

PortEcho

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina

SPAT 4^{ème} Trimestre 2015

n°25



PROJETS PORTUAIRES, hier et aujourd'hui

► JOURNEE INTERNATIONALE DE LA DOUANE

« La Douane numérique: pour un engagement progressif »

► Remise de médailles aux employés de la S.P.A.T

« Une société en bonne santé et exemplaire »,
selon le Ministre de tutelle



www.port-toamasina.com

La SPAT se distingue à l'échelon international



*The new Era Award
for Technology,
Innovation & Quality*

**Rome,
Juin 2014**

*International Star
for leadership
in Quality*

**Paris,
Juin 2014**

*International Award
for Leadership
in Quality*

**Madrid,
Décembre 2014**

*Best Quality
Leadership
Award*

**Los Angeles,
Décembre 2014**



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 RAEIARISOA

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: ecoprim@netclub.mg

Zone industrielle Nord

des hydrocarbures

Ankorondrano

D.L. N° 1442/03/16

Nombre de tirage:

350 Exemplaires

4 EDITORIAL

6 ECONOMIE

- PROJETS PORTUAIRES, hier et aujourd'hui

- TOURISME ET GENS DE MER

Trois journées mondiales célébrées dans la ville des fleurs

- L'alarme STCW a sonné !

- Certificat de reconnaissance

- Journée Internationale de la Douane

«La Douane numérique: pour un engagement progressif»

- Litchi de Madagascar:

L'après campagne 2015 - 2016

- «Du côté des quais ...»

■ Logos Hope: «porteur d'espoir»

■ Saison des croisières 2015 - 2016

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

- Ambatovy: EFFONDREMENT DU PRIX DU NICKEL

Du jamais vu depuis deux décennies



22 TRAFIC MARITIME

24 MOUVEMENTS DES NAVIRES

25 ANNUAIRE DES MAREES

26 AKON'NY MPIASA

- « Ino marô asanô ê !»

- Remise de médailles aux employés de la S.P.A.T

«Une société exemplaire et en bonne santé,
selon le Ministre de tutelle»

- Fizarana fanomezana ho an'ny mpiasa

30 Ino maresaka akô?

- Emploi des jeunes, clé d'un développement durable:
de l'utopie à la réalité

- Foire Economique de Toamasina

Désormais le rendez-vous annuel des opérateurs locaux

32 EVENEMENT

- A.P.I.O.I: Communiqué de Presse

33 SANTE

- « La santé est un capital !»

Quel sport pour les travailleurs ?

34 SPORT

- ASOIMI 2015:

« Rehefa mandroso ny sport dia mandroso ny faritra »

- Tournoi de Noël 2015

36 CULTURE & EDUCATION

- L'ENFANT, UNE RICHESSE INESTIMABLE

Rôle et responsabilités des parents et éducateurs
pour son épanouissement

38 ACTUS EN PHOTOS

39 LOISIRS



ECONOMIE

Projets portuaires, hier et aujourd'hui



« Il se tient parmi les hommes de bons discours et de mauvais propos. Ne te laisse pas effrayer par de vaines paroles: qu'elles ne te détournent pas des projets honnêtes que tu as formés ». Pythagore, mathématicien grec de la fin du 6^è siècle avant J.-C. Actuellement, le projet d'extension du Port de Toamasina continue à provoquer des controverses au sein de certains groupes d'individus (riverains, pêcheurs, originaires de la région, etc). Tout cela est normal, ou plutôt habituel. Ce ne serait pas la première fois qu'un projet ne fait pas l'unanimité d'une population. L'histoire nous le prouve, comme elle nous prouve que le contexte portuaire et maritime évolue, et les ports avec.

L'histoire serait-elle condamnée à se répéter, encore et toujours ? Pour vérifier, revenons à 130 ans en arrière, à l'aube de la construction du port de Tamatave ! Les idées ne manquaient pas (loin de là, il y en avait même à profusion). Les querelles non plus d'ailleurs, entre riverains et ingénieurs concepteurs et précurseurs, lesquels se succédaient les uns après les autres. Imaginez que, pour la seule période de 1896 à 1924, on avait compté 17 projets d'emplacement et de faisabilité du port à construire.

Vers les années 1800, la Pointe Hastie faisait office de port à Tamatave. Il n'y avait alors, ni quai, ni appontement. En fait, l'embarquement et le débarquement des marchandises se faisaient à même sur le sable, où les chalands échouaient avec leur embarcation. Rien ne prédestinait alors Tamatave (aujourd'hui Toamasina) à devenir un grand port. C'était un rivage toujours battu par une mer houleuse, avec, au ras de l'eau, des récifs et, à l'arrière, les terres marécageuses. Points positifs cependant : la Pointe Hastie au Sud et le Grand Récif au large (faisant office de rade) se présentaient en un long abri naturel. D'ailleurs, cet abri avait naguère servi aux navires et vaisseaux qui y mouillèrent. Cela avait été une des raisons pour laquelle la construction d'un port à Tamatave préoccupait sérieusement l'administration coloniale.

Dans cette perspective, les idées ne manquaient pas, entre autres, des bassins en eau tranquille, de sorte à faciliter l'accostage des navires ainsi que toutes les opérations marchandes. Parmi ces idées, une étude proposait même un scénario à l'intérieur des terres, vers la Pointe Tanio. De 1896 à 1924 (Madagascar était encore sous l'administration coloniale française), 17 projets d'emplacement et de faisabilité du port (avec ses structures) s'étaient succédés et rivalisés entre eux. Tantôt la Pointe Tanio, tantôt la Pointe Hastie, sinon la construction de bassins ou de digues, etc. Ce qui était alors certain, c'est que la construction allait être coûteuse, tellement coûteuse que, de 1900 à 1925, rien n'avait encore commencé. On en était encore aux constructions dites « provisoires », mais qui s'éternisèrent, grâce à des rafistolages. Du wharf en bois, on passait alors au métallique (une structure de batelage à la Pointe Hastie, à dire vrai, une file verticale de pieux en bois ou en béton, ainsi qu'un appontement, réservé aux passagers et aux magasins érigés en face de la douane).

Dans ces tergiversations, le fait déclencheur (qui amena du sérieux dans toutes les initiatives à l'emporte pièce) fut la ligne ferroviaire Antananarivo-Bricka-

ville, inaugurée le 1er avril 1909, avant d'être prolongée, en 1913, jusqu'à Tamatave. Voyant alors apparaître la gare de Tamatave comme un terminus vers la mer, Picquière, le Gouverneur Général de Madagascar, un visionnaire au sens littéral du mot, accéléra la réalisation du projet durant son séjour de 1910 à 1914. Lassé des querelles de propositions, il s'employa à calmer les protagonistes, en demandant auprès du Ministère des Travaux Publics français, une personne sérieuse et constructive. C'est ainsi que Bourgougnon, Ingénieur des Ponts et Chaussées, fut détaché dans la colonie. Dès sa prise de service en 1911, Bourgougnon élaborait toutes les possibilités d'un établissement maritime portuaire. Il explora la géologie, les vents, les courants et la profondeur éventuelle de la rade. Connu pour être un perfectionniste, il fit faire des prospections sur les alentours de Toamasina, les carrières de roches et de pierres, recherches qui contribueraient à l'édification du port.

Dès lors, les schémas de bassins fermés furent abandonnés, de même que les propositions vers l'intérieur des terres, pour privilégier des quais d'accostage ainsi que des fonds dragués pouvant réceptionner de grands navires.

Le 04 septembre 1911, un Arrêté préalable avait pour objet de déclarer les futurs travaux d'utilité publique. Et le 23 octobre 1913, les résultats de l'enquête commode et incommode, ainsi que l'étude du projet furent adressés au Département Français. Le 15 décembre 1913, le dossier ainsi élaboré fut admis en principe par le Comité des Travaux Publics des Colonies. En fait, cette admission visait à recueillir les critiques éventuelles, de même que les demandes de retouches.

L'enquête commode et incommode avait permis au public d'étudier le projet ainsi que d'insérer, le cas échéant, ses réticences, observations, critiques, et cela, sur un registre spécialement ouvert pour la cause.

L'administration coloniale y attachait tellement de l'importance qu'un employé fut affecté pour y transcrire les formulations émanant de ceux qui ne savaient pas écrire. Beaucoup avaient réagi dans les temps. D'autres tardivement. Les réserves formulées par rapport au projet avaient abouti à deux nouvelles intentions, lesquelles conservaient le tracé général, par contre modifiaient la position et la grandeur de divers ouvrages.

Cependant, en 1916, l'ingénieur Girod Jacquemetton, puis en 1918 l'ingénieur Bidet, intervinrent pour tout remettre en cause : la sécurité du site, les expropriations coûteuses etc. Et en 1921,

l'esquisse, alors disponible, tomba à l'eau, c'était vraiment le cas de le dire. Le projet fut de nouveau repris par Girod Jacquemetton, projet qui fut rejeté au large également. En 1923, pour la énième fois, un nouveau dossier relatif à l'étude de la construction d'un port de batelage ressurgit avec Blosset. En fait, documents à l'appui et avec la prise en compte des demandes des usagers, de nouvelles consultations avaient été organisées auprès des messageries de la Compagnie Havraise, la Chambre de Commerce de Tamatave ainsi que les commandants de navires. Et c'est alors que furent décidés la construction d'un quai de 150 m de longueur (en blocs artificiels à l'angle Nord Est de la Pointe Hastie), le dragage de l'abri naturel de ce lieu, la construction d'une cale de halage et d'un terre plein pour le débarquement des passagers, et enfin, les locaux de la Police et de la Direction du port.

Enfin, au deuxième semestre 1924, les travaux débutèrent lentement du fait du coût financier que l'administration coloniale ne pouvait supporter. Ironie du sort, en 1927, un cyclone très violent frappait Tamatave et anéantissait tout sur son passage, le vieux quartier créole comme les gros navires échoués sur le sable, ainsi que les installations portuaires en cours. Tout était littéralement détruit.

Ce cataclysme imprévu avait été une autre occasion de remettre pratiquement tout en cause, et ainsi jusqu'en 1929, quand le marché fut attribué à un consortium franco-allemand. Dès lors, de gros engins et divers outillages furent acheminés d'Europe vers Tamatave. Cependant, le chantier grandiose, qui allait être lancé, manquait manifestement de main-d'œuvre. D'un caractère très autoritaire, le Gouverneur Général Cayla n'hésitait pas à additionner de la main d'œuvre obligatoire à la main d'œuvre libre. En 1935, après le phare de l'île aux Prunes en 1932, les travaux sont enfin terminés. **Tamatave devint alors le plus grand port de l'île.**

L'inauguration officielle n'avait eu lieu qu'en 1935, bien que le PORTHOS fût accueilli au quai nouvellement construit dès 1933. L'arrivée de ce premier navire au port de Tamatave se passait sous l'enthousiasme de tous (en effet, tout le monde voulait s'inviter sur ce grand navire, et la visite à bord avait dû être spécialement organisée). Cette première escale, avec 600 tonnes de marchandises à décharger, utilisa les installations portuaires, ce qui permit de tester les nouveaux édifices portuaires.

Dès lors, le port de Tamatave fit son entrée dans une ère nouvelle.

De ce rappel historique, il faut retenir que le Port de Toamasina actuel est le fruit de son histoire, de toutes ces péripéties, et surtout, des 17 projets qui avaient été élaborés tout au long des années, avant qu'il ne soit ce qu'il est aujourd'hui. Et si aujourd'hui, ce port peut s'enorgueillir d'entrer dans l'ère de la modernisation, c'est parce qu'il était passé par toutes ces péripéties.

Actuellement, presque toutes les infrastructures sont déjà en place : bâtiments administratifs, quais, voie ferrée, terre-pleins, magasins et plateformes d'entreposage, terminaux à conteneurs, silos, parkings, voies d'accès, bâtiments spécialisés pour les pompiers et les différents contrôles aux frontières (douanes, scanning, etc...). Et pourtant, les nouvelles exigences du transport maritime exigent que ces installations soient de nouveau ajustées, afin de répondre aux besoins émergents, du fait de la technologie du troisième millénaire (une technologie qui se caractérise essentiellement par le gigantisme des navires et la tendance poussée à la conteneurisation). Dès lors, nouvelles réformes, innovations et travaux d'extension et d'agrandissement s'avèrent de nouveaux impératifs pour le Port de Toamasina. Tels sont les motifs des nouveaux projets.

Comme par le passé, dans le cadre du processus de validation des projets élaborés à l'initiative de la S.P.A.T., le public est consulté pour donner son avis. Il faut reconnaître que les critiques, les observations et les suggestions de la part de toutes les parties prenantes sont précieuses. Et de la part du concepteur des projets, c'est une preuve indéniable d'une ouverture d'esprit. Ainsi, la S.P.A.T. a pris le soin d'organiser deux consultations publiques, successivement à Toamasina et à Antananarivo, et cela, concernant deux projets d'envergure. Pour mettre les lecteurs au même niveau d'information que ceux qui ont assisté à la deuxième consultation publique (qui s'est tenue le 22 octobre 2015 à Antananarivo), PortECHO a délibérément choisi de retranscrire à leur intention l'extrait suivant du discours d'ouverture prononcé à l'occasion par Monsieur AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T. :

« ... Madagascar fait partie des espaces à conquérir. Sa localisation est



Vue partielle de l'assistance lors de la présentation des projets

un grand atout, alors qu'auparavant, on assimile sa position comme un handicap... Et tandis que la plupart des pays au monde se soucient de l'épuisement de leurs ressources naturelles, Madagascar commencera à peine à exploiter les immenses richesses de son sous-sol et de son environnement marin. Ses dirigeants veulent en faire un pays émergent. L'ouverture de Madagascar vers les pays aujourd'hui développés (qu'il s'agisse des pays occidentaux ou des nouvelles puissances économiques asiatiques), et tout particulièrement le renforcement de son économie maritime et de son tourisme, pourraient constituer son levier de développement.

Or, il se trouve que, du fait de concours de circonstances, l'Océan Indien est en train de devenir un centre géopolitique et stratégique mondial. D'après les prévisions, la croissance mondiale va continuer à être dominée par les grands pays du continent asiatique. Et dans ce scénario, l'Afrique constitue le continent pourvoyeur de matières premières. Ainsi, le développement économique des pays émergents se traduit par un déplacement des routes maritimes, qui ne sont plus transatlantiques mais dans le sens Sud-Sud.

Tous les ports de la région Océan Indien ont pris conscience de ce nouvel enjeu. Mieux, ils se sont déjà préparés en considération des im-

pacts économiques de cette nouvelle donne. Pour Madagascar, il n'est peut-être pas trop tard pour suivre le pas des ports voisins. Encore faut-il qu'il prenne conscience de ses atouts et qu'il exploite ceux-ci en sa faveur !

... Le développement de l'axe Sud-Sud pourra avoir de grandes conséquences pour l'Afrique. Des pays comme le Mozambique, l'Afrique du Sud, le Kenya, la Tanzanie, et surtout Madagascar, pourraient rejoindre le nouveau réseau de l'Océan Indien, ce, bien entendu, en développant leurs infrastructures portuaires respectives.

Compte tenu de sa position géographique, et grâce au développement de l'axe Sud-Sud, Madagascar, à travers le Port de Toamasina, présente des avantages multiples pour devenir une plate-forme de transbordement, et pourrait en tirer profit. En effet, situé dans le Sud de l'Océan Indien, Madagascar a une position géographique importante et qui lui permet d'être un centre de transfert vers l'Amérique latine, l'Asie, l'Océanie et l'Afrique. Cependant, la désuétude et l'insuffisance des infrastructures actuelles présentent un blocage pour le développement de Madagascar, et cela depuis plusieurs décennies.

Le moment est maintenant venu, et c'est l'opportunité pour Madagascar de décoller son économie à travers le développement du Port de Toamasina... Auparavant, du fait de la progression accélérée du trafic de



AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la SPAT, prononçant le discours d'ouverture

conteneurs, la SPAT a été amenée à prioriser la modernisation du Port de Toamasina, et en priorité, les infrastructures relatives à l'accueil du trafic conteneurisé. Si le plan prévu n'a pas encore été totalement réalisé, il a au moins le mérite d'avoir été mis en rail, cela, avec les récents projets d'extension réalisés au Port de Toamasina. Aujourd'hui, le problème de saturation à outrance au Port de Toamasina ne se pose plus. Il ne reste plus qu'à chercher les sources de financement pour réaliser les autres phases du projet d'extension. Mais depuis, comme le secteur portuaire et maritime est très évolutif, d'autres priorités sont apparues, notamment avec la route maritime Océan Indien.

Tel est le contexte qui pousse aujourd'hui la S.P.A.T., en sa qualité d'Autorité Portuaire, à lancer les travaux d'extension et de modernisation du Port de Toamasina, ainsi qu'à concrétiser deux projets d'envergure, notamment :

1. La construction d'un terminal mixte pour Passagers et Ro-Ro dans le prolongement du quai môle A, accompagnée de la rénovation des darses 1B et 2B. Dans ce projet, une passerelle de 350m sur 9 sera construite au môle A, ce, pour permettre aux croisiéristes d'accéder en toute sécurité à la gare maritime. Conçue pour abriter à la fois un espace de détente, d'attente et de zone de contrôle, la gare maritime sera composée de deux à trois préaux. L'extension du terre-plein à voitures sera incluse dans le même projet. Les raisons en sont explicitées par le Directeur Général de la S.P.A.T., toujours dans son discours d'ouverture

de la deuxième consultation publique :

« Le premier projet concerne, d'abord, l'activité des navires rouliers (RoRo) dans le cadre de l'importation de véhicules pour le marché national ainsi que les engins et les véhicules de certains projets spécifiques (miniers), ensuite l'accueil des navires de croisière, qui touchent les ports de Madagascar, et notamment Toamasina... A ce jour, tant le trafic de véhicules à l'importation, que celui des croisières, continuent à être traités sur des installations portuaires qui ne sont plus du tout en adéquation, ni avec l'évolution actuelle et prévisible des filières, ni en rapport aux besoins exprimés par les acteurs. La durée d'escale d'un navire de croisière, sinon d'un car-carrier, étant assez courte, ces trafics ne peuvent justifier à chacun l'aménagement d'une infrastructure dédiée. Ainsi, à l'issue de l'étude du Schéma Directeur, finalisé en février 2012, la stratégie retenue a donc été de mutualiser une future installation portuaire dans le prolongement du môle A, installation qui sera dédiée au trafic mixte Passagers/Ro-Ro.

Ce scénario prévoit de libérer les postes du môle C pour les besoins exclusifs du trafic de conteneurs. L'objectif de la SPAT est d'offrir une infrastructure adaptée, d'une part, pour traiter ces trafics dans de meilleures conditions qu'actuellement et, d'autre part, pour capter une part plus importante de ce trafic, qui, par ailleurs, est une source de développement de l'économie locale.

Les navires de transport de voitures ne nécessitent pas d'équipements de

manutention spécialisés. En effet, ils sont chargés et déchargés, via le principe du Roll On - Roll Off : les navires utilisent leurs propres rampes de transfert de voitures. Ils n'ont donc pas besoin d'infrastructure portuaire spécialisée ».

2. L'aménagement d'un Parking pour poids lourds à Tsarakofafa, Toamasina II, un projet justifié par des raisons socio-économiques explicitées par le Directeur Général, toujours dans le même discours : « De l'autre côté, sur l'axe RN2 bis, à Tsarakofafa, Toamasina II, à 15 Km de la ville, la SPAT prévoit un second projet : l'aménagement d'une aire de stationnement (ou parking), destinée aux véhicules transportant des conteneurs, des marchandises et des produits pétroliers. Pour assurer un développement d'activités économiques en synergie avec les activités du parking, le projet a intégré des secteurs d'activités et de services, capables de répondre aux besoins des professionnels, des visiteurs et de la population ». Le programme de réalisation prévoit trois phases :

- la première phase vise l'aménagement d'une aire de stationnement des camions (zone d'entretien et d'assainissement) de 500 places pour poids lourds, accompagnée de la viabilisation sur 16 hectares. Le parking comprendra une zone d'entrepôt, une zone dédiée aux bureaux et un centre commercial assorti de parking pour les véhicules légers ;

- les deuxième et troisième phases consistent à l'aménagement et à la viabilisation du parking, respectivement pour 250 et 500 poids lourds.



Projet quai mixte Passagers-Ro/Ro



Vue générale de l'assistance lors de la consultation publique à Toamasina du 16 octobre 2015

Que pense le public de ces projets ? Ou plutôt que pensent les représentants du public ? Actuellement, les débats autour du projet d'extension du port de Toamasina continuent à diviser les opinions des uns et des autres. Certains ont peut-être raison de s'inquiéter sur l'impact environnemental des travaux d'extension. C'est d'ailleurs en considération de certaines inquiétudes que toutes les nouvelles constructions sur mer sont prévues pour être sur pieux. Et pour ce qui est de la détérioration éventuelle des récifs coralliens, soulevée par d'autres (détérioration estimée pourtant minimale), la consultation publique a été une occasion de les informer sur le fait que les travaux seront assortis d'un programme visant la régénération des coraux.

Et, chose déplorable, force est de constater que certaines idées formulées de la part de représentants du public dépassent parfois les limites du raisonnable. En effet, certains groupes d'individus suggèrent d'implanter le port ailleurs que là où il est se trouve actuellement. Ceux-là réalisent-ils un seul instant le coût d'un tel investissement ? En ont-ils seulement imaginé la faisabilité, vu la capacité financière actuelle de l'Etat malagasy ? Réalisent-ils seulement que les travaux d'extension dernièrement inaugurés ne seront amortis que dans une cinquantaine d'années ? Et si oui, prennent-ils conscience du fait que le public tamatavien (qu'ils représentent) attend d'eux des positions mûres, conscientes et responsables, et non des solutions dont les retombées négatives se répercuteront

sur ce même public ? N'est-ce pas hypothéquer l'avenir de ce public que de se montrer négatif à toute initiative de développement durable, de rester sourd vis-à-vis de toute discussion, de s'incruster dans le quotidien qui n'attend que leurs avis pour que celui-ci se mue vers un mieux-être de leurs concitoyens ? De là à désinformer le public que le projet d'extension du port augmentera davantage la force du courant marin sur le littoral, accélérera l'inquiétant phénomène d'ensablement du grand port, mais aussi la destruction des différentes infrastructures érigées le long du littoral en question, s'apparente tout simplement à de la mauvaise foi. Heureusement, plusieurs groupes se sont érigés en leader et contribuent à

divulguer les informations fondées auprès du public. A l'exemple de l'ADOPT (ou Association Des Originaires de la Province de Toamasina), représenté par M. Auguste Ramerison, son Président, lequel s'exprime en ces termes : **« Comme il s'agit d'un grand investissement, le projet doit être bénéfique. Nous remercions l'Etat Malagasy, les dirigeants de la SPAT, la JICA et le gouvernement japonais de leur initiative de développer le port de Toamasina. »**

Lors de la consultation publique à Toamasina, l'ADOPT a d'ailleurs reconnu que la construction d'un port minéralier dans la baie de l'Ivondro contribuera à fluidifier la circulation, à assainir l'environnement, et enfin, à améliorer la sécurité dans la ville.



Auguste Ramerison, Président de l'ADOPT exprimant son point de vue vis-à-vis des projets



Vue partielle en 3D du projet de Parking Poids Lourds à Tsarakofafa

Et le Vice Ministre Japonais Daishiro Yamagiwa d'ajouter que « **le port de Toamasina a vocation de devenir le plus grand port de l'Océan Indien. Après son réaménagement, il servira d'infrastructure de base pour les échanges à Madagascar** ».

Quant à Neil Dekker, Directeur des Etudes sur les porte-conteneurs, il s'exprime comme suit à la page 8 du Journal de la Marine Marchande, paru le 15 janvier 2016 : « **Les Ports de l'Océan Indien sont obligés d'avoir une nouvelle vision sur les perspectives à venir et de ne plus se contenter sur eux-mêmes, mais d'avoir une autre envergure, non seulement pour l'Océan Indien, mais aussi pour l'Afrique, vis-à-vis des exigences de la route maritime et la dégradation de la trésorerie des compagnies. Puisque vu les crises sur la conteneurisation qui touchent actuellement plusieurs compagnies maritimes vers la fin de 2015, les taux spot en sortie d'Asie vers les côtes Ouest et Est des Etats-Unis étaient environ de 805 dollars, et de 1 520 dollars pour un 40' dry. Des niveaux très bas enregistrés depuis 2009, alors que le coefficient de remplissage des navires dépassait les 90% vers la côte Ouest. Cette baisse des taux montre bien que les transporteurs se battaient pour leur part de marché, tentant d'anticiper un possible grand bouleversement des flux de la**

côte Est, lorsque les nouvelles écluses du canal de Panama seront opérationnelles. D'ici peu de temps, si des mesures ne seront pas prises, les ports de l'Océan Indien ne seront pas en reste de ces menaces».

Enfin, Paul Eluard, dans le Phénix (1951) estime que le dialogue est la solution à bien de problèmes auxquels nous sommes confrontés « Les hommes sont faits pour s'entendre. Pour se comprendre... »

Quoi d'autre à ajouter, sinon la conclusion de la part de PortEcho en ces termes : « Une idée nouvelle apporte du positif, à condition qu'elle mène vers la modernité et l'avenir. Et s'il vous plaît, une modernité durablement installée, avec en prime, un Port de Toamasina by night, digne des cartes postales et illuminant, comme un Noël permanent, les soirées le long de notre bord de mer ! »■

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Vue générale en 3D du Parking avec ses complexes commerciaux

TOURISME, MER ET GENS DE MER



Trois journées mondiales, célébrées dans la Ville des fleurs

25, 26 et 27 septembre 2015, trois journées consécutives, trois évènements mondiaux, hébergés par Mahajanga, la Ville des Fleurs. Il s'agit de la Journée Mondiale du Tourisme, de la Journée Mondiale de la Mer et de la Journée Mondiale des Gens de Mer. Le choix de la ville hôte, comme le choix du regroupement de trois célébrations en un seul lieu et en une seule période, ne sont pas le fait du hasard. En fait, l'idée a été de mettre en avant, à la fois la place économique de Mahajanga et la complémentarité entre le tourisme, la mer et les gens de mer.

Ambiance Ville des Fleurs

Climat et température ont été au rendez-vous. En effet, le ciel bleu, la chaleur accommodante mêlée au doux parfum de la mer, et enfin, le vent du nord-ouest de la Grande Ile, ont été aussi entraînants et magiques que les mille couleurs arborées au cours des trois journées, tout au long du bord de la mer (très prisé par les touristes nationaux et internationaux). En somme, une ambiance aussi colorée que festive, reflet du carnaval qui a drainé les participants à travers les rues de la ville (opérateurs économiques et touristiques, « taxis be » ou bus urbains, « Bajaj », une marque indienne, devenue le nom pour définir les petits véhicules moto-taxi, etc). Défilés, chants, musiques et danses ont fait le plaisir de tous, participants comme spectateurs, toutes générations confondues. Et la magie a opéré. Toute cette mise en scène, agrémentée du concours de danse gwetta (au passage, le groupe Gaya vainqueur participera à la finale dans la capitale), d'une part et, les conférences-débats, d'autre part, ont contribué à favoriser les échanges inter régions, ainsi qu'à tisser des relations d'affaires.

Cependant, quoique festive et magique l'ambiance ait été, les participants n'ont pas perdu de vue pour autant leurs responsabilités respectives vis-à-vis des enjeux majeurs, visant la promotion du tourisme, du secteur maritime et des métiers qui y sont liés. D'ailleurs, l'importance accordée à ceux-ci a justifié la présence, aux côtés de diverses délégations,

de représentants des autorités :

- nationales, parmi lesquels le Ministre du Tourisme, des Transports et de la Météorologie ;
- parlementaires, entre autres, le Député de Madagascar élu à Mahajanga I ;
- locales, sous la direction du Chef de la région Boeny ;
- militaires et civiles.



Carnaval le long du bord de la mer durant l'ouverture de l'évènement

Journée Mondiale du Tourisme



Monsieur Jacques Ulrich Andriantiana, Ministre du Tourisme, des Sports et de la Météorologie, lors du discours d'ouverture de l'évènement

Célébrée pour la première fois le 27 septembre 1980, jour anniversaire de l'adoption des statuts de l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) en 1970, la Journée Mondiale du Tourisme se fête depuis tous les ans. Cette date correspond à la fin de la saison haute dans l'hémisphère nord et le début de cette dernière dans l'hémisphère sud. Son but

est de sensibiliser la communauté internationale sur l'importance du tourisme ainsi que sur ses valeurs sociale, culturelle, politique et économique. Chaque année, l'Assemblée Générale de l'OMT, sur recommandation de son Conseil Exécutif, choisit un thème universel. Pour l'année 2015, le thème choisi « Un milliard de touristes, un million de possibilités » est à la fois ambitieux et évocateur, dans ce sens qu'il souligne la valeur socio-économique que représente le tourisme pour les communautés dans le monde. Faut-il rappeler que le tourisme assure la durabilité économique, sociale et environnementale ? Certainement pas, puisque d'aucuns n'ignorent que la contribution du tourisme au développement durable est cruciale, et que 10% du PIB provient de ce dernier. En d'autres termes, le tourisme est un secteur pluridimensionnel, dans la mesure où il mobilise plusieurs secteurs économiques à la fois, tels que le transport, l'hébergement, la restauration, les différents services, entre autres, les assurances, etc), comme il mobilise plusieurs capitaux (touristiques, financiers, de même que le capital de la nature, ainsi que le capital

balnéaire et culturel). Pour confirmer la volonté du Gouvernement malgache à l'engagement touristique, le Ministre en charge du secteur a lancé un appel à l'intention de tous les participants comme à tous les citoyens, afin qu'ils se donnent la main pour réinstaurer la sécurité dans la ville, et pour redorer l'image de cette ville (par des travaux d'entretien, et surtout d'assainissement) :

« Chaque citoyen devra œuvrer dans ce sens et planter des fleurs pour que Mahajanga redevienne la Cité des Fleurs, qui a toujours fait sa renommée, ce, pour le développement du tourisme ».

A titre de reconnaissance, et à l'occasion de la cérémonie de clôture, des certificats ont été remis aux 10 éclairés, ayant servi durant plus de 20 ans dans le secteur du tourisme dans la région Boeny. En outre, à l'issue d'une évaluation théorique et pratique, faite par le Ministère en charge du Tourisme, sur 43 guides touristiques opérant dans la région de Mahajanga, 27 ont obtenu le certificat au métier de guide.

Journée Mondiale de la Mer et Journée Mondiale des Gens de mer

« Education et formation maritimes », tel a été le thème de la célébration, pour l'année 2015, de la Journée Mondiale de la Mer et de la Journée Mondiale des Gens de Mer. Traditionnellement fêtée le 25 juin de chaque année, elle a été programmée, cette fois-ci, avec les deux autres journées, ce, afin d'évoquer le lien solide entre les événements et les secteurs. Dès que l'on parle de mer, l'on ne peut s'empêcher de penser aux gens de mer. De ceux-ci à la convention et au code STCW 1978 (lequel code fonde les normes en matière de formation et d'éducation), il n'y a qu'un pas. « Alerte STCW » a été intitulé d'une des conférences-débat pendant la Journée Mondiale des Gens de Mer, un titre qui n'a pas manqué d'interpeller les participants sur l'importance et l'urgence de l'exécution par l'Etat Malagasy, avant la fin de l'année 2016, de la convention de Manille. En effet, Madagascar, ayant signé ladite convention, il est tenu de mettre à jour ses gens de mer en matière de certification, et cela, avant la date bu-

toir. A ce titre, dans le souci du respect de la date, l'APMF est déjà en train de

déployer des formateurs dans toutes les provinces portuaires.



Coupure de ruban à l'ouverture officielle

Tourisme, Mer et Gens de Mer, quelle vision et quelles perspectives de la part du Ministère ?



Début de la construction pour l'installation d'une grue à conteneur au port de Mahajanga

Les réflexions, sur lesquelles les participants se sont penchés pendant les trois journées consécutives, ont fait ressurgir de nombreuses intentions de développement et de promotion des secteurs maritime et touristique. L'Etat Malagasy, représenté par Monsieur Jacques Ulrich Andriantiana, Ministre du Tourisme, des Transports et de la Météorologie, a fait

part à l'assistance des projets nationaux dans les deux secteurs. Ont alors été cités, entre autres, la réhabilitation prochaine des ports de Toamasina, de Mahajanga, de Toliara et d'Antsiranana, réhabilitation qui verra la restauration des infrastructures dans chacun des ports concernés. Pour le cas du Port de Mahajanga, les travaux (remblayage des quais,

installation d'une grue à conteneur d'une capacité de 80 tonnes, travaux de curage de canaux d'évacuation...) ont déjà débuté. L'ENEM (Ecole Nationale d'Enseignement Maritime) à Mahajanga, en tant qu'unique institution de formation des gens de mer à Madagascar, sera aussi réhabilitée. Il faut reconnaître que, depuis des années, cette école nécessite des améliorations conséquentes, notamment au niveau technologique. Enfin, de sorte à réduire les problèmes inhérents au transport et au tourisme, le transport aérien est escompté s'agrandir, cela, avec le concept de l'open sky, concept qui donnera, à des compagnies aériennes autres qu'Air Madagascar, l'opportunité de desservir le ciel malagasy.

Tout ceci pour dire que, pour Madagascar, ces trois journées mondiales ont boosté le secteur touristique, et permis un véritable élan vis-à-vis de l'importance de la mer et des gens de mer. Dans la ville hébergeant l'unique école maritime nationale, cette triple célébration ouvre, à des centaines de jeunes, de nouvelles opportunités vers les métiers marins.

S.P.A.T. et MICTSL, participants et exposants face aux visiteurs

La S.P.A.T. et la MICTSL se sont mobilisées ensemble pour promouvoir l'image du premier port malagasy, ainsi que son engagement actif et intéressé vis-à-vis du développement local et national. Grâce à différents supports physiques, et avec l'appui d'un film de 15 mn (qui a suscité la curiosité de la plupart des visiteurs) les trois journées ont été une occasion de mettre en exergue le projet d'extension du Port de Toamasina. Nombreux ont été ceux qui ignorent la réforme institutionnelle effective dans ce port.

Les questions sur la définition et la délimitation des missions, rôles et responsabilités entre l'Autorité portuaire et les différents concessionnaires et permissionnaires se sont répétées, pratiquement à chaque visite du stand. Heureusement, la présence de la MICTSL dans le même stand que la S.P.A.T., avec le dynamisme et la solidarité de l'équipe conduite par le Capitaine du Port de Toamasina, en la personne de Jami INJONA, a facilité les explications, à la satisfaction des visiteurs avides d'informations.



Affluence des visiteurs au stand commun SPAT/MICTSL

L'alarme STCW a sonné !

Du 02 au 11 décembre 2015, à la demande des matelots pont et machine, l'Apostolat de la Mer de Toamasina a hébergé une dizaine de journées de formation, dispensée par des représentants de l'APMF (Agence Portuaire Maritime et Fluviale), en vue de la certification au STCW. A l'issue de la formation, Mr Niony Rakotomamonjy, Cadre technicien maritime auprès de l'APMF, a accepté de répondre aux questions de PortEcho.

PE : En quoi consiste le STCW ?

NR : Le STCW est la forme abrégée de Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers. En fait, il s'agit d'une convention soumise par l'OMI (Organisation Maritime Internationale), et portant sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Adoptée le 7 juillet 1978 (STCW 78), elle a été remaniée en 1995. Le but de la convention consiste à réglementer, à l'échelle internationale, les qualifications du personnel navigant, afin d'obliger les membres d'équipage non conformes à avoir une situation en règle. Le 25 juin 2010, l'OMI a adopté d'autres amendements à Manille, ce qui leur vaut l'appellation commune « des Amendements de Manille ». A vrai dire, les mêmes principes ont été repris, toutefois, avec un accent sur les standards de formation, et cela, en diapasone avec la nouvelle technologie et les exigences opérationnelles. Ces amendements ont été effectifs depuis le 1er janvier 2012. Dans le cas de Madagascar, une période dite de « transition » a été accordée jusqu'en fin décembre 2016, ceci, pour donner à tous les marins le temps de se mettre en conformité, c'est-à-dire se certifier et se former selon ces nouvelles normes.

PE : Quels métiers sont concernés par cette formation ?

NR : Tous les marins navigant au long cours en sont concernés, dans la mesure où, à compter du 1er janvier 2017, ceux qui ne sont pas certifiés au STCW ne seront plus autorisés à embarquer. En principe, tout marin doit avoir déjà fait partie d'un équipage. Par conséquent, il a juste besoin d'un encadrement pour l'obtention de son certificat.

PE : De qui émane la décision de dispenser cette formation auprès de l'Apostolat de la Mer de Toamasina ?

NR : En raison de l'urgence de la mise en conformité des marins malagasy, ainsi

que du délai imparti pour ce faire, l'APMF a dépêché ici des formateurs, dont nous-mêmes. En fait, la convention 2010 de Manille étant ratifiée, il nous reste une période transitoire jusqu'à décembre 2016, pour remettre tous les marins malagasy aux normes.

PE : Quels sont les objectifs ciblés par la formation ?

NR : Par souci de proximité en faveur des marins résidant en dehors de Mahajanga (siège de l'ENEM ou Ecole Nationale d'Enseignement Maritime), l'APMF a engagé des efforts participatifs, ce, en approchant les villes portuaires malagasy. Si le lieu de la formation avait été limité à Mahajanga, cela aurait été limité à Mahajanga, cela aurait généré (aux marins qui n'y résident pas) des frais supplémentaires de déplacement, d'hébergement, etc. Ce souci de l'APMF démontre de sa volonté à faire respecter la mise en conformité par les marins malagasy, et cela, indépendamment de leurs moyens financiers. Il faut souligner que le certificat n'est pas tout simplement un papier, mais bel et bien une volonté de standardisation à l'échelle internationale.



Niony Rakotomamonjy, Cadre technicien maritime auprès de l'APMF

PE : Quelle suite peut-on espérer de ce programme de l'APMF ?

NR : Les participants seront évalués à l'issue des dix journées de formation. En fonction des résultats, il leur sera délivré sur place une attestation, en vertu de laquelle ils récupéreront leurs certificats au siège de l'APMF. Enfin, il faut ajouter que la mission de formation consacrerait un mois par ville. Après Toamasina, Mahajanga est programmée en janvier 2016, et ultérieurement Toliara, et enfin Antsiranana. ■

Monica RAHARIMALALA
et Natacha TSILANGROY



Marins malgaches en cours de formation

Certificat de reconnaissance



Remise de certificat par l'actuel Directeur Général des Impôts au Directeur Général de la SPAT

Le 18 décembre 2015, la Société du Port à gestion Autonome de Toamasina a reçu un Certificat de Reconnaissance de La Direction des Grandes Entreprises (DGE) au sein du Ministère des Finances et du Budget, représentée par son ancien Directeur Mr Iouri Garisse Razafindrakoto, actuellement au poste de Directeur Général des Impôts.

Sur 600 entreprises, une quinzaine a été sélectionnée. Elles ont été jugées fiscalement performantes à Madagascar. Leur choix a été fait selon la ponctualité au niveau des obligations fiscales, et les recettes fiscales de la Direction Générale des Impôts. Le Directeur de la DGE a affirmé que la SPAT fait partie des entreprises, qui n'ont jamais attendu le dernier délai pour s'acquitter de ses impôts et des déclarations y afférentes.

La SPAT a rappelé à cette occasion ses projets d'extension, requis par la demande de l'économie, ainsi que, son rôle de moteur de développement national, et sa place en tant que société d'Etat. En tant que telle, ses revenus reviennent à l'Etat Malagasy.

Ce certificat est un symbole d'encouragement et de reconnaissance de la DGE envers la SPAT, mais aussi et surtout, une véritable icône de partenariat et de collaboration entre les deux entités. La coopération entre les deux parties se verra renforcée par ce certificat.

Les attentes au développement se font au niveau de la chaîne logistique des flux de marchandises à l'échelle de la Grande Ile. Les infrastructures extérieures au port devraient suivre cette évolution. ■

Monica RAHARIMALALA

JOURNEE INTERNATIONALE DE LA DOUANE

« La Douane numérique : pour un engagement progressif »

Après un thème s'articulant l'année dernière autour de la gestion coordonnée des frontières, l'Organisation Mondiale de la Douane a choisi l'année 2016 pour la promotion de la numérisation des procédures douanières. C'est ce qui a porté le choix à « La Douane numérique : pour un engagement progressif » comme thème de la célébration de la Journée Internationale de la Douane, le 26 janvier 2016 à Toamasina.

L'objectif de la douane étant de faciliter les procédures douanières ainsi que d'assurer la fluidité des informations, l'évolution de la technologie informatique et numérique l'incite à évoluer avec. Si auparavant, les usagers étaient obligés de se déplacer physiquement dans les locaux de la douane pour faire leur déclaration et déposer matériellement les documents y afférents, actuellement, avec la dématérialisation des procédures, les usagers et les commissionnaires en douane n'auront à soumettre aucune version papier des documents exigibles au dédouanement. Désormais, ceux-ci se soumettent électroniquement au module MIDAC, forme abrégée de *Ministères, Départements et Agences de Contrôle*. Avec le Sydonia++, il s'agit du nouveau système informatique de la douane. Il faut savoir que de nombreuses administrations et entités publiques ont déjà entamé le processus de la dématérialisation, sinon adhéré au processus.



à g. premier plan, SEM le Président de la République, Hery RAJAONARIMAMPIANINA, parrain de l'évènement « Journée Internationale de la Douane »

En novembre 2015, pour préparer les usagers à la dématérialisation, notamment les commissionnaires agréés, les préposés aux bureaux des Douanes Tamatave Port, Tamatave Pétrole, et Tamatave Betainomby, les Douanes malagasy et la société GasyNet, en

collaboration avec la Recette des Douanes de Toamasina, ont conjointement organisé une séance d'information.

A l'heure actuelle, plus de 90% des opérations de dédouanement à Toamasina sont déjà dématérialisées, selon les

informations publiées par GasyNet, dans son Newsletter. En d'autres termes, la délivrance de licences et autorisations exigées à l'importation et à l'exportation est désormais automatisée. Il en est de même pour les autorisations qui relèvent du service de la législation et de la réglementation douanières. La Journée Internationale de la Douane a d'ailleurs été marquée par l'inauguration du bureau dématérialisé, équipé de divers matériels financés par le PGDI (tablettes de visite, caméras de surveillance, talkie walkie, té-

léphones IP BX, bornes multimédias, cadenas GPS et bornes RFID).

Enfin, il est important de souligner que l'expression « *douane numérique* » fait référence à des systèmes ou activités automatisés ou électroniques, contribuant à l'efficacité et à la coordination des opérations. La TIC, ou Technologie de l'Information et de la Communication, est actuellement omniprésente dans les bureaux de la douane. Les outils TIC permettent la communication avec le

monde entier, ainsi que l'utilisation des systèmes de dédouanement automatisés pour recevoir les déclarations, effectuer la vérification, le traitement et le dédouanement des envois. Ils ont permis la création de guichets uniques électroniques, innovations majeures en matière de facilitation des échanges. ■

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

LITCHI DE MADAGASCAR: l'après-campagne 2015-2016



La filière litchi est annuellement sous le feu des projecteurs, mais seulement avant la campagne. Chaque jour apportant sans doute son lot de priorités, une fois la campagne ouverte, l'on n'est guère enclin à suivre son évolution. Ceci est vrai pour beaucoup, mais heureusement non pour les exportateurs, ni encore pour le CTHT, lesquels, conscients de l'importance de l'évaluation systématique à l'issue de chaque campagne, suivent de très près le déroulement de celle-ci. C'est à partir de ces sources, et en vue de la promotion ainsi que de la pérennisation de cette filière économique, que PortEcho a tenu à vous partager cette évaluation après-campagne 2015-2016

La mise sur marché des premiers fruits s'est effectuée dans de meilleures conditions que l'année dernière. En 2014, la commercialisation du litchi de Madagascar a débuté 8 à 10 jours plus tôt. En 2015, le retard de la maturation des fruits explique le décalage de la date officielle d'ouverture de la récolte, en vue des expéditions par voie maritime. En effet, si la campagne 2014-2015 a été ouverte le 17 novembre (hormis pour les expéditions aériennes), la date d'ouverture de la campagne 2015-2016 a été retardée de 2 à 3 jours. C'est ce qui explique la livraison plus tardive en Europe (vers le 11 décembre 2015 pour le premier navire).

Comme il est le cas depuis plusieurs années, deux navires conventionnels ont été programmés pour alimenter les marchés européens, ce, en prévision des fêtes de Noël et de fin d'année. D'après le Centre Technique Horticole de Toamasina (CTHT) dans la Lettre du Litchi Campagne 2015-2016, l'offre a été assez stable durant la semaine du 23 au 27 novembre 2015 : « Sans grand engouement de la part des consommateurs, les fruits réceptionnés s'écoulaient plus ou moins bien sur les marchés européens. On observe un net repli des cours habituels après les premières mises en marché. Les

fruits restent chers au stade de détail, limitant les réapprovisionnements des commerçants ».

Il faut rappeler que l'île Maurice et l'Afrique du Sud sont les concurrents de la Grande Ile dans la filière. Sur l'ensemble du marché européen, notamment français, le litchi de Madagascar a majoritairement été destiné à la grande distribution et aux marchés extérieurs. L'accumulation des volumes et l'insuffisance des débouchés sur le territoire français ont entraîné un ajustement tarifaire.

Dans la même Lettre du Litchi, le CTHT, avec la collaboration de Pierre Gerbaud, Consultant en Filière Horticole, a mentionné la poursuite de la campagne de commercialisation du litchi de Madagascar, avec une bonne aspiration des grandes enseignes de la distribution en Allemagne, ainsi que de nombreuses promotions du produit en magasin à 0,39 euros/100g. Les ventes de fruits sous label « commerce équitable » à un prix élevé (3,00 euros/kg) ont également eu des impacts positifs.

Après l'euphorie des fêtes de fin d'année, la première semaine de janvier peut être qualifiée de commercialement morne. Or, la dernière phase de la campagne de

commercialisation du litchi malgache n'a débuté que durant la deuxième semaine de janvier 2016. Pas étonnant alors si cette dernière phase s'est avérée plus concurrentielle que les précédentes, d'autant plus que l'offre de l'Afrique du Sud (qui entame sa campagne litchi bateau) a fait son apparition. Néanmoins, même si les produits sont destinés à des clients et des centres de distribution distincts, la totalité des volumes mis sur marché en janvier aura été non négligeable, dans une période de retrait de la demande pour les produits de fêtes.

Une ombre au tableau cependant : la dernière phase de la campagne s'est avérée difficile. Et, toujours dans la Lettre du Litchi Campagne 2015-2016, au CTHT d'interpeller les opérateurs en ces termes : « Cette situation risque de s'aggraver dans les semaines à venir, puisque la qualité des fruits disponibles se dégrade, et le temps joue maintenant en défaveur du litchi de Madagascar. La situation du litchi Sud-africain n'est guère meilleure car, si les fruits présentent des calibres supérieurs et une plus grande fraîcheur, ils ne se heurtent pas moins à la raréfaction de la consommation qui semble présider en cette fin de campagne » ■

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

« Du côté des quais... »

LOGOS
HOPE

«PORTEUR D'ESPOIR»



Le 23 décembre 2015 au Port de Toamasina, une joie effervescente animait le quai où accosta le navire « Logos Hope ». La solennité était au rendez-vous, lors de la journée mémorable du 24 décembre, dédiée à l'ouverture officielle de l'accueil de ce navire hors du commun. Habillés de costumes traditionnels caractérisant les pays représentés à bord du navire, les membres d'équipage ont tenu à mettre un point d'honneur à l'accueil qui leur a été réservé. Bref, tous, à bord comme du côté du quai, voulaient montrer leur volonté de souder la relation entre Madagascar et le Logos Hope.

Plus connu comme la plus grande bibliothèque flottante du monde, ce navire est le quatrième qui compose la flotte de Good Books for All ships (GBA). Acheté en 2004 par le GBA ships, une organisation à but non lucratif ayant son siège en Allemagne, il effectua son voyage inaugural en 2009.

Le vaisseau a déjà parcouru divers ports de l'Europe du Nord, des Caraïbes, de l'Afrique de l'Ouest, de la Méditerranée,

du Moyen-Orient, et enfin, de l'Asie du Sud et du Sud Est.

Outre la bibliothèque flottante qui fait sa renommée, le Logos Hope promeut l'échange culturel, ainsi que l'initiative de services communautaires. A son bord, plus de 400 volontaires originaires de plus de 45 pays, occupant diverses professions, de tous âges, et parfois venant en famille, dont des enfants

qui fréquentent l'école flottante. Leur but est universel : par le biais d'une communauté chrétienne, apporter le savoir, l'aide et l'espoir à tous.

Des programmes de formation, ainsi que diverses activités organisées à bord, donnent aux volontaires l'opportunité de développer leurs compétences pratiques et de leadership. Et, il faut le préciser, cet équipage multiculturel n'est point rémunéré. Il paie pour faire partie du programme !

Tout au long de ses tournées mondiales, le navire à lui seul a déjà accueilli à bord plus de quatre millions de visiteurs et vendu plus de quatre millions de livres. Pour la plupart, ayant accès pour la toute première fois à des livres de qualité, les visiteurs ont le loisir de choisir parmi plus de 5 000 titres. De surcroît, le café international à bord leur donne l'opportunité de rencontrer les volontaires du Logos Hope. Cours et séminaires (offrant un savoir pratique sur des sujets comme le VIH, la gestion de librairie, etc) y sont également dispensés. Mais, le Logos Hope va bien au-delà de cela, non seulement en apprenant diverses cultures locales, mais aussi en touchant la communauté et en effectuant des œuvres humanitaires, telles que l'aide matérielle (construction, peinture, rénovation...), l'accès à différents soins médicaux gratuits (ophtalmiques, dentisterie...), la purification d'eau, la donation en matière de littérature éducative...

Profitant de cette occasion de pouvoir concrétiser son ouverture à la mondialisation, le Port de Toamasina a tenu à placer une grande estime vis-à-vis de cette escale humanitaire de trois semaines. A vrai dire, cette action de bienfaisance marque le pays par son apport culturel et éducatif, tout en ayant un impact direct sur son développement.

Quant à PortECHO, il met à profit l'occasion de cette escale pour s'inspirer de cette phrase extraite du discours de Mr. Seelan Govender, Directeur Général du Logos Hope : « Madagascar va dans l'histoire du Logos Hope », en ajoutant à son tour : « Le Logos Hope va dans l'histoire de Madagascar ». ■



Affluence des visiteurs dans la librairie flottante

Monica RAHARIMALALA

Saison des croisières 2015-2016



Débarquement des croisiéristes au quai du port de Toamasina

Le tourisme est un moteur de développement indéniab le : 10% du PIB mondial découle de ce secteur. La mer n'en est pas moins importante vis-à-vis de cette activité. Plus d'un en réalisent l'importance, parmi lesquels COSTA CROISIÈRES, qui, au site internet, a emprunté la formule suivante : « *Croisières en Océan Indien, un paradis sur mer* », formule qui confirme l'unique biodiversité ainsi que l'arc en ciel culturel de l'Océan Indien.

Le 22 décembre 2015, l'arrivée d'un premier paquebot, avec à son bord environ 1 670 passagers, de 15 nationalités différentes, marque le début de la saison des croisières 2015-2016 au Port de Toamasina. Point de départ de la croisière maritime : l'île Maurice, vers diverses destinations dans l'Océan Indien : les Seychelles, Nosy-Be, Antsiranana, Toamasina, La Réunion, pour revenir au point départ. Trois ports malagasy bénéficient ainsi de ses touchées. La majorité des passagers ont déjà

réservé leurs circuits respectifs de visite auprès de COSTA CROISIÈRES. Les autres ont préféré voyager en open, c'est-à dire que, durant des escales, ils ont le plein gré de choisir leurs activités à terre.

L'escale d'un navire de croisière représente une véritable aubaine pour les Tour Operators de la région concernée, ainsi que pour l'Office Régional du Tourisme. Généralement, et bien que la durée d'escale de dix heures soit assez

restreinte pour développer des destinations avant le réembarquement, l'escale d'un paquebot ouvre multiples opportunités pour faire découvrir les milieux touristiques environnants, cela, grâce à des circuits à la carte, sinon à la demande spécifique des croisiéristes. Et chaque touchée a son impact économique et social, car le secteur produit à tous les niveaux : marchands, bijoutiers, restaurants, transports... Les échanges culturels inhérents à ce fait sont également importants.



Sourires radieux des membres du Comité de Croisière de la Région Atsinanana

Profitant de la première touchée de la saison, les Tour Operators, ainsi que les intervenants et acteurs du tourisme, ont tenu à exprimer leur gratitude vis-à-vis de la S.P.A.T., cela, pour les efforts que, depuis quelques décennies, elle a entrepris en matière d'infrastructures d'accueil, de respect des normes et de la sécurité. Ils espèrent vivement la concrétisation du projet d'aménagement du terminal Passagers au Port de Toamasina, afin de rendre les infrastructures encore plus accueillantes et répondant aux besoins de tous les armements de navires de croisière. ■

Monica RAHARIMALALA
Mamy RAZAKALIMANANANDRO

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

« Les navires de commerce, au fil des temps », un voyage qui touche à sa fin. Ce voyage on ne peut plus particulier vous a-t-il passionné ? PortEcho l'espère réellement. C'est d'ailleurs dans ce but qu'il a intentionnellement évité de vous surcharger de détails trop techniques. Mais avant de boucler définitivement ce voyage hors pair auquel il vous a convié, il estime devoir vous livrer certaines informations essentielles, notamment l'identification unique d'un navire par le numéro OMI (Organisation Maritime Internationale), et selon les statuts qui les régissent.



Identification du navire inscrit sur sa coque

D'un simple regard sur un navire à quai, personne ne ratera son identification. En effet, les inscriptions y relatives (sur la coque du navire) sont visibles à l'œil nu. Bien évidemment, le nom du navire et son port d'attache sont les plus remarquables. Mais en plus de cela, une inscription, soit sur la coque ou sur la superstructure, et qui est composée de sept chiffres précédés du préfixe IMO, intriguent parfois plus d'un sur son utilité. En fait, il s'agit du numéro OMI d'identification. **« L'objet d'attribution de ce système de numéro d'identification des navires permet de renforcer la sécurité maritime et la prévention de la pollution, et contribue à prévenir la fraude maritime. Il n'est pas censé préjuger les questions de responsabilité, de droit civil ou autres considérations commerciales liées à l'exploitation des navires. Ce système peut être appliqué, à titre volontaire, par les Administrations aux navires neufs et existants, battant leurs pavillons, qui effectuent des voyages internationaux »**, cf. Annexe de la Résolution de l'OMI A.1078 (28) du 04 décembre 2013. Le numéro OMI n'est jamais réattribué à un autre navire, et réapparaît sur les certificats des navires. Quels que soient les changements de propriétaire, de pavillon ou de nom de navire, il est invariant.

Quel est le champ d'application du système de numéro d'identification des navires ?

Le système s'applique aux navires océaniques d'une jauge brute égale ou supérieure à 100, à l'exception :

- des navires non pourvus de moyens de propulsion mécanique ;
- des yachts de plaisance ;
- des navires affectés à des services spécialisés ;
- des porteurs de déblais ;
- des hydroptères et des aéroglisseurs ;
- des docks flottants et des structures classées dans cette catégorie ;
- des navires de guerre et de transport de troupes ;
- des navires en bois d'une façon générale.

Comment est attribué le numéro OMI d'identification des navires ?

Le numéro OMI (avec le préfixe IMO) est le numéro que l'IHS Maritime attribue à un navire au moment de sa construction, sinon lorsqu'il est inscrit initialement sur le Registre des Navires, (exemple, IMO 08715425). L'IHS Maritime (anciennement dénommé Lloyd's Register-Fairplay et basée à Londres) est la société en charge de la gestion du système. En tant

que telle, elle détermine et attribue gratuitement les numéros OMI. Toute administration, qui a décidé d'appliquer le système, est tenue :

- d'attribuer ou de faire attribuer des numéros OMI à chacun de ses navires appropriés et battant son pavillon ;
- de faire figurer ces numéros sur les certificats des navires.

Pour les navires neufs, le numéro OMI doit être attribué aussitôt que possible, c'est-à-dire, à la fin de la visite de renouvellement ou lors de la délivrance de nouveaux certificats.

Les publications officielles et les autres renseignements émanant de l'IHS Maritime sont les sources à utiliser comme références pour le numéro d'identification. Si les caractéristiques d'un navire ne correspondent pas à celles qui figurent dans le Registre des Navires et son Supplément (ce qui peut arriver si le navire a changé de nom, ou si le fonctionnaire chargé du contrôle par l'Etat du port a des doutes sur l'authenticité des numéros portés sur les certificats), des éclaircissements peuvent être obtenus auprès de l'IHS Maritime, ou du Secrétariat de l'OMI, ou encore de l'Etat du pavillon.

Sur quels certificats le numéro OMI doit-il être inscrit ?

Le numéro OMI doit être inscrit sur le certificat d'immatriculation du navire (dans lequel sont portées les caractéristiques permettant de l'identifier), ainsi que sur tous les certificats délivrés en vertu de conventions de l'OMI, aux dates et emplacements appropriés. Il est recommandé d'inscrire également le numéro OMI sur d'autres certificats, tels que les certificats de classification, aux dates et emplacements appropriés.

Terminus, tout le monde descend, puisqu'ici se termine notre voyage « Les navires de commerce, au fil des temps ». A bientôt, pour d'autres périples tout aussi passionnants !■

Mamy RAZAKALIMANANANDRO

AMBATOVY

EFFONDREMENT DU PRIX DU NICKEL DU JAMAIS VU DEPUIS DEUX DECENNIES

Les compagnies minières continuent leur traversée du désert. Les statistiques du LME (London Metal Exchange), qui est une référence en la matière, font état d'une baisse sans précédent car entre janvier 2007 et le 15 janvier 2016, les cours du nickel au niveau international sont passés de 52 000 USD à 8 380 USD la tonne. Et ce, après avoir atteint le niveau le plus bas de 8 160 dollars, le 24 novembre 2015.



Des briquettes de nickel prêtes à l'exportation

Pire encore, l'année 2016 a démarré avec une nouvelle chute vertigineuse du prix du nickel sur le marché mondial survenue lors de la première semaine du mois de février : la tonne se négociait à 7 720 dollars le 12 février 2016. Face à cette situation de crise que les compagnies minières n'avaient pas connue depuis le début des

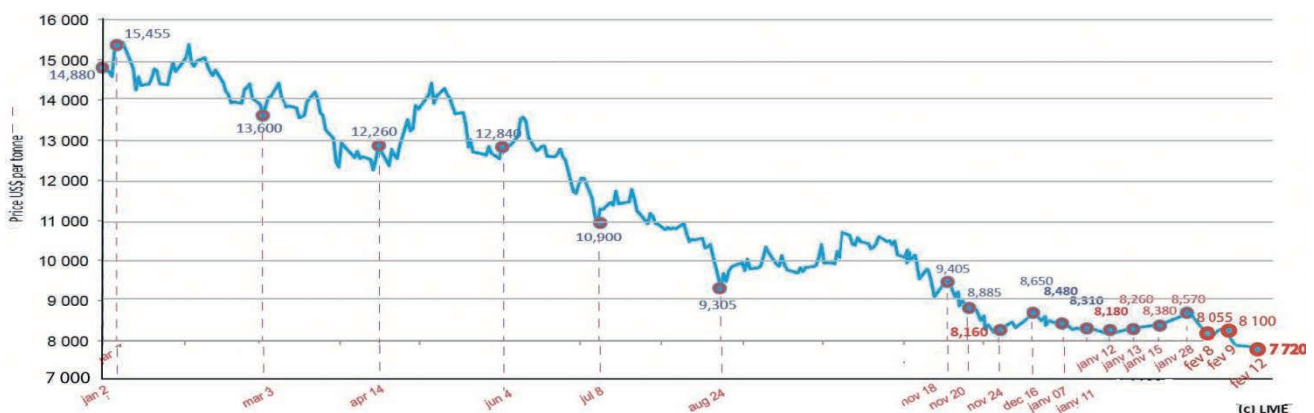
années 2000 quand les cours du nickel étaient descendus à moins de 9 000 dollars la tonne, ces dernières ont dû prendre des mesures drastiques pour survivre dont le ralentissement des activités chez les unes, mais aussi la fermeture des portes chez les autres. D'autres encore ont choisi la suspension de leurs activités en attendant une

amélioration des cours du nickel. Les compagnies concernées n'ayant aucune maîtrise des prix sur le marché international, leur seule alternative est la réduction de coûts qui s'accompagne de mesures aussi difficiles que douloureuses.

Ambatovy ne fait pas exception à cette règle, et cela fait plus de deux ans qu'elle a mis en application des mesures drastiques pour la réduction de coûts. Elle a même été contrainte de mettre au chômage technique une partie de son personnel, mesure difficile et douloureuse entre toutes, pour faire face aux difficultés financières engendrées par la baisse du prix du nickel.

On se demande alors, même avec les différentes mesures prises, quel avenir il y a pour les compagnies minières? Ambatovy a pourtant réussi à s'aligner parmi les meilleurs en qualité en obtenant depuis le 29 Septembre 2015 l'estampille LME de la London Metal Exchange dont ne bénéficient que 14 producteurs de nickel au monde. Ceci malgré le fait qu'elle n'ait pas encore atteint sa vitesse de croisière de 60 000 tonnes l'année.■

Source: Ambatovy



Le prix du nickel sur le marché LME



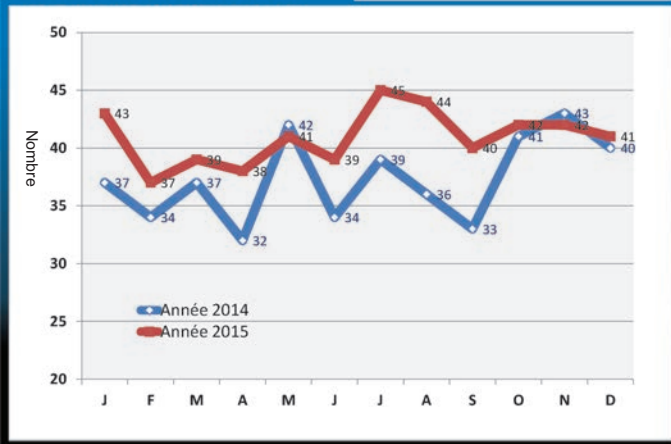
TRAFIC MARITIME

Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

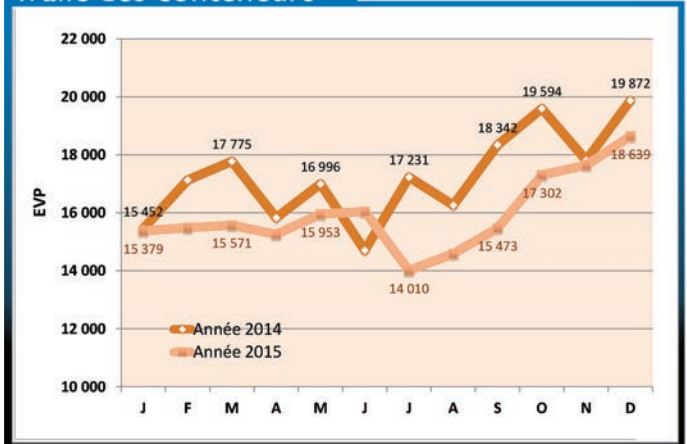
	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Evolution % 2014/2015
TOUCHEES DE NAVIRES (Nombre)				
Lignes commerciales				
Lona cours	402	404	411	
Caboteurs	6	4	11	
Pétroliers	36	34	50	
Divers	5	6	20	
Lignes non commerciales				
Bornage et Pêche	1 143	1 219	1380	
Total	1 592	1 667	1872	12,29
TRAFIC DE CONTENEURS (EVP)				
Conteneurs pleins	123 035	133 817	127 211	
Conteneurs vides	73 230	73 180	64 131	
Total	196 265	206 997	191 342	-7,56
Poids de marchandises conteneurisées (en tonnes)	1 861 156	1 991 666,06	2 031 707,10	2,01
Rendement opérationnel (boîte/heure)	40	43,99		
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes)				
Trafic long cours				
Débarquement	42 786	153 500	167 253	
Embarquement	121 061	103 047	219 391	
Manipulation			19	
Total	163 847	256 547	386 663	50,71
Trafic cabotages				
Débarquement	11 171	9 208	13 207	
Embarquement	15 534	11 989	20 369	
Total	26 705	21 197	33 576	51,30
Trafic bornages				
Trafic bornages (en tonnes)	50 920,48	57 946,19	81 767,94	
TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes)				
Débarquement	642 024,22	647 813,64	769 395,16	
Embarquement	143 534,74	127 835,33	167 293,84	
Total	785 558,96	775 648,97	936 689	2,07
TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes)				
Total	1 578 977,79	2 447 703,31	2 749 198,70	12,31
TRAFIC MARITIME GLOBAL	4 467 164,96	5 550 708,54	6 219 601,74	12,05

Source: Contrôle de Gestion de la SPAT

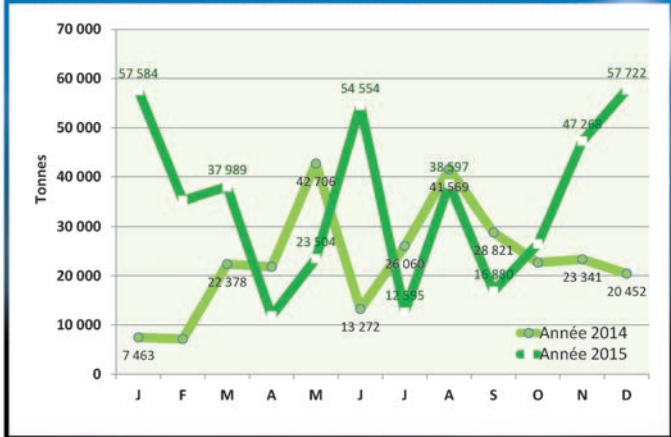
Touchées des navires



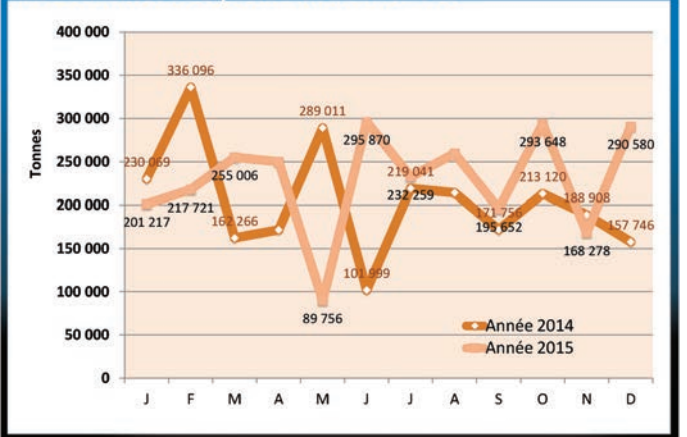
Trafic des conteneurs



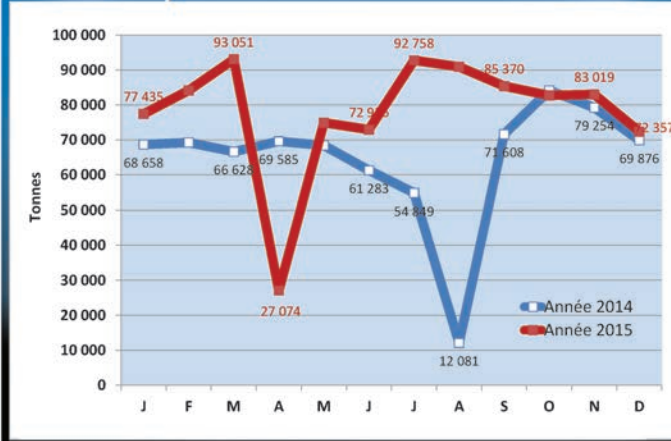
Trafic des marchandises conventionnelles



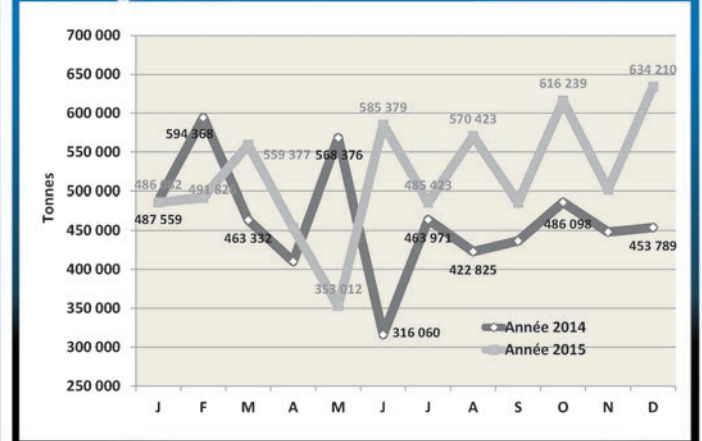
Trafic vrac des permissionnaires



Trafic des hydrocarbures



Trafic global



Mouvements Des NAVIRES



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

PORTS DE TOUCHEES

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	RUN	TMM	MPM
KOTA JAYA	JYY 278	16/02	02/03	07/03
KOTA ARIF	ARF 155	01/03	16/03	21/03
KOTA JATI	JTT 251	15/03	30/03	04/04
KOTA JAYA	JYY 280	29/03	13/04	18/04
KOTA JUTA	JTA 285	05/04	20/04	25/04

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

PORTS DE TOUCHEES

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PLU		TMM		SEY	
CECILIE MAERSK	1607	04/03	05/03	07/03	08/03	10/03	11/03
CAPE MOSS	1603	10/03	11/03	14/03	15/03	17/03	18/03
CLAES MAERSK	1607	17/03	18/03	21/03	22/03	24/03	25/03
CECILIE MAERSK	1609	24/03	25/03	28/03	29/03	31/03	01/04
CAPE MOSS	1605	31/03	01/04	04/04	05/04	05/04	08/04
CLAES MAERSK	1609	07/04	08/04	11/04	12/04	12/04	15/04

ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

PORTS DE TOUCHEES

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	DUR		TMM		RUN		PLU	
HOEGH TOKYO	65	29/02	01/03	05/03	05/03	07/03	08/03	09/03	09/03
HOEGH AMERICA	92	27/03	28/03	01/04	01/04	03/04	04/04	05/04	05/04
VIKING ADVENTURE	08	29/04	29/04	03/04	03/04	05/05	06/05	07/05	07/05

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

Heures UT + 3h

Latitude 18° 10' S

Longitude 049° 25' E

Février 2016				Mars 2016				Avril 2016			
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 L 2 43 8 28 14 56 21 17	1,00 1,80 0,90 1,90	16 Ma 03 18 09 17 15 25 22 16	1,10 1,90 0,90 2,10	1 Ma 01 58 07 52 14 08 20 32	1,00 1,90 0,90 2,00	16 Me 02 57 09 03 15 01 22 04	1,10 1,80 1,00 2,00	1 V 03 39 09 48 15 41 22 34	1,20 1,60 1,10 1,90	16 S 08 12 12 10 18 35	1,10 1,80 1,10
2 Ma 03 51 09 35 16 00 22 41	1,10 1,70 1,00 1,90	17 Me 04 53 10 41 16 58 23 48	1,10 1,80 1,00 2,10	2 Me 02 59 08 50 15 06 21 43	1,10 1,70 1,00 1,90	17 J 04 42 10 35 16 52 23 46	1,20 1,70 1,10 2,00	2 S 05 38 11 32 17 27	1,10 1,70 1,10	17 D 07 17 13 20 19 37	1,90 0,90 1,90 0,90
3 Me 05 16 11 15 17 15	1,10 1,70 1,00	18 J 06 35 12 24 18 36	1,10 1,80 1,00	3 J 04 20 10 18 16 22 23 19	1,20 1,60 1,10 1,90	18 V 06 31 12 21 18 40	1,10 1,70 1,00	3 D 00 11 07 07 13 01 19 03	1,90 1,00 1,80 1,00	18 L 01 46 08 06 14 11 20 25	2,10 0,60 2,10 0,60
4 J 00 11 06 48 12 45 18 34	2,00 1,00 1,70 0,90	19 V 01 14 07 47 13 41 19 46	2,20 0,90 1,90 0,80	4 V 06 14 12 06 17 57	1,10 1,70 1,00	19 S 07 39 13 35 19 47	0,90 1,90 0,90	4 L 01 28 07 58 14 01 20 01	2,10 0,80 2,00 0,80	19 Ma 02 31 08 45 14 49 21 02	2,00 1,30 2,00 0,70
5 V 01 21 07 52 13 48 19 40	2,10 0,90 1,80 0,80	20 S 02 15 08 37 14 35 20 37	2,30 0,80 2,00 0,70	5 S 00 51 07 32 13 28 19 21	2,00 1,00 1,80 0,90	20 D 02 08 08 28 14 27 20 35	2,10 0,80 2,00 0,80	5 Ma 02 23 08 39 14 48 20 48	2,20 0,70 2,20 0,70	20 Me 03 06 09 16 15 19 21 33	2,10 1,30 2,10 1,00
6 S 02 15 08 39 14 38 19 40	2,20 0,80 1,80 0,80	21 D 03 01 09 17 15 16 21 17	2,40 0,70 2,10 0,60	6 D 01 57 08 22 14 24 20 18	2,20 0,80 2,00 0,80	21 L 02 52 09 07 15 06 21 13	2,20 0,70 2,10 0,70	6 Me 03 09 09 17 15 30 21 30	2,30 0,60 2,30 0,60	21 J 03 36 09 41 15 48 22 00	2,10 0,30 2,10 0,30
7 D 03 01 09 20 15 21 21 16	2,40 0,60 2,10 0,60	22 L 03 38 09 50 15 50 21 52	2,40 0,60 2,20 0,60	7 L 02 47 09 04 15 09 19 21	2,30 0,70 2,10 0,60	22 Ma 03 27 09 38 15 38 21 44	2,30 0,70 2,20 0,60	7 J 03 50 09 52 16 07 22 11	2,40 0,50 2,40 0,50	22 V 04 03 10 04 16 14 22 25	2,10 0,80 2,30 0,80
8 L 03 41 09 56 15 59 21 57	2,50 0,60 2,20 0,60	23 Ma 04 10 10 19 16 22 22 24	2,40 0,60 2,30 0,50	8 Ma 03 29 09 40 15 48 21 45	2,40 0,60 2,30 0,60	23 Me 03 56 10 03 16 06 22 12	2,30 0,70 2,20 0,60	8 V 04 26 10 27 16 43 22 50	2,40 0,50 2,50 0,50	23 S 04 32 10 27 16 43 22 52	2,10 0,60 2,30 0,60
9 Ma 04 16 10 31 16 33 22 36	2,50 0,50 2,30 0,50	24 Me 04 41 10 47 16 53 22 55	2,40 0,50 2,30 0,50	9 Me 04 07 10 15 16 24 22 25	2,50 0,50 2,40 0,50	24 J 04 24 10 27 16 35 22 39	2,30 0,60 2,20 0,60	9 S 05 02 11 03 17 20 23 30	2,30 0,50 2,50 0,60	24 D 05 02 10 54 17 11 23 21	2,10 0,60 2,20 0,70
10 Me 09 49 11 05 17 07 23 15	2,50 0,50 2,40 0,50	25 J 05 11 11 15 17 25 23 28	2,40 0,50 2,30 0,60	10 J 04 41 10 49 16 58 23 03	2,50 0,50 2,40 0,50	25 V 04 53 10 52 17 05 23 08	2,30 0,60 2,30 0,60	10 D 05 39 11 40 18 00	2,20 0,60 2,40	25 L 05 29 11 23 17 38 23 53	2,00 0,60 2,20 0,70
11 J 05 23 11 41 17 44 23 56	2,50 0,40 2,40 0,60	26 V 05 41 11 45 17 56	2,30 0,60 2,30	11 V 05 13 11 23 17 34 23 42	2,50 0,50 2,40 0,60	26 S 05 22 11 19 17 34 23 39	2,30 0,60 2,30 0,60	11 L 06 19 12 16 18 45	2,10 0,70 2,30	26 Ma 05 56 11 54 18 06	1,90 0,70 2,20
12 V 05 59 12 17 18 26	2,40 0,50 2,40	27 S 06 10 12 16 18 27	2,20 0,60 2,20	12 S 05 49 11 58 18 13	2,40 0,50 2,40	27 D 05 49 11 58 18 02	2,10 0,60 2,20	12 Ma 07 04 12 55 19 34	0,90 2,00 0,80 2,10	27 Me 06 28 12 27 18 43	0,80 1,90 0,80 2,10
13 S 06 38 12 55 19 12	0,70 2,30 0,60 2,30	28 D 06 36 12 48 19 00	0,70 2,10 0,70 2,10	13 D 06 27 12 33 18 57	2,20 0,60 2,30	28 L 06 15 12 19 18 32	2,00 0,70 2,10	13 Me 07 56 13 42 20 33	1,80 1,00 2,00	28 J 07 12 13 06 19 31	1,80 0,90 2,00
14 D 01 23 07 22 13 36 20 04	0,80 2,20 0,70 2,30	29 L 07 11 13 24 19 40	0,90 2,00 0,80 2,10	14 L 07 10 13 11 19 47	0,80 2,10 0,80 2,20	29 Ma 06 46 12 52 19 09	0,80 1,90 0,80 2,10	14 J 02 48 09 03 14 49 21 54	1,10 1,70 1,10 1,90	29 V 02 00 08 13 13 58 20 35	1,00 1,70 1,00 1,90
15 L 02 13 08 13 14 23 21 03	0,90 2,00 0,80 2,20			15 Ma 01 51 07 59 13 56 20 46	1,00 1,90 0,90 2,10	30 Me 01 27 07 27 13 30 19 59	1,00 1,80 0,90 2,00	15 V 04 25 10 38 16 45 23 29	1,20 1,70 1,20 1,90	30 S 03 10 09 30 15 15 21 54	1,10 1,70 1,10 1,90
						31 J 02 20 08 24 14 23 21 06	1,10 1,70 1,00 1,90				

Correction

No	PLACE	Lat.S	Long.E	Time differences		Height differences (in Metres)				ML
				MHW	MLW	MHWS	MHWN	MLWN	MLWS	Z ₀ m
3932	Toamasina	F 18 08	49 26	-0143	-0143	-1,3	-1,0	-0,5	-0,1	0,67



AKON'NY MPIASA

INO MARÔ ASANÔ Ê?

Injeniera ato amin'ny orinasa SPAT, amin'ny «Direction de Développement d'Aménagement Portuaire (DDAP)» Andriamatoa RAFANOMEZANTSOA Hery Alban. Izy no nosafidin'ny ekipan'ny PortEcho hanaovana fanadihadiana mikasika ny asany.



PE: Inona no tena andraikitrao ato amin'ity orin'asa ity?

RHA: Ny anjara andraikitrao ato amin'ny seranantsambon'ny Toamasina dia mamolavola sy manaramaso ny tetikasa goavana amin'ny fanitarana sy fampandrosoana ny seranantsambo amin'ny ankapobeny. Rehefa milamina ny drafitra rehetra amin'izany volavolan-tetikasa izany dia anisan'ny andraikitrao ihany koa ny manaramaso ny fanatanterahan' ireo orin'asa izay nahazo ny tolotrasa. Izany hoe fanaraha-maso akaiky ny

bokin'andraikitra nifanarahana na amin'ny lafiny kalitao izany na amin'ny lafiny fahavitan'ny asa ara-potoana ary farany, ny fitandroana ny tontolo iainana mandritra ny fanatontosana ny asa rehe-tra.

PE : Ahoana indray ny mikasika ireo tetikasa vaovao any Tsarakofafa sy ny "quai mixte"?

RHA : Ny tetikasa Tsarakofafa dia hatao mba hanamaivanana ny fikatsoran'ny fifamoivoizana noho ireo fiara vaventy marobe mitoby eo anoloan'ny vavahadin'ny seranantsambo. Eo ihany koa ny tetikasa fanitarana ny port satria efa manomboka ho tery ilay toerana fametravana kaontonera. Ny fanatontosana ireo tetikasa goavana toy eny Tsarakofafa dia misy fiaraha-miasa akaiky miaraka amin'ny "bureau d'étude sy ny cabinet d'architecture RAFANO". Ny "quai mixte" kosa dia iarahana miasa amin'ny "bureau d'étude ARTELIA" izay orin'asa Frantsay. Nalaina manokana izy ireo nohon'ny fananany traikefa. Izy ireo ihany koa no mamolavola sy mandinika ny tetikasa, mijery ny fomba hanantontosana ny eo amin'ny lafiny rehetra na eo amin'ny lafiny ara-ekonomika izany, na eo amin'ny lafiny teknika. Rehefa vita izany dia manatona antsika izy ireo manome valiny, ary izahay no mandinika sy manao ny fankatoavana an'ireo fanadihadiana rehetra nataony.

PE:Ahoana indray ny mikasika ny fangalana ny hevitra ny mponina manoloana ny asa goavana ho fanitarana ny seranana amin'ny maha teknisianina anao?

RHA: Tena ilaina tokoa ny manontany ny mpiara-monina mba ahafahan'ny vahoaka tsirairay avy maneho ny heviny ampahibemaso sy mba ahazoana ny fankatoavan'izy ireo ka ahafahana manomboka ny asa. Izahay ato amin'ny "DDAP" no tompon'andraikitra voalohany amin'ny fanatontosana izany satria izahay no mahazo ny valin'ny famolavolana ireo tetik'asa ireo voalohany. Kanefa dia miara- miasa amin'ny "logistique" ihany koa izahay sy ireo sampana maro isankarazany ato amin'ny orin'asa satria mifameno sy mifampiankina ny asa rehetra.

PE: Misy hafatra tianao hampitaina amin'ny mpamaky ve?

RHA: Ho an'ny Mpiasa eto amin'ny SPAT:

Manantena ny fifanoloran-tanana manoloana ireo tetikasa maro izay entina hampandroso ny seranantsambo ny tenako. Satria antsika rehetra izy ity. Tsy adidiko izaho samirery fa adidiko izaho sy ianao.

Ho an'ny vahoaka Malagasy kosa: Misy ireo tetikasa izay novolavolaina, naseho ampahibemaso sy nampafantarina ny vahoaka. Ny anentanako antsika, dia ny hametrahantsika fahatokisana amin'ireo Teknisianina amin'ny fanatontosany ny asany. Fo toky no omenay ato amin'ny DDAP, fa tsy hanimba isika fa hanatsara sy hanaja ny tontolo rehetra eo amin'ny sehatra rehetra izay misy antsika tsirairay avy.■

Monique Henriette

Remise de médailles aux employés de la S.P.A.T. «Une société en bonne santé et exemplaire », selon le Ministre de Tutelle

Parés de leurs plus beaux et élégants atouts, avec la joie et la fierté de recevoir le fruit du dur labeur de plusieurs années, la récompense de l'Etat et de la Société, les 122 récipiendaires ont eu l'honneur de recevoir des distinctions honorifiques, ce jour du samedi 05 Décembre 2015, au Centre Socio-Culturel et Sportif, cité Canada.



Vue partielle des employés de la SPAT, récipiendaires de médailles

Placée sous la direction du Grand Chancelier RALITERA Etienne, honorée de la présence de représentants des autorités locales et nationales, parmi lesquels Messieurs ANDRIATIANA Ulrich, Ministre du Tourisme, des Transports et de la Météorologie, MAHARANTE Jean de Dieu, Ministre de la Fonction Publique et des Lois Sociales, le Secrétaire Général de la Région Atsinanana, et enfin, le Premier Vice Maire de la Commune Urbaine de Toamasina, la cérémonie a été assistée des représentants de toutes les catégories des employés de la S.P.A.T. La présence de toute cette assistance fait honneur aux heureux récipiendaires (à peu près un tiers de l'effectif), qui se sont vu remettre des médailles d'honneur, depuis la Médaille du Travail, en passant par les grades de Chevalier, d'Officier et de Commandeur de l'Ordre National, jusqu'à la dignité de Grand Officier de l'Ordre National.

La solennité du déroulement de la cérémonie n'a terni en rien le côté sympathique de l'évènement. Il faut dire

que la série d'allocutions, qui ont immédiatement suivi la remise de médailles, y est pour quelque chose, et cela, même si chacune des interventions devait rappeler la nécessité et l'importance de l'engagement des employés au service de l'avenir et du développement de la S.P.A.T.

Pour sa part, Monsieur ZANDRY Séraphin, Directeur des Ressources Humaines, a mis l'accent sur le système d'évaluation des performances des employés, un des facteurs permettant la sélection des employés méritants. Les récipiendaires sont le reflet de la concrétisation de cette devise de la S.P.A.T. : « Intégrité, Honnêteté, Transparence », devait-il préciser. A l'intention de ceux-ci, il a composé un poème en malgache, dans lequel il les invite à montrer constamment qu'ils méritent les distinctions, dont ils viennent de bénéficier.

Monsieur AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général, a tenu à encourager tous les employés dans la voie de la motivation au travail, car de la santé de

la S.P.A.T. dépend celle de l'économie nationale. Il est donc du devoir de chacun d'apporter énergiquement à la société ses bons et loyaux services.

Quant à Monsieur ANDRIANTIANA Ulrich, Ministre du Tourisme, des Transports et de la Météorologie, il a remercié tous les employés sans exception pour leur dévouement à l'entreprise, y compris les 2/3 qui, un jour, recevront à leur tour des distinctions honorifiques. Il choisit de terminer son allocution, en qualifiant la S.P.A.T. de société modèle parmi toutes les sociétés d'Etat Malagasy, en ce sens qu'elle a su constamment se démarquer comme une entreprise citoyenne et responsable, sur laquelle l'Etat compte énormément pour l'appui économique et social qu'elle apporte. Et pour faire écho aux représentants des autorités, qui ont pris la parole avant lui, il a qualifié publiquement la S.P.A.T. comme une société en bonne santé, et surtout, exemplaire. ■

Natacha TSILANGOY



AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la SPAT

Afin de partager l'évènement aux lecteurs, *PortEcho* a résumé ci-après les distinctions accordées en ce jour :

ORDRE DE MERITE	
Commandeur	9
Officier	17
Chevalier	7
TOTAL	33
ORDRE NATIONAL	
Grand Officier	1
Commandeur	23
Officier	18
Chevalier	20
TOTAL	62
MEDAILLE DU TRAVAIL	
Argent	17
Bronze & Argent	5
Bronze	5
TOTAL	27

Mouvements du personnel durant le deuxième trimestre 2015

NOM ET PRENOMS	MATRICULE	FONCTION	DATE
AGENTS RECRUTÉS			
MAHAVORY Louis Nicolas	2015005	Cadre Administratif	01/07/2015
RAKOTONIRINA Mangalaza Eddy	2015006	Cadre Administratif	01/07/2015
RANDRIAMIANDRISOA Genèse Justino Julianah	2015007	Cadre Administratif	01/07/2015
BOTOVAHINY Henri Joël	2015008	Cadre Administratif	01/07/2015
RAHARIMALALA Monica Norosoa Hasina	2015009	Redacteur Bilingue	01/07/2015
TSILANGOY Ange Natacha	2015010	Redacteur Bilingue	01/07/2015
MANANJARA Henri Dominique	2015011	Cadre Audit Organisationnel	01/07/2015
RANDRIAMBOAVONJY Nirina Hanitra	2015012	Cadre Audit Organisationnel	01/07/2015
RASOLOFONIRINA Nancia	2015013	Cadre	01/07/2015
ZOELISOA Moravelona Céleste Francine	2015014	Cadre	01/07/2015
MBOLA Mitahasoa Armand	2015015	Cadre paie	01/07/2015
JAONASY Jean Berchman	2015016	Cadre en Environnement	01/07/2015
RANASIARINORO Nestassia	2015017	Cadre en Environnement	01/07/2015
AMBININTSOA Bébé Georges Daniel	2015018	Cadre Administratif	01/07/2015
RAHARIJAONA Jean Olivier	2015019	Cadre Socio-Culturelle	01/07/2015
RAKOTOARISOA Ly Lalaina Stéphanie	2015020	Cadre	01/07/2015
KOTOSON Berthieu	2015021	Technicien Paie	01/07/2015
HARINDRATSIMBA Johany Marino	2015022	Technicien PAOïste	01/07/2015
TSARA Judio	2015023	Comptable	01/07/2015
RAZAFINJANAHARY Aldain	2015024	Technicien	01/07/2015
ANDRIAMBOLOLONIAINA Erik Admalandy	2015025	Comptable	01/07/2015
RAPARISON Hery Zo	2015026	Technicien	01/07/2015
RABENANDRASANA Andonirina Miora	2015027	Comptable	01/07/2015
RAMAROLAHY Tsiriniaina Nicolas	2015028	Technicien	01/07/2015
HANTARILALA Vanessa Florence	2015029	Comptable	01/07/2015
RAZFIMANDIMBY Anjara Harena	2015030	Capitaine Remorqueur	01/07/2015
RATSIMBARIMANGA Haia Niaina	2015031	Capitaine Remorqueur	09/07/2015
AGENTS RETRAITÉS			
MARC Marcel	1976074	Chef d'équipe menuisier	01/10/2015
MINA Gaston	1976101	Chef chantier lamanage	18/10/2015
RAZAFIMAHARO Philippe	1979032	Chauffeur pompier	27/11/2015
AHMAD Hossen	1979250	Mécanicien vedette	13/12/2015
KAVOVA Havatsy Bernard	1973116	Chef d'équipe maçon	21/12/2015
RAZAFINDRAFILIBERA Simon	1979069	Chef Service Chaudronnerie	21/12/2015

FIZARANA FANOMEZANA AVY AMIN'ANDRIAMATOA TALE JENERALY



Nanolotra fanomezana isan-karazany toy ny tambin-karama, vary sy menaka, volan-damba-njaza, gisa, ary vatomamy nohon'ny fahaton-gavan'ny fetin'ny asaramanitra ny Tale Jeneraly. Nanontanian'ny Port-Echo ny hevitra ny mpiasa, anisan'izany KOTOSON Berthieu, technician Paie ato amin'ny SPAT.

PE: Ahoana ny fihetseham-ponao amin'izany fanomezana isan-karazany natolotra ny Tale Jeneraly izany?

KB: Tena faly dia faly ny tenako satria vao sambany nahazo izany fanomezana izany, ary misaotra sy mankasitraka azy tsy nanadino, ho ela fanapahana anie izy amin'ity orin'asa SPAT ity, mba hitohizan'izany isan-taona! Amin'ny fo falifaly sy miramirana ary feno fahavitrihana no hiatrehana ny taona vaovao satria sady mahazo fitafiana ny ankizy, volan-gisa, miampy vary sy menaka.

PE: Misy hafatra tianao hampitaina amin'ny mpiara miasa ve?

KB: Raha toa ka misy ny fanomezana zaraina tahak'izao dia vokatra ny asa nilofosantsika rehetra nandritra ny taona izany. Tsy maty antoka ny orin'asantsika.

Mba hitohizan'izany sy ho fanatsarana, dia mamporisika ny tsirairay aho mba hanohy ny ezaka sy hiombona hatrany hanatratra ny tanjon' ity orinasa mamin-tsika ity. Koa mampanantena ny Tale Jeneraly izahay fa hiezaka hanao ny asa amin'ny antsakany sy andavany ary hitondra fivoarana hatrany eo anivon'ny tontolon'ny asa. Mirary fety sambatra ho an'Andriamatoa Tale Jeneraly sy ny fianakaviany izahay. Enga anie hitondra soa sy fanambinana ho azy ireo ity taona vaovao ity. Andriamanitra tompon-karempahasoavana anie hitantana sy hivimbina hatrany ny dian' izy mianakavy, ary tsy hadino etoana ihany koa ny mirary antsika mpiara-miasa rehetra hanao fetin'ny krismasy sambatra sy ho tratry ny taom-baovao. ■

Monique Henriette



MARIBONINAHITRA

Andronao ! Androntsika ny anio.
Hafaliana ! Tsikitsiky ka hobio.
Tarigetranao ny hampandresy
Ny asanao ts'hikorosy

Taona maro no efa lasa
Vizambizana, vita ny asa
Havitrihana, hazotoana tsy miova
Asanao, asantsika, io no lova

Fivoarana, fandrosoana no tadiavina
Adidinao, adidiko k'aza lavina
Ravakao ny laza, voninahitra
Tandremo lahy sao lasa ahitra

Ezaka iombonana no katsahina
Valisoa voaray ento miakatra
Tanteraho ny adidy f'aza lavina
Tafio hery dia ho takatra

Trotroy eo an-tratra, voninahitra
Fihino ao am-po, famendrehena
Tano mafy, tsy haratra
Hitondra soa, tsy kosehina

Tehirizo anaty fitaratra madio
Ny diploma sy ny datin'ny anio
Ho tsarovanao, ho reharehanao
K'ambaranao ny zafinao



Toamasina, faha 05 Desambra 2015
Ny Mpanoratra
ZANDRY SERAPHIN Fred Aimé



INO MARÊSAKA AKÔ?

Emploi des jeunes, clé d'un développement durable: de l'utopie à la réalité

A Toamasina, flash sur les jeunes et leur emploi, pour la deuxième année consécutive. En effet, les 08 et 09 décembre 2015, au Centre Régional de la Jeunesse et des Sports Atsinanana, la 2ème édition du Salon Régional de l'Emploi et de la Jeunesse a de nouveau rassemblé jeunes et entreprises. D'un côté, ces jeunes en quête d'un avenir professionnel, de l'autre, dans les stands érigés à l'occasion, une cinquantaine d'organismes employeurs et formateurs, exposant activités, offres d'emploi, formations professionnelles, visibilité et promotion d'image, tous animés de la volonté de contribuer au développement des jeunes.



Stand de la SPAT: des jeunes en quête d'informations

Si l'on prône partout et à tout vent que les jeunes sont l'avenir de leur pays, et si l'on est et demeure convaincu que l'emploi des jeunes est la clé d'un développement durable, à Madagascar, avec un taux de chômage sans cesse croissant chez les jeunes, force est de reconnaître que la réalité est tout autre. Fort heureusement, des entités de bonne foi et responsables continuent à croire que des solutions existent. Aujourd'hui, ces entités s'engagent dans la lutte contre ce fléau. Parmi celles-ci, l'on peut citer le Bureau International du Travail ou (BIT), lui-même bénéficiant de l'appui du PNUD et du Projet CREPEJ (Contri-

bution à la Réduction de la Pauvreté par la Promotion de l'Emploi des Jeunes).

Organisée sous l'impulsion de ces entités, entre autres, la 2ème édition du Salon Régional de l'Emploi et de la Jeunesse à Toamasina vise à mobiliser la conscience collective sur le problème de la jeunesse et l'emploi des jeunes.

Cette année, plus de 650 jeunes ont pu bénéficier d'une formation professionnelle. Et dans le cadre des allocutions prononcées lors de l'ouverture officielle, un de leurs représentants a eu l'opportunité de prendre la parole. Le fin mot de son allocution : une invitation aux entreprises à donner aux jeunes une chance de démontrer leurs compétences,

de prouver qu'ils sont en mesure d'emboîter le pas de leurs aînés, même s'ils n'ont pas encore leurs expériences. Et justement, c'est là où réside le problème, dans la mesure où les employeurs rejettent les demandes d'emplois des diplômés faute d'expérience. Honnêtement, comment peuvent-ils acquérir de l'expérience, quand ils ne sont même pas autorisés à intégrer l'entreprise ?

En tout cas, pendant les deux journées du Salon, les jeunes ont eu l'opportunité de déposer leur CV, de discuter et d'interchanger des expériences vécues, et cela, directement avec divers acteurs du marché du travail, dont la S.P.A.T., qui a mis en exergue dans son stand un maître mot : « Contribution à favoriser l'emploi ».

Société citoyenne et responsable, elle entend rester fidèle à son souci de contribuer au développement et au mieux-être des habitants de la ville portuaire. Les divers travaux prévus dans le cadre du Plan de Développement du Port de Toamasina, auxquels il faut associer la concrétisation de la politique de relève et de rajeunissement de l'effectif, sont autant de programmes générateurs d'emplois, et ainsi, visant un enjeu majeur : le développement durable. Message apparemment bien passé chez les jeunes, puisque la Direction des Ressources Humaines a pu collecter une centaine de CV pendant les deux journées du Salon !■

Natacha TSILANGOY

FOIRE ECONOMIQUE DE TOAMASINA: désormais le rendez-vous annuel des opérateurs locaux

Les 17, 18 et 19 Décembre 2015, l'évènement « MIHARY 2015 » ou la Grande Foire Economique de Toamasina a été organisé conjointement par la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Tamatave (CCIT) et la Jeune Chambre Internationale de Tamatave (JCI). Désormais, l'évènement est classifié comme le rendez-vous économique annuel des opérateurs concernés par divers secteurs d'activités dans la ville du Grand Port.



Vue partielle des stands

Comment et pourquoi une organisation conjointe ? Par définition, la principale mission de la CCIT consiste à promouvoir l'économie sous différents angles. En général, l'organisation d'évènements économiques relève de sa responsabilité. Cependant, faute de moyens financiers, elle rencontre souvent des difficultés pour concrétiser ses initiatives. Depuis 2014, la CCIT projette d'initier un évènement sous un intitulé assez original : « Made in Tamatave », un salon qui devrait être spécialement dédié à la promotion des PME dans la ville. Pour des raisons financières, la concrétisation n'a été possible qu'en 2015. Parallèlement et à la même période, la JCI, en collaboration avec la CCIT, a envisagé d'organiser un « Forum Economique ». De la fusion des deux projets est née l'idée de « La Grande Foire Economique de Toamasina ».

Au programme, deux concours (le premier, d'art oratoire, et le second, de

débats), auxquels ont été conviés à participer, tant les jeunes novices dans le milieu professionnel que les anciens. Objectif : donner aux participants l'opportunité d'apprendre, non seulement à soulever et à évoquer leurs idées, mais aussi et surtout, à convaincre des clients et/ou des collaborateurs. En outre, dès la deuxième journée de la Foire, grâce au Planning Business Speed Dating, 30 rencontres d'affaires ont été enregistrées. Bien que cet évènement soit, en quelque sorte, un essai selon les organisateurs (puisqu'elle constitue la 1ère édition de la Foire Economique de Toamasina), son succès est indéniable, les objectifs ayant été à 80% atteints. Dédiée à l'origine à la promotion économique des trois régions de l'Est malgache, (Atsinanana, Alaotra-Mangoro et Analanjanjirôfo), et grâce à la campagne de sensibilisation, minutieusement menée par la CCIT, elle a pourtant vu la participation d'autres régions plus éloignées géographiquement, comme Analamanga (qui abrite la capitale

Antananarivo), Boeny (Ouest), la Région Vakinankaratra (Centre) et Atsimo-Andrefana (Sud-Est). Avec 80 exposants (dont 400 représentativités), les participations sont allées bien au-delà des espérances.

Cette 1ère édition a ciblé divers axes importants du secteur économique de la ville, entres autres :

- l'instauration de l'image de Toamasina, en tant que ville économique et ville portuaire ;

- la considération de Toamasina dans sa vocation de carrefour : en termes de trafic (pour les professionnels de l'import-export à Madagascar) et en termes de développement économique ;

- la mise en avant des innombrables potentialités économiques (agricoles, industrielles, artisanales, etc) des régions de l'Est malgache. L'organisation de la foire économique répond à la demande des opérateurs économiques nationaux et internationaux.

Le mois de décembre marquant habituellement la période d'ouverture des produits tropicaux sur les marchés nationaux et internationaux, la prochaine édition de la Foire Economique de Toamasina s'annonce comme un carrefour encore plus animé que celui de cette 1ère édition. Il est aussi certain qu'elle ouvrira de multiples opportunités de transaction.

Vous êtes opérateurs économiques, sinon les acteurs du développement de la ville ? Soyez dès aujourd'hui certains que l'édition 2016 de la Foire Economique de Toamasina est marquée dans votre agenda d'évènements. En tant qu'organisateur, la CCIT et la JCI vous promettent beaucoup plus et mieux !

Natacha TSILANGOY



EVENEMENT



COMMUNIQUE DE PRESSE

L'Association des Ports des Iles de l'Océan Indien (APIOI) qui est le groupement d'intérêt des ports de Madagascar, de Maurice, de Mayotte, des Seychelles, des Comores et de la Réunion, a été créée en 2007 à Tamatave, Madagascar. Son siège social se trouve à l'île de la Réunion où elle est enregistrée.

En tenant compte des perspectives prometteuses de la route maritime de l'Océan Indien et pour faire face collectivement aux problématiques environnementales, l'APIOI, reconnue comme étant le bras maritime de la Commission de l'Océan Indien, est appelée à jouer un rôle moteur dans la promotion d'une coopération dynamique Interportuaire entre les îles riveraines où l'interface en sera l'élément vital.

Consciente de ses nouvelles obligations, l'APIOI a, lors de sa dernière assemblée générale qui s'est tenue à l'île de la Réunion, décidé de lui doter d'un secrétariat permanent domicilié à Maurice dont les principales missions sont de :

- s'assurer du fonctionnement du quotidien de l'Association
- mettre en œuvre les actions de lobbying et de promotion de l'Association
- coordonner la mise en exécution des projets de l'APIOI

D'autre part, l'APIOI a signé, le 07 Octobre dernier, un accord de coopération avec l'Union des Chambres de Commerce et d'Industrie de l'Océan Indien (UCCOI) dans le cadre de la mise en œuvre d'action concrète pour améliorer la productivité des métiers portuaires dans la région, à travers une formation adaptée aux besoins de chaque port de la région. L'APIOI compte aussi procéder au renouvellement de la convention avec l'Observatoire des Villes et Ports de l'Océan Indien pour la mise en place d'une ville stratégique maritime et portuaire, permettant ainsi d'étudier les conditions d'accueil de la croisière dans les ports de l'Océan Indien, aussi bien que l'analyse des diverses pratiques environnementales des places portuaires dans la zone.

Fonctionnant traditionnellement sur le principe d'une présidence tournante, le bureau de l'APIOI, qui était sous la présidence de M. Christian Avellin, Directeur Général de Société du port à gestion Autonome de Toamasina, sera maintenant assurée par le Lieutenant-colonel André Ciseau, Directeur de la Seychelles Ports Authority. Il sera épaulé par deux vice-présidents nommément Ramalingum Maistry de la Mauritius Ports Authority, et Mme Fatima Soufou du Conseil Départemental de Mayotte. Le poste de trésorier a été attribué à M. Jean-Frédéric Laurent, Président du Directoire du Grand Port Maritime de la Réunion. Le Secrétariat sera sous la responsabilité de M. Narad Dawoodarry, Directeur Administratif et des Affaires Légales de la Mauritius Port Authority. Les membres et administrateurs pour l'APIOI pour 2016-2018 sont les nommés :

Lt.Col André CISEAU, Président
M. Ramalingum Maistry, 1er Vice-Président
Mme Fatime SOUFOU, 2e Vice-Présidente
M. Jean-Frédéric LAURENT, Trésorier
M. Narad DAWOODARRY, Secrétaire
M. Christian AVELLIN, Administrateur de l'APIOI
M. Alain GAUDIN, Administrateur de l'APIOI
M. Shekur Sunta, Administrateur de l'APIOI
M. Pierre Yves GAUTHIER, Administrateur de l'APIOI
M. Michel SERAPHINE, membre d'honneur de l'APIOI
M. E. MAGAMOOTOO, membre d'honneur de l'APIOI
M. Pierrot BOTOZAZA, membre d'honneur de l'APIOI
M. Wong Tat Chon WONG CHUNG TOI, membre d'honneur de l'APIOI
M. Jean-Bernard ROBERT, membre d'honneur de l'APIOI

Le prochain conseil d'administration se tiendra durant la première semaine du mois de Juin 2016 aux Seychelles. Cette réunion sera suivie par la prochaine assemblée générale qui est prévue en Mars 2017 à Madagascar.

11 Février 2016

[Les membres de l' Association des Ports des Iles de l'Océan Indien \(A.P.I.O.I\)](#)
MADAGASCAR – MAURICE – MAYOTTE – REUNION – SEYCHELLES – COMORES



« La santé est un capital ! »

Quel sport pour les travailleurs ?

Si un adage dit que le travail, c'est la santé. Dr Claudio RANDRIANARISON, médecin au CEMEDI de la S.P.A.T., mais aussi médecin de l'Equipe Nationale Malagasy de Beach Soccer, figure certainement parmi ceux qui ajouteraient que le sport aussi, c'est la santé. En tout cas, il affirme que le sport tient une place importante dans l'entreprise, dans la mesure où il contribue à améliorer la santé et le bien-être des travailleurs, et fait baisser le taux d'absentéisme pour maladie professionnelle (stress, fatigue chronique, etc). Mais attention, il y a sport et sport ! Tous les types de sport ne conviennent pas forcément aux travailleurs. Alors, quel sport pour les travailleurs ? Suivez ci-après les recommandations de notre médecin sportif.

Dans une entreprise, il est préférable que le sport corporatif soit diversifié, de sorte qu'il ne vise pas uniquement l'aspect compétitif, mais privilégie aussi l'aspect loisir et détente. De plus, l'activité physique doit être régulière, modérée et adaptée. Des travailleurs se posent souvent des questions comme :

«**Quand faire du sport, car le temps ne nous le permet pas toujours ? Quel rythme suivre ?**»

I. Quand faire du sport ?

Il peut se pratiquer tôt le matin ou à midi, ou encore le soir, sinon en fin de semaine (en dehors des jours ouvrables). A chacun de choisir selon ses disponibilités.

Cependant, le matin est le plus souvent conseillé. Pour les lève-tôt, cet horaire ne présente aucun problème. Pour le reste, ce n'est pas aussi évident. Sachez que cet horaire présente l'avantage d'être tonique du réveil jusqu'à la fin de la journée. Mais attention, il faut vous interdire de vous forcer, sinon vous courez le risque d'accumuler fatigue et nervosité !

Vous n'êtes pas un lève-tôt ? Ce n'est pas grave, vous pouvez vous rattraper à midi. Ce deuxième horaire vous permettra d'interrompre réellement le stress de la journée, dans la mesure où il coupe votre journée en deux, vous donne l'opportunité de vous changer les idées, et de repartir plus performant pour

l'après-midi. Par contre, cet horaire exige que les installations sportives soient proches de votre lieu de travail et vous permettent de vous rafraîchir ainsi que de vous changer, avant d'entamer la deuxième partie de la journée. Sinon, aucun autre inconvénient, sinon que l'heure de votre déjeuner risque d'en être perturbée.

Le soir est probablement le moment qui arrange le plus de travailleurs. Le sport peut alors se pratiquer, soit en salle ou à l'extérieur, sinon dans des installations spécialisées comme la piscine.

Cet horaire permet de se défouler et de se relâcher par rapport au stress, à la pression et à la tension accumulés tout au long de la journée. Mais cela, à condition que vous ne le pratiquiez pas trop tard. En effet, faire du sport à une heure tardive de la nuit peut retarder votre sommeil et entraîner une mauvaise récupération par rapport à la fatigue.

En fin de semaine (en dehors des jours ouvrables) se présente comme la solution de secours pour ceux qui n'ont pas pu faire du sport en cours de semaine. Le pour de ce choix ? L'ambiance est plus relax et les amis se retrouvent plus facilement pour faire ensemble du sport. Le contre ? Souvent, le sport du week-end n'est pas régulier, et parfois les «sportifs» ont tendance à se surpasser : ils ne s'arrêtent que lorsqu'ils sont épuisés. Il y a alors risque de surmenage physique.

II. Quel rythme suivre ?

Le rythme et l'intensité dépendent de votre niveau et de votre régularité

sportifs. En tout cas, à chaque séance, veillez toujours à commencer lentement, pour augmenter progressivement votre rythme. Veillez également à adapter ce rythme en tenant compte d'un état de fatigue possible ainsi que d'éventuelles douleurs. Et, quel que soit le moment que vous choisirez pour pratiquer votre séance quotidienne d'exercice physique, sachez qu'il vous suffit :

- d'une heure, à une périodicité de 3 fois/semaine ;
- sinon de 30 minutes tous les matins, midi ou soir, selon votre disponibilité.

Il est certain que le sport permet, à tout travailleur qui le pratique, d'être plus productif. Cependant, il est vivement recommandé de :

1. suivre une routine, en créant des habitudes qui permettent de rythmer votre corps ;
2. pratiquer l'activité sportive de façon progressive, de sorte à éviter de se fatiguer, ainsi que pour habituer votre corps aux contraintes du sport. Dans le cas contraire, les risques de blessures ne sont pas à exclure (élongation, claquage ou déchirure musculaire, etc), de même que d'autres manifestations indésirables (trouble du sommeil, anorexie, fatigue, crampes musculaires, etc) ;
3. d'éviter de vous forcer d'être matinal, si vous ne l'êtes pas de nature ;
4. vous faire encadrer, en cas de besoin : s'il le faut, faites appel à un coach sportif.

Monique HENRIETTE
D'après les recommandations de
Dr Claudio RANDRIANARISON



ASOIMI 2015

FARITRA VATOVAVY FITOVINANY

« REHEFA MANDROSO NY SPORT DIA MANDROSO NY FARITRA »

Vita soa amantsara tany Manakara ny ASOIMI 2015 sy ny fankalazana ny faha 15 taona namoronana ny ASOIMI. Fihaonana ara-panatanjahan-tena sy ara-toekarena ny ASOIMI ary maro ireo ratsa- mangaika izay miara-meintana sy misalahy aminy.



Ampahany amin'ireo ekipa nisilotena ny seranantsambon'i Toamasina

zana avy amin'ny filoha nasionalin'ny ASOIMI Randriamiarinarivo Jean Bruno:

- Nitondra fivoarana ho an'i Manakara ny ASOIMI tamin'ny alalan'ny fanamboarana ireo fotodrafitrasa samihafa izay hitoetra ho an'ny tanoran'i Manakara.
- Amin'ny taona 2016, dia hisy ny fanavaozana ny fitsipi-pifehezana sy ny fitsipi-dalao vaovao, satria izay no nahatonga ny fandaminana marobe nisy teto Manakara.
- Hotohizana ny ady amin'ny "mercenaires". Ary hotohizana ny tarigetra mahazatra dia ny firahalahina, ny fiarahamiantana ary ny fandefarana ao anatin'ny fanarahandalàna.
- Aoka ho modely isika rehetra amin'ny fihetsika satria iray ny ASOIMI, ary dia mba ho iray isika mpiasa-mpanjakana manerana ny nosy.
- Ny alakamisy faha 25 ny volana Aogositra hatramin'ny alahady faha 04 septambra 2016 no hanatanterahana ny lalao ASOIMI andiany faha 16, izay hotontosaina any amin'ny faritra Boeny na Mahajanga. ■

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

Niaiky ny maha-zava-dehibe izany ny Ministry ny asam-panjakana sy ny lalàna sosialy Maharante Jean de Dieu izay nisolo tena ny fitondrampanjakana fa hoy izy tamin'ny lanonampanokafana ny lalao : « Hay zavatra goavana ity ASOIMI ity, ary na aiza na aiza misy ahy, dia hiezaka hatrany aho hiatrika sy hanampy ny ASOIMI araka izay azoko atao ». Koa miarahaba anareo manokana aho hoy ihany izy ary ny hafatra kely izay mba apetrako dia ity: "ataovy am-pirahalahiana ny lalao rahetra izay ataonareo, ho voninahitry ny mpiasam-panjakana."

Toy izao manaraka izao ireo taranja nahazoan'ny ekipan'ny FITATERANA vokatra:

■ Taranja karaté : Medaly volamena

1 sy kopy 1

■ Taranja lawn tennis simple dame:

Medaly volafotsy 1 sy kopy 1

■ Taranja lawn tennis double mixte:

medaly volafotsy 2 sy kopy 2

■ Taranja basket ball dames: medaly volafotsy miisa 12 sy kopy lehibe 1

Tao anatin'ny firahalahina tokoa no natanterahana ny lalao rehetra na dia teo aza ny indrokely. Satria ny manao zavatra tsy mora, ary araka ny fomba fiteny malagasy hoe: "soa lavo hahay hamindra ary soa kenda hahay hitsako". Tsy mora ihany koa ny nisahanana ny teo amin'ny fitsarana sy ny fampiharana ny lalàna ankapobeny mifehy ny lalao. Na izany aza dia vonona izahay hanova sy hanatsara na dia sarotra aza izany, hoy ny mpikarakara.

Ireto avy ireo hafatra sy teny nifanome-



Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA, mpandray anjara mavitrika avy ao amin'ny SPAT

TOURNOI DE NOËL 2015

Le Centre socio-culturel et sportif fête Noël ! C'est le défi que Jean Olivier RAHARIJAONA s'est imposé pour marquer la prise en main de la gestion du centre. Rencontres sportives, dans une ambiance à la fois amicale et festive, ont été proposées à tous les employés de la S.P.A.T. pour fêter Noël comme il se doit, et accueillir la nouvelle année. Pari réussi, pour notre jeune et nouveau Responsable du Centre.



La finale du tournoi de basket-ball, disputée entre la Capitainerie et la Direction Générale

La promotion des activités sportives au sein de la société figure parmi les principales missions du Responsable du Centre. Le tout nouveau venu semble bien décidé à démontrer qu'il est à la hauteur de ce que la société attend de lui. En effet, en proposant le Tournoi de Noël 2015, du 28 novembre 2015 au 09 janvier 2016, à une période où l'atmosphère de fête bat son plein, il sait qu'il a de fortes chances de drainer le maximum de participants et de créer l'ambiance amicale voulue. Et il a eu raison d'y croire, puisque 200 participants se sont inscrits aux rencontres inter-directionnelles. Il a pris soin d'assouplir au maximum la composition des équipes, laissant ainsi aux directions le plein de gré de participer seule, sinon fusionnée à d'autres directions. Cependant, pour cette toute première fois, le comité d'organisation s'est limité à deux disciplines sportives, ce, pour toutes catégories confondues : le basket-ball et le football à 7 mixte. Les équipes formées ont été les suivantes :

Football à 7 mixte :
DRH+ DDAP
CAPITAINERIE
DA+ DGDP
DG (fusion de FINANCE+COMM+JURIDIQUE+CDG)

Basket-ball :
DRH
CAPITAINERIE+DA
DDAP+DGDP
DG (fusion de FINANCE+COMM+JURIDIQUE)

En basket-ball, la finale a été disputée entre la Capitainerie et la Direction Générale. Avec un score très serré de 47 à 44, la Direction Générale a remporté la coupe du tournoi. Tandis que pour le football à 7 mixte, la Capitainerie a remporté la victoire par tirs au but, face la Direction d'Appui fusionnée avec la DGDP, laquelle se retrouve ainsi à la deuxième place.

Stimuler l'esprit d'équipe et favoriser l'échange entre les employés de la S.P.A.T., renouer les liens et mieux se connaître dans l'amitié et la fraternité, créer l'esprit de fair-play, non seulement dans le cadre du sport, mais aussi dans l'accomplissement des tâches professionnelles quotidiennes, sont les principaux objectifs du tournoi. Pour un début, les résultats se sont avérés plutôt encourageants, autant pour les participants que pour le comité d'organisation qui s'est déclaré prêt à proposer plus et mieux à la prochaine occasion. Les occasions ne manqueront pas puisque d'autres tournois, de même que

des matches amicaux inter entreprises, sont en vue. Les joueurs se réjouissent de ces prochaines rencontres, car ils pourront ainsi se maintenir sur leurs performances et s'entraîner en vue de l'ASOIMI 2016.

Parallèlement, la S.P.A.T. prévoit d'organiser un tournoi « TAMBATRA 2016 », ainsi que de lancer des rencontres dans les autres disciplines sportives, telles que le karaté, le tennis, etc. L'idée est de permettre à tous les employés de s'épanouir dans les différentes activités sportives, y compris le zumba, qui devient de plus en plus tendance dans la lutte contre le stress chez les employés.



Jean Olivier RAHARIJAONA,
Responsable du CSCS, parmi les
initiateurs du tournoi de Noël 2015

Le Responsable du Centre a tenu à exprimer sa profonde gratitude envers la Direction Générale et la Direction des Ressources Humaines pour leur soutien ainsi que pour la confiance qu'elles lui ont accordé. Enfin, il remercie chaleureusement tous les participants qui ont fait du tournoi une fête de Noël signée S.P.A.T.■

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

L'ENFANT, UNE RICHESSE INESTIMABLE:



ROLE ET RESPONSABILITES DES PARENTS ET EDUCATEURS POUR SON EPANOUISSEMENT

Tout couple légitimement marié ou en union libre aspire à mettre au monde un ou plusieurs enfants selon le souhait communément partagé de ce même couple. Parfois même, la naissance du premier bébé ne fait que consolider les liens d'amour et le sens des responsabilités de chacun, du mari comme de l'épouse. C'est un rayon de soleil qui illumine la vie d'un ménage bien rangé. Mais l'enfant, c'est quoi au juste ? Est-ce un être à dorloter, à mater tout au long de sa vie d'enfant et d'adolescent ? Est-ce un être à dresser afin d'atteindre et d'internaliser les comportements civiques, moraux et sociaux d'un être humain ? Avant tout, il s'avère nécessaire d'apprécier le sens du terme enfant, son développement psychologique et cognitif.

DEFINITION DE L'ENFANT

L'enfant n'est pas un « petit d'homme », un homme en miniature mais il est un être à part et qui doit passer par des périodes de développement psychologique, cognitif, psychologique, moral et social. L'enfant est cet être qui n'a pas encore atteint l'âge de l'adolescent. Si on tient compte du sens étymologique du terme, on se trouve face à un mur d'incompréhension. Le mot enfant vient du latin « fans » qui signifie « qui parle » et « infans » qui se définit par « qui ne parle pas ». Or, l'enfant a son propre langage dès sa naissance tel que le babil, le gazouillis, le vagissement, la lallation, le préverbiage ou le mot-phrase, la période locutoire.

Maurice TIECHE, dans son ouvrage intitulé « GUIDE PRATIQUE D'EDUCA-

TION FAMILIALE » définit l'enfant en ces termes :

« Anatomiquement, c'est un ensemble coordonné des membres et d'organes formant un tout en voie de développement physiologiquement, c'est le produit de la fusion des deux cellules reproductrices humaines. Socialement, c'est un futur citoyen en pleine formation. Moralement, c'est un être personnel auquel il faut donner, par l'éducation, sa destinée humaine et son épanouissement spirituel ».¹

En bref, l'enfant est un être humain doté d'une structure complète, d'organes qui lui permettent de grandir, de parfaire ses connaissances, de s'approprier du savoir, du savoir-faire, du savoir-être et du savoir-vivre. Encore faut-il que quelqu'un

s'occupe de son éducation pour qu'il s'épanouisse dans le temps et dans l'espace. Et c'est là le rôle des parents et des éducateurs de tout bord.

Le stade de développement de l'enfant

PIAGET, dans sa recherche sur le développement de l'enfant, considère trois périodes ou stades pour mieux appréhender le développement physiologique, psychologique, cognitif et moral de l'enfant, à savoir, la première enfance, la seconde enfance et la troisième enfance. La première enfance se situe entre la première et la troisième année de naissance (1 à 3 ans), période durant laquelle l'enfant se familiarise à son

monde environnant, à ses parents, à ses frères et sœurs et commence à communiquer avec eux à sa manière, à travers le babillage, le sourire, le cri, les pleurs et plus tard par son langage propre lorsqu'il arrive à maîtriser les rudiments langagiers lui permettant à se faire comprendre par son entourage.

Le fait de pouvoir se déplacer dans la maison, dans la cour et ailleurs lui fait découvrir d'autres horizons, d'autres aspects de la vie qu'il n'a pas connus auparavant. C'est une porte d'entrée dans la vie sociale bien qu'elle soit restreinte.

La seconde enfance (3 à 7 ans) est marquée par ce que le psychologue appelle **CRISE DE NEGATIVISME INFANTILE** ou **CRISE D'EGOCENTRISME**. L'enfant se croit être le centre de tout ce qui l'entoure (égo : moi, centre : milieu) et cela se manifeste à travers ses comportements. « agressifs » et son langage « égotique ». Il est conscient de son existence étant donné qu'il n'est plus le bébé qu'on dortote, qui dépend tout entier de l'aide des parents. Maintenant, il peut communiquer, découvrir l'environnement qui l'entoure et il est sur le point de s'apprécier. Ce stade de « prise de conscience » ne va pas sans heurts avec la nichée familiale et les rapports adulte / enfant.

L'égoïsme par le langage

Tout appartient à l'enfant de la seconde enfance : sa maman, son père, ses sœurs et frères. Et dans son langage égoïste, il n'est pas rare de l'entendre dire : **MON Papa, MA Maman, MON Frère, MA Maison** et l'usage du « JE » est très fréquent dans ses échanges verbaux et l'utilisation du « NOUS » est quasiment rare à ce stade de développement de l'enfant.

La désobéissance

La désobéissance chez l'enfant de cet âge se manifeste de manière différente. La première est connue sous le nom de **DÉSŒBÉISSANCE ACTIVE**, laquelle consiste à agir contrairement aux recommandations parentales ou aux ordres. La seconde appelée **DÉSŒBÉISSANCE PASSIVE** est le fait de ne rien faire du tout.

L'enfant et le jeu

La seconde enfance est l'âge des activités ludiques : l'enfant a une propension au jeu. Et Pauline KERGOMARD de renchérir : « pour l'enfant, le jeu est



son métier ». Mais l'enfant, dans la plupart des cas, ne respecte pas les règles du jeu et peut les changer à son avantage. Pour lui, les règles ne sont faites que pour son adversaire. Lui, il peut enfreindre les règles. Il suffit d'observer les enfants jouer pour en savoir plus.

La communication chez l'enfant de la seconde enfance

Il nous arrive parfois de regarder les enfants jouer, de les entendre raconter leurs propres histoires et nous avons l'impression qu'ils sont en train de **DIALOGUER**. Mais, dans les faits, il s'agit tout simplement d'un **MONOLOGUE COLLECTIF**.

Le complexe d'Œdipe

Selon la théorie freudienne, le complexe d'Œdipe concerne l'ensemble des désirs ressentis par l'enfant et liés à sa libido à l'endroit de ses parents. En psychanalyse, la libido c'est « l'énergie psychique de la pulsion sexuelle ».

Freud reconnaît deux formes dans la manifestation du complexe d'Œdipe chez l'enfant : la forme « positive » et la forme « négative ».

Dans sa forme « positive », l'enfant éprouve un désir amoureux pour le parent du sexe opposé au sien et de la haine jalouse pour le parent du même sexe. Il lui arrive même de souhaiter sa mort (soyez rassuré que le concept de la mort n'a pas la même signification pour l'enfant et pour l'adulte).

Dans sa forme « négative » l'amour est orienté vers le parent de même sexe et la haine vers le parent de sexe opposé.

Dans le cercle familial, d'aucuns constatent que les filles s'attachent à leur père

et que les garçons à leur mère.

Ce complexe disparaît vers la cinquième ou à la sixième année pour réapparaître au moment de la puberté.

La troisième enfance se situe approximativement entre la septième année et la onzième année. Et c'est l'âge de la socialisation du fait que la majorité d'enfants de cette classe d'âge fréquentent les écoles et les collèges et sont des membres actifs des clubs et d'associations tels que la chorale, le scoutisme, associations d'enfants, amis de la nature... Ils se détachent en quelque sorte de la jupe maternelle. Ils se baignent dans un autre univers que celui du foyer familial et des liens d'amitié et de camaraderie naissent naturellement.

Cette socialisation se matérialise au niveau des expressions langagières, du respect des règles morales, des activités ludiques. Les jeux deviennent plus collectifs et constructifs et l'intelligence opérationnelle s'affirme et se développe. C'est l'âge au cours duquel l'enfant est capable de construire une voiture en miniature, une charrette. Les filles sont capables de fabriquer elles-mêmes leurs poupées, les costumes et vêtements de ces poupées. L'enfant de la troisième année s'attelle à des activités domestiques et sont d'un grand secours pour une mère. L'éducation des enfants n'est pas une tâche facile et une mauvaise compréhension des besoins et du désir de l'enfant peut engendrer des effets néfastes pour son développement psychosocial.

A SUIVRE ...

ZANDRY Séraphin
Directeur des Ressources Humaines
Psychosociologue



04 décembre 2015. Remise des distinctions honorifiques aux employés de la SPAT.



18 décembre 2016. Remise de Certificat de Reconnaissance de la DGE à la SPAT. Ensemble l'équipe financière de la société et la délégation de la DGE pour une photo souvenir



22 janvier 2016. Nouvel an de la SPAT. Remise de cadeaux au Directeur Général



29 janvier 2016. IOPL 10^{ème} édition à l'île de la Réunion, discours de M. AVELLIN Christian Eddy en tant que Président en exercice de l'Association des Ports des Îles de l'Océan Indien,



26 janvier 2016. Journée Internationale de la Douane célébrée à Toamasina sous le Haut Patronage de SEM Hery RAJAONARIMAMPINANINA, Président de la République de Madagascar, entouré des personnalités officiels parmi lesquels la Représentante Résidente de la Banque Mondiale



29 février 2016. Réception de quatre vedettes rapides dédiées à la lutte pour la protection des richesses naturelles. Coupure du ruban inaugural.

RECETTE



Poulet épicé à la citronnelle et au lait de coco

Ingrédients / pour 4 personnes

- ◆ 3 blancs de poulet émincés
- ◆ 1 jus de citron vert
- ◆ 1 échalote émincée
- ◆ 1 gousse d'ail finement émincée
- ◆ 1 oignon émincé
- ◆ 2 cuillères à café de piment rouge concassé
- ◆ 2 cuillères à soupe de cœur de citronnelle très finement émincé
- ◆ 1 cuillère à soupe d'huile végétale
- ◆ 1 petite brique de lait de coco

Préparation

-Mélangez le jus de citron vert avec les blancs de poulet émincés et laissez mariner environ 45 minutes.
 -Chauffez l'huile végétale à feu moyen et y ajouter l'échalote, le piment concassé et la citronnelle. Laissez cuire en mélangeant jusqu'à ce que les parfums se dégagent.
 -Ajoutez le poulet avec la marinade, et faites frire jusqu'à ce que le poulet commence à brunir.

Pour finir

Ajoutez le lait de coco et laissez cuire 5 minutes environ.



Rabthamabala Doche Yarita
 fille de UUVIME Florence Rochelle

ÇA FAIT UN CHOC	OPPOSÉ	PARDONNE	TENDRE LA MAIN
CAPITALE DU DAUPHINÉ	TRÈS ATTACHÉ		QUI DURE
AU PIED DU LUBERON		DÉCHET DU BLÉ	
EN COLÈRE		GRAND PAYS	
APRÈS RÉ		HURLÉ	
TRÈS ÉTENDU		PALPANT	
			SE PLAINDRE
FAUSSE	ÇA FAIT SOUVENT LE PLI		CHEMIN À SUIVRE
	TRIBU		PLANE
			PETITE PATRONE
ÉPREUVES DE SKI			
ÉTAT D'ARABIE			
		PIEU	
COMPLÈTE			

HUMOUR

ON VOUS LAISSE LE CHOIX ENTRE LE TRAVAIL DOMINICAL ET LE TRAVAIL DU DIMANCHE

ON PEUT TIRER ÇA À LA COURSE PAYÉ?



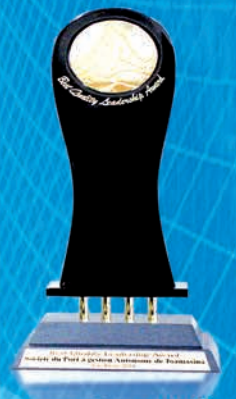


Société du Port à gestion Autonome de Toamasina

Ensemble vers un port de référence



*The New era award
for technology,
innovation & quality
Port de Toamasina (P.A.T.)
Rome 2014 Italy*



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

*International star
for leadership
in quality 2014
(Juin 2014, Paris)*



*International award
for leadership
in image and quality
(Décembre 2014, Madrid)*

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