, en identifiant des lacunes majeures, entre autres :

- le manque de ressources humaines spécialisées dans le domaine portuaire et maritime ;
- l'effectif vieillissant dans certaines des entreprises ;
- le manque d'information et d'orientation (facteur peu incitatif pour les jeunes à intégrer le secteur portuaire et maritime) ;
- le contraste entre l'évolution rapide du secteur et le rythme relativement lent de la formation ;
- la raréfaction des compétences pointues et spécialisées dans le domaine portuaire et maritime ;
- la perturbation du bon fonctionnement du secteur par le *turnover* ;
- le besoin d'une certaine marge de manœuvre et d'autonomie, afin de motiver les talents du secteur ;
- le besoin de relever des défis ambitieux, de sorte à permettre aux talents du secteur de se construire un plan de carrière motivant.

Convaincue de l'importance des opportunités des affaires régionales et internationales dans une structure d'intégration des marchés, située dans une zone de coopération de libre-échange, d'une part et, adhérant au souci d'une meilleure

solution dans le cadre de coopération économique complémentaire et complète dans l'Océan Indien, l'UCCIOI a manifesté un intérêt particulier vis-à-vis du lancement d'un programme de renforcement des capacités commerciales dans l'Océan Indien. Dans le *MATINAL* du 8 octobre 2015, Monsieur AVELLIN Christian Eddy, explique l'enjeu comme suit : **« Notre zone se trouve dans une zone stratégique clé, et pour pouvoir davantage développer les trafics des marchandises entre nos îles, ainsi que pour augmenter la productivité, il faut une standardisation des métiers, notamment dans les ports ».**

Ainsi, grâce à un effort conjoint de l'UCCIOI et de l'APIOI, l'AFD (Agence Française de Développement) a approuvé le principe de financement d'un programme de formation s'étalant sur trois années consécutives, et ce, exclusivement pour des métiers portuaires et maritimes. L'Accord de Coopération entre l'APIOI et l'UCCIOI a donc eu pour objet de définir les modalités techniques et financières de la réalisation du Plan de Formation et de son calendrier, tout en précisant les obligations administratives et financières de chacune des parties, ainsi que les engagements spécifiques de celles-ci au regard de la contribution financière apportée par l'AFD.

Le budget total de mise en œuvre de ce programme se chiffre à 210 000 Euros,

entièrement financés par l'AFD, avec comme maître d'ouvrage l'UCCIOI, en ce sens que celle-ci est en charge de la Chambre des Métiers. Selon les termes et les conditions de la Convention, elle sera donc l'unique responsable de la bonne utilisation des fonds. Quant au processus adopté pour la mise en œuvre, celui-ci doit débiter par l'expression, par chacun des ports membres de l'APIOI, des besoins en formation liés aux métiers portuaires et maritimes.

A souligner que, dans la même foulée, une autre cérémonie de signature, tout aussi importante, a eu lieu. Il s'agit d'un Accord de Coopération entre l'UCCIOI et l'Association Iles Vanille, portant sur le positionnement de la région Océan Indien, en tant que destination de tourisme durable, équitable et solidaire.

Le double événement a vu la présence effective de plusieurs personnalités, dont M. Etienne SINATAMBOU, Ministre des Affaires Etrangères de l'Ile Maurice, M. Laurent GARNIER, Ambassadeur de France à l'Ile Maurice, M. Matthieu DISCOUR, Directeur de l'Agence Française de Développement (AFD) à l'Ile Maurice, M. Pascal VIROLEAU, Directeur des Iles Vanille, et Mme Hélène ECHEVIN, Présidente de la *Mauritius Chamber of Commerce and Industry* (MCCI).■

Recueilli par  
Mamy RAZAKALIMANANANDRO

## « Du côté des quais... »



# OLEP: Pour que mer rime avec environnement !

*De nos jours, la conservation de la biodiversité marine est universellement acquise comme une des principales voies vers le développement durable. D'ailleurs, c'est à ce titre que, à Madagascar, elle est perçue comme une priorité. Le 14 Juillet dernier, PortEcho a eu le privilège de recueillir les éclaircissements donnés par M. Aurélien ANDRIANARISON, Directeur des Formations et des Relations Extérieures de l'OLEP, au sujet de la lutte contre la pollution marine par les déversements d'hydrocarbures en mer.*

**D**epuis 2004, l'Organe de Lutte contre l'Évènement de Pollution marine par les hydrocarbures ou OLEP, organise périodiquement des exercices de simulation de lutte contre la pollution marine, cela, dans quinze centres, dont le Port de Toamasina.

A souligner que c'est le même organe qui coordonne la lutte anti-pollution marine à Madagascar, lequel est signataire de cinq conventions régissant la pollution par les hydrocarbures, à savoir :

- ▶ la Convention Internationale de 1990, portant sur la Préparation, la Lutte et la Coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC 90) ;

- ▶ la Convention Internationale de 1992, relative à la Responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 92) ;

- ▶ le Fonds International d'Indemnisation de 1992, pour faire face aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992). Celui-ci a été ratifié en 2001 ;

- ▶ la Convention MARPOL 73/78, ratifiée en 2004, ainsi que la Convention sur les hydrocarbures de soude, ratifiée en 2014.

Les exercices de simulation périodiques visent à inculquer aux personnes concernées les méthodes à adopter lors de déversement

d'hydrocarbures en mer. A rappeler que l'OLEP dispose d'un Plan de Lutte préétabli et ajusté selon la gravité de l'incident. La profusion des dégâts est catégorisée en trois niveaux, du moindre au plus grave. La gestion de la lutte est placée sous la responsabilité :

- de l'OLEP régional, pour les incidents de moindre portée,

- de l'OLEP national, pour les déversements estimés de plus grande étendue ;

- de l'OLEP international, pour les déversements estimés très graves, de très grande étendue et pour lesquels l'organe de lutte doit avoir recours à l'assistance des pays voisins.

Vu les mouvements éventuels des agents formés dans la lutte (départs en retraite, etc), une formation est rééditée annuellement au niveau régional, à la fois pour recycler les anciens agents et pour former les nouvelles recrues. Habituellement, cette formation ne dure qu'une journée (avec un volet Pratique - déploiement de matériels, au cours de la matinée, et un Volet Théorique l'après-midi). En sont bénéficiaires à Toamasina: les pompiers, les militaires, les agents de GALANA Raffinerie Terminal, ainsi que tous les agents de la S.P.A.T. sinon des sociétés concessionnaires/permissionnaires, travaillant sur site (c'est-à-dire aux zones à risque, parmi

lesquelles figure le môle A et les alentours) et dont les attributions sont liées à la protection de l'environnement marin et portuaire. L'entraînement vise à ce que, en cas d'incident quelconque ou de pollution marine, toutes les personnes concernées aient les bons réflexes pour limiter les dégâts. A signaler enfin que l'équipe d'intervention est indépendante et a l'entière responsabilité de la gestion de l'opération de lutte. ■

Natacha TSILANGOY



Aurélien ANDRIANARISON, Directeur des Formations et des Relations Extérieures de l'OLEP

## Hoegh Target, le plus grand navire roulier du monde, en escale au Port de Toamasina

*Cette journée du 09 octobre 2015 est certainement à marquer d'une pierre blanche dans l'histoire du Port de Toamasina. En effet, elle augure l'entrée en scène des méga rouliers, avec la première escale du m/v Hoegh Target, le plus grand navire roulier du monde.*



L'impressionnant navire roulier Hoegh Target

Impressionnant ! Très impressionnant ! Exclamations plus que justifiées face à ce géant des mers. D'un port en lourd de 77 000 tonnes, il affiche 200 mètres de long pour 36,50 mètres de large, et présente un tirant d'eau de 10,30 mètres pour 46,50 mètres de tirant d'air. De plus, il dispose d'une hauteur de porte de 6,50 mètres et de 12m de large, ainsi que d'une surface totale de pont de 71 400m<sup>2</sup>. Sa capacité de rampe d'accès est de 375 tonnes. A son bord, il peut transporter 8 500 véhicules, répartis sur 14 ponts cargo et sur 5 ponts amovibles, toujours dédiés aux véhicules. Bref, actuellement dans le monde entier, c'est le plus grand PCTC (Pure Car & Truck Carrier ou porte véhicules et de matériels lourds) mis en service par le constructeur, en l'occurrence la compagnie norvégienne HOEGH Autoliners, lequel s'est lancé en 1975 dans la construction de navires porte véhicules.

Baptisé en juin dernier, *Hoegh Target* augure une série de six navires post Panamax, commandés au chantier chinois *Xiamen Shipbuilding Industries*. Les cinq *sister ships*, à savoir *Hoegh Trigger*, *Hoegh Tracer*, *Hoegh Trapper*, *Hoegh Traveller* et *Hoegh Trotter*, de même capacité que le *Hoegh Target*, devront être achevés dans les dix-huit prochains mois. La rotation de ce premier roulier sera régulière. Et il touchera des ports d'Europe, d'Afrique (Afrique du Sud et Mozambique) et

de l'Océan Indien (Toamasina, La Réunion, Maurice, Australie et l'Océanie). Cette escale au Port de Toamasina entre dans le cadre de sa première croisière et montre l'intérêt permanent de Hoegh Autoliners pour le desserte de l'île de Madagascar.

A chaque escale prévue lors de ce voyage inaugural, *Bolloré Africa Logistics* (l'agent maritime qui, depuis une quinzaine d'années, représente l'armateur des navires *Hoegh Autoliners*, et est le premier réseau de logistique intégrée, ainsi que le premier opérateur de Partenariat Public Privé dans les secteurs portuaire et ferroviaire en Afrique) a tenu à réserver au navire un accueil exceptionnel. A ce titre, et à l'occasion de cette première escale à Toamasina, Monsieur Yves DUCHATEAU, Directeur Général de *Bolloré Africa Logistics Madagascar*, a fait le déplacement au Port de Toamasina, pour assister à cette escale inaugurale.

A l'occasion, la compagnie a convié tous les représentants des entités partenaires, entre autres, la S.P.A.T. Autorité portuaire (représentée par le Capitaine du Port, Monsieur Jami INJONA, et le Directeur de la Gestion du Domaine Portuaire, Madame Lydie Myriam MASY), les concessionnaires, les permissionnaires ainsi que les opérateurs économiques exerçant dans le transport maritime.

Au programme, d'abord, une visite guidée à bord de cette dernière génération de la catégorie des post Panamax, ensuite deux allocutions, prononcées successivement par le Directeur Général de *Bolloré Africa Logistics Madagascar* et par le Commandant du navire, Monsieur CHEN Jian Zhong. Si le second s'est cantonné à la présentation globale du navire, le premier, quant à lui, a tenu à souligner combien la collaboration avec les partenaires, et surtout de la part de la S.P.A.T., est attendue, ce, afin d'optimiser chacune des escales du navire au Port de Toamasina, et d'éviter des surestaries. Et au locuteur de souligner que, pour le débarquement des 141 véhicules lors de la présente escale, tout s'est passé au mieux au niveau, tant des prestations de maintenance de la SMMC que de l'accueil du navire par l'équipe de la Capitainerie du Port de Toamasina. La cérémonie inaugurale a pris fin autour d'un cocktail.

**Il faut juste espérer que l'escale du m/v Hoegh Target au Port de Toamasina contribuera à tirer la sonnette d'alarme, pour signaler que, si le Port de Toamasina aspire à devenir un port d'éclatement des véhicules dans la région, l'aménagement d'un quai mixte Passagers-Ro/Ro n'est plus un luxe, mais bel et bien une nécessité !**

Recueilli par Alexina TIANA



Yves DUCHATEAU, Directeur Général de Bolloré Africa Logistics Madagascar

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

Le voyage auquel PortEcho vous a invités dans ses trois précédentes parutions n'est pas encore à son terme. Rassurez-vous ! Après les navires de charge solide ou liquide, embarquement immédiat à bord des ferries ou des paquebots ! Sur les voies fluviales ou maritimes, à vous de choisir. En tout cas, nous restons dans la même lancée, les navires de commerce, puisque les moyens utilisés pour le transport de passagers sont, eux aussi, payants.

Depuis l'antiquité, que ce soit par mer, sur les fleuves ou les canaux, les bateaux sont utilisés pour le transport, tant des marchandises que des passagers. Cependant, les capacités nautiques de ceux-ci restant pendant longtemps limitées, ils ne pouvaient s'éloigner des dessertes côtières, et étaient ainsi restreints au cabotage, pour rester dans le jargon du métier. Plus tard, avec le développement des ports et des

villes, et surtout à la révolution technologique dans la construction navale, de nouveaux types de bateaux, spécialement dédiés au transport de passagers, voient le jour. Au fil des années, les constructions rivalisent entre elles, pour arriver aujourd'hui à une panoplie de types et de capacités, ce, en considération du nombre de passagers et des distances à parcourir. Ainsi, d'un côté, l'on a des vedettes de servitude pour les

courtes distances, tandis que, de l'autre, l'essor du tourisme aidant, l'on s'émerveille devant les paquebots géants qui sillonnent les océans.

De moindre taille ou géant, à quoi ressemblent les bateaux dédiés au transport des passagers ? Suivez le pas de PortEcho à travers les deux grandes catégories dans lesquelles son équipe a classé ces bateaux selon leur utilité.

### A. Les navires de transport de passagers



Navire transbordeurs ou traversiers

En fonction de la distance à parcourir, l'on répertorie divers types de navires dédiés au transport de passagers d'un endroit à un autre. On y distingue :

► **Les bateaux-bus** : ce sont des bateaux qui offrent des services assimilables à celui du réseau urbain de bus.

► **Les bacs** : à fond plat, et souvent symétriques (on entre par un côté et on sort de l'autre : ceci évite au bac de faire des demi-tours), ils sont utilisés pour traverser des étendues d'eau de faible largeur (fleuves, rivières, petits bras de mer), sinon des passages dépourvus de pont. Certains transportent uniquement des passagers, d'autres prennent aussi des voitures, voire des camions. A Madagascar, ce type de transport est assez courant dans les régions du littoral Est, où les infrastructures routières, notamment les ponts, sont encore très insuffisants.

► **Les transbordeurs, traversiers, ferries** : ceux-ci assurent le transport de passagers, de voitures ainsi que de camions plus ou moins gros, sur des liaisons maritimes relativement courtes. On les appelle aussi ropax ou ferries (appellation héritée de l'époque où, sur des voies ferrées, ils transportaient des wagons, voire des trains entiers de passagers ou de marchandises). Ils sont équipés de divers espaces, visant à rendre les traversées agréables pour les passagers

(cabines, restaurants, etc..), de même que de vastes entreponts "garages", auxquels on accède par une porte rampe arrière ou parfois une porte rampe avant (celle-ci étant protégée par un masque relevable, sinon par une porte à deux vantaux). Mais il en existe aussi à portes latérales. La capacité de ces navires s'échelonne à partir de quelques dizaines de passagers pour les plus petits, jusqu'à dépasser largement les 2 000 passagers et les 700 voitures pour les plus grands. Certains transbordeurs, dits "mixtes", disposent de garages qui permettent de transporter un grand nombre de remorques et de camions. Les chauffeurs éventuels (ou convoyeurs) effectuent le transit comme passagers.

► **Les navires à grande vitesse (NGV)** : se déplaçant à grande vitesse (entre 29 et 45 nœuds), il s'agit d'unités assez particulières, embarquant des passagers, voire des véhicules. On en trouve différents types, comme les aéroglesseurs, les catamarans, les hydrofoils...



Navire cargos



► **Les cargos** : il arrive que certains navires de charge de ligne, transportant des marchandises et des produits divers, embarquent des passagers. Dans ce cas, une partie du navire est spécialement aménagée pour accueillir un nombre plus

ou moins restreint de passagers. A savoir que pas tous les cargos sont équipés pour le transport de passagers. En fait, celui-ci dépend de la politique commerciale de l'armement, du nombre de cabines disponibles à bord et, bien sûr, du type de

cargaison transportée par le navire (marchandises dangereuses ou non). Généralement, les cargos, qui prennent le plus de passagers, sont les porte-conteneurs (cas du Mauritius Trochetia).

## B. Les navires de loisirs



Navire de plaisance du genre bateaux mouches

Certains bateaux embarquent des passagers, non dans le but du déplacement d'un point à un autre, mais tout simplement pour du tourisme. Les premiers navires conçus exclusivement pour la croisière ont été mis en service vers les années soixante. Pour la plupart, les premiers paquebots avaient une capacité de 500 à 1 000 passagers. Cependant, l'on constate aujourd'hui deux tendances opposées : la première comprend des unités luxueuses de faible tonnage, tandis que la seconde se compose de navires de très grande capacité.

► **Les bateaux-promenade** : à fond plat eux aussi, ceux-ci sont très populaires dans les grandes villes pieds dans l'eau ou traversées par une rivière ou un canal. Leur capacité se situe entre 50 et 300 passagers, embarqués généralement pour une visite de la ville, souvent avec

des commentaires sonores qui font office de guides. Certains proposent même la restauration à bord.

Les navires de plaisance à utilisation commerciale : ceux-ci sont utilisés pour le transport, à titre onéreux, de passagers embarqués au temps ou au voyage, ou encore en utilisant une billetterie de passage.

### ► **Les paquebots de croisière** :

un navire ou un paquebot de croisière est un navire dédié presque exclusivement au transport de passagers. A la différence des paquebots de ligne (transportant des passagers d'un port à un autre) le paquebot de croisière propose un voyage touristique en mer. A ce titre, le navire accoste dans plusieurs destinations touristiques intéressantes, ce qui, à chaque nouvelle escale, permet aux passagers de passer de découverte en découverte,

non seulement sur le plan touristique, mais aussi sur d'autres plans (historique, culturel, culinaire, etc).

D'une année à l'autre depuis l'essor de l'industrie touristique, le marché de croisière connaît une hausse considérable. Selon la nature de la croisière, les navires de croisière peuvent être classés en deux grandes catégories. Ainsi, on distingue :  
- les navires de taille modeste, naviguant en croisière côtière (ou petite croisière) ;  
- les navires ou paquebots géants dédiés au trafic de croisière au long-cours. C'est d'ailleurs ce qui leur vaut l'appellation de navires de grande croisière.

Enfin, il faut ajouter à ce sujet qu'un paquebot de croisière est, pour ainsi dire, un complexe hôtelier naviguant, lequel est doté du maximum de confort pour tout ce qui a trait à l'accueil et à la distraction des passagers. En parlant de confort, on notera la tendance à avoir le maximum de cabines, avec balcon donnant sur la mer. Aujourd'hui, les dimensions de ces navires dépassent les 300 m de longueur et les 60 m de largeur. Avec une capacité d'accueil de plus de 3 000 passagers (hors membres d'équipage), le « Harmony of the Seas » figure parmi les plus impressionnants. Il sera mis en mer en 2016. ■

Mamy RAZAKALIMANANANDRO



Navire de croisière

## Hygiène, Sécurité et Environnement (HSE)

# Objectif Zéro accident pour Ambatovy



Journée de la santé, sécurité et environnement à Ambatovy

**Convaincue qu'une atmosphère de sécurité permettra aux employés de livrer pleinement son potentiel, Ambatovy a mis en place un système pérenne et évolutif de prévention et de gestion efficace des risques en hygiène, sécurité et environnement (ou HSE). L'objectif est d'arriver à zéro accident. Ce plan de sécurité durable confère à la compagnie minière une base solide lui permettant à la fois la protection de ses employés, de ses sous-traitants, de ses opérations et de sa réputation. Zoom sur les responsabilités du chargé HSE qui joue un rôle important dans le système.**

**T**out d'abord, le département HSE met en place des procédures pour mettre en valeur la méthodologie de travail sécuritaire et la culture de prévention. Le département sensibilise le personnel aux questions de sécurité, inspecte et audite sur les lieux de travail et organise des exercices de simulation d'alerte incendie pour s'assurer le bon fonctionnement des procédures d'urgences dans le but de préserver l'intégrité physique et morale des employés dans l'exercice de leur fonction. Et donc, celui qui est chargé du HSE, met en œuvre des méthodes pour modifier le comportement des personnels et inculque en chaque employé les valeurs bâties sur la

sécurité. Notamment la mise en place de règlements, de consignes et de procédures de sécurité comme la lutte contre l'alcoolisme et la drogue sur les lieux de travail, le respect et la protection de l'environnement et aussi le respect du port de badge...

En outre, le chargé HSE s'assure de la fiabilité des installations (systèmes d'alarme, portes coupe-feu, etc.) et veille à l'application de toutes les nouvelles normes en vigueur. Il rédige les consignes de sécurité, depuis l'interdiction de fumer dans les bureaux jusqu'au port d'une tenue réglementaire (comme le casque sur un chantier). Il contrôle les conditions

de travail du personnel et intervient en urgence s'il observe un risque précis.

Ambatovy s'efforce d'appliquer les procédures de sécurité en toute conformité avec les exigences juridiques nationales et internationales, les normes internationales et les principes de maintien de l'ordre, et en conformité avec les Principes Volontaires sur la Sécurité et les Droits de l'Homme (PVSDH). Ces derniers fournissent des conseils pratiques aux entreprises sur le maintien de la sécurité dans leurs exploitations, assurant ainsi le respect des Droits de l'Homme et des libertés fondamentales. ■

Source: Ambatovy



# INO MARÊSAKA AKÔ?

## 1915-2015

### La JCI célèbre son centenaire

D'importantes réformes sociales marquent l'année 1915. Avec des ressources relativement limitées, Saint-Louis (une ville des Etats-Unis) connaît pourtant une croissance rapide. Né dans cette ville, Henry Giessenbier y trouve l'impulsion de fonder un mouvement mondial, qu'il choisit d'appeler Jeune Chambre Internationale, et dont le but est de guider les membres de sa communauté à se ressaisir, ainsi qu'à prendre des initiatives pour relever les défis auxquels la ville doit faire face.

La première branche de la JCI fait son apparition à Madagascar en 1959, sous la présidence du Sénateur Charles ANDRIANTSITOHAINA. S'inspirant des buts de la JCI mère, la Jeune Chambre Économique de Madagascar (JCEM), laquelle est plus tard devenue Jeune Chambre Internationale de Madagascar ou JCI, vise à donner aux jeunes citoyens malgaches l'opportunité de participer activement au développement de leurs communautés respectives, ce, dans le but d'y créer des changements positifs. Au fil des années, le mouvement se répand dans toute l'île, pour voir le jour en 1987 à Toamasina.

Le mouvement JCI incite les citoyens actifs à trouver des solutions ciblées aux défis locaux, afin d'améliorer le bien-être et l'avenir des communautés. Les membres de la JCI s'engagent à adopter de



Visite du Parc zoologique d'Ivoloina

nouvelles idées, telle que la collaboration et la diversité, et créent courageusement des changements positifs dans le monde entier. Grâce à ce mouvement, la JCI a transformé des milliers de communautés et a touché plus d'un milliard de vies à travers le monde.

Le samedi 20 juin dernier, dans le cadre de la célébration du centenaire de la JCI, le club de Toamasina a opté pour deux actions d'envergure ainsi que pour l'ouverture de son siège local :

►1. L'organisation d'une classe verte, en partenariat avec l'Association ZAZASOA de France. A l'occasion, avec le consentement du Chef de la Circonscription Scolaire de Toamasina I, l'OLM a encadré une centaine d'élèves issus des Ecoles Primaires Publiques (EPP) de Toamasina I, pour une visite du Parc zoologique d'Ivoloina. Au programme, itinéraire de découverte de la faune et de la flore répertoriées au parc, avec en prime, la visite du Musée d'Ivoloina. Emerveillement garanti, si l'on en croit à ces remarques d'un de ces

jeunes visiteurs : « Partout et en classe, on parle tout le temps d'environnement, de reboisement, de faune et de flore. Mais, c'est vraiment la toute première fois que je peux voir tout cela de visu ». La fascination est d'ailleurs partagée par cette institutrice qui s'exprime comme suit : « C'est un grand avantage pour les élèves qui vont passer l'examen du CEPE. Ils vont bien retenir la leçon d'aujourd'hui, par ce qu'ils l'ont vécue ».

►2. La réhabilitation de deux salles de classe à l'EPP Manangareza. Lancé au mois de juin dernier, le projet « GARA-BOLA » contribue à offrir une éducation primaire de qualité à tous les enfants de Toamasina. Cette fois-ci, après examen des états respectifs des infrastructures scolaires et du nombre d'élèves dans la ville, la JCI Toamasina a choisi de réhabiliter deux salles de classe à l'EPP Manangareza. Les travaux y ont inclus le remplacement de la toiture, du plafond, des portes et fenêtres et, enfin, le nettoyage et la peinture. Cette action se chiffre à Ariary 13 000 000.

►3. Après 28 années d'existence, la JCI Toamasina ouvre enfin les portes de son siège local, dans la Maison de l'Information de la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Toamasina. Ceci est le fruit de la collaboration et du partenariat entre les deux entités. Le samedi 6 juin 2015, de nombreux invités, partenaires, sénateurs, aînés et membres ont été invités à l'inauguration.■

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



L'EPP de Manangareza Toamasina bénéficiaire du partenariat JCEM-Association ZAZASOA



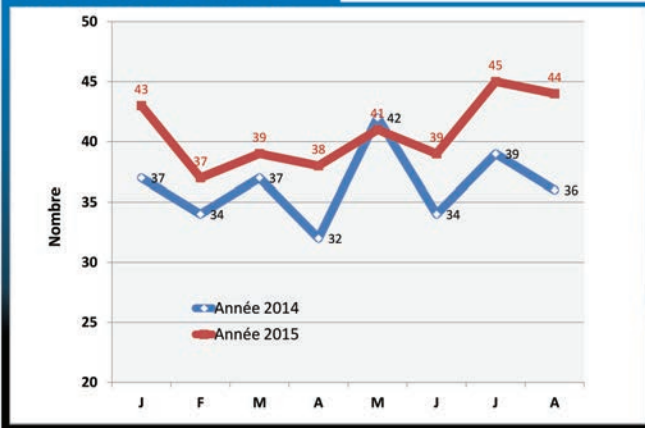
# TRAFIC MARITIME

## Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

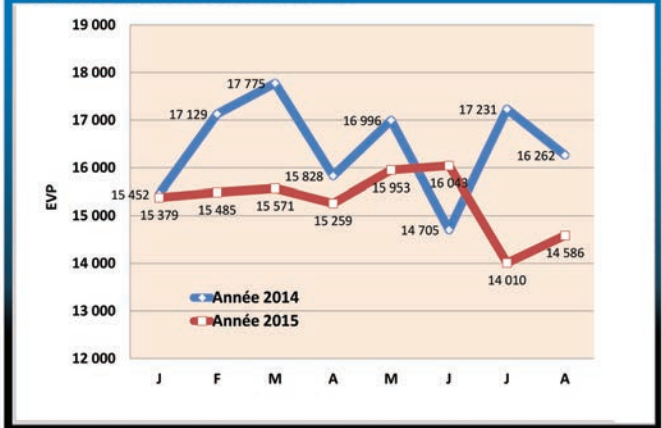
	Janv. à Août Année 2014	Janv. à Août Année 2015	Evolution % 2014/2015
<b>TOUCHEES DE NAVIRES ( Nombre )</b>			
Lignes commerciales			
Long cours	264	280	
Caboteurs	1	8	
Pétroliers	22	32	
Divers	4	6	
Lignes non commerciales			
Bornage et Pêche	718	802	
<b>Total</b>	<b>1 009</b>	<b>1 128</b>	<b>11,79</b>
<b>TRAFIC DE CONTENEURS ( EVP )</b>			
Conteneurs pleins	83 248	91 936	
Conteneurs vides	48 130	45 823	
<b>Total</b>	<b>131 378</b>	<b>137 759</b>	<b>4,85</b>
Poids de marchandises conteneurisées (en tonnes)	1 324 479,14	1 435 484,31	8,38
Rendement opérationnel (boite/heure)			
<b>TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES ( Tonnes )</b>			
Trafic long cours			
Débarquement	105 848	118 303	
Embarquement	68 124	133 447	
Manipulation		19	
<b>Total</b>	<b>173 972</b>	<b>251 769</b>	<b>44,71</b>
Trafic cabotage			
Débarquement	3 523	5 285	
Embarquement	4 952	14 812	
<b>Total</b>	<b>8 475</b>	<b>20 097</b>	
<b>Total</b>	<b>182 447</b>	<b>271 866</b>	<b>49,01</b>
Trafic bornage			
Trafic bornage (en tonnes)	32 783,94	35 816,04	9,24
<b>TRAFIC DES HYDROCARBURES ( Tonnes )</b>			
Débarquement	395 566,86	502 900,70	
Embarquement	75 170,86	110 338,19	
<b>Total</b>	<b>470 737,72</b>	<b>613 238,89</b>	<b>30,27</b>
<b>TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES ( Tonnes )</b>			
<b>Total</b>	<b>1 724 173,09</b>	<b>1 801 041,07</b>	<b>4,45</b>
<b>TRAFIC MARITIME GLOBAL</b>	<b>3 739 041,42</b>	<b>4 157 446,31</b>	<b>11,19</b>

Source: Contrôle de gestion SPAT

## Touchées des navires



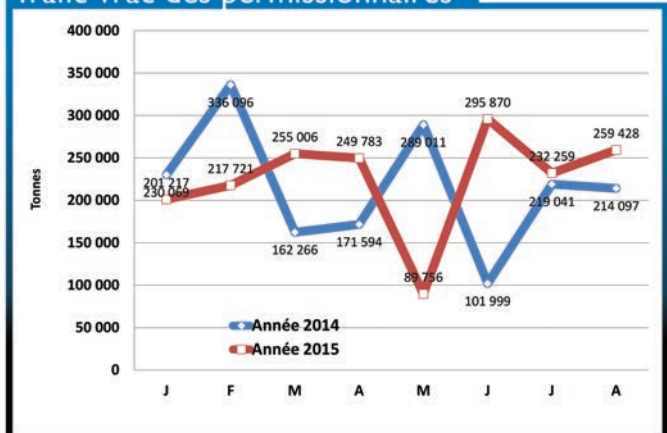
## Trafic des conteneurs



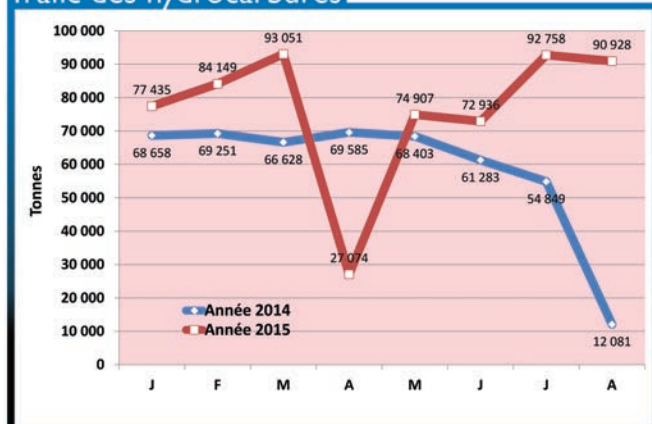
## Trafic des marchandises conventionnelles



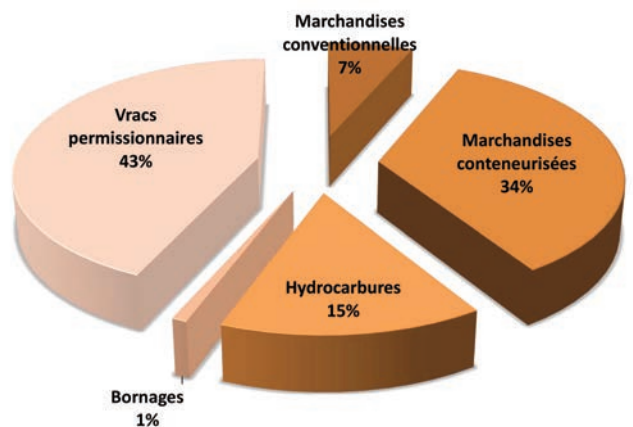
## Trafic vrac des permissionnaires



## Trafic des hydrocarbures



## 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		
		RUN	TMM	MPM
KOTA JUTA	JTA 279	12/10	14/10	19/10
KOTA NAGA	NAG 110	19/10	21/10	26/10
KOTA JAYA	JYY 272	26/10	28/10	02/11
THORSTREAM	VTH 089	09/11	11/11	16/11
KOTA JATI	JTT 245	16/11	18/11	23/11
KOTA JUTA	JTA 281	23/11	25/11	30/11
KOTA NAGA	NAG 112	30/11	02/12	07/12
KOTA JAYA	JYY 274	07/12	09/12	14/12
TBN	-	14/12	16/12	21/12
THORSTREAM	VTH 091	21/12	23/12	28/12
KOTA JATI	JTT 247	28/12	30/12	04/01

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

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		PLU		TMM		SEY	
CECILIE MAERSK	1523	01/10	01/10	05/10	05/10	08/10	09/10
BALEEN	1525	OMIT	OMIT	12/10	13/10	15/10	16/10
CLAES MAERSK	1525	14/10	16/10	19/10	20/10	22/10	23/10
BALEEN	1527	OMIT	OMIT	02/11	03/11	05/11	06/11
CLAES MAERSK	1527	05/11	06/11	09/11	10/11	12/11	13/11
CLAES MAERSK	1527	12/11	13/11	16/11	17/11	19/11	20/11
BALEEN	1529	19/11	20/11	23/11	24/11	26/11	27/11
CLAES MAERSK	1529	26/11	27/11	30/11	01/12	03/12	04/12
CECILIE MAERSK	1529	03/12	04/11	07/12	08/12	10/12	11/12
BALEEN	1531	10/12	11/12	14/12	15/12	17/12	18/12
CLAES MAERSK	1531	17/12	18/12	21/12	22/12	24/12	25/12
CECILIE MAERSK	1531	24/12	25/12	28/12	29/12	31/12	01/01

## ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES							
		DUR		TMM		RUN		PLU	
HOEGH TARGET	02	02/10	04/10	09/10	09/10	11/10	11/10	12/10	12/10
HOEGH TOKYO	63	04/11	06/11	09/11	10/11	11/11	12/11	13/11	13/11
HOEGH AMERICA	91	02/12	03/12	08/12	08/12	10/12	11/12	12/12	12/12



# ANNUAIRE DES MAREES

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

Heures UT + 3h

Latitude 18° 10' S

Longitude 049° 25' E

Octobre 2015				Novembre 2015				Décembre 2015			
Heures h min	Haut. m	Heures h min	Haut. m	Heures h min	Haut. m	Heures h min	Haut. m	Heures h min	Haut. m	Heures h min	Haut. m
1 3 10	0,95	16 2 29	0,90	1 4 55	0,85	16 3 47	0,90	1 5 34	0,85	16 4 34	0,95
J 9 31	0,39	V 8 53	0,45	D 10 57	0,50	L 10 09	0,55	Ma 11 18	0,55	Me 10 50	0,50
15 28	0,90	14 40	0,90	16 51	0,80	15 49	0,85	17 19	0,80	16 46	0,90
21 46	0,35	21 15	0,45	23 19	0,45	22 38	0,45	23 48	0,55	23 23	0,45
2 4 05	0,90	17 3 05	0,90	2 6 30	0,80	17 4 48	0,90	2 7 02	0,80	17 5 43	0,90
V 10 23	0,40	S 9 30	0,50	L 12 04	0,55	Ma 11 09	0,55	Me 12 16	0,80	J 11 50	0,55
16 18	0,80	15 10	0,85	18 26	0,75	16 53	0,85	18 49	0,80	18 05	0,90
22 41	0,40	21 58	0,45			23 43	0,45				
3 5 20	0,80	18 3 50	0,85	3 0 37	0,50			3 0 58	0,55	18 0 30	0,45
S 11 25	0,45	D 10 18	0,55	Ma 8 13	0,80	18 6 17	0,85	J 8 26	0,80	V 7 08	0,90
17 29	0,75	15 47	0,85	13 25	0,60	Me 12 20	0,60	13 23	0,60	12 57	0,55
23 51	0,45	22 55	0,80	20 14	0,80	18 36	0,80	20 21	0,80	19 39	0,90
4 7 13	0,80	19 4 57	0,80	4 2 15	0,50	19 0 57	0,50	4 2 19	0,60	19 1 44	0,50
D 12 46	0,50	L 11 24	0,55	Me 9 24	0,85	J 7 57	0,85	V 9 27	0,80	S 8 32	0,90
19 26	0,70	16 48	0,75	14 57	0,60	16 36	0,60	14 35	0,65	14 11	0,55
				21 22	0,85	20 17	0,85	21 24	0,85	20 59	1,00
5 1 24	0,45	20 0 07	0,50	5 3 46	0,50	20 2 13	0,45	5 3 41	0,60	20 3 03	0,45
L 8 53	0,80	Ma 7 03	0,80	J 10 13	0,85	V 9 10	0,90	S 10 12	0,85	D 9 40	0,95
14 32	0,55	12 48	0,60	16 06	0,55	14 52	0,55	15 43	0,60	15 28	0,50
20 59	0,75	19 20	0,75	22 46	0,85	21 26	0,90	22 10	0,90	22 04	1,00
6 3 14	0,45	21 1 27	0,50	6 4 41	0,50	21 3 28	0,45	6 4 39	0,55	21 4 20	0,45
Ma 9 58	0,85	Me 8 46	0,80	V 10 51	0,90	S 10 05	0,95	D 10 47	0,90	L 10 35	0,95
16 05	0,50	14 17	0,60	16 49	0,55	16 01	0,50	16 36	0,60	16 39	0,45
21 58	0,80	20 54	0,80	22 46	0,90	22 20	1,00	22 47	0,90	22 59	1,05
7 4 27	0,45	22 2 45	0,45	7 5 19	0,50	22 4 34	0,40	7 5 18	0,55	22 5 24	0,40
Me 10 46	0,90	J 9 44	0,90	S 11 22	0,90	D 10 52	1,00	L 11 17	0,90	Ma 11 24	0,95
16 55	0,55	15 35	0,55	17 22	0,55	16 58	0,45	17 16	0,50	17 37	0,40
22 40	0,90	21 51	0,90	23 17	0,95	23 09	1,05	23 21	1,00	23 50	1,05
8 5 13	0,40	23 3 54	0,40	8 5 48	0,50	23 5 30	0,40	8 5 50	0,50	23 6 15	0,40
J 11 23	0,90	V 10 30	0,95	D 11 49	0,95	L 11 35	1,00	Ma 11 46	0,95	Me 12 09	1,00
17 30	0,50	16 33	0,50	17 51	0,50	17 47	0,45	17 52	0,50	19 08	0,40
23 15	0,90	22 38	0,95	23 46	0,95	23 55	1,05	23 53	1,00		
9 5 47	0,40	24 4 51	0,35	9 6 15	0,45	24 6 18	0,35	9 6 21	0,50	24 0 37	1,05
V 11 54	0,95	S 11 11	1,00	L 12 14	0,95	Ma 12 16	1,00	Me 12 13	0,95	J 6 59	0,40
17 58	0,45	17 20	0,45	18 20	0,50	18 31	0,40	18 25	0,50	12 50	1,00
23 44	0,95	23 21	1,00							19 08	0,40
10 6 15	0,40	25 5 41	0,30	10 0 14	1,00	25 0 40	1,10	10 0 25	1,00	25 1 21	1,05
S 12 20	0,95	D 11 50	1,05	Ma 6 41	0,45	Me 7 02	0,35	J 6 51	0,50	V 7 38	0,40
18 23	0,45	18 02	0,40	12 38	0,95	12 56	1,00	12 42	0,95	13 29	1,00
				18 48	0,45	19 12	0,35	18 58	0,45	19 47	0,40
11 0 11	0,95	26 0 004	1,05	11 0 43	1,00	26 1 23	1,05	11 0 58	1,05	26 2 03	1,05
D 6 39	0,40	L 6 26	0,30	Me 7 08	0,45	J 7 43	0,4	V 7 23	0,45	S 8 14	0,40
12 44	0,95	12 29	1,05	13 03	1,00	13 35	0,95	13 12	1,00	14 06	1,00
18 48	0,45	18 43	0,35	19 17	0,45	19 52	0,35	19 32	0,40	20 25	0,40
12 0 37	0,95	27 0 46	1,10	12 1 12	1,00	27 2 07	1,05	12 1 34	1,00	27 2 43	0,95
L 7 04	0,40	Ma 7 09	0,30	J 7 36	0,45	V 8 23	0,40	S 7 56	0,45	D 8 48	0,50
13 06	0,95	13 08	1,05	13 29	0,95	14 14	0,95	13 45	0,95	14 41	0,95
19 14	0,40	19 22	0,35	19 48	0,40	20 33	0,35	20 03	0,40	21 02	0,45
13 1 03	1,00	28 1 29	1,10	13 1 44	1,00	28 2 51	1,00	13 2 12	1,00	28 3 21	0,90
Ma 7 28	0,40	Me 7 51	0,30	V 8 07	0,45	S 9 09	0,45	D 8 32	0,45	L 9 22	0,50
13 28	0,95	13 47	1,00	13 57	0,95	14 53	0,95	14 21	0,95	15 16	0,90
19 40	0,40	20 02	0,35	20 22	0,40	21 14	0,40	20 48	0,40	21 40	0,45
14 1 30	0,95	29 2 13	1,05	14 2 20	1,00	29 3 38	0,95	14 2 53	1,00	29 3 59	0,90
Me 7 54	0,40	J 8 32	0,35	S 8 42	0,45	D 9 44	0,50	L 9 12	0,45	Ma 9 57	0,50
13 28	0,95	14 26	0,95	14 28	0,95	15 34	0,90	15 02	0,95	15 51	0,90
20 09	0,40	20 43	0,35	21 00	0,40	21 59	0,45	21 33	0,40	22 20	0,50
15 1 58	0,95	30 2 59	1,00	15 2 59	0,95	30 4 29	0,90	15 3 40	1,00	30 4 40	0,85
J 8 22	0,45	V 9 16	0,40	D 9 21	0,50	L 10 28	0,50	Ma 9 57	0,50	Me 10 35	0,55
14 14	0,90	15 07	0,90	15 04	0,90	16 19	0,85	15 48	0,95	16 30	0,90
20 40	0,40	21 27	0,40	21 44	0,45	22 49	0,50	22 24	0,40	23 04	0,55
		31 3 50	0,95							31 5 28	0,80
		S 10 03	0,45							J 11 18	0,60
		15 53	0,85							17 19	0,85
		22 18	0,45							23 54	0,55



# AKON'NY MPIASA

## INO MARÔ ASANÔ Ê?

**Manamboatra sy mivarotra sary sikotra trozona na «baleine», mitety ireo hotely sy moron-dranomasina no asako. Nitafatafa tamin'i Marie Cuicela ny solotenan'ny PortEcho, hanadihady mikasika izany asany izany.**



*Eo amin'ny sary ankavanana, Marie CUICELA mpanao asan-tanana*

**PE:** Inona daholo ny anaran'ireto hazo ampiasainao amin'ireto karazana sarinjavatra entinao ireto ary ahoana marina ny fanamboarana azy ?

**MC:** Hintsina sy Soanambo ary nanto ny hazo ampiasainay, rehefa vita tsara ilay izy dia borosina amin'ny « papier vert » rehefa avy eo hosorana savoka na labozia, ary dia fafana tsara amin'ny lamba dia vita.

**PE:** Inona daholo ny fitaovana ampiasainareo hanaovana izany?

**MC:** Antsibe, kiso maventy ary famaky.

**PE:** Firy ianareo no miara-manao ny asa?

**MC:** Izahay mianakavy mihitsy no miara miasa, efa io mihitsy no antom-pivelomanay.

**E:** Ahoana izany miasa manamboatra sary sikotra trozona izany? Azo ivelomana tsara ve ilay izy, ary manafo ahoana ny tsena?

**MC:** Rehefa tonga ny fotoan'ny "baleine" dia tena afaka iveloma tsara. Fa rehefa tsy izany

dia mandeha miasa any anaty ala, mamboly vary, vomanga, mangahazo sns.....

**PE:** Ohatrinona ny vidin'ny ireto sary sikotra trozona amboarinareo ireto?

**MC:** Arakaraka ny habeny ihany, manomboka amin'ny iray alina ariary, mbola afaka miady varotra ihany na dia kely aza indrindra ho antsika samy Malagasy

**PE:** Inona no antony mahatonga anareo manao ny vidiny samihafa hoan'ny gasy sy vazaha?

**MC:** Satria hafa ihany ny samy Malagasy, noho ny fihavanana ê! io tsy maintsy misy amin'ny fiaraha- monina Malagasy.

**PE:** Aiza ianao no mipetraka?

**MC:** Mipetraka any Sainte Marie izahay, fa aty amin'ny île aux Nattes no tena mandeha ny tsena, indrindra rehefa amin'izao fotoanan'ny « baleine » izao.

**PE:** Nianaranareo ve ity manamboatra sary sikotra trozona ity? Ary firy taona no nanaovanao ity asa ity?

**MC:** Tsy nianarana fa nolovaina tamin'ireo razambe. Sary rôpilanina na avion no manombohan-drizareo ity asa ity. Nanomboka tamin'ny tahona rofia. Roa amby roapolo taona izaho izao, manambady ary efa niteraka iray. Raha ny tena marina dia ramoseko no tena manao ireto asa ireto, ary izahay manampy azy fotsiny. ■

*Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA  
Monique Henriette*



*Ireo karazana asan-tanana vokarin'i Marie CUICELA*



## HAFALIANA,

### Une relève joyeuse et motivée au travail

**HAFALIANA (en français, joie) est l'appellation sur laquelle elles se sont convenues pour leur promotion. Relativement jeunes (puisqu'âgées de 25 à 35 ans), les 25 nouvelles recrues (retenues parmi quelque 4 000 candidats venus des quatre coins de l'île, après une sélection de dossiers, des épreuves écrites, et enfin des entretiens oraux) ont fait leur entrée à la S.P.A.T., le 1er juillet 2015. L'appellation HAFALIANA n'est pas fortuite. C'est un nouvel état d'esprit alliant joie et motivation au travail, que leur a inculqué leur super coach, qui n'est autre que le Doyen du Collège des Dirigeants de la S.P.A.T., M. Zandry Séraphin.**



Les nouvelles recrues, entourées par les responsables de la DRH

**D**epuis la création de la S.P.A.T, c'est le premier recrutement en nombre relativement important, et pour des postes de responsabilité, dans lequel la société s'est engagée. Il faut avouer que le besoin de préparer une jeune relève y est de plus en plus ressenti. Cette première vague de recrutement concrétise un nouveau souffle qui accompagnera, à la fois, la réalisation des projets de développement du Port de Toamasina et le nouvel élan initié par la Direction des Ressources Humaines en vue de « valoriser la personne ». Qu'ils fassent leur tout premier pas dans le monde professionnel ou qu'ils aient déjà acquis quelques années d'expérience, tous affichent la joie de faire partie intégrante de cette promotion de relève.

Il faut reconnaître que leur coach y a beaucoup travaillé. D'abord par l'organi-

sation d'un stage d'intégration, et en tronc commun, pendant dix jours d'affilée, au cours desquels, Directeurs, Chefs de Départements et divers responsables de la S.P.A.T. ont tour à tour présenté les structures dont ils ont la charge respective, ainsi que les problématiques majeures s'y rapportant. Ensuite, par une visite informative au sein des périmètres alloués aux concessionnaires et permissionnaires respectifs, notamment la SMMC, la MICTSL, le Projet Ambatovy, et la société HITA. Mais, par-dessus-tout, par l'ambiance qu'il a su créer, de sorte que les nouveaux venus suivent le rythme d'un programme plus que chargé. Enseignant et psychosociologue, M. Zandry Séraphin sait comment s'y prendre : entre deux interventions, sinon deux exposés, point n'est besoin de sortir de la salle pour une pause détente, Le plus souvent, il lui suffit juste de donner

le ton pour une chansonnette connue de tous, entre autres « Misy hafaliana ato am-poko » ou « il y a de la joie dans mon cœur », pour que toute la salle la reprenne en chœur. Et ainsi, la magie opère : de nouveau au travail et, à chaque fois, avec plus d'enthousiasme et de motivation qu'auparavant. Et c'est ainsi que, sans doute pour ne pas rompre la magie, nos nouvelles recrues se sont convenues sur HAFALIANA pour l'appellation de leur promotion, avec la chansonnette d'origine pour hymne.

Le 24 Juillet 2015, pour renforcer les contacts, pour remercier leurs aînés ainsi que pour recevoir leurs conseils, HAFALIANA organise, au Foyer Social de la Cité Canada, un moment de détente et de partage, autour d'un cocktail que ses membres ont pris soin de préparer eux-mêmes.

Leur motivation serait-elle contagieuse ? Il semble bien que oui, puisque tous semblent se prendre au jeu. L'unité au sein de la promotion se propage en dehors, auprès des leurs collègues et aînés, lesquels les ont accueillis avec bienveillance. Aujourd'hui, jeunes et moins jeunes se côtoient dans un esprit de solidarité et de complémentarité. Si les premiers ont insufflé la soif d'innovation à leurs aînés, ces derniers, quant à eux, leur ont partagé les phares de leurs expériences. Une cohabitation et une culture commune auxquelles le coach et doyen n'est pas étranger non plus. ■

Monica RAHARIMALALA

## Mouvements du personnel durant le deuxième trimestre 2015

NOM ET PRENOMS	MATRICULE	FONCTION	CLASSIFICATION	DATE
<b>AGENTS RETRAITES</b>				
RANAIVOJAONA Samuel	1986.011	Directeur du Développement et Aménagement Portuaire	HC	18/04/2015
BABALOU Jacques	1976.046	Patron vedette Portuaire	T1	13/04/2015
JAO Thomas	1979.099	Chef Service Méthode et Ordonnancement	C	25/04/2015
LEROY Jules	1983.029	Pompier	E3	09/05/2015
EMILIE Flavius	1978.287	Chef de Chantier Quai	T2	16/05/2015
JEAN DE DIEU	1986.011	Chef d'atelier Electricité	T2	05/06/2015
<b>AGENT DECEDE</b>				
SAMBANY Gervais	1981.097	Chef d'équipe Hygiène	E4	02/06/2015

ERRATA du PortECHO N°23:

Nom et prénoms	Matricule	Fonction	Date
<b>AGENTS RECRUTES</b>			
Lire	Au lieu de		
RAELIARISOA Fanjanirina	RANDRIANASOLO Manitra Sabrina	2015.001	Responsable Administratif 26/01/2015
RAZAFIMAMONJY Joli André	ANDRIANASARA Julio Conrad Lovaherilala	2015.002	Agent Administratif 26/01/2015
RAFANOMEZANTSOA Herivonjy Alban	RAZAFINDAHIFOTSY Son Espera	2015.003	Ingénieur 12/02/2015
RAJAONASY Emmanuel	RASEDA Joëlson Meltine	2015.004	Ingénieur 12/02/2015



# EVENEMENT

## HUMPBACK WHALE WORLD CONGRESS

Sainte-Marie, 29 juin au 03 juillet

*Fidèles au rendez-vous, elles étaient bien là! Elles, ce sont ces stars hors du commun, les baleines à bosse qui donnent tout son sens au festival annuel de l'île Sainte-Marie. Les premières ont été observées depuis mi-juin, du côté Nord de l'île. Traditionnellement, c'est cette présence qui marque le début de la saison touristique, ainsi que du festival, fixé cette année du 04 au 12 juillet 2015. Un festival qui s'est singularisé par rapport aux précédents, puisqu'il a prévu un plus et pas des moindres : le « Humpback Whale World Congress », une première dans l'histoire touristique malgache. Du 29 juin au 03 juillet 2015, le prestigieux Hôtel SOANAMBO a eu le privilège d'abriter cette rencontre internationale, laquelle a réuni une centaine de scientifiques venus des quatre coins du monde, pour confronter recherches et études relatives à la préservation des baleines à bosse dans leur site d'alimentation, de reproduction et de migration.*



### Le Humpback Whale World Congress

**P**remière à Madagascar dans le cadre de la préservation des baleines à bosse, et organisé à l'initiative conjointe de CETAMADA et de l'Université d'Antananarivo, le Humpback Whale World Congress 2015 vise à faire progresser les études scientifiques ainsi que les efforts de préservation des baleines à bosse dans leur site naturel d'évolution.

Pendant cinq jours d'affilée, et dans l'objectif de favoriser les échanges de compétences ainsi que les partenariats, ils ont bravé les distances depuis une dizaine de pays répartis à travers le

monde, pour se pencher sur la préservation des mammifères en question. Il s'agit d'une soixantaine de chercheurs scientifiques et d'opérateurs touristiques, œuvrant au sein d'organismes divers. Les différents thèmes abordés ont inclus la recherche théorique, la recherche appliquée, les programmes de collaboration régionale, la gestion, la conservation, la mise en place d'une politique de développement durable, l'économie, et enfin, l'implication sociale.

Il va sans dire que l'accueil de cet événement marque l'engagement et la volonté d'implication de Madagascar au souci universellement partagé. D'ailleurs,

par le biais de son représentant, Monsieur Ralava BEBOARIMISA, le Ministre de l'Environnement, de l'Ecologie et des Forêts, a fait part à l'assistance de l'effectivité de l'Arrêté ministériel datant de mars 2000, et qui régit l'observation respectueuse et durable des mammifères cétacés. Dans le même objectif, l'Etat malgache a également signé plusieurs accords internationaux. Bref, le message de la volonté de ce ministère de travailler en partenariat avec les scientifiques nationaux et internationaux a été plus que clair.

Côté assistance, la volonté s'est avérée tout aussi manifeste. Chacun à sa façon, les intervenants ont exprimé leur engagement à s'employer à la préservation de l'espèce en question. Pour sa part, Morissette Lyne, représentant le Canada et, de fait, du parcours de ces mammifères au large des côtes de l'Amérique du Nord, a livré de précieuses informations sur un des corridors de préservation de l'espèce, et cela, depuis l'Atlantique Nord, en passant au large de Québec jusqu'à la Mer des Antilles françaises. Placé sur le chemin de migration des cétacés, ce corridor fait aujourd'hui l'objet de plusieurs accords de partenariat avec les états riverains. De sorte à protéger les mammifères sur la boucle entière qui constitue leur parcours de migration annuelle, elle encourage les intervenants à œuvrer pour les mêmes objectifs entre l'Antarctique et l'Océan Indien. A souligner que l'inscription par l'UNESCO de la « route de migration des baleines » au patrimoine de l'humanité a été un des points forts du congrès. Nonobstant cela, il a été acquis que l'île Sainte Marie doit rester le porte drapeau des baleines à bosse dans l'Océan Indien. Il faut dire que les conditions particulièrement favorables, réunies dans l'étroit chenal, jouent en sa faveur. Mais encore faut-il que les efforts commencés soient soutenus et renforcés, notamment sur la limitation et la réglementation du trafic nautique... et surtout des chasseurs. Mais fort heureusement, ces

derniers ne constituent plus à présent le danger à craindre. L'attention devrait plutôt être braquée sur le déversement en mer de matières plastiques, une vraie menace pour l'alimentation des baleines. En effet, si, au cours du siècle précédent, l'île Sainte Marie était la destination préférée des pêcheurs ou, pour dire les choses par leur nom, les chasseurs de baleines, désormais ces chasseurs ont plié bagage et ont laissé la place à un nouveau type du genre, les chasseurs de photos.

Quant aux pêcheurs, ils ont trouvé plus intéressant de cibler d'autres poissons moins menacés pour régaler les touristes. Enfin pour les piroguiers, ils se sont tout simplement reconvertis en guides touristiques.

Bref, chacun y a trouvé son compte. Enfin, veuillez noter dans votre agenda que l'île de La Réunion s'est proposée avec enthousiasme d'accueillir la prochaine session du congrès, prévue dans trois ans.

Succédant au congrès, sous le haut patronage de SEM Hery RAJAONARI-MAMPIANINA, Président de la République de Madagascar, et ayant pour marraine la Première Dame en personne, le festival des baleines a mis à l'honneur la culture sainte-marienne. Fiers des efforts effectués pour faire défiler une vingtaine de chars, les festivaliers usaient de tous les moyens possibles et imaginables pour lancer un seul et même

message : pour la préservation des baleines à bosse. Une occasion à la fois culturelle et festive pour exposer le passé et le quotidien de l'île. Pirates et forbans, avec le top, la reine Betty sur son trône, tout a été déployé pour rappeler l'histoire de l'île. Festivités sur terre ferme, spectacles mettant en vedette les baleines en mer, danses et chants, bref, un festival haut en couleurs dans une ambiance constamment présente, en un mot, tout pour respecter le rituel qui fait, à la fois, la célébrité de l'île et le bonheur des touristes.



*La Première Dame de l'Etat, Voahangy RAJAONARIMAMPIANINA, marraine du festival des baleines*

## Que sont ces mammifères géants ?



*Une partie du corps d'une baleine à bosse, émergeant de l'océan*

Apparues sur terre il y a environ 5 à 12 millions d'années, les baleines à bosse portent le nom scientifique de *Megaptera novaengelica* (en grec, *Megaptera* veut dire à grandes ailes). Les ailes, à quoi on fait allusion, sont leurs nageoires pectorales (6m de long) et caudale (3m de large). Grâce à celles-ci, lorsqu'ils émergent des flots, on a l'impression que ces mammifères volent au dessus des eaux bleues. Les tâches noires

au dessous de la nageoire caudale constituent, en quelque sorte, la carte d'identité de la baleine à bosse (d'ailleurs, les scientifiques s'en servent pour les identifier). Notre colosse encensé mesure 15 à 18 mètres de long et pèse plus de 30 tonnes. A la naissance, son baleine au pèse déjà entre 600 à 700 kg. Curieusement, tout comme pour les humains, leur durée de vie est en moyenne de 75 ans, un peu plus ou un peu moins. Elles peuvent se

regrouper en flotte de 10 individus pour voyager ou traquer leurs proies. En hiver, elles s'alimentent dans les eaux polaires du globe (l'Antarctique, le Pacifique Nord, l'Atlantique Nord), pour migrer ensuite vers les eaux australes de La Nouvelle Calédonie, des Antilles, des côtes du Gabon, de la Nouvelle Zélande, de Hawaï, de l'Afrique du Sud, de l'Australie, de la Réunion, de Mayotte, et de Madagascar. Le seul groupe, qui ne migre pas, séjourne dans les eaux du Golfe Persique. Sachez au passage qu'il existe plusieurs espèces de baleines, dont le beluga (baleine blanche qui vit dans l'Océan Arctique), la baleine boréale (dont les fanons mesurent 4m de long), la baleine à bec, la baleine de lis cage, la baleine grise, la baleine pygmée. Sachez enfin que la plus imposante de tous les animaux vivant sur notre planète est la baleine bleue qui mesure 30m de long et pèse plus de 120 tonnes.

## Des milliers de kilomètres jusqu'à Sainte Marie, leur havre de paix



*El Condor, qui effectue la navette entre la côte Est malgache et l'île Sainte Marie*

Après un long périple depuis l'Antarctique, les baleines à bosse se retrouvent au large de la côte Est malgache, longeant le canal maritime sis entre la baie d'Antongil et la côte ouest de l'île Sainte Marie, qu'elles atteignent chaque année de juin à septembre. La température idéale des eaux peu profondes de ce site marin en constitue un havre de paix pour ces mammifères géants, lesquels l'ont choisi pour se reproduire et donner naissance à leurs petits. La nonchalance de leur migration est un phénomène naturel qui donne aux nouveaux nés le temps de s'adapter à leur milieu naturel, cela, avant que la procession ne reparte de nouveau vers l'Antarctique à fin septembre.

Outre le long du canal évoqué précédemment et qu'elles privilégient, elles sont parfois visibles à Vohémar, Taolagnaro et Toliara. Quelques apparitions ont même déjà été remarquées à Nosy-Be. Cependant, le chenal de l'île Sainte Marie constitue en quelque sorte la pouponnière destinée à ces mammifères, pour ainsi dire une maternité démesurée à l'image des gros poissons qui s'y accouplent ou y mettent bas. Il est très difficile de distinguer le mâle de la femelle. Mais, au cours du congrès, nous avons appris que le mâle est du style chanteur. En fait, pendant les ébats amoureux qui durent une trentaine de minutes, il émet des vocalises pour séduire les femelles. La femelle a ainsi droit à un concerto envoûtant de la part du mâle charmeur. Les chants de ce dernier ne sont pas anodins. Ils permettent d'établir une dominance entre les mâles. Quant à la naissance du baleineau, elle survient après une gestation d'environ onze mois.

Ce mammifère est-il doté d'un esprit de pudeur ? Question sans réponse pour l'instant. Mais personne ne peut jusqu'ici prétendre avoir observé une naissance. Serait-ce la tête ou la queue qui sort en premier de l'orifice génital maternel ?

Question sans réponse également. Cependant, la position du fœtus dans l'utérus porte à croire que le baleineau sort la queue en premier.

Les études ont cependant permis d'affirmer que la baleine accouche à l'aide des vagues qui passent sous son ventre, lesquelles font office de gynécologue ou d'obstétricien, pour l'aider à se séparer de son petit.

Le baleineau est alors expulsé hors de l'eau. Immédiatement après, l'air provoque l'ouverture de l'évent. La maman baleine soulève avec précaution son nouveau-né vers la surface pour les premières inspirations. A la naissance, le nouveau-né est de couleur blanche et, très vite, devient gris.

L'allaitement du « nourrisson » intervient en seconde phase après l'accouchement. Les lèvres du baleineau sont encore très fragiles, et les glandes génitales rendent les glandes mammaires inaccessibles. Ainsi, l'allaitement s'avèrerait plutôt spectaculaire. Des pêcheurs en donnent deux versions :

*A chaque fois que la baleine se met à la verticale, le baleineau approche ses lèvres des glandes ; et, plusieurs fois par jour, la maman lui projette le lait dans sa bouche ;*

*L'autre interprétation confirme la position verticale. Cependant, la maman, propulse le lait à la surface de l'eau, où le nouveau-né vient absorber cette masse globuleuse jusqu'aux petites gouttes.*

Ce lait n'est pas liquide, il s'apparente à du beurre. Il faut environ 120 litres de lait par jour pour alimenter ce poupon, qui grossit très vite et atteint, en un rien de temps, le poids d'une tonne. Le baleineau est sevré au bout de 4 à 5 mois, avant que la procession ne reparte pour l'Antarctique. Il suit constamment sa mère dans ses déplacements, se laissant parfois porter sur son dos. Ils sont tous les deux joueurs. Parfois avec sa queue, la mère le lance

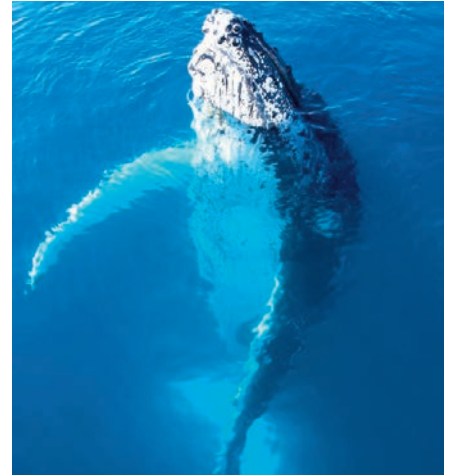
dans l'eau. Elle chérit sa progéniture et en prend soin avec beaucoup de tendresse, le protège des intrus (requins ou autres, qu'elle éloigne avec sa nageoire caudale). Dès la deuxième année, le baleineau commence à être livré à lui-même dans les eaux polaires, même si sa mère n'est jamais loin. Il ne devient tout à fait autonome qu'à l'âge de 4 à 6 ans. C'est vers l'âge de 10 ans qu'il atteint sa taille définitive et sa maturité sexuelle.

La baleine à bosse fait le plein de nourriture dans les eaux froides. Pour celles qui migrent à Madagascar, c'est dans l'Océan Antarctique, qu'elles se constituent leurs réserves en krills (petites crevettes) et harengs. Lorsqu'elles aperçoivent un banc de harengs, elles se regroupent, frappent l'eau avec leur nageoire caudale et plongent sous le banc, pour ensuite remonter à la surface en expulsant de l'air (ce qui forme des bulles qui étourdissent les harengs). Le banc se retrouvant ainsi en inertie, elles en profitent pour foncer, gueule ouverte, en ingurgitant des milliers de harengs à la fois. Elles n'ont pas de dents, mais disposent de fanons (qui autrefois servaient à la fabrication des parapluies). Il s'agit d'une matière apparentée aux ongles humains. Elle en possède plus de 500 rangées de 70 cm de long sur la mâchoire supérieure avec de multiples franges. Ces rangées font fonction de filtre et de tamis, les aliments étant bloqués sur la face interne, avant d'être avalés. Elles se régalaient également de plancton, surtout lorsqu'elles quittent les eaux malgaches. Affamées après 6 mois de jeûne et après avoir nourri leurs baleineaux, les femelles engouffrent de la nourriture par kilos, ceci, pour les aider pendant le voyage retour. Elles plongent de 20 à 200 mètres de profondeur, pour se rassasier ainsi que pour reprendre des forces, en vue du retour vers les eaux froides.

## Un ballet digne de la taille de ces prestataires hors pair

Ceux qui ont eu la patience de suivre cette procession n'ont certainement pas manqué d'admirer le jet d'eau projeté gracieusement par les baleines à bosse. Cependant, détrompez-vous ! Il ne s'agit pas de jet d'eau en tant que tel. En fait, quand les baleines font surface, leur évent expulse de l'air en forme de V jusqu'à 3 m de haut. Provenant de leurs poumons, il s'agit d'une condensation chaude de vapeur et de gouttelettes d'une substance huileuse, laquelle, au contact de l'air, prend la forme d'un jet d'eau. Sachez également qu'une baleine à bosse peut somnoler pendant une vingtaine de minutes, la tête en bas, quasiment à la verticale, près de la surface de

l'eau. Et si elles portent l'appellation de baleines à bosse, ce n'est nullement à cause d'excroissances quelconques. C'est juste la forme incurvée que prend leur corps, lorsqu'elles plongent, qui leur ont valu cette appellation. Leur nombre est recensé à plus d'un millier dans le sanctuaire de l'île Sainte Marie. Trozona est le nom malgache attribué à la baleine à bosse. Il y a aussi d'autres appellations comme Jubarte ou baleine à taquet. Leur corps est facilement reconnaissable, par le dessus noir et la partie ventrale blanche, assorti de longues rainures qui font penser à d'immenses rides.



## Entre légende et réalité, il n'y peut-être qu'un pas...



Reine Betty sur un filanjana, pour revivre l'histoire de l'île lors du festival

Vers mi-juin, sans plan, ni GPS, ni encore satellite ou moyen de signalisation quelconque pour les guider dans l'immensité des océans, les baleines à bosse abandonnent les eaux froides de l'Antarctique. Elles parcourent près de 5 000 km, dans un couloir à des profondeurs vertigineuses, pour surgir et aboutir aux alentours de l'île Sainte Marie, où elles séjournent pendant environ cinq mois. Au cours des siècles, ces géants des mers n'ont pas manqué de nourrir l'imagination humaine, et ainsi, pour en faire des légendes, lesquelles, curieusement, se vérifient. Nombreuses sont les histoires racontées à ce sujet. Nous en avons sélectionné quelques-unes.

Nossi-Ibrahim (un pêcheur certainement d'origine arabe) aurait été en perdition dans l'océan. Il fut récupéré par un énorme poisson qui l'achemine sur son dos jusqu'au rivage d'une île peuplée de femmes. Cette histoire se raconte selon une autre version, dans laquelle le nom du pêcheur serait Jonas Boragny. Celui-ci demanda ce qu'il

pouvait faire pour récompenser son sauveur. Et le gros poisson souleva un bénitier et fit jaillir une source d'eau douce. Le pêcheur ouvrit le bénitier et donna la chair à manger au poisson. La source en question serait celle qui se trouve près d'Ankobahoba dans la mer. La suite de la légende s'avère curieusement ressemblante pour les deux versions. Le pêcheur légendaire fut d'emblée adopté dans l'île,

où il eu tout naturellement sa descendance. Il y a fait édifier des constructions. Le nom de Nosy Boraha trouverait son origine de cette légende.

Autre légende ou autre histoire, à vous d'en juger : la population de l'île subit une terrible famine. Et, comme un malheur ne vient jamais seul, une tornade détruisit tout sur son passage et fit échouer une baleine sur la plage. Ce fut la manne qui nourrit toute la population. En effet, cela a été cru comme un don de dieu, ce qui explique la vénération des habitants de l'île pour ces cétacés. D'ailleurs, le mastodonte est tellement vénéré sur les côtes malgaches qu'il est nommé ZANA HARIBE, ce qui veut dire Grand Dieu.

Dernier récit plus récent cette fois-ci, celui de Tanazy, chasseur de baleines et lanceur chevronné et habile de harpon (ce qui lui a valu le surnom de Mpitorka Trozona). Il raconte que, autrefois, lorsque le pêcheur prenait la mer, les femmes se séparaient de leurs bébés, autant pour les baleines de leurs baleineaux. Matière à réflexion... ■

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



Entre danse moderne et chant traditionnel



## LA SANTE EST UN CAPITAL ...

# « Pas de sûreté sans la santé »

*Depuis les années 70, la sûreté est un sujet de préoccupation pour tous les acteurs du monde maritime. Mais, ce sont les événements dramatiques du 11 septembre 2001 qui ont servi de catalyseur à la mise en place de nouvelles mesures, en vue de renforcer la sûreté maritime à tous les niveaux. Dès lors, la certification au code ISPS devient le sésame pour les opérateurs maritimes du monde entier. Mais les menaces ne se présentent pas uniquement aux navires et aux installations portuaires. Elles sont tout aussi à prendre en compte au niveau de la santé, tant des passagers que des membres d'équipage.*



*A chaque passage des passagers dans un port, une zone de passage obligatoire est impératif pour les contrôles éventuels*

**P**ourquoi et comment des menaces sur la santé ? Eh bien, tout simplement parce que le port peut devenir une porte d'entrée des maladies, ceci, soit de façon intentionnelle (comme dans le cas de terrorisme biologique), soit dans le cadre d'une épidémie, tel le cas récent du virus Ebola. Dans le dossier de ce même numéro, il a été souligné que, souvent, on assimile trop rapidement les mesures requises par le code ISPS à un ensemble de moyens destinés à lutter exclusivement contre le terrorisme, alors qu'en fait, le véritable objectif consiste à lutter, détecter et prévenir tout acte illicite ou de malveillance. Et c'est la raison pour laquelle, le code incorpore un certain nombre de prescriptions fonctionnelles, dont les plus visibles concernent le contrôle de l'accès aux navires et aux installations portuaires (personnes, marchandises, approvisionnement...). Lors de l'inspection sanitaire, cette mesure est appliquée comme suit : à l'arrivée du navire comme à son départ, les

autorités sanitaires compétentes (représentant le Ministère de la Santé) effectuent systématiquement une inspection sanitaire à bord, ce, conformément à la Charte Internationale de la Santé. Outre cette inspection, et dans le cas où elles le jugent nécessaire, les autorités portuaires en charge de la santé se réservent le droit de soumettre à une visite médicale toute personne à bord (membre d'équipage ou passager effectuant un voyage régional et international).

Par ailleurs, des mesures de prévention basique peuvent être appliquées au niveau d'un port, comme la création d'une zone de passage obligatoire pour toute personne débarquant d'un navire, à bord duquel sont mis en place :

- un service d'hygiène (lavage des mains, désinfection des chaussures...),
- un scanner thermique et des thermomètres à laser (pour détecter d'éventuelles maladies chez des passagers ou des membres d'équipage),

- une chambre d'isolement stérile (pour contenir toute éventualité de propagation de maladies contagieuses et/ou dangereuses dans les cas les plus suspects).

A souligner toutefois que les autorités portuaires en charge de la santé sont tenues de travailler en étroite collaboration avec les autres agents de sûreté maritime, cela, d'un côté pour permettre la mise en œuvre d'un plan de sûreté efficace et, de l'autre, afin de garantir l'application des mesures nécessaires et visant à protéger les personnes, la cargaison, les engins de transport, le navire et l'installation portuaire contre les risques d'un incident de sûreté quelconque.

A souligner également que le Port de Toamasina est actuellement en train de renforcer les structures de base de sûreté et de sécurité (contrôle d'accès, balises, pictogrammes...) ainsi qu'un système d'évaluation des risques (type de navires, de cargaisons,...).

Développement, efficacité et excellence obligent ! Soucieux de s'acheminer vers ces objectifs, comme d'être et de demeurer une entreprise phare, le Port de Toamasina entend tout mettre en œuvre dans les prochains mois, afin d'être constamment conforme au code ISPS. A ce titre, et à tous les niveaux depuis les simples agents jusqu'aux instances dirigeantes, chacun est invité à y mettre du sien ■

*Proposé par Dr David SANONY*



# SPORT

## « TOURNOI FIAVANANA 2015 »

### Un match fraternel inter-port

*19 juillet 2015 au stade du Génie Militaire, Barikadimy, Toamasina. C'est le dernier jour du « Tournoi Fihavanana 2015 ». Le ciel nuageux et les pluies fines ont quelque peu assombri l'atmosphère. Néanmoins, ils n'ont pas suffi à désempiler les joueurs de leur énergie débordante et de leur motivation à défendre jusqu'au bout les couleurs de leurs équipes respectives.*



*L'équipe de la SPAT, vainqueur final du tournoi*

**D**epuis le mois de juin, dans le but de renforcer la solidarité entre employés du Port de Toamasina, la SMMC (ou Société de Manutention des Marchandises Conventionnelles), a pris l'initiative d'organiser un tournoi de football. Outre la SMMC elle-même, y ont participé la SPAT et la MICTSL, ainsi que d'autres entités partenaires comme la Caisse d'épargne de Madagascar et le Génie Militaire. Ce dimanche 19 juillet 2015, fin de tournoi à la fois décisive et passionnante, puisque les cinq équipes se sont disputées les trois premières places.

Au final, la troisième place a été remportée par la SMMC, après un match contre la MICTSL. Après 80 minutes de jeu contre la Caisse d'Épargne de Madagascar, les Rouges (entendez, les militaires) se propulsent à la 2ème place avec un score honorable de 5 à 0. Et devinez à qui revient la 1ère place ? Eh oui ! A la SPAT, avec ses 18 joueurs, presque tous âgés de plus de 45 ans ! Une victoire bien méritée, si l'on compte

les quatre rencontres qu'elle a courageusement disputées pour gagner un total de 12 buts et, enfin, pour obtenir le titre de vainqueur du tournoi. Un titre récompensé par la SMMC avec la coupe du Tournoi Fihavanana 2015, laquelle viendra s'ajouter au palmarès sportif de la S.P.A.T.

Malgré le fait qu'il y a eu des vainqueurs et des vaincus, ce n'est pas la victoire d'une équipe qui a primé tout au long de ce tournoi, mais plutôt, le fihavanana (amitié) entre les joueurs des équipes participantes. A l'image de cette citation de Ou-Tsé, écrivain chinois : « Faites en sorte que les vaincus puissent se féliciter de vous avoir pour vainqueur ».

D'ailleurs, les « vaincus » de ce premier tournoi n'ont pas dit leur dernier mot. L'opportunité de la revanche est déjà sur toutes les lèvres, pendant le cocktail, offert par la SMMC, pour réunir vainqueurs et vaincus dans une ambiance fraternelle. Les joueurs attendent impatientement une prochaine opportunité. Au DRH de la SMMC, M. RAHOLINIAINA Louis Aubert, de les rassurer que ce sera pour bientôt, puisque, dans le cadre de la célébration de son 10ème anniversaire, la MICTSL rassemblera de nouveau les joueurs pour un autre tournoi. ■

*Natacha Tsilangoy*



*Remise de la coupe pour l'équipe de la SMMC, organisatrice du tournoi*



# & CULTURE EDUCATION

## LA MOTIVATION? Parlons-en,

Tout être humain, de quelque couche sociale qu'il soit, aspire à un mieux-être, est à la recherche d'une vie meilleure et ceci est un tremplin qui le pousse à trouver des solutions qui vont satisfaire ses besoins fondamentaux.

Et ces solutions ne tomberont pas du ciel, mais découleront, en général, de sa ferme volonté pour atteindre l'ultime objectif de ses ambitions. Par ailleurs, personne ne peut se soustraire d'un groupe social, à la maison comme à l'église, au bureau comme au champ, à l'école comme en colonie de vacances. Nul ne peut agir isolément dans le concert de la chaîne relationnelle. Tout s'imbrique, s'entremêle, se complète et s'enchaîne. En chacun de nous, l'impact de notre environnement socio-culturel, éducatif et économique subsiste et influe sur notre manière de faire et d'agir, voire nos pensées. Certes, nous sommes « unique » de par notre aspect morphologique, notre personnalité, notre conviction personnelle mais nous sommes « plusieurs » à travers le respect et l'observation stricte des réglementations avérées justes et objectives par la conscience collective.

Alors, sommes-nous disposés à nous approprier ces règles ? En vérité, l'homme est, par essence, un être social. Le respect des règles dépend parfois des motivations, facteurs importants pour que chacun puisse honorer les engagements mutuellement édifiés et approuvés. Motivation !

Le mot est lâché et ce terme est colporté en permanence dans les débats des salariés, lors des réunions syndicales, au niveau des institutions publiques et privées et même dans les réunions familiales. Il est essentiel de clarifier ce terme pour mieux cerner les manifestations de ce phénomène dans les domaines de la vie sociale et économique.

### DEFINITIONS DE LA MOTIVATION

En fait, la motivation « est un terme général qui englobe tout ce qui pousse l'individu vers certains buts, certaines orientations, certaines finalités en provoquant des comportements adaptés à ces aspirations ».<sup>1</sup>

Par ailleurs, la psychologie contemporaine accorde une importance particulière aux « forces affectives » conscientes ou inconscientes qui déterminent parfois les conduites de l'être humain, à travers les besoins, les mobiles, les impulsions, les tendances, les intérêts, les émotions, les sentiments... Et ceci est perçu comme une vie affective pour certains chercheurs. Pour faire simple :

La motivation est le fait qui explique, qui justifie une action. C'est, en quelque sorte, les raisons ou les intérêts ou les facteurs qui poussent à agir.

En droit administratif, elle est plutôt « la formulation par écrit d'un acte administratif ». La science économique la perçoit

comme « l'ensemble des facteurs qui déterminent le comportement économique ». C'est ainsi que, dans plusieurs domaines économiques, les études du marché et la campagne publicitaire occupent une place de premier choix afin de mobiliser les consommateurs.

La psychologie sociale a adopté deux approches pour mieux apprécier les motivations. La première est l'approche subjective qui met en évidence la connaissance ou la conscience des motivations chez les individus. Ces motivations sont appelées motivations internes et partant, elles sont considérées comme conscientes. Par contre, l'approche objective qui part des données observables de l'extérieur est utilisée pour analyser les motivations inconscientes et ce, à travers les comportements et les conduites.

Telles sont les définitions qu'on pourrait avancer en corrélation avec chaque domaine d'étude ; elles ne sont pas exhaustives, nous en convenons. Il nous appartient de les apprécier en fonction des domaines qui nous hantent. Dans la majorité des cas, le substantif motivation fait référence au domaine du travail, surtout celui des entreprises publiques et privées. La question est

de savoir ce qui a poussé l'homme à travailler, à choisir un métier. Mais avant d'aborder cette question, il est nécessaire de prendre en considération la genèse de la motivation.

### L'ORIGINE DES MOTIVATIONS

Il existe des motivations qui sont d'origine endogène (interne) et qui sont biologiquement déterminées – elles sont innées comme la faim, la soif, la peur, l'angoisse, l'anxiété, les besoins d'élimination, les motivations cognitives, la curiosité, l'affection... Ces motivations sont considérées comme des motivations primaires. Par contre, il est des motivations secondaires qui ont une base biologique faible ou nulle. Elles sont les produits de l'apprentissage et des connaissances acquises au cours de l'existence : le système éducatif et l'environnement social ont un rôle prépondérant pour réguler ces motivations. En effet, la psychologie de développement affirme que : « l'enfant est le père de l'homme », c'est - à - dire qu'il faut toujours se référer à l'histoire de l'enfance de l'homme pour mieux le comprendre. Et Montaigne de confirmer : Autant de têtes, autant d'esprits.

Ainsi, l'on assiste parfois à des comportements différents dans l'exécution d'une tâche ou d'une mission à l'intérieur d'une organisation : il y a ceux qui l'assument dans l'enthousiasme, il y a ceux qui rechignent, ceux qui exécutent en ronchonnant, ceux qui l'accomplissent à moitié, ceux qui agissent contrairement aux directives dénotant une volonté de contrecarrer l'ordre établi – et c'est grave pour la bonne marche des services. Tous ces agissements dépendent des motivations qui animent l'esprit de chaque individu. Ils sont le reflet et l'expression des besoins inassouvis et de l'éducation qu'on avait inculquée depuis l'enfance.







Savoir écouter et se faire écouter: des facteurs clés de la motivation

Le philosophe grec Théophraste (372-287 avant JC) se posait la question suivante en constatant les différentes conduites et les divers comportements des hommes : « *Alors que le même ciel s'étend sur toute la Grèce et que tous les Grecs reçoivent la même éducation, comment se fait-il que nous soyons dotés de caractères aussi diversement constitués* »<sup>2</sup>. Cette assertion datait de plus de deux mille ans mais jusqu'à maintenant, en plein XXI<sup>e</sup> siècle, nous assistons au même phénomène. Dans les faits, notre personnalité n'est que le produit de l'hérédité, de la culture dans laquelle nous étions forgés, de notre appartenance au groupe, des expériences vécues et enfin de l'interdépendance des influences. Par ailleurs, la personnalité a, incontestablement, un impact au niveau de la motivation dans l'accomplissement du travail.

## LA MOTIVATION DANS LE TRAVAIL

Hellriegel, Slocum et Woodman dans *Management des organisations* définissent la motivation en ces termes : « *La motivation sert à désigner les forces qui agissent sur une personne ou en elle-même, pour la pousser à se conduire d'une manière spécifique, orientée vers un objectif. Les motifs spécifiques auxquels obéissent les employés dans leur travail affectent leur productivité...* »<sup>3</sup>

Abraham Maslow, dans sa recherche sur la motivation a mis en évidence la hiérarchie des besoins dont :

- les besoins physiologiques ;
- les besoins de sécurité ;
- les besoins d'amour et d'appartenance ;
- les besoins d'estime de soi ;
- les besoins d'accomplissement personnel ou auto-réalisation.

Bien que cette théorie soit aujourd'hui critiquée, beaucoup de chercheurs se sont inspirés de l'œuvre de MASLOW. Citons, par exemple, les théories X et Y de Douglas McGregor, la théorie des deux facteurs d'Herzberg, la théorie du besoin de réalisation de McClelland...

La question est de savoir comment se manifeste la motivation dans le domaine du travail et que faire pour susciter la motivation pour qu'elle soit pérenne.

## MAINTENIR LA MOTIVATION DANS LE DOMAINE DU TRAVAIL EST UN DEFI

A l'heure actuelle, tout travailleur est soumis à un contrat (verbal ou écrit) mutuellement accepté par l'employeur et l'employé à l'intérieur duquel les obligations des parties sont clairement définies. Ce contrat est, par ailleurs, appuyé par un règlement intérieur et une description de poste. L'observateur averti et l'analyste impartial se posent la question ci-après : qu'est-ce qui a motivé l'employeur à recruter ? et qu'est-ce qui a poussé l'employé à signer le contrat ?

L'employeur, soucieux de parfaire le rendement et la productivité de son entreprise, est à la recherche des compétences en ressources humaines qui lui permettront d'atteindre ses stratégies économiques et ses objectifs face à la concurrence et à la compétitivité. Il y a là une motivation claire et sans équivoque.

Le postulant ou l'employé, par contre, mû par un besoin de survie, de mettre à l'épreuve ses compétences et ses expériences, n'hésite pas à subir des tests d'évaluation et à signer le contrat.

Le contrat est, par définition, « *un acte administratif et juridique, une convention entre deux ou plusieurs parties s'obligeant à faire ou ne pas faire quelque chose* ». Bref, un contrat implique un engagement, une acceptation, une adhésion à ce qui est écrit et signé par les deux parties : l'employeur et l'employé. Qui plus est, le règlement intérieur et la description de poste ne font que valider l'adhésion et l'appartenance à l'entreprise. Tout ceci n'est que le premier acte de motivation qui se traduit par l'engagement, l'acceptation et l'adhésion aux obligations exigées par l'entreprise.

Le règlement intérieur fait naître, à tout employé consciencieux, des sentiments d'appartenance au groupe et de respect des règles. La profession, c'est toute une vie et il est essentiel de prendre en considération ce premier acte de responsabilisation. Dans chaque être humain, il est des valeurs cachées qu'il n'ose pas extérioriser par manque d'estime de soi. Pour qu'une motivation se maintienne, il faut oser faire valoir ses compétences et savoir convaincre son entourage. L'estime de soi permet de valoriser les capacités. La peur de l'inconnu bloque tout développement personnel : il faut oser entreprendre.

La cécité au quotidien ainsi que l'épanchement à la routine émoussent et tuent la motivation. Pour ce faire, tout employé motivé doit avoir un regard critique afin de lui permettre d'innover, de créer et d'anticiper.

Une organisation qui aspire à un développement harmonieux et durable doit lutter contre le clivage et le compartimentage qui sont démotivants mais favoriser la communication interpersonnelle à travers des conférences-débats, des réunions périodiques interdirections, des animations culturelles et sportives et ce pour réduire les distances trop flagrantes entre patron, cadres, techniciens et employés.

Savoir écouter et se faire écouter sont des facteurs qui mobilisent la motivation et de l'employé et de l'employeur. L'écoute attentive est bien mais l'écoute active est mieux. L'écoute permet de comprendre, de se comprendre et partant, de réagir aux problèmes évoqués et d'en trouver des solutions appropriées.

L'employeur ou l'employé doit considérer les critiques comme un processus qui lui dévoile la voie à suivre pour améliorer la gestion des services. Certes, il y a des critiques trop gratuites, acerbes, accueillons-les avec philosophie et analysons-les. Elles nous servent d'arguments pour réagir et trouver la solution motivante pour éradiquer la routine et les habitudes obsolètes.

## ET QUE CONCLURE

*La motivation n'est pas une affaire d'argent, d'intérêt mercantile, d'égoïsme puérite, de satisfaction purement matérielle, mais elle est plutôt l'expression noble de l'amour du travail, de la satisfaction spirituelle d'un travail bien fait, de l'attachement à la mission librement consentie, de l'estime de soi, du sens du devoir et des responsabilités, de la créativité, de l'esprit d'initiatives et d'anticipation, de la volonté de réussir, de vaincre les obstacles, de voir sa propre image dans le processus du système d'évaluation. Certes, toute peine mérite salaire mais encore faut-il le mériter. ■*

ZANDRY Séraphin  
Directeur des Ressources Humaines  
Psychosociologue

2.in « Eysenck H.J., *Personality, Genetics, and Behavior*, New-York, Prager, p.1 »

3.in « Hellriegel, Slocum, Woodman, *Management des organisations*, Nouveaux Horizons, 1997, page 158 »



22 octobre 2015, Hôtel Carlton d'Antananarivo, discours du Directeur Général de la SPAT, AVELLIN Christian Eddy sur la présentation du Projet Terminal Mixte Passagers/Ro-Ro et du Projet Parking Poids Lourds



14 octobre 2015, port de Toamasina, passage du Secrétaire Général du PMAESA (Port Management Association of Eastern and Southern Africa), Mme Nozipho MDAWE, pour une visite d'entrevue avec le Directeur Général de la SPAT



25 septembre 2015, Zahamotel Majunga, conférence débat dirigé par Monsieur le Ministre du Tourisme, des Transports et de la Météorologie lors de la célébration de la Journée Mondiale des Gens de mer, de la Mer ainsi que du Tourisme



02 octobre 2015, salle de conférence SPAT, réunion de présentation de l'avant projet détaillé et du business plan provisoires sur l'Etudes du Projet de Parking pour Poids lourds à Tsarakofafa



09 octobre 2015, à bord du navire roulier m/v «Höegh Target», les représentants de la SPAT parmi les invités de Bolloré Africa Logistics Madagascar à l'occasion de la première escale du navire, au port de Toamasina



24 juillet 2015, salle de conférence SPAT, formation sur la sûreté portuaire en vue de familiariser le personnel de la SPAT au code ISPS



Dessin de CHARLES Amel Soanasy  
Fils de MAKANA Anita Sylvia - Chargée de recouvrement

**MEMOIRE**



Urtikan.net

## Daube de Poissons à la Créole



### Ingrédients :

- . 2 kg de poissons variés, en dames ou en filets épais
- . 6 tomates, 1 gros oignon, 2 citrons
- . Le jus de 4 citrons verts, 6 cives (ou 6 oignons nouveaux)
- . 4 gousses d'ail
- . 1 petit piment
- . 1 bouquet garni (thym, laurier, persil)
- . 6 cuil. à soupe de farine
- . 10 cl d'huile de tournesol
- . Sel et poivre du moulin

Coupez les citrons en deux. Rincez les morceaux de poisson, puis épongez-les avec du papier absorbant. Frottez-les avec les demi-citrons et mettez-les dans un plat creux. Parsemez de piment finement haché, salez, poivrez, puis arrosez avec le jus des citrons verts. Laissez mariner 24 heures au frais.

Epluchez et hachez très finement l'oignon, les cives et l'ail. Coupez les tomates en petits cubes. Étalez la farine dans une assiette. Egouttez les morceaux de poisson, épongez-les, puis passez-les dans la farine. Tapotez pour faire tomber l'excédent

Faites frire les morceaux de poisson farinés, 2 minutes de chaque côté, puis posez-les au fur et à mesure sur du papier absorbant. Réservez-les. Faites fondre l'oignon et les cives hachés dans de l'huile sur feu doux. Quand ils sont tendres, ajoutez la tomate, l'ail et le bouquet garni ; salez, poivrez et laissez mijoter 10 minutes, en remuant, pour que la sauce épaississe.

Posez le poisson sur la sauce, versez toute la marinade et laissez mijoter encore 4 à 5 minutes.

Le nouveau patron d'une grande entreprise est bien déterminé à virer tous les incapables de sa société. Il entre dans une allée où il voit quelqu'un adossé sur le mur à attendre. Il se dit que c'est le bon moment de montrer son autorité envers les autres employés. Il regarde cet homme et lui dit :

- Dis donc, toi, combien gagnes-tu par semaine ?
- Moi? Euh ben environ 12 000 Ar, pourquoi ?

Le boss sort 12 000 Ariary de sa poche et les donne à l'homme en disant :

- Tiens, voilà ta paye pour la semaine et maintenant sors-toi d'ici et ne reviens plus !

Plutôt fier de sa démonstration de force, il demande aux autres employés :

- Quelqu'un peut me dire qu'est-ce que ce grand fainéant faisait ici ?

Et un employé répond :

- Ben, il était venu livrer ma pizza !

PARAPETS	SANS RÉPARATION	TYPE POPULAIRE	PARDON?
PUBLICATION PÉRIODIQUE	SURVEILLE	SÉMILLANT	PROFOND DÉGOÛT
PRIT CONNAISSANCE		DONNA DES SELS	
FAIBLE CLARTÉ		FACE DE DÉ	
VERROTERIE		S'OPPOSA AUX FÉDÉRAUX	ÉPARILLÉES
APAISÉS		THÈME	
PRÈS DE LA ROCHELLE		MOYENNANT	
POINT ICI	OISEAU RARE		CACHA
RASE	AVANT THÈTA		
BALANCÉ		SUPPRIMÉ	
SACS			



# Société du Port à gestion Autonome de Toamasina

## Ensemble vers un port de référence



*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  
(Décembre 2014, Madrid)*



*Best quality  
leadership award  
(Décembre 2014,  
Los Angeles, USA)*

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