



PortEcho

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina

SPAT 1^{er} Trimestre 2016

n°26



I.O.P.L 2016

**L'avenir de l'Océan
Indien repose
sur la potentialité
de ses ports**

- **CODE ISPS**
Information et sensibilisation
- **LA FETE DU TRAVAIL**
pour une responsabilité citoyenne



www.port-toamasina.com





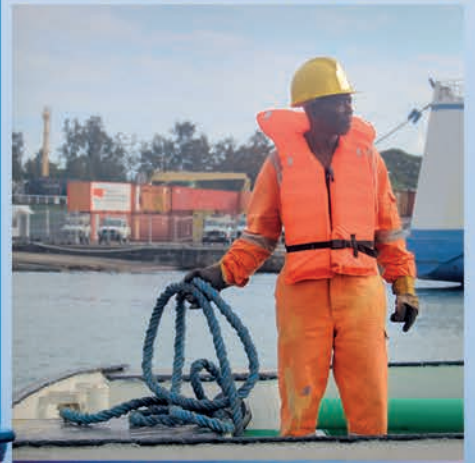
La Capitainerie du port et ses services portuaires

Autres prestations

- Sécurité et sûreté
- Protection de l'environnement
- Avitaillement en eau douce
- Tour de veille et de contrôle
- Chantier de réparations navales

MISE A QUAI

- Pilotage
- Remorquage
- Lamanage





Directeur de la Publication
AVELLIN Christian Eddy

Directeur de la Rédaction
Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY

Comité de Rédaction
ZANDRY Séraphin Fred Aimé
Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY
Mamy RAZAKALIMANANANDRO
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA
Monique HENRIETTE
Aléxina TIANA
Natacha TSILANGOY
Monica RAHARIMALALA
Johnson RAKOTONIRINA
Vololona RANIVOMBOAHANGY
Fanjanirina RAELIARISOA
Alfred SOLOARIMALALA

Infographie
Mamy RAZAKALIMANANANDRO
Johany Marino HARINDRATSIMBA

Photographie
Johany Marino HARINDRATSIMBA

Edition
ECOPRIM
Tél: 020 22 320 89
Fax: 020 22 690 87
e-mail: ecoprim@netclub.mg
Zone industrielle Nord
des hydrocarbures
Ankorondrano

Nombre de tirage:
350 exemplaires

4 EDITORIAL

6 ECONOMIE

- **IOPL 2016:**
L'avenir de l'Océan Indien repose sur la potentialité de ses ports
- **APIOI:**
« Travailler par rapport aux défis fixés »
- **Foire Internationale ASIA-IO:**
« Asia is beautiful ! », côte à côte avec « Tsara vita gasy »
- **Environnement:**
La préservation des ressources naturelles est une affaire de tous les citoyens
- **Visite du port de Toamasina par l'EM du Nigéria:**
vers une coopération militaire?
- **FORMATION INTERPOL AU PORT DE TOAMASINA**
« Ensemble, on pourra faire quelque chose »
- **CODE ISPS :**
Information et sensibilisation
- **SMMC:**
vers la modernisation de son secteur exploitation et la reprise économique
- « **Du côté des quais... :**
Clôture de la saison des croisières 2015-2016, sous le soleil tropical de Toamasina
- **Ports de commerce:** Types et caractéristiques
- **Lutte contre la corruption :**
Osons-dire non !
- **Soutenance d'un mémoire de Master Professionnel :**
vers un logiciel opérationnel pour la Capitainerie de la S.P.A.T.
- **AMBATOVY**



26 TRAFIC MARITIME

28 MOUVEMENTS DES NAVIRES

29 ANNUAIRE DES MAREES

30 AKON'NY MPIASA

- « Ino marô asanô ê ! »
- **LA FETE DU TRAVAIL :**
pour une responsabilité citoyenne
- **8 MARS 2016 :**
une journée à l'honneur des femmes
- **Valim-pifidianana**



34 SANTE

- « **La santé est un capital !** »
Quid du virus Zika ?



35 SPORT

- **Port de Toamasina :**
de nouveau célèbre à travers l'île et en Afrique grâce au sport ?



36 CULTURE & EDUCATION

- **L'ENFANT, UNE RICHESSE INESTIMABLE**
Rôle et responsabilités des parents et éducateurs pour son épanouissement (suite)



38 ACTUS EN PHOTOS

39 LOISIRS



ECONOMIE

I.O.P.L 2016

**L'avenir de l'Océan
Indien repose sur
la potentialité
de ses ports**



L'hémisphère sud, en particulier l'Océan Indien, est en train de devenir le théâtre maritime de l'évolution planétaire. Or, à toute évolution, nouveaux enjeux, nouveaux défis. Le secteur maritime étant un vecteur essentiel du commerce international, le monde maritime doit se mobiliser pour faire face à ce nouveau contexte d'exigences et de besoins. C'est ce qui justifie la tenue annuelle de l'Indian Ocean Ports & Logistics Conference and Exhibition ou IOPL. Rendez-vous des acteurs du secteur portuaire et maritime (avec une journée de visite de site et deux journées successives de conférence débat et d'exposition), l'IOPL donne à ces derniers une opportunité d'échanges et de réflexions, dans un but commun de développement de la zone Océan Indien. A chacune des éditions, des soucis universellement partagés se trouvent au centre des débats. La 10ème édition a mis en avant, entre autres sujets d'actualité, le gigantisme des navires (avec les exigences que cela impose sur les ports), et l'exemple réussi de la coopérative ouvrière réunionnaise



Vue partielle de l'assistance, lors d'une séance de présentation

Pour la première fois depuis dix ans, après Mozambique, Madagascar, les Seychelles, et plusieurs fois, l'île Maurice, la Réunion s'est proposée pour accueillir la 10ème édition de l'évènement. Ainsi, du 27 au 29 janvier 2016, le Parc des Expositions de Saint-Denis a rassemblé conférenciers, décideurs publics et privés, armateurs et compagnies maritimes, experts, investisseurs, acteurs portuaires et maritimes, ingénieurs, constructeurs, superviseurs d'entretien et d'approvisionnement, constructeurs, spécialistes en formation, etc. Pendant les deux journées de conférence, les participants se sont penchés sur des enjeux de dimension régionale et internationale, ainsi que sur les opportunités de développement, lesquelles, avec l'ouverture des routes maritimes de l'axe Sud-Sud, s'offrent aux ports de l'Océan Indien.

Objectif : se positionner en plateforme unique, solidaire, efficace et compétitive.

La mondialisation de l'activité économique se caractérise par une production industrielle phénoménale dans les pays émergents, dans la mesure où ils disposent, soit des matières premières, ou de la main d'œuvre de production à des coûts

particulièrement concurrentiels.

Par contre, ils sont contraints de s'orienter vers des marchés potentiels peu exploités. D'où une fluidité continue de trafic. De ce fait, cette nouvelle donne de l'industrie portuaire et maritime crée de nouveaux besoins, de nouvelles exigences, lesquels exigent des gens de mer (armateurs et prestataires) à se concerter, dans le but d'évoluer dans le cadre d'**une politique maritime forte, cohérente et volontaire, ce, face aux enjeux majeurs, dont :**

1. Les méga navires et les méga alliances

L'adaptation des infrastructures portuaires (modernisation, extension) aux nouveaux besoins des navires de nouvelle génération est aujourd'hui une nécessité. A ce titre, et en réponse aux besoins émergents, les ports de l'Océan Indien gagnent à élaborer une stratégie concertée de développement et d'investissement, tout en se tournant vers la diversification des activités.

Lors de son intervention, Dr Jonathan Beard, Vice Président de l'ICF International, a clairement défini la problématique en ces termes : « **Transhipment in an age**

of mega-vessels and mega-alliances : can ports afford not to play the game ?... Port planning and performance parameters : invest to play the game or to be relegated to second division ? (en français, mutation dans l'ère des méga navires et des méga alliances : les ports peuvent-ils se permettre de ne pas jouer le jeu ?... Paramètres de planning et de performance portuaires : investir pour jouer le jeu ou être relégué en deuxième division ?).

La même question a été reprise par la plupart des intervenants, entre autres, Mr. Anthonie Versluis du Global Ports Practice, lequel a développé les raisons pour lesquelles les ports sont contraints de s'adapter à la croissance avérée du commerce maritime dans l'Océan Indien. En tout cas, il est aujourd'hui un fait que c'est la technologie qui dicte les lois. Or, la technologie est arrivée à mettre en service des navires exigeant des tirants d'eau de 18m, ces méga navires qui exigent des infrastructures (quais, terre-pleins, équipements portuaires, compétences, etc.) encore et toujours plus poussées en termes de dimensions.

Fort heureusement, tous les participants sont conscients que « **les ports ne peuvent pas réussir seuls les défis qu'ils doivent relever** ».



Dr Jonathan Beard,
Vice Président de l'ICF International

ECONOMIE

Certes, il est acquis que le développement des ports de l'Océan Indien est incontournable et qu'il est grand temps que tous s'y mettent. Parallèlement, les concernés réalisent également que, seuls, ils ne réussiront jamais à faire face à tant d'enjeux en même temps, crises et autres obstacles aidant. C'est la raison pour laquelle, dans son intervention, Patrick BRET, Directeur Commercial et de la Communication de HAROPA⁽¹⁾, pense que tous doivent être unis et solidaires. Il s'exprime alors en ces termes :

« Les ports ne peuvent pas réussir seuls. On doit relier tous les ports, les uns avec les autres ».

A l'occasion, il prend comme exemple HAROPA, qui est, avant tout et pour les trois ports, le centre de communication, de concertation et de concentration des moyens, l'objectif étant d'être toujours en mesure de prendre les décisions appropriées, sur le plan aussi bien portuaire qu'extra portuaire. Par ailleurs, il a souligné que les distances ne devront plus jamais être considérées comme des obstacles pour les relations interportuaires. Quel que soit son emplacement, toute relation inter portuaire est dorénavant intéressante. Et, à présent, aller de l'avant et aussi loin que nécessaire s'avère l'attitude à adopter, afin d'élaborer ensemble un plan de développement mutuellement fructueux. Enfin, les décideurs portuaires doivent se rendre à une évidence : ce sont les armateurs qui décident les escales et les navires. Pour ces derniers, le gigantisme est devenu un phénomène inéluctable, qui est donc à prendre en considération, quitte à anticiper, puisque rien ne semble pouvoir arrêter l'évolution technologique.



Patrick BRET, Directeur Commercial et de la Communication de HAROPA



I.O.PL 2016: coupure du ruban inaugural

A charge pour les décideurs portuaires de tout mettre en œuvre, en vue d'adapter les installations et les équipements des ports (dont ils sont respectivement responsables) aux nouveaux besoins, aux nouvelles exigences de ces méga navires. Désormais, les ports s'affrontent inévitablement aux défis des constructeurs de bateaux, puisque la taille des navires ne cesse d'augmenter. En résumé, à méga navires, des tirants d'eau plus profonds, des quais plus longs, des terminaux plus spacieux, des équipements encore et toujours plus modernes et performants, et surtout, un rendement toujours plus accru.

Parallèlement, ces mêmes ports doivent également tenir compte d'autres enjeux, non moins importants, comme :

- la sécurité et la sûreté des navires ainsi que des installations portuaires (lutte contre les menaces terroristes et les actes de piraterie, sécurisation de la navigation, surveillance des espaces maritimes,

assurance d'un dispositif de sauvetage efficace, etc.) ;

- la préservation de l'environnement marin (lutte contre la pêche illégale et le pillage des ressources naturelles) ;

- le développement des énergies renouvelables, en vue d'un développement durable ;

- la profonde mutation que connaît l'Iran (avec un important trafic import/export en perspective).

2. L'Océan Indien dans l'échiquier de l'industrie portuaire et maritime

Autre facteur majeur à prendre en considération : la place de l'Océan Indien dans l'échiquier de l'industrie portuaire et maritime. Environ 90% des échanges mondiaux s'effectuent par voie maritime. L'Océan Indien occupe la quatrième place

(1) sous ce sigle, se sont regroupés trois grands ports français sur la Seine : le Havre, Rouen et Paris



mondiale en termes de volume commercial (son espace maritime représente plus de deux fois de la superficie de la Méditerranée). Multiples défis se présentent donc aux activités des ports de l'Océan Indien. De ce fait, l'amplification des échanges pour le développement économique devient une contrainte, dans laquelle l'activité de négoce en import-export doit se présenter comme un support dynamique.

Comment les ports de l'Océan Indien se préparent-ils à faire face à cette profonde mutation ? Pour le Port de Toamasina, point n'est besoin de revenir sur son plan de développement. Les deux stands occupés respectivement par la S.P.A.T. et la MICTSL en exposent suffisamment pour comprendre qu'il a la volonté de jouer le jeu. Voyons plutôt le cas de la Réunion qui a donné aux participants l'opportunité d'apprécier son projet de développement et d'extension portuaires au cours de la visite de site. Département français d'outre-mer d'une superficie de

2 512 km² (pour une population avoisinant les 840 000 âmes), et localisée dans une zone ultra périphérique de l'Europe, elle est dotée d'un grand port particulièrement dynamique, se basant sur une politique maritime forte, cohérente et volontaire, sis dans la ville Le Port. Aujourd'hui en pleine extension le site portuaire dispose :

- d'une gare maritime ;
- d'un port de commerce. Celui-ci assure 99% des échanges avec l'extérieur. Il vient d'achever les travaux d'extension et de modernisation de la darse à conteneurs, laquelle constitue l'artère économique principale de l'île, et par laquelle transitent les importations énergétiques et alimentaires. Bien entendu, cet important investissement a été réalisé, d'un côté, pour répondre aux exigences de la route maritime de l'Océan Indien ainsi qu'à la croissance du trafic attendu, et de l'autre, pour améliorer la qualité des services portuaires. C'est ce qui a justifié l'allongement d'un quai sur 160m de longueur, ainsi que le creusement de la darse à moins de

15,50m de profondeur (pour un tirant d'eau de 14,50m). Trois nouveaux portiques de manutention de conteneurs peuvent y opérer sur 21 rangées en largeur.

L'objectif de ce port de commerce rénové : capter une part du trafic de transbordement régional d'ici 2018 ;

- d'un port de plaisance ;
- d'un port de pêche ;
- d'une base navale et militaire (qui se place en 3ème position parmi les ports militaires français).

Côté organisation des ressources humaines, le modèle réunionnais s'avère également très intéressant. A ce propos, un autre facteur majeur survient. Il s'agit de l'automatisation toujours plus poussée des métiers portuaires. Comment y faire face ? Pour survivre aux crises (économiques ou sociales), la Coopérative Ouvrière Réunionnaise (COR) s'est érigée comme un modèle unique, à la Réunion comme dans la zone Océan Indien. Ce positionnement d'acteur économique reconnu, dans l'enceinte portuaire et avec les partenaires extérieurs, a été un défi de taille pour les dockers, qui, un jour, ont décidé de prendre leur destin en main. Ainsi, en 1992, de l'initiative d'hommes et de femmes passionnés par leur métier, unis dans le souci d'être performants et de réussir, COR a vu le jour à la suite d'un mouvement social des dockers.

Un des fondateurs, aujourd'hui Conseiller au sein de la coopérative, Monsieur Michel SERAPHINE, souligne, non sans fierté légitime, que la coopérative doit aussi sa création à un double besoin :

- de répondre de façon professionnelle et efficace à d'autres services de manutention portuaire ;
- pour les dockers, de s'unir pour préserver et de gérer au mieux leur outil de travail.



photo: source externe

Michel SERAPHINE,
Conseiller au sein de la COR

ECONOMIE



Stand de la COR (Coopérative Ouvrière Réunionnaise)

Cette aventure humaine, lancée pour faire face à une autre économie, n'a pas manqué d'éveiller la curiosité des représentants du *PortEcho* sur place. Des entretiens que des fondateurs ou membres de la COR lui ont accordés, il a appris qu'en 1992, trois entreprises contrôlaient l'ensemble de l'activité de manutention portuaire au Port de la Pointe des Galets. Par conséquent, la COR s'est rapidement positionnée sur le trafic en vrac (le charbon, le clinker, les céréales, etc.), autant pour fidéliser les principaux clients que devenir une véritable référence. Regroupant 43 employés permanents et 37 temporaires, tous polyvalents, la COR peut s'enorgueillir de son équipe cohérente et animée par un ardent désir de réussir. Ouvriers et dockers, dont 7 portiqueurs, sont tous titulaires du Certificat de Qualification Professionnelle. A noter que la polyvalence des équipes est une des clés de la performance portuaire.

Le modèle original de gouvernance démocratique de la COR en fait une structure à l'avant-garde des entreprises dites de « l'économie sociale et solidaire ». Elle est d'ailleurs souvent montrée en exemple dans ce que peut être « une autre économie », sinon « une économie alternative », cela, face à la crise, puisque son but est d'entreprendre, de créer des emplois, de produire des services, de réinvestir les bénéfices au profit du développement de l'entreprise, de décider démocratiquement, et enfin et surtout, de contribuer de manière participative à la

gestion de l'entreprise. Bref, une aventure humaine, portée fièrement par la COR, qui montre qu'une autre économie est possible, en ce sens que, en dépit des difficultés qu'elle a rencontrées dans ses débuts, elle est aujourd'hui une démonstration vivante des valeurs de coopération, de solidarité, elles-mêmes synonymes de performance et de réussite économique.

Pour sa part, dans son intervention en qualité de Président de l'Association des Ports des Iles de l'Océan Indien, Monsieur AVELLIN Christian Eddy a mis en exergue la problématique de la formation

en ces termes :

« Aujourd'hui, la nécessité d'une bonne structure pour la formation des employés apparaît fondée, structure permettant ainsi le dialogue et les échanges, socle incontournable, sur lequel pourra progressivement se bâtir un sentiment d'appartenance à une entité régionale. A ce titre, la formation pour les ports de l'Océan Indien est au cœur des missions de l'APIOI. Lors d'un atelier de travail de l'APIOI en mai 2008, les dirigeants de l'APIOI ont identifié les faits suivants dans pratiquement tous les ports de l'Océan Indien :

- manque de ressources humaines spécialisées dans le domaine maritime et portuaire ;
- effectif vieillissant dans certaines de ces entreprises ;
- manque d'information et d'orientation, ce qui n'incite pas les jeunes à s'intéresser au secteur maritime et portuaire ;
- contraste entre l'évolution rapide de l'entreprise et le rythme plus lent dans le domaine de la formation ;
- les compétences pointues et spécialisées se font rares ;
- le « turnover » nuit au bon fonctionnement des entreprises ;
- les talents de l'entreprise ont besoin d'une certaine marge de manœuvre et d'autonomie pour être motivés dans leurs fonctions ;
- les talents ont besoin de relever des défis ambitieux pour se construire un plan de carrière motivant.



AVELLIN Christian Eddy, Président de l'APIOI, parmi les intervenants durant l'évènement



Au stand de la SPAT: photo souvenir de la délégation

Or, dans un monde de plus en plus globalisé, les différentes stratégies de la formation maritime et portuaire s'avèrent être les moyens les plus sûrs de mettre en œuvre de nouvelles politiques adaptées, tant aux exigences légitimes des populations en terme de qualité de vie et de retour vers les fronts d'eau, qu'aux besoins non moins légitimes du port en terme de compétitivité économique. Demain, pour répondre aux nécessités

du commerce international et savoir saisir les opportunités de la globalisation, les ports de la région devront apprendre à élaborer conjointement des scénarios pour la formation continue de leurs cadres. La formation deviendra un moyen innovant pour engager de nouveaux partenariats productifs. Depuis 2010, l'APIOI est impliquée très directement avec la COI dans la mise en œuvre de projets communs. Ainsi la convention de

partenariat avec la COI a été renouvelée le 11 septembre 2015, ce, afin de développer et renforcer les échanges dans le domaine maritime entre les îles de l'Océan Indien ».

Y a-t-il quelque différence que ce soit entre les îles de l'Océan Indien ? Certes, elles ne sont pas superposables en termes de superficie, de population et de niveau de développement. Cependant, elles partagent les mêmes soucis, sont mises face aux mêmes enjeux, et doivent relever les mêmes défis. Il en est de même pour leurs ports respectifs, lesquels doivent de surcroît s'impliquer dans la sécurisation du secteur portuaire et maritime (les couloirs marins étant très espacés, de l'île Maurice jusqu'au continent africain, les espaces océaniques peuvent devenir très vulnérables dans l'Océan Indien).

Pour conclure, les ports de l'Océan Indien doivent créer une synergie, afin d'élaborer des projets communs, non seulement pour faire face aux besoins émergents des routes maritimes de la zone Océan Indien, mais aussi pour la protection de leurs ressources naturelles respectives, ainsi que pour la sécurisation du secteur.

**Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY
et Liliâne MELQUIOND-ZAFINIRINA**



Visite de site guidée aux chantiers du port (La Réunion)

ECONOMIE

APIOI: « Travailler par rapport aux défis fixés »



Elle a vu le jour en 2007 à Toamasina. Elle, c'est l'Association des Ports des Îles de l'Océan Indien (en abrégé, l'APIOI), dont la raison d'être est le souci de favoriser les intérêts communs, la synergie d'actions et la complémentarité des potentialités des ports des îles de l'Océan Indien. Avec l'île Maurice, la Réunion, Les Seychelles, Mayotte et les Comores, Madagascar figure parmi les membres fondateurs. Son siège social est basé à l'île de La Réunion. Quant à la Présidence de l'association, elle est tournante pour un mandat de deux ans entre les ports membres.

Comme à l'accoutumée, profitant des événements rassemblant les ports de la région Océan Indien et Afrique Australe, les membres de l'APIOI se sont donnés rendez-vous immédiatement après la 10^{ème} édition de l'Indian Ocean Ports & Logistics Conference and Exhibition ou IOPL 2016 (événement qui s'est tenu du 27 au 29 janvier 2016 à Saint-Denis, La Réunion). Ainsi, le 30 janvier 2016, ayant choisi Le Port comme ville-hôte de ses réunions, et sous la présidence de M. AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., l'APIOI a réuni ses membres, à la fois pour le Conseil d'Administration et pour l'Assemblée Générale.

L'ordre du jour de la réunion du Conseil d'Administration a été arrêté sur six points, parmi lesquels le renouvellement du bureau. A l'issue de l'examen de ce point, le Lieutenant-Colonel André Ciseau (les Seychelles) assure la présidence de l'association pour un nouveau mandat de deux ans.

Le nouveau Premier Vice Président, Mr. Ramalingum Maistry a insisté sur la nécessité « de la volonté et de l'ambition de chacun des membres, afin d'aboutir à la concrétisation des projets, et surtout,

pour que l'association puisse travailler par rapport aux défis fixés ». Il faut savoir que, s'élevant comme le bras maritime de la Commission de l'Océan Indien ou COI, l'APIOI est appelée à jouer un rôle moteur, pour une coopération dynamique interportuaire entre les autorités maritimes des îles riveraines, et cela, en considération des perspectives prometteuses de la route maritime de l'Océan Indien. Faire face de façon collective aux problématiques environnementales, où l'interface sera l'élément vital, figure parmi les principaux objectifs de l'association.

L'Assemblée Générale, quant à elle, a débattu en priorité de la nécessité urgente de doter l'association d'un secrétariat permanent. A l'issue des débats, les participants sont arrivés à un consensus. Ce secrétariat siègera à l'île Maurice.

Il aura pour principales missions de :

- s'assurer du fonctionnement quotidien de l'Association ;
- mettre en œuvre ses actions de lobbying et de promotion ;
- coordonner la mise en exécution de ses projets, ce, en appui avec les membres de l'Association.

Puis, les membres se sont penchés sur une question non moins importante. Il s'agit de la formation aux métiers

portuaires. Secrétaire bénévole de l'Association depuis plusieurs années, Mr. Narad DAWOODARY (Mauritius Port Authorities) a tenu à souligner que le secteur portuaire et maritime ne cesse d'évoluer, d'où l'importance et l'urgence de la mise en œuvre d'un plan de formation. A ce titre, il faut rappeler que, le 7 octobre 2015 à l'île Maurice, l'APIOI a signé un Accord de Coopération avec l'Union des Chambres de Commerce et d'Industrie de l'Océan Indien (UCCOI), accord qui vise la mise en œuvre d'actions concrètes en vue d'un professionnalisme poussé, ce, grâce à une formation adaptée aux besoins de chaque port de la région.

Enfin, l'APIOI a de nouveau exprimé son intention de renouveler la convention signée avec l'Observatoire des Villes et Ports de l'Océan Indien avec, comme objectif, la mise en place d'une veille stratégique maritime et portuaire, permettant, d'un côté, d'étudier les conditions d'accueil des navires de croisière dans les ports de l'Océan Indien et, de l'autre, d'analyser les diverses pratiques environnementales des places portuaires de la zone.

Recueillis par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

Foire Internationale ASIA-IO « Asia is beautiful ! », côte à côte avec « Tsara vita gasy »

D'un côté, Madagascar, escale incontournable dans l'Océan Indien, affichant le « Tsara vita gasy », de l'autre pratiquement tous les pays du continent asiatique, sous le slogan « Asia is beautiful ». Du 17 au 20 Mars 2016, à Antananarivo, la capitale malgache, au Parc des Expositions Forello Expo, la foire internationale ASIA-IO (pour Asia - Indian Ocean) a offert, à l'un comme l'autre, une opportunité de quatre jours d'échanges économiques, commerciales et culturelles. Dans un décor alliant couleurs, musiques et tenues modernes et traditionnelles, tous ont donné le maximum pour favoriser le partenariat, la coopération et les relations d'affaires. De par sa position géostratégique dans l'Océan Indien, le Port de Toamasina a tenu à y marquer sa présence, afin de démontrer au grand jour qu'il a un rôle crucial à jouer dans ces échanges.



Vue partielle des stands

Placé sous le haut patronage de SEM Hery Rajaonarimampianina, Président de la République de Madagascar, et avec l'appui de SEM HU De Ping, Représentant Spécial du Président de la République Populaire de Chine, l'ASIA-IO a servi de médiateur principal entre les pays participants. Cette première édition est née de l'initiative de l'Etat Malagasy, dans le but de renforcer ses relations avec l'Asie, de même que ses voisins de l'Océan Indien. La visée multilatérale de la

diplomatie économique de Madagascar s'est révélée à travers cette véritable plateforme génératrice de retombées économiques. Tous les secteurs économiques y ont été représentés.

Dès les premières connexions asia-océaniques entre les pays participants, le rôle unificateur des eaux a été démontré par l'histoire. Depuis, plusieurs siècles se sont écoulés. Et les navigateurs ont réussi à faire des îles de l'Océan Indien des comptoirs commerciaux incontournables.

Parallèlement, lors des opérations de transbordement de denrées de toutes sortes, leurs vaisseaux respectifs se sont mutuellement échangés les richesses culturelles des uns et des autres. Aujourd'hui, la prise de conscience universelle sur la mutation des routes maritimes internationales (désormais dans l'axe Sud-Sud) est un fait. Mieux, les échanges commerciaux sur cet axe sont escomptés croître pour les prochaines années. La foire ASIA-IO arrive à point nommé, dans la mesure où elle vise

ECONOMIE



Au stand de l'Association Générale Chine-Afrique, les officiels ont eu droit à un discours sur la pertinence de l'opportunité

la consolidation des usages et des échanges commerciaux-économiques, en particulier sur le parcours de la nouvelle route maritime de la soie, depuis la Chine (première puissance mondiale) jusqu'au reste du monde.

Fort de l'effervescence des pays aspirant à solidifier leur alliance pour une croissance basée sur les principes du « gagnant-gagnant », ASIA-IO a recouvert les 12 000m2

réservés à la foire. Il est intéressant de souligner que l'évènement tient sa singularité de son enjeu stratégique. Par conséquent, la forte présence d'opérateurs économiques nationaux, asiatiques et des pays de l'Océan Indien, de la S.P.A.T., Autorité Portuaire du premier port malgache et membre fondateur de l'Association des Ports des Iles de l'Océan Indien, aux côtés des deux principaux concessionnaires portuaires de Toamasina

(en l'occurrence, la MICTSL, dans un stand à part, et la SMMC, sous l'égide du Ministère du Tourisme, des Transports et de la Météorologie) est loin d'être l'effet du hasard.

Extension, développement, modernisation, respect des normes et standards internationaux, tels sont désormais les défis que le Port de Toamasina doit relever, afin de se démarquer comme catalyseur du décollage économique de la Grande Ile. C'est cette visée qui justifie le Plan de Développement (prévu pour être financé par le Japon, par le biais de la JICA ou Japan International Cooperation Agency), ainsi que deux autres projets à moyen terme (les aménagements respectifs d'un parking poids lourds et d'un quai mixte Passagers/Ro-Ro) présentés au stand de la S.P.A.T. Cette lumière sur les vues pérennes du Port de Toamasina, en faveur de l'intérêt économique national, a suscité une vague de réactions plus que positives chez les visiteurs : tant les autorités nationales que celles des pays présents, de même que les différents opérateurs économiques, ont vu s'ouvrir de nouvelles voies opérationnelles et commerciales.



Les visiteurs se succèdent au stand de la SPAT

Monica RAHARIMALALA
et **Natacha TSILANGOY**

Environnement

La préservation des ressources naturelles est une affaire de tous les citoyens



Quatre nouvelles vedettes patrouilleurs pour sécuriser la côte malgache

La lutte pour la protection de l'environnement est une priorité pour l'Etat Malagasy. Quatre vedettes rapides ont été réceptionnées au port de Toamasina le 29 février 2016 par SEM le Président de la République de Madagascar Hery Rajaonarimampianina, ce, avec la présence effective de nombreux membres du gouvernement.

Les trafics illicites des ressources naturelles malagasy, notamment du bois de rose ont fait couler beaucoup d'encre depuis ces dernières années. Leur valeur pécuniaire extérieure a engendré des affaires rapportant des fortunes colossales à certains, par contre, au détriment des malgaches, et surtout des générations futures. Les efforts dans la lutte pour la protection de l'environnement, particulièrement dans ce domaine, ont déjà été entrepris. De nettes améliorations dans le processus ont été constatées, mais en dépit de cela, le commerce du bois précieux est toujours à son apogée chez des acheteurs toujours prêts à payer plus. De nouvelles infrastructures ainsi que des mesures sont mises en place. A ce titre, les mouvements des navires au large des côtes ont pu être tracés au Centre de Fusion des Affaires Maritimes, créé récemment à Antananarivo. Le système permettant d'alerter les forces navales de tout mouvement suspect, celui-ci contribuera à dissuader les trafiquants d'approcher les côtes malgaches. En outre, un dispositif légal a déjà été mis en place, malgré la difficulté de son application concrète.

Pour continuer dans la voie de ce progrès, SEM Rajaonarimampianina a réitéré, dans son allocution, l'importance de la sensibilisation commune des

citoyens Malagasy dans la lutte dont ces derniers sont les participants, la nécessité de la création d'activités et d'emplois autour des zones protégées. A l'occasion, deux appels lancés à tous les citoyens malagasy, et cela, de manière très engagée :

- Le premier, de la part de SEM le Président de la République, pour éveiller l'esprit du patriotisme et de la volonté de se donner la main dans cette lutte ;
- Le second, de la part de Ralava Beboarimisa, Ministre de l'Environnement, de l'Ecologie, de la Mer et des Forêts, pour une vision commune et patriote, en vue de la protection des ressources naturelles.

Dans la lutte qu'il s'est engagé de mener à terme, l'Etat Malagasy a été soutenu par la Banque Mondiale, son partenaire de longue date. L'un et l'autre ont affirmé que la cessation de ce gain facile demande l'implication de tous, du simple citoyen aux plus hauts responsables. Cette date du 29 février 2016 sera marquée par un nouveau souffle et une nouvelle impulsion à la lutte contre le trafic, selon le Représentant Résident de la Banque Mondiale, Coralie Givers.

Monica RAHARIMALALA



SEM le Président de la République de Madagascar, prononçant le discours inaugural

Visite du port de Toamasina par l'E.M du Nigéria vers une coopération militaire?

Durant ces dernières années, les coopérations entre des Etats du continent africain et Madagascar se sont affirmées. Le 27 avril dernier, le Port de Toamasina a eu l'honneur de contribuer à l'une de ces interactions, militaire cette fois-ci, en accueillant, dans ses locaux, des représentants des Etats Major des armées respectives du Nigéria et de Madagascar.



Vue partielle de la délégation de l'Etat Major de l'Armée Nigériane, attentive à l'exposé

Dans le cadre d'un voyage d'études programmé pour sept jours, 44 officiers stagiaires de l'Etat Major de l'armée nigériane se sont déplacés à Madagascar. Plusieurs visites ont été au programme, incluant celle auprès des autorités militaires nationales, celle de l'Ecole d'Etat Major Malagasy, et enfin, celle des entreprises d'envergure du pays, entre autres, Ambatovy et le Port de Toamasina. Avec pour thème: « l'achèvement des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) concernant le développement durable par le renforcement de la sécurité des pays africains », ce voyage d'études a bien ciblé ses objectifs, en choisissant le Port de Toamasina dans son périple.

En effet, depuis 2004, celui-ci est reconnu pour les efforts énormes qu'il a déployés, en vue de la mise en conformité des ses installations aux normes et aux standards de sûreté et de sécurité du Code ISPS (*International Ship and Port facilities Security*).

La visite du Port de Toamasina s'est réalisée sous l'encadrement du Colonel Raharijaona Faly Michel, Chef du Service Production auprès de la Direction de l'Information et de la Communication militaire (Ministère de la Défense Nationale). Celui-ci a expliqué que, non seulement cette visite est une opportunité pour l'échange d'expériences entre les officiers malagasy et nigériens, mais aussi, le thème vise à répondre à la problématique des OMD :

« Les OMD ont-ils été atteints dans ce sens pour l'Etat Malagasy ? En 2008, un rapport sur les OMD en matière de sécurité a été émis. Actuellement nous ne disposons pas d'une étude concrète pour répondre à cette question ».

C'est la raison pour laquelle cette coopération est jugée essentielle pour Madagascar.

A retenir que l'Ecole d'Etat Major de l'Armée du Nigéria soumettra à Madagascar les résultats de ses études dans un rapport qui permettra certainement

d'améliorer plusieurs aspects au niveau du développement en termes de sécurité. Au Colonel Raharijaona Faly Michel d'ajouter que, dans un avenir proche et dans le cadre d'un programme de perfectionnement, l'Etat nigérian programme un échange d'élèves officiers, issus des Etats Major respectifs du Nigéria et de Madagascar.

Monica RAHARIMALALA



Colonel Raharijaona Faly Michel
Chef du Service de l'information
et de la communication militaire
auprès du Ministère de la Défense Nationale.

FORMATION INTERPOL AU PORT DE TOAMASINA

« Ensemble, on pourra faire quelque chose »

Du 19 au 22 avril 2016, au Port de Toamasina, dans le cadre du projet CRIMLEA (Critical Maritime Routes Law Enforcement Capacity building in East Africa), la Police Judiciaire Malagasy a bénéficié d'une formation dispensée par INTERPOL (Organisation Internationale de Police Criminelle). CRIMLEA est un projet confié par l'Union Européenne à INTERPOL, dans le but de sécuriser les routes maritimes de l'Océan Indien, ce, en formant, non seulement les éléments des forces de l'ordre (policiers et gendarmes), mais aussi les officiers de la marine, ainsi que les représentants des autorités portuaires (concernés ou intéressés par la sûreté et la sécurité portuaires). Mr Luc Hervé (Bureau Central National Malagasy) a accepté de répondre aux questions de Port Echo au sujet de la formation.



Luc Hervé représentant national du Bureau Central National de Madagascar pour INTERPOL

formation. Je précise que ces derniers répondent aux normes internationales de constatation, notamment en matière de police judiciaire. Enfin, je tiens à ajouter que, au cas où des problèmes surviennent, la compétence est là. Oui, INTERPOL a confiance aux compétences de la Police nationale malgache, ainsi que de toute l'équipe malgache, d'ailleurs. Et je suis convaincu que « ensemble, on pourra faire quelque chose ».

PE : Y aura-t-il quelque suite que ce soit après la formation ? Si oui, laquelle ?

LH : Bien entendu, comme toute formation bien préparée, il y aura toujours une suite. D'ailleurs, lors de la remise des certificats, j'ai tenu à insister là-dessus. Que ceux qui ont eu le privilège de bénéficier de cette formation continuent dans

le même élan. D'ailleurs, les USB, qui ont été distribués à tous ceux qui ont participé à la formation, sont leurs vade-mecum³. Il y a donc un cadre international auquel ils pourront toujours se référer.

Parallèlement, il appartient désormais aux autorités malgaches de redéployer des formations similaires, puisque les matériels sont là, le savoir faire également. En d'autres termes, nous souhaitons que le gouvernement malgache s'emploie pour une formation continue dans ce sens. En tant que représentant national du Bureau Central National de Madagascar pour INTERPOL, je serais ravi de recevoir des demandes de formation dans ce domaine.

Propos recueillis par
Monica RAHARIMALALA

PE : Pourquoi cette formation ?

LH : La formation d'une semaine au Port de Toamasina porte sur le contentieux maritime. L'objectif est le renforcement des capacités des éléments de la Police Judiciaire, en matière de constatation sur un navire en cas de crise. Cela peut être en raison d'avaries, d'incendie, de sabordage¹ ou d'abordage², de crash d'avion (que ce soit maritime ou terrestre). Je rappelle qu'INTERPOL a déjà dispensé la même formation à Antsiranana.

PE : Qu'a-t-elle donc de particulier ?

LH : Elle est vraiment unique en son genre, dans la mesure où elle prévoit, comme mesure d'accompagnement, la dotation des matériels utilisés durant la



Clôture de la formation: discours du Directeur de la Capitainerie de la SPAT

1) Action de couler volontairement un navire pour éteindre un incendie, ou pour l'empêcher de tomber dans les mains de l'ennemi.

2) Assaut donné à un navire ennemi

3) Guide, manuel que l'on garde avec soi pour le consulter

CODE ISPS : Information et sensibilisation

Le vendredi 08 avril dernier, à l'initiative de la Capitainerie du Port de Toamasina, une séance d'information et de sensibilisation sur « La sûreté au Port de Toamasina » a été organisée à l'intention des partenaires de la S.P.A.T., exerçant au sein de la place portuaire de Toamasina. Parmi l'assistance, l'on a remarqué, entre autres, la présence de représentants issus de MICTSL, HOLCIM, AMBATOVY, HITA, ASS (Assistant Shipping Security).



Représentant des Concessionnaires et Partenaires à la séance d'information et de sensibilisation

La séance s'est tenue en deux étapes successives :

- une première étape, présidée par Jami INJONA, Capitaine du Port de Toamasina, a été centrée sur la communication d'informations ;

- animée par M. Clément Rakotonjanahary, PFSO (Port Facilities Security Officer), la seconde étape, quant à elle, a visé la sensibilisation des participants sur l'importance et l'urgence de la mise en conformité des installations portuaires aux normes ISPS. En effet, la conformité au code ISPS s'avère actuellement la priorité des priorités au Port de Toamasina. Et tous ceux, dont les activités s'exercent au sein de la place portuaire, doivent scrupuleusement se conformer à ce code. Tel est d'ailleurs l'objectif de la sensibilisation, en vue d'une prise de conscience commune sur le fait que le code ISPS n'est pas seulement une obligation de

l'Autorité Portuaire, mais aussi de tous les acteurs et intervenants au Port de Toamasina, ainsi que de l'Etat malagasy lui-même. L'occasion a été mise à profit pour attirer l'attention de tous sur la perspective suivante : l'application effective du code s'annonce, tant comme un travail de longue haleine, que le fruit des efforts conjugués de toutes les parties prenantes.

En effet, il n'y a aucun répit pour les efforts sollicités par l'application du code. Rien que depuis le début de l'année, les gardes côtes américaines ont effectué deux visites d'accompagnement au Port de Toamasina. L'objectif de ces visites est d'appuyer l'Autorité Portuaire en matière de sûreté et d'application du code, cela, au niveau des quatre installations portuaires, servant pour les échanges internationales (le môle A, le môle B, et les quais C1 et C2). En tant que principaux utilisateurs de ces installations, MICTSL, PTP SA, GALANA, AMBATOVY et enfin

la S.P.A.T. ont été identifiés comme les représentants du Port de Toamasina. A noter que les quatre installations, évoquées ci-dessus, ont été jugées conformes et légales, puisqu'elles ont déjà été certifiées au code ISPS (cf. site OMI). Nonobstant cela, une troisième visite a eu lieu le 03 mai 2016, cette fois-ci, en vue d'une évaluation. Ainsi, la question qui se pose au Port de Toamasina s'avère la suivante :

« comment pérenniser les acquis, face aux efforts à fournir ainsi qu'aux coûts exigés par ces efforts ».

Heureusement, hormis quelques recommandations de la part des évaluateurs (notamment sur la nécessité de contrôle à chaque passage de train à l'entrée du domaine portuaire, ainsi que sur l'augmentation de la fréquence des mouvements des vedettes de patrouille), le résultat de ces visites a été plutôt satisfaisant.

Une chose est certaine en tout cas: même si cela doit bouleverser certaines habitudes, tous les usagers portuaires doivent unanimement prendre conscience de l'importance et de l'urgence de l'application du Plan de Sûreté au Port de Toamasina, de même que des mesures spécifiques prises au niveau de chaque Installation Portuaire (IP). En d'autres termes, pas question de dormir sur ses lauriers en matière de sécurité et de sûreté, et **pas question non plus de poser quelque obstacle que ce soit aux activités portuaires! En fait, concilier l'application du code ISPS avec le bon déroulement des activités de chaque usager, tel est le défi que la communauté portuaire doit relever ensemble.**

C'est dans cet objectif que la réunion organisée à l'occasion de la mission d'évaluation a été clôturée par un débat proposant les solutions appropriées.

Natacha TSILANGOY



Vers la modernisation de son secteur exploitation et la reprise économique

Le Port de Toamasina ne cesse d'évoluer, et la SMMC n'est pas en reste. Ainsi, dans le cadre de sa politique de développement, elle tend toujours à moderniser son secteur d'exploitation pour améliorer les qualités de ses prestations.

Après l'acquisition d'un RORO Tractor avec une remorque porte-char et un Gooseneck, nécessaire pour le débarquement sur RORO et le brouettage de gros engins, le parc à véhicules a été déjà équipé de caméras de surveillance HD pour bien sécuriser le stockage des véhicules.



Brouettage d'un engin par RORO Tractor et la remorque porte-char



Débarquement d'un engin avec le RORO Tractor



Parc MAHASARIKA équipés des caméras de surveillance HD

Toujours dans le cadre de cette modernisation, la conception et la mise en place d'un réseau Wifi couvrant le périmètre d'exploitation de la Société dans l'enceinte du Port et permettant ainsi l'emploi des tablettes pour les saisies et pointages des données nécessaires, pendant les opérations, à la place des Fiches de Contrôle des Accessoires de Véhicules (FCAV), devrait être finalisée en ce premier semestre 2016.



Pointage sur tablette

De par ses efforts d'investissements et d'amélioration de ses qualités de services, la SMMC se voit regagner la confiance de ses clients. A preuve, l'année dernière et en ce début de cette année, le débarquement des sacheries commence à revenir après cinq années d'absence au Port de Toamasina : ciment en big-bags et sucre en sacs.

Source: SMMC



Débarquement de ciment en big-bags en date du 25 juin 2015



Débarquement de sucre en sacs en date du 29 Avril 2016



Sucre en stockage au magasin

« Du côté des quais... »

Clôture de la saison des croisières 2015-2016,


**sous le soleil tropical
de Toamasina**

1er Mars 2016, une belle journée qui s'annonce ! Une journée pleine d'émotion, non seulement pour l'équipe du *PortEcho* à bord du remorqueur Fihavanana, en vue réaliser un reportage sur le paquebot « Costa Romantica », mais aussi pour les 1 600 passagers, heureux de toucher terre après un long périple en mer.

« L'aménité, le bon accueil sont un billet d'invitation qui circule toute l'année », d'après les Pensées de Joseph Joubert, écrivain français (1774-1824). Tel qu'on reçoit des invités chez soi, la S.P.A.T. (par le biais de l'équipe de la Capitainerie, et à chaque touchée de navire au port), accorde la plus grande attention à ses visiteurs. Par visiteurs, il faut entendre les navires que les remorqueurs accueillent en rade et accompagnent jusqu'au quai d'accostage, les membres d'équipage, et enfin les passagers (dont le trafic s'annonce très prometteur). La S.P.A.T. veut-elle lancer à l'intention de ce trafic un billet d'invitation qui circule toute l'année ? Alors, comme le recommande Joseph Joubert, elle doit faire preuve d'aménité et bien l'accueillir.

Avec l'hospitalité qui caractérise les malgaches, c'est sans doute ce souci du meilleur accueil possible qui anime constamment l'équipe de la Capitainerie, et cela jusqu'à la fin de cette neuvième saison des croisières Costa (2015-2016), avec six touchées en tout. Depuis la première touchée d'un paquebot Costa, neuf années se sont écoulées, neuf années de collaboration fructueuse entre toutes les parties prenantes, au niveau du port comme auprès de l'Office Régional du Tourisme. Il faut reconnaître que l'organisation, qui se veut toujours plus performante, avec le précieux concours de la S.P.A.T., n'a pas manqué de séduire les opérateurs des croisières. Le souci de professionnalisme, ainsi que le redoublement d'efforts et d'ingénuité seront encore et toujours plus poussés au cours des

prochaines saisons. Voilà le billet d'invitation (version Port de Toamasina) pour le trafic de croisière !

Au passage, le parcours d'accueil des paquebots consiste à quitter le quai 30mn avant l'horaire d'accostage annoncé par l'agent consignataire (représentant de l'armateur). Deux remorqueurs accueillent obligatoirement le navire à un mille nautique (équivalent à 1 852m) à partir de la bouée verte au Nord. Pourquoi deux ? Tout simplement pour assurer la sécurité du paquebot jusqu'à son arrivée au môle B. La chaîne de travail continue avec les lamaneurs qui attachent les aussières. Là se termine le rôle de la Capitainerie. Les consignataires, la Douane et les autorités maritimes prennent le relais, pour les formalités légales à tout passager aux frontières.

Natacha TSILANGOY
Monica RAHARIMALALA



D'une manière générale, dans une région ou une nation quelconque, et même au niveau planétaire, un port constitue un pôle d'intérêt socio-économique et culturel. Et souvent, le développement d'une nation est tributaire de l'existence d'un port, qu'il s'agisse d'un port sec, d'un port fluvial ou d'un port maritime. Dans la mesure où il marque l'histoire d'une nation, la souveraineté d'un état et la puissance économique d'un pays, parler d'un port attire toujours l'intérêt des riverains, des groupements, des associations, des sociétés nationales ou multinationales, etc. Depuis l'antiquité, il n'a jamais cessé de se métamorphoser, pour s'adapter aux besoins de l'humanité, de la révolution technologique, du bouleversement de l'économie mondiale, des exigences de la sûreté nationale et internationale. Vous êtes intéressés de suivre les divers périples qu'il a traversés depuis l'antiquité. Tant mieux ! Alors, laissez-vous tenter par ce nouveau voyage à travers les types et les caractéristiques des ports de commerce !

Qu'est-ce un port ?

Plusieurs définitions lui sont attribuées, entre autres :

- un abri naturel ou artificiel aménagé, pour accueillir des bateaux et des navires
- un plan d'eau qui inclut les digues, les jetées, les quais et les docks qui bordent le plan d'eau ;
- un endroit qui permet l'ancrage,

le mouillage ou le stationnement à quai des bateaux, à couvert de la houle et des grands vents ;

- un endroit géographique situé sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou d'un fleuve, par lequel transitent des marchandises et/ou des passagers.

En résumé, c'est un ensemble d'espace

terrestre, d'eau maritime ou fluviale, réunissant des superstructures et infrastructures organisées, de sorte que les navires puissent y accoster et y mouiller en toute sécurité, et que ces derniers puissent embarquer ou débarquer des marchandises et/ou passagers, se ravitailler, et en cas de besoin, faire des réparations.

Les premiers ports de commerce

Avant tout, un port se doit d'être un acteur :

- du développement du commerce intérieur et extérieur, cela, grâce au trafic des navires et des marchandises. Dans ce rôle, il doit rester compétitif en tout (coût, performance, etc.) ;
- de la promotion industrielle (certaines industries exigent des quais spécialisés portuaires, sinon des installations spécialisées à proximité d'un port) ;

- de la promotion du secteur tertiaire (la proximité d'un port est indissociable de diverses activités ou services, lesquels gravitent autour du port, des activités liées directement ou indirectement aux activités portuaires ;

- de contribuer à l'aménagement d'un espace économique et territorial, intégrant ainsi l'activité économique et sociale s'y rapportant ;

En d'autres termes, et en tant que maillon de la chaîne du transport, le port est, non seulement, un espace de transit des marchandises entre la mer et la terre, mais aussi, un point de rencontre, qui permet d'assurer le passage des marchandises et/ou passagers d'un mode de transport à un autre (exemple, d'un navire à un véhicule routier ou ferroviaire). Telle est d'ailleurs l'illustration du transport multimodal.

Les premiers ports de commerce



Dans l'antiquité, plus précisément à l'ère des Phéniciens, quelques villes comme Sidon et Tyr (XIII^{ème} siècle av JC) abritaient les premiers ports de commerce. Ces villes s'avéraient d'importants carrefours commerciaux, en ce sens que

les mouvements de personnes, de marchandises et d'unités navales y étaient concentrés. Plus tard, au III^{ème} siècle av JC, des aménagements (comme les digues de protection contre la houle, sinon pour faciliter les accès

des navires par rapport à la direction des vents) y furent entrepris. A l'époque, eut lieu l'apparition du premier phare dans un site portuaire (cas du phare d'Alexandrie). Sa construction visait à guider les marins à l'entrée ou à la sortie du port. Avec l'expansion du commerce au Moyen Age et à l'époque contemporaine, vers la fin de l'empire romain, les ports se développaient le long des côtes de la Méditerranée, pour s'étendre sur la façade Atlantique. Parallèlement, d'autres ports du monde connaissaient la même évolution, grâce à des techniques de construction qui s'avéraient sensiblement les mêmes. Ce n'est qu'au XIX^{ème} siècle, et avec l'avènement de la révolution industrielle, que le paysage portuaire s'est métamorphosé du tout au tout, pour se spécialiser réellement.

(A suivre)

Recueilli par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO

Lutte contre la corruption : Osons-dire non !

Tout au long de la semaine du 11 au 13 mai derniers, à l'initiative conjointe du Directeur Général de la S.P.A.T., Monsieur AVELLIN Christian Eddy, et du Directeur Territorial du Bureau Indépendant Anti-Corruption ou BIANCO, Monsieur RABENARISOA Emile, 212 employés de la S.P.A.T. ont pu bénéficier d'une séance d'information sur la lutte contre la corruption, séance animée par Monsieur RAKOTONDRABAKO Aina, Conseiller principal en éducation.



Séance de sensibilisation sur la lutte contre la corruption: vue partielle de l'assistance

L'intervention du BIANCO auprès de la S.P.A.T. ne sous-entend nullement que cette société est un lieu de prédilection de la corruption. En fait, BIANCO a le devoir d'éduquer tous les citoyens sans exception, et donc, tous les employés, qu'ils exercent dans le secteur public ou privé. L'objectif est d'arriver à ce que tous s'impliquent constamment à la lutte contre la corruption, ce fléau qui fait annuellement perdre à Madagascar quelques 16 millions USD, et qui prend une ampleur de plus en plus inquiétante dans la plupart des pays sous-développés.

A la fin de l'intervention, les employés de la S.P.A.T. ont été unanimes à dire que cela a été une semaine riche en informations sur la mission du BIANCO, ses objectifs, ses activités, ses perspectives, et surtout sur les divers aspects de la corruption. Celle-ci est définie comme **« un mauvais usage du pouvoir, investi à des fins personnelles ou la commercialisation du pouvoir administratif »**.

De cette définition, on en déduit deux formes de corruption :

1. la corruption passive (puisque subir la corruption s'avère également une attitude négative et qui va à l'encontre de la lutte) ;
2. la corruption active, laquelle peut se présenter sous différents aspects, entre

autres, le trafic d'influence, la concussion, les exonérations et les franchises illégales, le favoritisme, les cadeaux illicites, l'abus de fonction. A souligner que le donneur comme le bénéficiaire sont responsables au même titre, et que tous les aspects de la corruption sont classifiés illégaux par le BIANCO, et ainsi, punis par la loi (cf. Loi n° 2004-030 du 09 septembre 2004 sur la lutte contre la corruption).

Faut-il démontrer l'impact négatif de la corruption sur l'économie nationale ? Certainement pas ! En tout cas, plus maintenant à l'intention des employés de la S.P.A.T., lesquels sont convaincus de la nécessité d'un changement psychologique au fond, de la conscientisation sur l'urgence de faire de la lutte contre la corruption leur combat au quotidien !

Natacha TSILANGOY



RAKOTONDRABAKO Aina, Conseiller principal en éducation auprès du BIANCO

Soutenance d'un mémoire de Master Professionnel: vers un logiciel opérationnel pour la Capitainerie de la S.P.A.T.

Dans les entreprises modernes, l'informatique tend à se constituer comme les mailles d'un filet de pêche qui, captent à la base une information et la distribuent à d'autres services, lesquels les regroupent et les gèrent ensuite. Quel avenir informatique pour la S.P.A.T. ?

Appréiez comment Monsieur RAKOTOARIVELO Anjara Nobby imagine celui-ci !

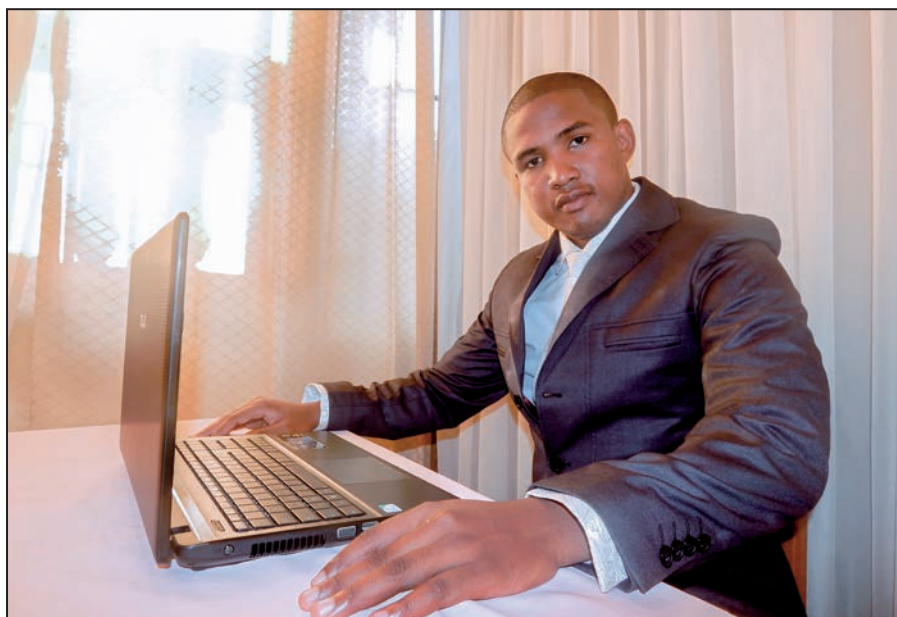
Le 15 avril 2016, pour l'obtention de son diplôme d'ingénieur informaticien, Monsieur RAKOTOARIVELO Anjara Nobby a soutenu son Mémoire de Master Professionnel en informatique, devant quatre membres de Jury de l'Ecole Nationale d'Informatique de Fianarantsoa. Pour préparer son Mémoire, il a choisi d'effectuer un stage auprès de la Capitainerie de la S.P.A.T., où il s'est proposé de concevoir un génie logiciel ainsi qu'une base de données, ce, dans le but d'une application concrète en matière d'analyse. D'où le choix du thème qu'il a développé : « Analyse des données de la Capitainerie de la S.P.A.T. »

Lors de la soutenance, il a commencé par un historique du Port de Toamasina (montrant ainsi qu'il n'a pas limité ses recherches à des statistiques ou des traitements de données informatiques), avant d'entrer dans le vif du sujet.

Outre la qualité particulièrement poussée en matière de technologie informatique, la soutenance a brillé par le fait qu'il a su y associer le concept de « business intelligence ». Grosso modo, PortEcho en a retenu que, pour établir des méthodes statistiques afin d'en explorer les données, il faut se fixer un objectif. Il existe trois types de statistique :

- la statistique exploratoire, qui se fait à partir des données existantes et brutes ;
- la statistique prédictive ou prévisionnelle, qui est une projection dans le futur ;
- la statistique décisionnelle, qui est élaborée pour agir ou prendre des décisions.

Pour les trois types, et par souci de gain de temps et de fiabilité, l'ordinateur est indispensable. En effet, plus de tâches manuelles ! L'ordinateur peut traiter



RAKOTOARIVELO Anjara Nobby, lors de la soutenance

plusieurs sujets de données à la fois, de même que l'ensemble des statistiques. L'application du logiciel au cas de la Capitainerie a permis une analyse relative aux types de navires et au taux d'occupation de quai, cela, à un temps T.

Avec un tel logiciel à la Capitainerie de la S.P.A.T., il est certain qu'on évolue vers un management interne, axé sur le professionnalisme au service de la clientèle. Et chaque employé, dans l'équipe administrative comme dans l'équipe technique, sera impliqué pour contribuer à une évolution permanente, ce, dans un but unique : rendement assuré au profit de la S.P.A.T. Quant aux décideurs et/ou managers, ils seront à même d'élaborer des stratégies compétitives (anticipant ainsi par rapport à la fluctuation

du marché), et d'agir au moment opportun. Le logiciel s'avère également très innovant en matière de gestion budgétaire. Quel mot pour qualifier cette proposition ?

Stimulant, répondrait certainement le responsable du secteur le quel, au-delà du dynamisme du système et de la possibilité de délégation de tâches, en verra son travail assoupli et fiabilisé.

Rien d'étonnant si cette soutenance a permis à Monsieur RAKOTOARIVELO Anjara Nobby d'obtenir la note de 18/20, avec les félicitations des membres du Jury.

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Programme environnemental d'Ambatovy: Suivi et recherches continus

Suivi de la qualité de l'eau au parc de stockage des minéraux de Toamasina

L'usine de traitement d'Ambatovy à Toamasina suscite toujours différents questionnements et inquiétudes parmi la population. Des inquiétudes sur le risque de pollution industrielle notamment les rejets industriels, comme entre autres, les émissions atmosphériques, la pollution au niveau des nappes phréatiques, de la mer, de l'air qui sort de l'usine sont légitimes vu qu'une exploitation minière de l'envergure d'Ambatovy reste nouvelle à Madagascar.

Une étude d'impact environnemental et social complète :

Avant même la mise en place des infrastructures industrielles d'Ambatovy, une étude d'impact environnemental et social a été conduite par des techniciens, des ingénieurs et des spécialistes. Toutes les émissions liquides, solides, gazeuses et sonores sont passées par un processus de modélisation pour comparaison avec les critères spécifiques et les normes nationales et internationales afin de connaître les modifications nécessaires à la conception des installations industrielles et de l'Usine.

Ce qui veut dire que les installations d'Ambatovy, en particulier l'Usine de transformation à Toamasina, sont conçues dès l'origine pour répondre aux impératifs environnementaux. La technologie hydrométallurgique utilisée pour le traitement du nickel et du cobalt est conçue par un des actionnaires d'Ambatovy : Sherritt International Corporation, un leader mondial en la matière et hérite de ses 50 années d'expérience un haut degré d'expertise en matière de gestion du risque industriel. Les habitations des personnels cadres et les bureaux administratifs se trouvent à proximité même de l'usine.

Cahier de charges

Les « cahiers de charges » d'Ambatovy ont été ensuite élaborés. Ces cahiers de charges sont appelés

Programme de Gestion Environnementale et de Développement Social (PGEDS). Ce PGEDS définit les mesures qui correspondent aux questions et aux enjeux environnementaux et sociaux soulevés lors de l'Etude d'impact environnemental et social. Il se subdivise en trois grandes parties :

► Le plan de Gestion Environnementale dont l'objectif est de réduire au maximum les impacts résiduels de l'exploitation du nickel et du cobalt sur l'environnement.

► Le Plan de Gestion Sociale guide les relations de la compagnie avec ses communautés d'accueil. Ce plan vise à réduire l'impact des opérations d'Ambatovy sur la communauté et à maximiser les retombées pour elle.

► Le plan de gestion de la Santé et de la Sécurité définit les modalités dans lesquelles le travail au quotidien du personnel d'Ambatovy est effectué afin que les risques potentiels pour la santé et la sécurité de ces employés et les communautés environnantes soient réduits au minimum.

Le Programme Environnemental d'Ambatovy

fait également l'objet de contrôles réguliers par l'organisme national de

régulation et différents autres experts internationaux. Des experts de l'ONE effectuent des audits semestriels dans les sites d'Ambatovy pour vérifier chaque disposition et mesure stipulée dans les cahiers de charges (le PGEDS). Des banques prêteurs d'Ambatovy, elles-mêmes, ayant adoptés les Principes de l'Equateur, mandatent également des experts appelés « ingénieurs indépendants » tous les 6 mois pour s'assurer que la compagnie réalise l'exploitation du nickel et du cobalt d'une manière socialement responsable et respectueuse de l'environnement à travers la mise en application des normes préétablies : les normes de performance de la Société Financière Internationale (IFI). Un Comité consultatif scientifique composé de quatorze scientifiques indépendants, Malagasy et étrangers, dont l'expertise est reconnue en matière de biodiversité, de conservation et de gestion environnementale, se réunit à chaque 2 ans pour une évaluation externe de la mise en œuvre du Programme de gestion de la biodiversité par Ambatovy et donner des recommandations pour la préservation de l'exceptionnelle biodiversité de la Grande Ile.

Source: Ambatovy



Suivi de la qualité de l'eau à l'Usine de Toamasina



SUIVI ET CONTROLE CONTINU



Suivi de la qualité de l'air à l'Usine de Toamasina

Des paramètres-clés sont suivis régulièrement et en continu afin d'assurer leur conformité aux normes. Ces suivis et contrôles concernent :

■ **L'air et le bruit des équipements** munis de détecteurs/moniteurs ont été mis en place pour une surveillance continue de la qualité de l'air ambiant et pour détecter les émissions de gaz potentielles provenant des cheminées, des ventilations (sulfure d'hydrogène, dioxyde de soufre, ammoniac, dioxyde d'azote, la masse de particule de poussière). Ces moniteurs donnent les données en temps réel et permettent de signaler immédiatement si les seuils prédéfinis par les normes nationales et internationales sont atteints afin que les mesures de correction puissent être appliquées. La surveillance du bruit est effectuée sur une période régulière autour de l'usine.

■ **L'eau** des prélèvements sont effectués régulièrement pour le contrôle de la qualité l'eau aussi bien de l'eau de surface, de l'océan que de l'eau souterraine. Un vaste réseau de puits d'interception a été installé en aval du Parc à résidus, l'objectif étant d'intercepter le panache de contaminants par un système de pompage des eaux souterraines potentiellement contaminées (par le sulfate et la manganèse) vers le Parc à résidus pour assurer que la qualité de l'eau résultant de l'exploitation du Parc à résidus n'aura pas d'impact négatif sur les usagers de l'eau en aval. Des puits de contrôle permettent de déterminer la qualité de l'eau et garantissent que le système d'interception fonctionne normalement.

■ **Déchets et ordures** solides domestiques tels les ordures ménagères, les déchets de bois et les déchets industriels tels que les cendres de charbon de terre, les déchets de chaux venant de l'usine sont recyclés. Par contre ceux qui ne peuvent plus être recyclés passent à l'incinération.

les cendres de charbon de terre, les déchets de chaux venant de l'usine sont recyclés. Par contre ceux qui ne peuvent plus être recyclés passent à l'incinération.

■ **Les rejets en mer** sont principalement les liquides surnageant du Parc à résidus déversée dans l'océan par le biais d'un diffuseur sous-marin. Sa composition chimique est assez similaire à l'eau de mer en termes de sulfates et différents sels minéraux. Elle est vite absorbée par l'eau de mer et devient indétectable à une courte distance du diffuseur.

■ **Les cheminées** : Comme toute usine, celle d'Ambatovy dégage également des émissions atmosphériques qui sont principalement de vapeurs d'eau. Il existe aussi des émissions gazeuses telles le dioxyde d'azote. Des moniteurs surveillent en permanence la qualité de l'air et signalent immédiatement si les seuils prédéfinis par les normes nationales et internationales sont atteints afin que les mesures de correction puissent être appliquées.

■ **Le parc à résidus** : Le parc à résidus est un espace sécurisé destiné au stockage définitif du reste de la pulpe de minerai après l'extraction du nickel et du cobalt. Ce reste de pulpe de minerai est une solution neutralisée, donc ni acide ni basique.

■ **Le stockage du soufre** : Le stockage du soufre à l'air libre est le mode de stockage conventionnel de ce produit. Le soufre à l'état pur est sous forme de granulé tel qu'Ambatovy stocke dans l'enceinte de son Usine à Toamasina est inerte : en l'état, il ne présente pas de risque pour la santé qu'il soit en contact avec le vent ou la pluie.





TRAFIC MARITIME

Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

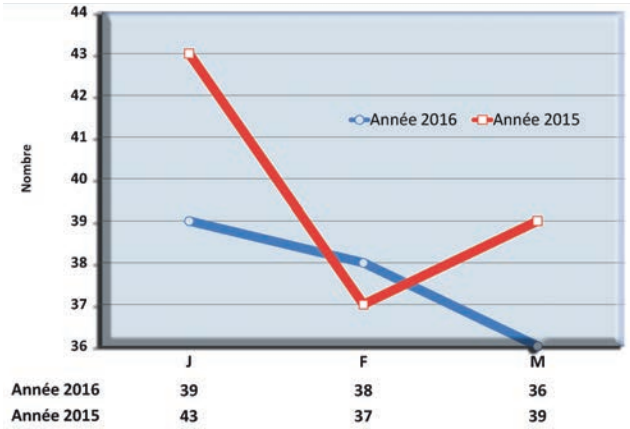
	Année 2015 (1er trimestre)	Année 2016 (1er trimestre)	Evolution % 2015/2016
TOUCHEES DE NAVIRES (Nombre)			
Lignes commerciales			
Long cours	106	91	
Caboteurs	2	2	
Pétroliers	11	14	
Divers	0	6	
Total	119	113	
Lignes non-commerciales			
Bornages et pêches	323	367	
Total touchées	442	480	8,60
TRAFIC DE CONTENEURS (EVP) (MICTSL)			
Conteneurs pleins	32 637	40 571	
Conteneurs vides	13 804	20 940	
Total	46 441	61 511	32,45
Poids de marchandises conteneurisées (en tonnes)	458 890,24	708 822,55	54,46
Rendement opérationnel (boite/heure)			
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes)			
Trafic long cours			
Débarquement	44 900	64 528	
Embarquement	81 039	35 044	
Total	125 939	99 572	-20,94
Trafic cabotages			
Débarquement	00	2 996	
Embarquement	1 625	6 048	
Total	1 625	9 044	
Total	130 771	108 616	-16,94
Trafic bornages			
Trafic bornages (en tonnes)		28 458,29	
TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes)			
Débarquement	210 382,41	206 645,05	
Chargement	12 573,50	105 994,73	
Total	254 382,41	312 639,78	22,90
TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes)			
Total	673 943,92	614 756,71	-8,78
TRAFIC MARITIME GLOBAL	1 518 240,24	1 773 293,33	16,80

Source: Contrôle de Gestion de la SPAT

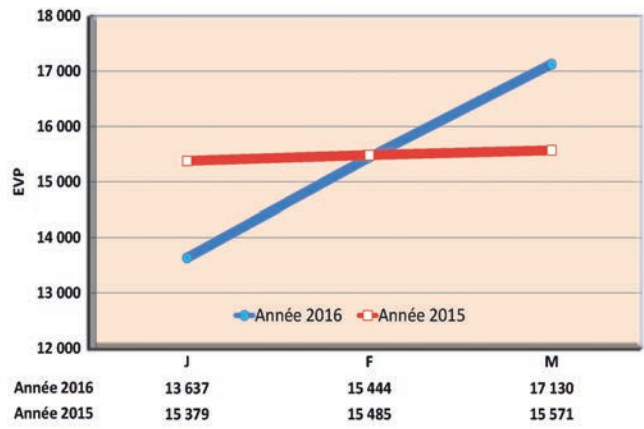


TRAFIC MARITIME

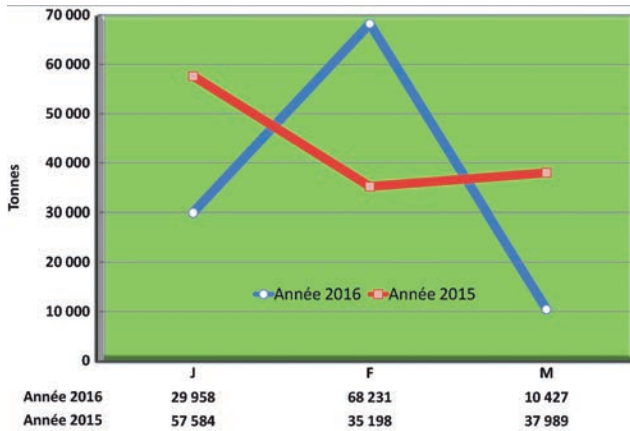
Touchées des navires



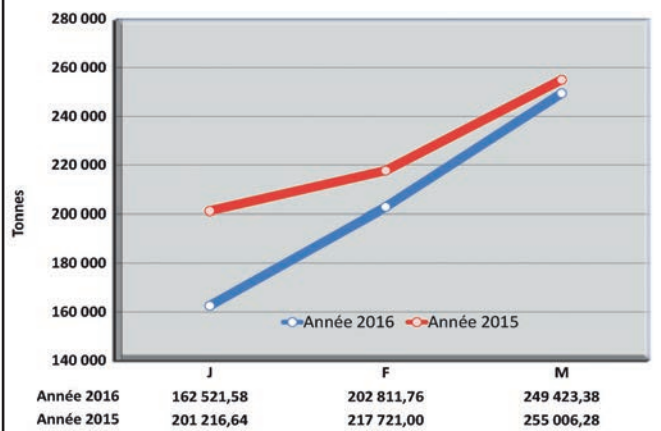
Trafic des conteneurs



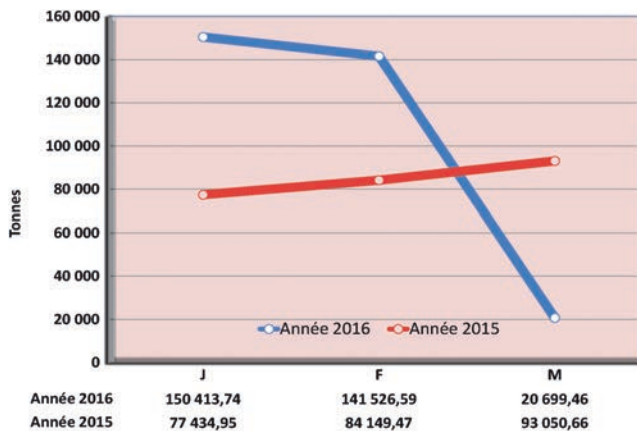
Trafic des marchandises conventionnelles



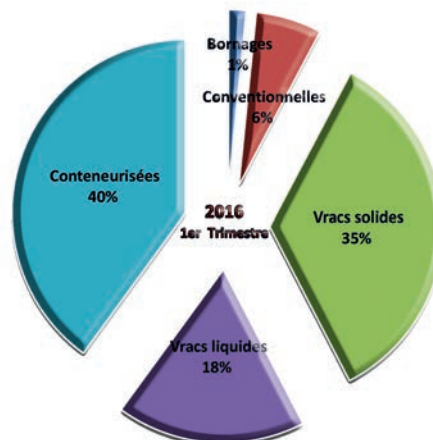
Trafic vracs des permissionnaires



Trafic des hydrocarbures



Trafic global





Mouvements Des NAVIRES

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

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		PLU		TMM		SEY	
CAPE MOSS	1611	02/06	03/06	06/06	07/06	09/06	10/06
ISOLDE	1613	09/06	10/06	13/06	14/06	16/06	17/06
NORTHERN ENDURANCE	1613	16/06	17/06	20/06	21/06	23/06	24/06
CAPE MOSS	1613	23/06	24/06	27/06	28/06	30/06	01/07
TBN	1601	30/06	01/07	04/07	05/07	07/07	08/07
TBN	1601	07/07	08/07	11/07	12/07	14/07	15/07

ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES							
		DUR		TMM		RUN		PLU	
HOEGH TRACER	02	29/05	30/05	03/06	03/06	05/06	05/06	06/06	06/06
HOEGH TRIGGER	04	27/06	28/06	02/07	02/07	04/07	05/07	06/07	06/07
HOEGH AMSTERDAM	18	17/07	17/07	20/07	20/07	-	-	-	-
HOEGH SHANGAI	66	06/08	08/08	28/03	29/03	-	-	-	-

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

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES		
		SIN	TMM	MPM
KOTA ARIF	ARF159	31/05	15/06	20/06
KOTA AZAM	AZM230	07/06	22/06	27/06
KOTA ANGGERIK	AGK153	15/06	29/06	04/07
KOTA JAYA	JYY284	21/06	06/07	11/07
KOTA NAGA	NAG122	28/06	13/07	18/07
KOTA JUTA	JTA291	05/07	20/07	25/07
KOTA ARIF	ARF161	12/07	27/07	01/08
KOTA AZAM	AZM232	19/07	03/08	08/08
KOTA ANGGERIK	AGK155	26/07	10/08	15/08
KOTA JAYA	JYY286	02/08	17/08	22/08





AKON'NY MPIASA

INO MARÔ ASANÔ Ê?



Andriamatoa INTSOSANA Robert izay « Docker à bord » na mpibata entana ao amin'ny orinasa SMMC no nosafidin'ny ekipa PortEcho hanaovana fanadihadiana momba ny asany. Ka toy izao ny resaka nifanaovana taminy

manomboka amin'ny 2 ora ka mifarana amin'ny 10 ora alina. Ary ny "shift" fahatelo kosa dia manomboka amin'ny 10 ora alina ka hatramin'ny 6 ora maraina. Miankina amin'ny fangatahan'ireo mpanjifa no isan'ny ekipa miasa, ary marihina fa mahatratra hatramin'ny iraka ambin'ny fitopolo ekipa izahay.

Rehefa vita ny fitsinjarana anay dia ny « chef de bord » no manaramaso ny fizotry ny asa eny amin'ny toeram-piasana.

anjara izahay amin'ireo fanomezana isan-karazany amin'ny faran'ny taona. Tsy vitsy aminay koa no efa tafiditra mpiasa raikitra, satria raha misy ny tolotr'asa ka mahafeno ireo fangatahan'ny mpampiasa izahay, dia voaray ara-dalàna.

Ny Tale Jeneraly-nay koa tsy manao ankilabao fa mitsinjo anay hatrany.

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

IR: Tena faly izahay fa mba misy mpijery, ary mangataka sy maniry ny mba hitohizan'izany fiaraha-miasantsika izany. Fisaorana lehibe no atolotray ireo mpitan-tana ny seranantsambon'ny Toamasina. Misaotra ihany koa ny ekipa ny PortEcho izay nanadihady sy nampahafantatra ny momba ny asanay amin'ny mpamaky.

Nangonin'i Monique Henriette sy Alexina TIANA

PE: Inona no anjara andraikitra sahanin'izany « mpibata entana » izany ato anatin'ny seranantsambon'i Toamasina?

IR: Mibata ireo entana izay avoaka avy ao anaty sambo sy mampiditra ireo entana aondrana no tena anjara andraikitrany. Miandraikitra ihany koa ny fitaterana ireo entana ao anaty trano fitehirizana alohan'ny hanaovana azy ao anatin'ireo fiara vaventy mpitatitr'entana. (enlèvement)

PE: Inona sy inona avy ireo tombontsoa mety ho azonareo?

IR: Arakaraka ny habetsahan'ny fahatongavan'ny sambo no isian'ny asa. Mitovy zo amin'ny mpiasa raikitra ihany koa izahay, satria ny latsakemboka dia mirotsaka ara-dalàna tsara any amin'ny CnaPs. Raha mahafeno enimpolo taona izahay dia mahazo fisotroandronono ara-dalàna toy ny mpiasa rehetra. Ary tsy diso

PE: Azonao ambara fohifohy aminay ve ny fomba fandaminanareo ny asa?

IR: Ny sefo serivisy Andriamatoa LEDOHA Léon Lum no miantrika ny fivoriana isan'andro na ilay antsoinay hoe "conference d'exploitation", isaky ny amin'ny telo ora sy sasany miaraka amin'ireo "cessionnaire" sy ireo "compagnie de navigation", mba ahalalana ny fahatongavan'ny sambo. Any koa no ahazoana ny fangatahan'ireo mpiara-miombon'antoka amin'ny seranana ny amin'izay mety ho isan'ireo mpibata entana (Docker) ilain'izy ireo. Tsinjaraina ho ekipa maromaro izahay, ary samy manana ny ora fiasany avy izay ifandimbiasana: ny "Shift" voalohany dia manomboka amin'ny 6 ora maraina hatramin'ny 2ora tolakandro. Ny "shift" faharoa kosa dia



Santonan'asa iandraiketan'ireo mpibata entana na «dockers»



LA FETE DU TRAVAIL:

pour une responsabilité citoyenne



A Madagascar, la déforestation est, non seulement, le résultat induit du problème de conservation et de préservation de l'environnement, mais aussi et surtout, un fléau économique et social.

Le développement agricole, l'exploitation non durable des forêts, la collecte de bois d'énergie, les projets d'exploitation minière et d'hydroélectricité, la culture sur brûlis, et bien d'autres facteurs, contribuent au ravage de cette richesse naturelle qu'est la forêt. « Si on utilise le taux de 0,4% comme référence, d'ici 2050, les surfaces des forêts ne couvriront plus que 8 millions d'hectares – soit une baisse de 14% de la couverture forestière ».

Des chiffres du WWF (World Wildlife Fund) qui parlent d'eux même sur l'importance de nos actions suicidaires vis-à-vis de la nature.

Conscients de l'enjeu, le groupement des syndicats et la Direction des Ressources Humaines (DRH) de la S.P.A.T, en collaboration avec les responsables de la Région Atsinanana, ont tenu à célébrer la Fête du Travail, en affirmant leur volonté d'assumer leur « responsabilité citoyenne » pour le développement durable.

1er mai, Journée Internationale du Travail, a toujours été célébrée par la S.P.A.T. comme une journée spéciale.

Cette année 2016, de sorte à perpétuer la tradition, les syndicats et la DRH ont choisi de mettre en avant leur souci pour la préservation et la valorisation de l'environnement. C'est ce qui explique le choix du reboisement comme action de la journée, action qui a drainé au moins une centaine d'employés. Partenaire infaillible de la S.P.A.T., la Région Atsinanana a tenu à y concourir.

Et, fait nouveau, si auparavant le lieu choisi est toujours une parcelle de terrain appartenant à la S.P.A.T., cette fois-ci, les organisateurs ont ciblé en dehors de l'entreprise. Tananambo, un village sis à une vingtaine de kilomètres de la ville portuaire de Toamasina, a eu le privilège de



Dynamisme des employés au cours de la plantation des pépinières

cette première. Mieux, en choisissant de planter des arbres fruitiers dans les environs immédiats de l'école primaire publique du village, les participants ont réussi un double coup. En effet, le choix de la proximité de l'école n'est pas anodin : l'idée est de faire adhérer les élèves au souci environnemental. D'ailleurs, ceux-ci se sont mobilisés naturellement. Et le fait de remplacer les plants non comestibles traditionnels par des arbres fruitiers promet un avenir de récolte de fruits en faveur des élèves (lesquels en sont encore plus motivés). Bref, une journée, une action de reboisement, et surtout un message fort pour les générations futures,

tel est le bilan qui peut être dressé de la célébration de la Fête du Travail par la S.P.A.T.

A plus grande échelle, c'est une implication partagée du rassemblement des syndicats et de la DRH de la S.P.A.T., en association avec la région Atsinanana, dans la politique générale de l'Etat Malagasy, « Pour un Madagascar vert ».

Pour le développement durable, un simple geste peut faire la différence. La S.P.A.T. a réussi à en faire la démonstration ce 1er mai 2016.

Monica RAHARIMALALA



Elèves et salariés, ensemble pour la préservation de la nature

AKON'NY MPIASA

8 MARS 2016

Une journée à l'honneur des femmes



La Journée Internationale de la Femme puise son origine au XX^{ème} siècle, dans une bataille menée par des ouvrières, en vue de bénéficier de meilleures conditions de travail et du droit de vote. D'année en année, le mouvement a pris une telle ampleur qu'en 1945, la Charte des Nations Unies, stipulant l'égalité des droits de l'homme et de la femme, est signée.

Pour remonter encore plus loin dans l'histoire, il est intéressant de savoir qu'à Madagascar, durant le règne de Ranaivalona II, le royaume disposait d'un code de 305 articles, parmi lesquels certains qui prônaient déjà l'égalité de l'homme et de la femme. Plus tard, la journée du 8 Mars a été célébrée par toutes les femmes des quatre coins du monde, de différentes cultures, de différentes ethnies, de différents langages, de différents niveaux sociaux et économiques et de différents partis politiques. Bref, le mouvement est, de fait, devenu universel, et l'instauration de la date du 8 mars en tant que Journée Internationale de la Femme est devenue une institution. Depuis, la lutte continue, et chaque année se présente comme une occasion d'un thème, visant à la fois une rétrospective d'au moins 90 ans de lutte et la volonté d'aller de l'avant. Cette année 2016, le Comité de Célébration du 8 Mars a choisi comme slogan « Franchissons le pas vers l'égalité des sexes », slogan qui a fait l'objet de débats passionnants et passionnés lors de la conférence organisée, quelques jours avant le jour-J, dans la salle de conférence de la Commune Urbaine de Toamasina.

L'enthousiasme a été manifeste au niveau des participantes. Il a d'ailleurs été universellement partagé. L'écho de la célébration de la journée, ici et là dans le monde, en est la preuve. La ville de Toamasina, elle aussi, a tenu à la fêter

en grand. En effet, une série de programmes, les uns tout aussi intéressants que les autres, a été arrêtée : conférences débats, défilés (avec la participation de femmes représentantes des entreprises privées, des entités sociales et politiques, des associations et clubs humanitaires, des ONGs...), soirée dansante, etc.

Parmi les ferventes participantes, les employés féminins de la S.P.A.T., représentés par une trentaine des leurs, portant des tenues aux couleurs de la société. Et celui qui dit que le secteur maritime et portuaire est réservé aux hommes a dû faire chapeau bas, devant la volonté de ces employés à démontrer que les femmes ont leur place au Port de Toamasina. Il est clair qu'elles feront tout pour valoriser leur statut dans un secteur généralement connu pour être masculin. De leur côté, en renfort à leurs collègues, les femmes médecins du CEMEDI (Centre Médical et de Diagnostic de la S.P.A.T.) ont débuté la journée, au Centre Social Culturel et Sportif (CSCS -Cité Canada), par une séance d'information médicale d'une heure, sur le pourquoi et le comment du corps de la femme, afin de mieux en appréhender la santé. Conférenciers, intervenants et participants ont alors trouvé une opportunité d'échanges aussi intéressants que riches.

Ce premier rendez-vous a été immédiatement suivi d'un cortège de pousse-pousse pour rejoindre le lieu de rendez-vous désigné pour toute la ville. L'on peut affirmer que

l'ambiance a été au rendez-vous du début jusqu'à la fin, puisque, pour clôturer la journée, les participantes issues de la S.P.A.T. se sont de nouveau réunies au CSCS, autour d'un cocktail amical.

Prenez garde, Messieurs, la lutte pour l'égalité des sexes n'est pas une utopie et compte bien continuer jusqu'à victoire complète. **« Appeler les femmes "le sexe faible" est une diffamation ; c'est l'injustice de l'homme envers la femme. Si la non-violence est la loi de l'humanité, l'avenir appartient aux femmes »**, citation d'Indira Gandhi (1917-1984), première femme à avoir été nommée au poste de Premier Ministre dans la République de l'Inde.

Mais, rassurez-vous, il n'est nullement question de force, mais bel et bien de valeur. Le message à retenir est la suivante : si la conviction pour l'égalité des sexes est communément acquise, autant chez les hommes que chez les femmes, la victoire reviendra, non seulement aux femmes, mais à toute la société, tous sexes confondus. Par conséquent, à toute instance, depuis le foyer jusqu'à la société et au pays entier, hommes et femmes devraient se donner la main pour une société sans inégalité aucune.

Natacha TSILANGOY

VALIM-PIFIDIANANA

Notanterahina tamin'ny zoma faha sivy ambin'ny roapolo, taona enina ambin'ny folo sy roarivo ny fifidianana ny ho solon-tenan'ny mpiasa "Délégués du Personnel" sy ny ho mambra ao anatin'ny komitin'ny orinasa na "Membres du Comité d'Entreprise".

Notontosaina tao amin'ny efitrano fivoriana ex Marketing, nanomboka tamin'ny valo ora maraina ka hatramin'ny enina ora hariva. Hita fa navitrika ny mpiasa nanatontosa ny adidiny, ary nizotra tao anatin'ny filaminana tanteraka ny fifidianana.

Toy izao manaraka izao ny isan'ny mpifidy sy ireo voafidy hiasa ao amin'ireo sehatra roa ireo mandritra ny roa taona :
Ny isan'ny mpifidy : 262
Taham-pahavitrihana : 77,74%

Monique Henriette



Mpiasa miatrika ny adidy

N°	TITULAIRES	N°	SUPPLEANTS	SYNDICATS
DELEGUES DU PERSONNEL				
1	CASTEL François	1	RAYMOND Velo Benjamin	SEKRIMA
2	RAKOTOMALALA Olivier	2	BADADE Jeanne Chantal	GTF
3	RASAMIZAFY Paul Patien	3	HARINOSY Joelson	SETIM
4	MOZAMBIQUE André	4	SININA Maurice	SRAP
MEMBRES DU COMITE D'ENTREPRISE				
1	RAKOTOMANGA Marcelin	1	RANDRIAMARO	SEKRIMA
2	RAZAKARISOA Miora	2	BOTOZAFY Eliane	SEKRIMA
3	RAZANATSIMBA Saholy V.	3	VIVIANE Holindrainy	GTF
4	RAZAFY A. Sydol	4	TATA Joasy	S.AUTONOME

Mouvements du personnel durant le premier trimestre 2016

NOM ET PRENOMS	MATRICULE	FONCTION	DATE
AGENTS RECRUTÉS			
MAFOUTHRA Elina Christelle	2016001	Médecin	08/02/2016
BOTOMORA Marie Elda	2016002	Médecin	08/02/2016
RAFANOMEZANTSOA Hery	2016003	Radiologue	08/02/2016
AGENTS RETRAITÉS			
LEZOMA Michel	1978147	Machiniste	01/01/2016
JAONASY Charles	1979109	Responsable suivi des matières	01/01/2016
ZAZALAHY Ammone	1979194	Mécanicien vedette	01/01/2016
MAMALAHY	1979279	Agent des services généraux	01/01/2016
FOIRE Jean	1979289	Lamaneur	01/01/2016
RABEJAONY Paul Raymond	1983184	Agent de bureau	01/01/2016
RAVELOMANANTSOA Jeannot	1990059	Chef service Paie	01/01/2016
RAKOTOARINOSY Hugues Maixent	1978045	Responsable Paie	01/01/2016
MBOLA Faharoa Gaston	1994057	Chef Service Comptabilisation	01/01/2016
RAKOTONDRAMIARY Robert	1980164	Chef Service Trafic Maritime	01/01/2016
RAZAFINDRAFILIBERA Raymond	1977069	Chef Service Chaudronnerie	01/01/2016
LAIBODA Désiré	1980098	Chef service Assurance	01/01/2016
LEZONIA Samuel	1981210	Sous-Chef Section Sapeur-pompier	23/02/2016
LARO Jean Pierre	1981218	Agent de Contrôle Accès	02/03/2016
RANDIRANASOLO Niry	1979186	Chef d'équipe Lamaneur	21/03/2016



« La santé est un capital »

Quid du virus Zika ?

Le 1er février dernier, l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) a décrété que la maladie à virus Zika est **«une urgence de santé publique de portée mondiale »**. Face à cette flambée de l'épidémie, qui touche actuellement plus de 25 pays, et surtout, vu le rôle de frontière qu'exerce le Port de Toamasina (lieu de trafic et de divers échanges), nous nous devons d'être concernés et d'être informés de cette maladie. Que faut-il donc savoir sur celle-ci ?

C'est en 2007 que l'épidémie a été, pour la première fois, constatée chez l'homme. Le virus Zika se transmet à l'homme par la piqûre du moustique *Aedes Aegypti* (dans les pays tropicaux) ainsi que d'un autre, *Aedes Albopictus* (dans les milieux tempérés). Généralement, ils piquent le matin, en fin d'après-midi et en soirée. Le moustique se déplace par petites distances. Cependant, il peut être transporté accidentellement d'un endroit à un autre, et ainsi, propager géographiquement la maladie. D'où l'importance des moyens mis en œuvre pour assurer la sécurité et la sûreté à toute frontière.

Ces moustiques transmettent également la dengue, la chikungunya et la fièvre jaune. Les symptômes présentés ressemblent à d'autres arboviroses, à savoir fièvre, douleurs articulaires et musculaires, éruptions cutanées...

Ils restent en général bénins et disparaissent entre 2 à 7 jours.

Certes, la maladie à virus Zika est bénigne. Nonobstant cela, ce qui doit inquiéter, ce sont les complications graves qu'elle entraîne éventuellement, comme la microcéphalie et d'autres malformations néonatales du fœtus porté par une femme enceinte atteinte, sinon le syndrome de



Moustique responsable de la transmission du virus ZIKA, à éviter particulièrement par les femmes enceintes

Guillain-Barré, un trouble neurologique pouvant entraîner la paralysie et la mort chez d'autres personnes atteintes.

Lutter contre la maladie exige une lutte contre le moustique et sa prolifération. A ce titre, il faut :

1. rechercher et éliminer les gîtes larvaires des moustiques : contenants susceptibles de retenir de l'eau, même en petite quantité (seaux, pots de fleurs, pneus...);
2. utiliser des moustiquaires imprégnées d'insecticides et des grilles antimoustique aux portes et fenêtres ;
3. utiliser des produits répulsifs au niveau de la peau ;

4. porter des vêtements aussi couvrants que possible.

Bien entendu, en tant qu'acteur majeur pour le développement économique national, le Port de Toamasina doit prendre toutes les mesures et les dispositions nécessaires pour éviter l'entrée du virus sur le sol national. Une façon de rappeler l'importance du volet sanitaire dans la sûreté et la sécurité maritimes et portuaires !

Monique HENRIETTE
Sur les recommandations du
Dr Mafouhra Elina Christelle
Médecin de Famille au CEMEDI/SPAT



Port de Toamasina

de nouveau célèbre à travers l'île et en Afrique grâce au sport ?

Les tournois sportifs se suivent, mais ne se ressemblent pas ! Après « FIRAISANKINA », le tournoi organisé par la SMMC, et un autre, récemment organisé par la MICTSL, c'est au tour de la S.P.A.T. d'organiser « TAMBATRA 2016 ». Chacun rivalise de style, d'organisation, de création d'ambiance. Mais, conviction commune : en plus de cultiver le fair play et l'esprit d'équipe, ces rencontres sportives favorisent les échanges entre employés au sein de la communauté portuaire.



Equipe mixte SPAT / SMMC

A ce titre, « TAMBATRA 2016 », qui se déroule du 07 mai au 18 juin 2016, au Centre Socioculturel et Sportif (Cité Canada), a été organisé en continuité de ce que les deux sociétés concessionnaires (SMMC et MICTSL) ont commencé, et surtout pour rassembler les employés des trois sociétés réunies (SPAT/MICTSL/SMMC) autour de l'amour du sport.

Que ce soit au niveau du règlement ou du principe de participation, chaque tournoi est unique et a ses propres spécificités. Jusqu'ici, du fait qu'elles drainent le plus de participants, les disciplines choisies restent le basket-ball, le football à 7, et enfin, le football à 11. Toutefois, la S.P.A.T. a déjà mis en place les infrastructures nécessaires pour des disciplines moins populaires. Bientôt, les amoureux de

pétanque, de karaté ou de lawn tennis peuvent se réjouir de participer à des tournois spécialement organisés pour ces disciplines.

En attendant, comme il a été le cas lors du tournoi de Noël 2015, un comité de préparation et d'organisation, composé de huit personnes, a été mis sur pied pour le bon déroulement du tournoi « TAMBATRA 2016 », notamment sur le plan technique et en cas d'homologation de matchs (cas de litige ou d'arbitrage).

SMMC, MICTSL et S.P.A.T. sont toutes les trois conscientes de l'importance du sport d'entreprise. Monsieur ZANDRY Séraphin, Directeur des Ressources Humaines de la S.P.A.T., a lui-même souligné que « **dans toute entreprise, le sport aide à asseoir la discipline** ».

En effet, « **les rencontres sportives favorisent les échanges et invitent à l'esprit de la fraternité. Beaucoup de choses peuvent être acquises par le fait de pratiquer du sport** », a-t-il ajouté, lors de la réunion avec les membres du comité d'organisation du tournoi « TAMBATRA 2016 ». N'est-il pas courant que les parents d'un enfant à comportement turbulent arrivent à le calmer, juste en le faisant pratiquer des arts martiaux (ceux-ci sont particulièrement recommandés pour favoriser la maîtrise de soi) ? « **L'intelligence de l'homme se développe à partir et à travers le sport !** » : c'est en ces termes qu'il a conclu son intervention à l'attention des représentants issus de chacune des trois sociétés.

Les trois entreprises sont également convaincues de l'avantage social du sport inter entreprises. Trois sociétés juridiquement distinctes sont nées de l'ancienne S.E.P.T. ou Société d'Exploitation du Port de Toamasina. Nonobstant cette division, la population portuaire continue à constituer un tout sur le plan sportif. Et même si les rencontres sportives sont très limitées dans le temps, cela n'empêche pas les employés d'en profiter au maximum, pour faire revivre l'ambiance d'antan de l'AS PORT (en basket-ball ou en football). **Elle est loin l'époque où l'image sportive du Port de Toamasina s'est répandue à travers l'île et en Afrique. Mais rien ne dit qu'elle ne peut être rééditée, surtout si les tournois se font aussi régulièrement que depuis l'année dernière !**

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA





L'ENFANT, UNE RICHESSE INESTIMABLE (suite)

QUELS SONT DONC LE ROLE ET LES RESPONSABILITES DES PARENTS ET EDUCATEURS POUR LE PLEIN EPANOUISSEMENT DE L'ENFANT ?

La réponse à cette question repose essentiellement sur le sens qu'on veut accorder au concept « éducation ». La définition de Maurice TIECHE est plus qu'explicite sur ce point. « *Qu'est-ce que l'éducation ? Qu'est-ce que la vie spirituelle ? La seconde tient-elle une place et joue-t-elle un rôle dans la première ?* »

L'éducation, c'est l'art de « conduire hors de » l'ignorance, de préserver des erreurs auxquelles l'être humain est toujours exposé et de les orienter vers la vérité, la justice et le bien. Eduquer un enfant, c'est travailler à son développement harmonieux et complet, donc à celui de toutes ses énergies, aussi bien spirituelles que physiques, mentales et morales.

C'est une entreprise délicate qui pose de sérieux problèmes. Tant qu'il s'agit d'inculquer à un enfant des principes d'hygiène physique et mentale et de l'instruire des choses pratiques de la vie courante, rien n'est plus difficile. Mais dès que l'on aborde des problèmes de la vie morale, tout se complique »²

Dans certains manuels spécialisés, il est recommandé que l'éducation commence à la naissance; mais pour des parents avertis, l'éducation de l'enfant qui va naître commence dès la conception. Le couple doit se poser la question suivante : quelle progéniture allons-nous mettre au monde et quelle est la meilleure voie à suivre pour qu'il puisse se développer harmonieusement ?

La bonne entente du couple

Un enfant ne doit pas être conçu au hasard, mais doit dépendre des finalités que les parents veulent atteindre. Pour cela, la bonne entente, la bonne humeur du couple sont de rigueur. Une acceptation mutuelle, une acceptation citoyenne, une acceptation divine pour l'élever dans une ambiance calme et reposante.

Le fœtus vit et écoute

Du fœtus à la naissance à terme, la musique douce, les bonnes lectures, les

tendresses du couple, les promenades à l'air pur, surtout en campagne, et s'il le faut, converser avec l'embryon favorisent d'ores et déjà l'adhésion et l'appartenance du bébé à la vie familiale. La douceur, la délicatesse et la galanterie du futur Papa sont de mise.

Précautions à prendre pour le nourrisson (0 à 1 an)

Le sourire des parents, les douces paroles, la bonne hygiène, la musique douce sont autant des moyens pour développer son attention, son attachement au couple. Ainsi, son besoin d'affection et de sécurité est assouvi.

Conseils pour l'éducation des enfants de la seconde enfance

La seconde enfance est la période où l'enfant s'oppose à l'autorité parentale et cela se traduit par :

- des refus à exécuter les bonnes habitudes

En effet, il lui arrive de ne pas faire sa



toilette le matin prétextant qu'il fait froid, de ne pas ranger ses jouets, prétendant qu'il est fatigué. Il refuse de saluer des invités sous prétexte qu'il ne les connaît pas.

- par des bouderies inexplicables

Parfois, l'enfant refuse de prendre son petit déjeuner sans raison apparente et dit un non « catégorique » à tout ce qu'on lui présente et cela dérouté les parents.

- par des questions de tout genre au moment où les parents sont affairés

Le MOI de l'enfant se manifeste dans tous les domaines de la vie familiale. Dans son for intérieur, il s'imagine que ses parents ne s'intéressent pas à lui. Alors, il choisit le moment le plus critique pour poser des questions comme : pourquoi tu laves les assiettes ? pourquoi il pleut aujourd'hui ? Les réponses aux questions ne l'intéressent pas : le fait d'imposer son MOI passe avant la soif de connaître. Une manière de s'opposer à l'adulte, de le perturber dans ses activités.

La question est : que faire face à cette crise d'opposition infantile ?

Un acte d'opposition ne se résout pas par un acte d'opposition. Les parents doivent user d'autres moyens pour remettre l'enfant dans le droit chemin. L'enfant aime à être flatté : hier, maman était très contente car tu as pris ton petit déjeuner joyeusement. Tu te souviens ! alors, mange chéri. Il ne faut oublier que, pour l'enfant, sa pensée est « transparente », c'est-à-dire que tout adulte doit savoir ce qu'il a dans le cœur.

Le gronder sévèrement quand il boude

est une erreur grossière. Posez-lui des questions anodines et vous arriverez à savoir le motif de la bouderie.

A la série des questions, un éducateur doit s'armer de patience et ne pas laisser une question sans réponse. Il est recommandé de trouver une occupation qui pourrait captiver la curiosité de l'enfant pendant que l'adulte est pris entièrement par une tâche.

Le complexe d'Œdipe disparaît normalement à l'âge de 5 à 6 ans et cela dépend des comportements des parents. Ils doivent essayer de faire comprendre à l'enfant que le couple parent l'aime de la même manière. D'ailleurs, des occasions comme les anniversaires, peuvent se présenter pour faire apparaître l'affection familiale.

Pour ce qui est de la troisième enfance et de l'adolescence, un autre article sera consacré au prochain numéro.

QUE CONCLURE ?

L'enfant est une richesse inestimable que la nature nous a offerte gracieusement et que nous devons élever dans de bonnes conditions. Une réflexion du poète Georges MIGOT est d'une éloquence sans détour pour préparer les futurs parents à leur engagement pour l'enfant qui va naître. Ce poème a pour titre : PRIERE DE L'ENFANT QUI VA NAITRE. En voici le contenu intégral :



Aimez-vous de cœur,
mon père et ma mère futurs
afin que mon cœur soit bon

Aimez-vous de chair
afin que mon cœur soit sain.

Aimez-vous d'amour
afin que je puisse transmettre votre
amour

Aimez-vous,
Aimez-vous
en songeant à moi
qui ne suis pas encore
afin que ma venue
soit une belle arrivée
et non un accident

Aimez-vous jusqu'à l'unité
afin je sois autre chose
qu'un lien survivant entre vous désunis.

Aimez-vous jusqu'à l'unité
afin que je sois cette unité vivante.

Aimez-vous
afin que je demeure toute ma vie
la joyeuse image de votre amour fidèle

Aimez-vous
afin que je me sente aimé
avant même de vous voir

Aimez-vous
afin que je tète une mère
qui soit une femme heureuse

Aimez-vous
afin que les mots père et mère
par moi prononcés
s'auréolent
des mots amour et tendresse.
D'un amour et d'une tendresse
qui ne soient pas déposés sur ma tête
par chacun de vous séparément
et comme à l'insu l'un de l'autre ;
mais qui soient confondus,
échangés
l'un avec l'autre,
Père !
prononcé seul :c'est un appel
Mère !
Prononcé seul :c'est un autre appel,
à l'opposé du premier.
Père et Mère !
Ensemble : deux ailes écrivant souplement
le vol de l'oiseau bleu
qui guide l'enfance heureuse.

La lecture de cette prière nous incite à méditer sur notre rôle et nos responsabilités de parents, bien qu'elle soit adressée à de futurs parents. Dieu nous a donné une créature à élever. Soyons-en dignes. « Lorsque l'enfant paraît, le cercle familial applaudit ».

(Victor Hugo)

ZANDRY Séraphin
Directeur des Ressources Humaines
Psychosociologue



ACTUS EN PHOTOS



I.O.P.L 2016: AVELLIN Christian Eddy, accueillant le Préfet de la Réunion au stand la SPAT



A gauche, AVELLIN Christian Eddy (Madagascar), Président sortant, à droite, le Lieutenant Colonel André CISEAU (les Seychelles), Président entrant: sourires prometteurs sur l'avenir de l'APIOI.



30 janvier 2016: les membres au complet pour l'AG et le CA de l'APIOI



22 avril 2016: ambiance décontractée à l'issue de la formation INTERPOL au port de Toamasina



03 mai 2016 Sûreté et Sécurité portuaires: le DG de la SPAT, présidant le début de la séance d'observation effectuée par la délégation des US Coasts Guards



09 mai 2016, à l'Hotel de ville de Toamasina, Narsion RAFIDIMANANA, Ministre d'Etat auprès de la Présidence, Chargé des Projets présidentiels, de l'Aménagement du Territoire et de l'Equipement (au milieu), lors d'une séance d'information sur le projet d'extension du port de Toamasina



RECETTE

Plat Marocain: «Tajine traditionnel»



Temps de préparation : 15 minutes
Temps de cuisson : 60 minutes

Ingrédients (pour 3 personnes) :

- 2 beaux morceaux de selle d'agneau ou morceaux tendres déossés
- 4 pommes de terre
- 1/2 courgette
- 1 grosse tomate
- 1 carotte
- 1 gros oignon
- olives vertes
- 1/2 verre d'huile d'olive vierge
- cumin
- mélange 14 épices (dont muscade, gingembre, coriandre, cannelle...)
- safran jaune (pour la coloration)
- sel et poivre
- 1/2 verre d'eau

Préparation de la recette :

Prévoir 1 plat traditionnel 'tajine' (pour mettre sur plaque électrique ou flammes) Verser 3/4 de cuillère à soupe d'huile dans le plat à tajine directement posé sur le feu ou la plaque.

Lorsque l'huile est bien chaude, faire revenir la viande de chaque côté (environ 10 min).

Baisser un peu le feu et placer les légumes, lavés et découpés grossièrement, en pyramide sur la viande, des plus fermes aux plus tendres (pommes de terre, puis carotte, puis courgettes, puis oignons), en les intercalant de cumin, 14 épices, sel et poivre.

Arroser d'un peu d'eau, saupoudrer de safran jaune, pour donner de la couleur et déposer les olives vertes.

Couvrir et laisser cuire à feu doux, pendant 30 mn.

Au bout de ce temps, placer sur les légumes cuits, les tomates coupées en morceaux, couvrir et laisser cuire encore 15 mn.

Servir chaud, directement sur la table, accompagné de thé et de pain sans levain.

DÉSSIN D'ENFANT



HUMOUR

Sur un navire en détresse, un passager aborde le capitaine.

- Capitaine, oh mon capitaine ! Allons-nous couler ? Quelle est la distance vers la terre la plus proche ?!
- Environ trois kilomètres, monsieur.
- Dans quelle direction, capitaine ?
- Vers le bas, je le crains.

PAS INDUSTRIELLES MISE EN ORDRE	AVIRON DÉRAISONNES	ENTRES EN ACTION	ARRÊTA ÉRIGER
«ATTENTAT» A LA BOMBE TROUFIONS		APRÈS VOUS PETIT APPARTEMENT	
PASSONS TELLE LA LANGUE PARFOIS		SE DÉPLACE PRINCE OTTOMAN	ACCÉPTE
NÉON AU LABO CARBURANT	SE PROLONGEA L'UFOLOGIE L'ÉTUDE		MÈRE DE CAÏN
TISSU POUR PANTALON	DONNER DE LA VOIX FLEUVE DE FRANCE		
		AVANT MARIA	
ÉGORGÉE			



Société du Port à gestion Autonome de Toamasina

Ensemble vers un port de référence



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



*The New era award
for technology,
innovation & quality
(Juin 2014, Rome)*



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



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

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