

# PortECHO

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina

SPAT 2<sup>e</sup> Trimestre 2016

n°27



## Tourisme de croisière durable dans l'Océan Indien

**Collaboration des pays riverains,  
la garantie d'un avenir certain**



# La SPAT se distingue à l'échelon international



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

**Rome,  
Juin 2014**



*International Star  
for leadership  
in Quality*

**Paris,  
Juin 2014**



*International Award  
for Leadership  
in Quality*

**Madrid,  
Décembre 2014**



*Best Quality  
Leadership  
Award*

**Los Angeles,  
Décembre 2014**



#### Directeur de la Publication

AVELLIN Christian Eddy

#### Directeur de la Rédaction

Zoéline RAKOTONIRINA MINIMINY

#### Comité de Rédaction

ZANDRY Séraphin Fred Aimé

Zoéline RAKOTONIRINA MINIMINY

Mamy RAZAKALIMANANANDRO

Liliane MELQUIOND ZAFINIRINA

Monique HENRIETTE

Aléxina TIANA

Natacha TSILANGOY

Monica RAHARIMALALA

Johnson RAKOTONIRINA

Vololona RANIVOMBOAHANGY

Fanjaniirina RAELIARISOA

Alfred SOLOARIMALALA

#### Infographie

Mamy RAZAKALIMANANANDRO

Johany Marino HARINDRATSIMBA

#### Photographie

Johany Marino HARINDRATSIMBA

#### Edition

ECOPRIM

Tél: 020 22 320 89

Fax: 020 22 690 87

e-mail : commercial@sitram-ecoprim.com

Zone industrielle Nord

des hydrocarbures

Ankorondrano

D.L. N° 1459/09/16

#### Nombre de tirage:

700 Exemplaires

## 4 EDITORIAL

## 6 ECONOMIE

- **Tourisme de croisière durable dans l'Océan Indien :**  
Collaboration des pays riverains, la garantie d'un avenir certain
- **COI/MASE**  
Au-delà de la lutte contre la piraterie
- **Toamasina, Madagascar,**  
destination touristique
- **Vente aux enchères publiques au Port de Toamasina :**  
de qui relève la responsabilité ?
- **« Du côté des quais... » :**
  - ▣ Le vrac et les sacheries en flèche
  - ▣ Evolution spectaculaire du trafic de conteneurs
  - ▣ Atelier sur l'IMDG et l'IMSBC
  - ▣ Welcome signé S.P.A.T. à l'Africa Mercy,  
le navire-hôpital consacré à l'Afrique
  - ▣ Réunion préparatoire de l'application de la VGM

## - JOURNEE MONDIALE DE L'OCEAN

« Océan sain, planète saine »

## - AMBATOVY :

Ambatovy offre des matériels de pêche aux associations de pêcheurs à Toamasina

## 28 EVENEMENT

### - APIOI et COI :

Vers un renforcement du partenariat

## 30 TRAFIC MARITIME

## 32 MOUVEMENTS DES NAVIRES

## 33 ANNUAIRE DES MAREES

## 35 INO MARESAKA AKÔ ?

### - MOIS DE L'ENFANCE :

« Aidé aujourd'hui, pouvoir aider demain »

## 35 AKON'NY MPIASA

- « Ino marô asanô ê ! »

- FIOFANAN'IREO SENDIKALISTAN' NY SPAT

## 38 SANTE

- « La santé est un capital ! »

L'imagerie médicale :

mieux diagnostiquer pour une meilleure prise en charge

## 39 SPORT

- **LE GRAND MARATHON DE TAMATAVE**

Un succès sur toute la ligne !

## 40 CULTURE & EDUCATION

- **L'ADOLESCENCE**, stade de conflit familial, de perturbations comportementales : méprise ou manque d'affection et d'attention

## 42 ACTUS EN PHOTOS

## 43 LOISIRS







Tourisme de croisière durable dans l'Océan Indien

# Collaboration des pays riverains, la garantie d'un avenir certain

La région de l'Océan Indien est l'une des plus vastes du monde englobant un héritage naturel et culturel unique, au sein duquel le secteur touristique présente un enjeu incontournable pour les pays riverains (qu'ils soient insulaires, rattachés au continent, ou à l'intérieur des terres). Aujourd'hui en pleine expansion, le tourisme de croisière s'étend progressivement vers de nouvelles destinations, favorisant ainsi l'apparition d'alliances et de collaborations entre les pays. A présent acteurs incontournables de la zone, les pays de l'Afrique de l'Est et Australe, regroupés au sein de la PMAESA, ont tenu, les 14 et 15 Juin derniers aux Seychelles, un atelier visant l'élaboration d'une stratégie commune dédiée à l'industrie des croisières. Ce premier atelier du genre a manifestement accentué l'importance de la collaboration.

## PMAESA ou AGPAEA

En français, AGPAEA ou *Association de la Gestion des Ports de l'Afrique de l'Est et Australe*, la PMAESA (*Port Management Association of Eastern & Southern Africa*) est une organisation à but non lucratif, intergouvernementale, composée d'administrateurs portuaires, de ministères gouvernementaux, d'entités commerciales et privées, et d'autres intervenants portuaires et maritimes de l'Afrique de l'Est, de l'Ouest, du Sud et de l'Océan Indien. Elle rassemble aujourd'hui les pays suivants : l'Angola, le Burundi, le Djibouti, l'Erythrée, l'Éthiopie, le Kenya,

Madagascar, le Malawi, l'Île Maurice, le Mozambique, la Namibie, le Rwanda, les Seychelles, la Somalie, l'Afrique du Sud, le Soudan du Sud, le Soudan, la Tanzanie, la Zambie, le Zanzibar et le Zimbabwe. Le principal objectif de la PMAESA est de renforcer les relations entre les ports membres, ce, en vue de promouvoir, d'abord la coopération régionale, et ensuite, l'intégration régionale. A ce titre, l'association joue le rôle de plate-forme d'échange d'informations, d'idées et de pratiques entre les pays membres, ceci, à travers des conférences et

des ateliers de sensibilisation. Interface média pour tout ce qui est relatif au transport et à la facilitation du commerce, elle travaille également à l'amélioration des conditions de fonctionnement et de gestion des ports de la région de couverture, en vue d'améliorer leur productivité. Solide, renforcée par une forte volonté d'unification, de coopération et de coordination des actions de ses membres, elle tient également un dialogue sur toute question d'intérêts communs.

## Atelier sur « la création de stratégies pour le tourisme durable dans l'Océan Indien », Seychelles, 14 et 15 juin 2016



Concertation des participants lors de l'atelier

Ces deux jours d'atelier ont été d'un intérêt incontestable pour les pays membres, dans ce sens que, en alignant une congruence stratégique au sein du réseau de la PMAESA, et en établissant des buts à court terme en tant que collectivité, l'atelier vise à asseoir la marque et la place des pays membres, autant dans le monde maritime que dans l'échiquier économique mondial. En fait, la stratégie concoctée pendant deux journées successives vise à améliorer la part de marché concurrentielle de l'Afrique de l'Est et Australe au sein du tourisme international de croisière. Une stratégie qui est censée gérer les impacts économiques, afin de minimiser les coûts sous toutes ses formes (y compris environnementales) et de maximiser les bénéfices.

A terme, l'objectif de l'atelier est de :

- renforcer la capacité des ports membres de la PMAESA, ainsi que des voies navigables, face au traitement des navires de croisière dans la région,
- améliorer les infrastructures et les services périphériques, en ajoutant de la valeur dans leur chaîne d'approvisionnement,
- améliorer ainsi la productivité, la qualité et la valeur marchande de cette dernière.

### 1. Pourquoi les Seychelles ?

« **Création de stratégies pour un tourisme de croisière durable dans l'Océan Indien** », tel est donc le thème abordé durant l'atelier organisé par la PMAESA, en association avec la CIOA

ou *Cruise Indian Ocean Association*, la SPA ou *Seychelles Port Authority* et le Ministère du Tourisme et de la Culture Seychelloise. Ayant réuni de nombreux dirigeants portuaires, des experts et des conseillers en matière de tourisme, des opérateurs de croisière et d'autres parties prenantes dans le domaine, cet événement d'envergure s'est tenu dans les locaux de la SPA. Le choix des Seychelles pour cette première session n'a pas été fortuit. En effet, constituées de 115 îles, toutes présentant des potentialités touristiques très prisées à l'échelle mondiale, ayant, depuis ces dernières années, connu une croissance économique dynamique de 3,5% selon le FMI (en grande partie grâce à une politique touristique particulièrement attrayante vis-à-vis des pays



Port des Seychelles

émergents, compensant ainsi l'effet de la crise mondiale sur le secteur, notamment la baisse de la demande à partir de l'Europe), les Seychelles se présentent comme le pays hôte idéal.

Si l'on ajoute que, depuis 2010, le Port de Victoria a reçu six fois l'« Indian Ocean's Leading Cruise Ship Port Award » du World Travel Awards (une distinction reconnaissant, récompensant et célébrant l'excellence dans tous les secteurs de l'industrie mondiale du voyage et du tourisme), l'on reconnaît que le choix des Seychelles est plus que fondé. « *Malgré sa taille et sa faible population, je suis surpris de voir comment les Seychelles ont émergé comme l'un des leaders de l'économie bleue dans le monde, et nous a fait comprendre comment l'Afrique du Sud n'a pas encore entièrement exploité cette économie bleue* », a fait remarquer Richard Vallihu, Directeur du Transnet National Ports Authority, Transnet SOC Limited (Afrique du Sud).

## 2. Le concept

Le principe de la stratégie du tourisme durable est que l'unique patrimoine naturel et culturel, offert par une destination, est ce qui génère sa réputation de marque, sa valeur, et ce qui motive la demande touristique. Il est d'une importance capitale de gérer la croissance, tout en préservant le patrimoine naturel et culturel d'une destination, et en soutenant la vitalité économique du tourisme à long terme. Lors de la dernière initiative par les Commissions Régionales Economiques (RECs), la nécessité d'une stratégie a déjà été mise en exergue. L'atelier de

deux jours aux Seychelles a été une occasion de :

- **diffuser la conscience du développement durable pour le tourisme de croisière,**
- **catalyser la collaboration à travers la région,**
- **stimuler la mise en œuvre stratégique des meilleures pratiques et innovations.**

En fait, le souci de la PMAESA est de pouvoir concilier la demande et les besoins en termes de développement durable, cela, afin de respecter les trois piliers du tourisme durable, à savoir :

- **les pratiques écologiques,**
- **la répartition équitable des richesses issues du tourisme,**
- **la dimension éthique du tourisme, engageant le respect des valeurs culturelles des populations autochtones.**



Accueil des croisiéristes au quai du port de Toamasina

## 3. La croisière, un segment essentiel du tourisme pour les économies émergentes

Les analyses actuelles nous révèlent que l'industrie de la croisière occupe la plus grande part dans le secteur touristique. En pleine expansion, ce marché affiche une forte croissance annuelle de 8%. La croissance du secteur a été menée par un cadre restreint de leaders de l'industrie (entre autres, Carnival Cruise Lines, Royal Caribbean, Star Cruises...), qui détiennent 80% du revenu sur le marché. La compagnie Carnival et ses subdivisions internationales dominent largement l'industrie, en commandant près de la moitié des parts du marché mondial de la croisière, en termes de nombre de passagers et de chiffre d'affaires dans la région de l'Océan Indien. Bien que la tendance structurelle de l'industrie soit dominée par ces quelques groupes, son revenu global s'élevait à 24 milliards US\$ en 2014. Il est estimé à 40 milliards US\$ en 2019. En 2015, la moyenne de profit par passager a été de 226 US\$ contre 157 US\$ en 2011. Cette évolution est renforcée par le nombre de 24 millions de passagers attendus pour 2018. Il faut reconnaître qu'une mutation généralisée de la catégorisation de ses fervents voyageurs s'est produite depuis une vingtaine d'années. Le secteur de la croisière a pour obligation d'évoluer en se diversifiant, afin de fidéliser et canaliser de nouvelles clientèles. Pour pouvoir maximiser leurs profits, les compagnies ont misé sur l'économie d'échelle, ce, en

embarquant plus de personnes à bord. Il est vrai que les navires de nouvelle génération y ont contribué : ceux-ci s'apparentent de plus en plus à de véritables parcs d'attraction, unissant toutes les générations et les divers centres d'intérêts, bref, de véritables « villes resorts flottantes ». De plus, les prix à la baisse ont contribué à favoriser l'arrivée de nouveaux clients, de plus en plus jeunes. La moyenne d'âge, de 55 ans en 1990, est actuellement à 45 ans, et est attendue à baisser considérablement au cours des prochaines années. L'image du luxe à profusion semble s'effacer progressivement, et la croisière se popularise. Face à cette nouvelle donne, les armements prévoient déjà l'expansion de leurs flottes respectives. L'activité se trouve très concentrée aux Amériques et en Europe, ne laissant qu'une infime part à l'Asie du Pacifique, l'Australie et la zone de l'Océan Indien. Malgré cela, la concurrence, battant plein, incite les opérateurs à trouver de nouveaux itinéraires, de nouvelles sensations. Bien entendu, les passagers, eux aussi, sont à la recherche de l'exploration, des découvertes, de l'unique, voire de l'insolite. Le pourcentage de demandes vers l'Océan Indien s'accroît, et la tendance favorise la région longeant le continent africain. Plus fort encore, et c'est bien là que l'enjeu des pays membres de la PMAESA se dessine, la demande de longs itinéraires, afin de profiter des excursions à terre, s'est accrue. Pour les pays membres de l'association, qui ont une culture, une biodiversité hors du commun et non encore explorée par le secteur, cela se présente comme une véritable aubaine. La durée d'escale se fait plus longue et fait bénéficier l'économie locale. L'itinéraire de plusieurs lignes de croisière, opérant dans l'Océan Indien, fait des pays de la région des partenaires valeureux pour l'industrie du tourisme de la croisière de l'Afrique de l'Est et du Sud, ainsi que de l'Océan Indien, et réciproquement. D'un port à un autre, les passagers peuvent savourer l'authenticité des lieux. La position stratégique de ces états, reliés par un seul océan, permet une alliance solide dans les plans d'actions à venir.

#### 4. Défis stratégiques maritimes

Les deux jours d'atelier ont servi à développer des stratégies, censées gérer le cycle de vie des impacts économiques, cela, dans

le but de réduire au minimum les coûts et maximiser les avantages. Bien entendu, il en résulte des défis à relever, notamment :

▣ **L'aptitude des croisières à répondre aux conditions économiques changeantes**, ce, avec une flexibilité remarquable pour gagner une part de marché plus importante (une faculté que les ports doivent impérativement avoir). A partir du moment où les paquebots démontrent leur habilité à se déplacer d'une région à une autre selon la demande saisonnière, les ports d'accueil et les structures de la région doivent, eux aussi, être en mesure de faire face, aussi bien à l'encombrement qu'à l'absence de navires dans leur zone. Ainsi, et pour encourager les touchées,



Projet quai mixte Passagers-Ro/Ro au port de Toamasina

des formules incitatives (telles des tarifs préférentiels), de même que des concessions, devraient être accordées aux compagnies. Il est vrai que, dans un contexte pour le moins concurrentiel, ces faveurs ne sont pas toujours faciles à uniformiser. Nonobstant cela, les tactiques élaborées lors de l'atelier devraient permettre d'asseoir une entente entre ports. A titre d'exemple, cela pourrait induire une durée d'escale portuaire plus longue, ce qui suscitera des retombées économiques sur les activités terrestres. En marge de cela, les compagnies en concurrence, très à l'écoute des besoins et des divers souhaits des passagers, offrent une large gamme de destinations. Et la concurrence tangible entre les opérateurs terrestres se confirme de plus en plus face aux opérateurs ainsi qu'aux compagnies de croisière elles-mêmes. Enfin, comme évoqué

précédemment, les paquebots ne sont plus seulement des moyens de transport. Ils sont devenus, des villes flottantes, des véritables parcs d'attractions, déroulant un éventail de loisirs, tous aussi innovants les uns que les autres. De ce fait, les pays riverains sont contraints de s'assurer de la viabilité, de l'assurance et de la durabilité du secteur au niveau de leurs ports respectifs. En d'autres termes, la puissante industrie de la croisière n'est limitée que, d'une part en mer, par les infrastructures et les navires (au niveau de leur nombre et de leur charge) et, d'autre part au sol, par les installations portuaires et aéroportuaires, les services locaux, les attractions et les infrastructures d'hébergement et de restauration. Ironie du sort, la majorité

des pays participants ne possèdent pas les infrastructures requises pour l'accueil des paquebots, ou doivent amplement améliorer, voire modifier l'existant. Dès lors, ceux-ci ont donc l'obligation de s'adapter à la taille des navires, devenus de plus en plus imposants. Au cours des deux dernières décennies, leur tonnage a triplé, l'occupation a plus que doublé, tandis que la longueur a augmenté de 40% et que la largeur est passée du simple au double. Si Majesty of the Seas (1992) ne comptait que 268 mètres, Harmony of the Seas (2016) en fait 362. Ceci explique que des exigences de navigation, de longueur de quai, de tirant d'eau (profondeur), et d'autres services gravitant autour du port (comme la disponibilité d'eau fraîche, les aires de parking, la capacité d'approvisionnement, l'accès aux personnes handicapées ...) sont



« Harmony of the Seas », le plus grand paquebot du monde

sommées. Nul besoin de préciser que ces infrastructures sont imposantes et requièrent de lourds investissements.

#### ■ L'engagement et la forte implication dans une gestion efficace de la lutte contre la piraterie maritime.

Auparavant fréquente dans la partie sud-ouest de l'Océan Indien (autour de Madagascar, des Mascareignes et des Seychelles), la piraterie maritime s'est déplacée vers le Sud du Yémen et le détroit de Malacca. Puisqu'elle s'avère une menace difficile à cerner et à appréhender, son retour dans les années 90 n'a pas manqué d'interpeller les autorités. En fait, ce fléau s'identifie, non seulement, à une véritable atteinte aux vies des gens de mer et des passagers, mais aussi à une admonestation vis-à-vis de l'industrie maritime et du commerce international, ainsi qu'une véritable attaque à l'économie globale (vu que 90% de ce commerce est

maritime). L'impact du fléau dans la zone n'a pas tardé à se manifester : le passage des navires dans la zone de la COI s'est vu considérablement diminué, affectant directement les armements. Si ces derniers choisissent de faire contourner la zone par leurs navires respectifs, ils sont obligés d'engager une sécurité privée, ce qui engendre des coûts supplémentaires, et bien d'autres inconvénients. Or, majoritairement insulaires, les économies respectives des pays de la zone dépendent en grande partie du trafic maritime. En octobre 2010, de façon à faire face à la menace, une approche structurée (sous la forme d'une unité anti-piraterie siégeant aux Seychelles, et fondée par la COI avec le financement de l'Union Européenne) a été instaurée. Les mesures anti-piraterie sont prises avec les états riverains, lesquels états sont tenus de travailler ensemble, afin d'apporter une réponse globale aux

dangers. Grâce aux différentes interventions dans la zone, les actes illicites en mer ont considérablement diminué. Les compagnies ont peu à peu repris confiance et opèrent désormais pendant toutes les saisons et sur multiples trajets. Tout cela se réalise en conjonction aux efforts en termes du code ISPS (International Ship and Port facilities Security), code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Protéiforme, ce genre de criminalité doit être appréhendé avec grande précaution et constamment mis à jour, dans la mesure où les pirates se jouent délibérément des frontières et ne cessent d'innover en la matière. D'ailleurs, le meilleur dénouement à ce risque reste la coordination organisationnelle, en d'autres termes, une congruence dans les actions des pays membres. C'est même l'une des fonctions-clés de l'élaboration de stratégies.

#### ■ Le développement intégré et respectueux de l'environnement des villes portuaires.

La promotion efficace des ports de croisière ne peut se faire qu'en rassemblant tous les intervenants concernés autour d'une approche commune face aux problématiques. La première est celle de l'intégration urbano-portuaire. Les villes se rapprochent de plus en plus des ports, si ce ne sont les ports qui s'étendent progressivement vers les villes, sinon les deux interagissant. L'impact sur le développement économique, social et environnemental des villes portuaires se fait ressentir. Et l'équité du développement portuaire doit s'opérer sur les deux territoires. Or, les infrastructures sont beaucoup mieux élaborées dans la plus grande majorité



Contrôle des entrées et des sorties au port de Toamasina

des ports que dans les villes où ils sont situés. Ce déséquilibre donne parfois lieu à une dichotomie visuelle aux passagers, leur donnant un ressenti aux excursions à la sortie des ports. A ce titre, un engrenage émanant d'une politique gouvernementale est incontournable, et cela, jusqu'à influencer les actes individuels des citoyens. Les Seychelles se présentent comme un exemple de réussite dans ce domaine, comme dans l'évolution de son économie essentiellement orientée vers le tourisme et l'économie bleue. D'autres entités opérant dans le transport, comme les aéroports, les chemins de fer, les gares routières, etc, doivent, elles aussi, être engagées, pour pénétrer le marché à l'intérieur des terres. Une fois à terre, il ne reste plus qu'à créer le produit croisière, en concevant des circuits attractifs, et en adaptant les ports aux types de croisière.

## 5. La PMAESA et les ports membres

Dans cette perspective, la question demeure dans la manière avec laquelle la PMAESA pourrait assister les ports pour conclure le partenariat avec leurs gouvernements respectifs, ce, afin de rendre leurs actions cohésives et d'établir un véritable réseau intérieur. Une forte collaboration à l'intérieur des pays facilite l'application des stratégies régionale, voire internationales, et empêche les occurrences de mauvaise gestion. De plus, d'un point de vue opérationnel, la croisière est une activité très condensée, en ce sens que les passagers n'ont qu'un temps très limité pour profiter de leur séjour. A ce titre, la création d'une agence de coordination (qui pourrait prendre la forme d'un comité) pour instaurer une politique d'harmonisation, serait très utile. Cela permettra d'intégrer les activités sur le terrain, ce qui est envisageable et réalisable dans le contexte des pays de la PMAESA. Cette dernière pourrait servir d'interface entre les différentes parties prenantes, à titre d'exemple pour la planification des itinéraires, sinon pour assurer la visibilité en participant aux forums de commerce maritime. Dans un premier temps et à long terme, cela permet de faire profiter, aux pays membres, l'usage du nom de la PMAESA, au même titre qu'une image de marque qui se fait valoir par sa renommée. Chaque pays membre est donc à même de bénéficier de cet atout, avec lequel il peut se mettre en avant. En

deuxième temps, cette notoriété peut grandement aider à contrôler les informations perçues, une stratégie de communication, attirant les passagers de croisière vers la zone PMAESA.

L'enjeu de l'intégration régionale ainsi que de la coopération réside dans la réaction rapide des pays membres à la connectivité régionale. Les analyses du secteur ont démontré que les pays se concentrent énormément sur eux-mêmes, et négligent de considérer ceux de la zone et/ou considèrent ces derniers comme de véritables concurrents. Pourtant, par principe, les itinéraires de croisière ne s'arrêtent nullement à un seul et unique pays, mais sont, au contraire, multiples et variés (d'un pays à l'autre). Le fait d'être à même de proposer diverses destinations, dans différents pays, en fait sa popularité. Par conséquent, l'association régionale s'avère une force qui place la zone au sein du nouvel ordre économique s'opérant dans le contexte. A ce titre, la PMAESA doit, non seulement jouer le rôle de catalyseur d'informations, mais aussi s'ériger en point de ralliement des actions des entités membres. De ce fait, et pour la pérennité des stratégies, le rôle de communication doit être vital. La collecte, la compilation et l'analyse des données se présentent comme les défis à relever, auxquels doit impérativement s'ajouter le fait de braver la ponctualité de ce rassemblement, en le faisant continuellement. Lors de l'atelier, une analyse SWOT (Strength, Weakness, Opportunity, Threat) de l'industrie de la

croisière au sein des ports participants a été effectuée avec le concours de plusieurs experts en la matière. Un travail méticuleux, très collaboratif, ayant porté ses fruits, dans ce sens qu'une ébauche de la stratégie a pu être dressée, laissant les participants tenir compte de la similarité des éléments rassemblés sur les points aussi bien négatifs que positifs. Cependant, dans son état actuel et en raison de la contrainte de temps, cette étude est encore très restreinte. L'on pourrait envisager l'expertise professionnelle dans chaque pays, et par la suite, une confrontation des informations.

Le monde étant en perpétuel mouvement, il impose des défis importants. Cependant, il présente aussi des opportunités à saisir. Grâce à l'adhésion de ses membres vers une approche commune, la PMAESA entend apporter la solution à ces défis imposés par la mondialisation. Les études démontrent que si les pays de la zone ne s'adaptent pas aux nouveaux changements, ils seraient marginalisés de l'échiquier mondial. Les avantages comparatifs des régions se sont toujours avérés beaucoup plus significatifs que ceux des pays agissant seuls. **Dans un environnement concurrentiel, la collaboration est une obligation. Il est vrai que l'unité exige l'engagement. Pourtant, cette volonté est et demeure la force de la collaboration et d'un avenir certain pour tous.**

Recueilli par  
Monica RAHARIMALALA



Photo partielle des participants à l'atelier

## COI/MASE

# Au-delà de la lutte contre la piraterie

LA RÉSURGENCE DES ACTES DE PIRATERIE AU LARGE DES CÔTES SOMALIENNES A FORTEMENT PERTURBÉ LE TRANSPORT MARITIME MONDIAL. L'ÉCONOMIE RÉGIONALE EST DÉPENDANTE DES IMPORTATIONS PROVENANT DES PAYS HORS DU CONTINENT DONT LA MAJEURE PARTIE DE L'ACHEMINEMENT SE FAIT PAR VOIE MARITIME. LA SÉCURISATION DES ZONES MARITIMES DE L'Océan Indien est devenue une priorité pour les pays régionaux voire internationaux. Des différentes initiatives ont été entreprises par les États régionaux afin d'endiguer ce fléau. Une de ces initiatives est le programme MASE (MARITIME SECURITY). A ce titre, une Unité Anti-Piraterie (UAP), regroupant 5 experts des pays de la Commission de l'Océan Indien, dont Madagascar, les Seychelles, l'île Maurice et la Réunion, a été mise en place au sein de la Commission de l'Océan Indien, unité dénommée IOC-UAP et basée aux Seychelles. Sollicité par Port Echo, le juriste HASSANI AHAMADA SOILIH, représentant comorien en tant qu'expert au sein de l'IOC-UAP, a accepté de donner des explications sur le programme MASE ou MARITIME SECURITY.



**HASSANI Ahamada Soilihi**  
Expert au sein de l'unité anti-piraterie de la COI basé aux Seychelles

**PE :** Pourquoi et comment le programme MASE?

**HAS :** Il va de soi que la recrudescence des actes de piraterie est fortement préjudiciable à l'économie de la plupart des pays de la région, laquelle économie repose, en grande partie, sur le tourisme et la pêche. D'une façon générale, la conséquence en est que de nombreux navires sont contraints de dévier leurs parcours, cela, de sorte à éviter les zones fréquemment ciblées par les pirates. Bien évidemment, cette obligation engendre d'énormes surcoûts. Sinon, ils sont obligés de faire appel à des gardes privés, ce qui présente certains avantages certes, mais aussi beaucoup d'inconvénients, tant pour les opérateurs que pour les pays riverains. Face à cette situation déplorable, le gouvernement des Seychelles a lancé un appel international. C'est en réponse à celui-ci que, d'une plate-forme ministérielle réunissant 22 états membres de la Communauté des états de l'Afrique de l'Est (EAC), du Marché Commun d'Afrique Australe et Orientale (COMESA), de l'Autorité Intergouvernementale pour le Développement (IGAD) et de la Commission de l'Océan Indien (COI), et en présence de l'Union Européenne, est né le programme MASE. Financé par l'Union Européenne à hauteur de 37,5 millions €, il a été adopté en octobre 2010, dans le but d'appuyer

la mise en œuvre d'un plan d'action régional de sécurité maritime.

**PE :** Qu'en est-il de sa mise en œuvre ?

**HAS :** Mis en œuvre par les organisations régionales, le programme se base sur 5 résultats attendus :

**Résultat 1:** Spécifique à la Somalie et destiné à rétablir l'effectivité des institutions somaliennes ainsi que le dialogue inter-somalien (IGAD) ;

**Résultat 2:** Mise en œuvre des capacités légales (juridiques et judiciaires) au niveau national et régional pour l'arrestation, l'emprisonnement, le transfert, la détention et le jugement des pirates (EAC) ;

**Résultat 3:** Renforcement des capacités régionales de lutte contre le blanchiment d'argent, la piraterie et le financement des actes de piraterie (COMESA) ;

**Résultat 4:** Mise en place d'une « patrouille conjointe », en d'autres termes, coordination des activités opérationnelles des états de la région pour l'exécution de missions de sécurité maritime (COI) ;



**Résultat 5:** Facilitation de l'échange d'informations sur la situation maritime entre les états de la région (COI).

**PE :** Existe-t-il un lien entre les deux volets couverts par la COI ?

**HAS :** Les résultats 4 et 5 sont effectivement très imbriqués l'un sur l'autre. 9 pays sont concernés par ces derniers, dont :

- 5 membres de la COI (Madagascar, les Seychelles, l'île Maurice et la France à travers la Réunion)
- 4 états continentaux africains (la Somalie, le Djibouti, le Kenya et la Tanzanie).

Afin de suivre toutes les activités maritimes civiles dans une zone couvrant le sud-ouest de l'Océan Indien (de Bab-El-Mandeb au Cap de Bonne Espérance), et dans l'objectif de détecter toute situation anormale en mer, les deux résultats consistent à mettre en place un centre régional de fusion d'informations maritimes (dans le cadre du résultat 5), ce qui a été implanté à Madagascar.

Et c'est bien là l'enjeu de ce centre, qui dépasse le seul cadre de la lutte contre la piraterie, pour mettre fin à tout genre de trafic illicite dans le secteur maritime. Ensuite, le résultat 4 justifie la mise en place d'un centre régional de coordination opérationnelle, afin de planifier et d'animer

la réponse opérationnelle à ces situations anormales, ce, en mobilisant les moyens disponibles des états régionaux partenaires. Au final, le but de ces deux résultats est de promouvoir l'échange et le partage d'informations maritimes, et ainsi, de permettre à tous les opérateurs de mieux connaître la zone et les menaces. Le lien entre les résultats 4 et 5 s'établit donc dans la promotion des opérations coordonnées entre les états, à la fois en déduisant des éléments et en intervenant avec les moyens de la zone.

**PE :** Quelles sont les perspectives de l'unité anti-piraterie de la COI ?

**HAS :** Si les ressources proviennent de la mer, des dangers potentiels peuvent aussi en découler. Notre vision est de sécuriser nos zones maritimes, en assurant une parfaite collaboration entre les états ainsi qu'une coordination de leurs actions. Dans cette perspective, les états de la SADC, en particulier l'Afrique du Sud et le Mozambique, sont prochainement invités à s'associer au programme.

Propos recueillis  
par Monica RAHARIMALALA



Toamasina, Madagascar

## Destination touristique

**BIENTÔT LA BELLE SAISON, PÉRIODE PROPICE POUR VISITER TOAMASINA ! CAPITALE ÉCONOMIQUE DE MADAGASCAR, MAIS AUSSI, UN DES POINTS DE DÉPART POUR TOUT VISITEUR SOUHAITANT DÉCOUVRIR LES INNOMBRABLES SITES TOURISTIQUES, LES CURIOSITÉS CULTURELLES ET HISTORIQUES, LES ESPÈCES ENDÉMIQUES EN FAUNE ET FLORE, BREF TOUT CE QUI FAIT QUE MADAGASCAR EST UNIQUE.**

**T**rès tendance de nos jours, la croisière est aujourd'hui en pleine mutation. En fait, réservée auparavant à une clientèle très fortunée, la croisière a récemment ouvert ses portes, grâce à la diversification des offres, ce qui a permis de séduire un public plus large. A dire vrai, les grandes compagnies de croisière maritime ont remis en question le concept même de la croisière. Désormais, avec la mise en service de paquebots toujours plus grands et plus rapides (ce qui rend possible les options de courte durée, donc moins coûteuses), grâce aux accords de coopération entre compagnies de croisière, états et autorités portuaires riverains, ces compagnies sont en mesure de faire des propositions pour tous les âges et pour tous les budgets. Dans le plus grand confort, avec 1 800 à 3 500 passagers à bord, ces « palais flottants » particulièrement mobiles, permettent de découvrir plusieurs pays en quelques jours seulement. La mise à l'eau de « HARMONY OF THE SEAS », est l'exemple de la rentabilité touristique de ce type de méga-navires: 362 m de long, 66 m de large, une capacité de 5 500 personnes à bord, dont 2 300 membres d'équipage !

Mais alors, pour quelles destinations ? Parmi les destinations stars, figurent les îles de l'Océan Indien. Elles sont magnifiques,

et les croisiéristes y accordent généralement une véritable fascination. Et parmi ces îles, Madagascar, qui doit tout mettre en œuvre pour s'ouvrir à ce nouveau type de trafic, et avec, ces villes flottantes. Et ce ne sont ni les destinations, les curiosités, ni encore les découvertes qui y manquent. Les quelques compagnies qui font déjà escale à Nosy Be, Toamasina et Tolagnaro ne diront pas le contraire. La Grande Ile ne demande qu'à faire

admirer sa grandeur, la diversité de ses plages, de ses fonds marins, de ses faune et flore, ses espèces endémiques... Sur cette carte postale grandeur nature, le ravinala ou l'arbre du voyageur, figure emblématique de la Grande Ile, se déploie partout comme une invitation au voyage ! Cerise sur le gâteau, l'hospitalité qui caractérise les malgaches, une culture, mais aussi une passerelle pour proposer une vision du peuple malgache,



Escale d'un paquebot au quai du port de Toamasina

son mode de vie, son enclin à l'artisanat et son savoir faire.

Le temps de parcourir toute l'île n'est pas suffisant ? Aucune inquiétude, l'espace d'une escale à Toamasina, véritable carrefour culturel, bénéficiant d'un climat chaud, humide et tempéré par les alizées, suffira pour faire des excursions fort intéressantes. Tout d'abord, dès votre arrivée sur le sol malgache, laissez-vous tenter par une balade historique dans la vieille ville, à travers les maisons coloniales et créoles, la place des banians et le musée Betsimisaraka. Et osez faire un détour au Bazar be, avec ces mille et une senteurs, ses marchés achalandés de produits artisanaux, d'épices, d'huiles essentielles, de vanille, girofle, etc. Vous êtes passionné par l'histoire ? Continuez donc jusqu'à environ 60 km plus au nord, au Manda, un édifice circulaire de taille impressionnante, entouré d'une forêt luxuriante. Au XIX<sup>ème</sup> siècle, construite avec l'aide de l'Angleterre à partir de 1822 à l'initiative du roi Radama 1<sup>er</sup>, cette colline-forteresse abritait la garnison de l'armée royale ainsi que la résidence du gouverneur merina. 25 000 soldats de l'armée royale malgache y étaient cantonnés en permanence. Ce vestige historique jouait un rôle crucial, lorsque les soldats merina et leurs alliés repoussèrent les premières tentatives d'invasion ainsi que les attaques militaires françaises, prémices de l'agression coloniale à l'époque. Ouvert tous les jours au grand public, le Manda est composé de plusieurs monuments historiques, comme le vieux cimetière.



Une des espèces de famille de lémurien de Madagascar

Vous préférez la mer et les plages ? L'île aux Prunes, visible au large de la ville de Toamasina et recouverte d'une forêt relativement dense, offre l'occasion d'une balade d'une demi-journée au départ de Toamasina. A 23 km au nord de Toamasina, en bord de mer, Ambodiatafana dispose d'une piscine naturelle. C'est un bassin d'eau de mer formé par une barrière de roches noires déchaquetées. Profitez-en pour déguster des fruits de mer frais ! Toujours plus au nord, à un peu moins de 60km, Foulpointe (Mahavelona de son nom malgache) vous émerveillera par la beauté de ses plages. Des piroguiers vous proposeront une promenade en mer, jusqu'à la barrière de corail. Ce sera

une occasion de faire des rencontres insolites avec différentes espèces, comme les serpents et les étoiles de mer, une variété infinie de coquillages et de poissons. Et vous serez sûr de ne pas rater les oursins. Sur la plage, c'est tout aussi intéressant avec, en option, des séances de massage de bien-être ! A environ 20 km plus loin, Mahambo et ses criques de rêve vous invitent de nouveau aux activités nautiques, dont un petit spot en surf (la visite est recommandée avec guide et matériel, car le site est plutôt éloigné de la localité).

Ni l'histoire, ni la mer, ne vous disent rien. Aucun problème ! Vous êtes plutôt enclin à admirer fleuves, canaux et rivières ? Les potentialités touristiques sont tout aussi intéressantes dans ce domaine. A commencer par le Canal des Pangalanes, deuxième plus grand canal au monde creusé à la main après le Canal de Suez. Sur 654km, de Foulpointe jusqu'à Farafangana (localité dans le Sud-Est malgache), il sillonne une étroite bande de terre bordant l'Océan Indien, en traversant, de temps en temps, d'immenses lacs. Construit en 1897 sur l'ordre du Général Gallieni (colon français), il permet aujourd'hui au voyageur d'admirer des villages de pêcheurs (composé de cases typiques Betsimisaraka) ainsi que des berges paisibles, très prisées par les naturalistes et les solitaires. Admirez au passage, la réserve communautaire de Vohibola, à 60km au sud de Toamasina, et le village d'Andranokoditra, point de départ des circuits de base d'hébergement, et



Randonnée en pirogue traditionnelle le long de la côte à Sainte Marie



*Boutre motorisée, un moyen courant pour le transport, mais aussi pour la découverte touristique le long des fleuves malgaches*

accessible par bateau, par train et aussi à pied. Le long du canal, aucun risque de rater la palmeraie d'Ivondro, sur une superficie de 3 000 ha. Encore peu connue, elle figure pourtant parmi les attractions de Toamasina. Une vraie merveille à voir absolument. Une demi-journée serait idéale pour en faire le tour. Les vacanciers peuvent profiter d'une randonnée dans la palmeraie, pour admirer la magnifique vue sur le grand bleu de Toamasina et ses jolis bords. Le site est composé de plusieurs circuits, dont l'un d'eux baptisé « Senteurs » et qui permet la découverte de plantes parfumées utilisées dans la fabrication d'huiles essentielles, telles que le niaouli, le ravintsara et l'ylang ylang. Sinon, Vohidra, vers le nord, à 6 km du pont sur l'Ivoloina, sur la route nationale 5 ou RN5 et à 13 km de Toamasina. Accessible en voiture, en moto, à pied et en pirogue, et où les visiteurs pourront faire des balades en canoë-kayak. On peut aussi profiter de la plage ou faire du circuit moto, sinon découvrir l'axe nord. Ou encore le palmarium, accessible uniquement par bateau (à 60 km de Tamatave), situé au bord du lac Ampitabe et à proximité de l'Océan Indien, la Réserve Le palmarium de Akanin'ny Nofy (traduisez en français par Nid de Rêve) porte bien son nom...L'on peut y faire plusieurs activités comme le jet ski, la baignade, tout en profitant d'une vue panoramique

sur les plages du lac Ampitabe.

Vous êtes plutôt du genre curieux en matière de faune et flore ? Optez donc pour le parc d'Ivoloina, en pleine nature au sein d'une station forestière de 282 hectares, à seulement 14 km au nord de Toamasina. Il offre à ses visiteurs une pluralité d'excursions pour toute la famille, dans un cadre verdoyant et accueillant. Découvrez-y plusieurs espèces de lémuriniens, de tortues ainsi que de caméléons... Pour les couche-tard, possibilité d'une visite nocturne, pour observer l'incroyable aye-aye, le microcèbe, les grenouilles tomates et les boas.

Toamasina dispose encore d'un éventail d'autres sites à découvrir, tel que Manambato (mondialement célèbre par les légendes des deux lacs Rasoabe et Rasoamasay, par ses plages de sable blanc et fin, par ses plats gourmets de fruits de mer), Ambila Lemaitso et Andovoranto, villages paisibles entre le Canal des Pangalanes et l'Océan Indien et qui offrent le loisir de plages relativement proches de la capitale malgache. Les vacanciers y font généralement la descente de la rivière Rianala. Sur la RN2 et la R11A, les estivants ont la possibilité de visiter Brickaville, la sucrerie de Maromamy et quelques vestiges historiques. A Fetraomby et Anivorano, l'on peut faire du kayaking, ou du trekking, et en même temps, découvrir

l'histoire et la tradition locales. D'ailleurs, pour mieux vous imprégner de la culture locale, optez pour le séjour et le repas chez l'habitant.

Pour les touristes, les vacanciers et les croisiéristes, cet éventail de vestiges vivants est, sans nul doute, le bon plan pour connaître Madagascar et le malgache. Économiquement important, certes, mais aussi humainement. Bref, ouvrir la fenêtre malgache au monde entier, puisque demain, les américains, connus depuis toujours pour apprécier ces sentiers méconnus, seront suivis d'autres nationalités comme les russes, les asiatiques, etc.

**Quant à la Grande Ile, le proverbe « Qui veut voyager loin, ménage sa monture » doit, d'ores et déjà, être le maître mot. Eh oui, pour gratifier les visiteurs de l'enchantement auquel ils s'attendent, il faudra mettre les bouchées doubles en matière d'infrastructure d'accueil (routes, moyens de transport, hôtels et restaurants aux normes, etc). Enfin, il n'est certainement pas trop tôt de passer à la concrétisation du projet d'aménagement du terminal mixte Passagers/Ro-Ro au Port de Toamasina !**

Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

Vente aux enchères publiques au Port de Toamasina

## De qui relève la responsabilité ?

LA VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES SUR LES MARCHANDISES EN SOUFFRANCE AU PORT DE TOAMASINA SUSCITE, À CHAQUE FOIS, LA CURIOSITÉ QUASI GÉNÉRALE. C'EST TOUT À FAIT NORMAL. UN HIC CEPENDANT : BEAUCOUP IGNORENT LE « COMMENT ET LE POURQUOI » DU DÉROULEMENT DE CETTE VENTE. PORTÉCHO A ALORS JUGÉ IMPORTANT DE S'ENQUÉRIR AUPRÈS DE L'ADMINISTRATION RESPONSABLE, LA DOUANE MALAGASY, VIA MADAME RAKOTOARIMANANA TANTELINIAINA, INSPECTEUR DES DOUANES, RESPONSABLE DE LA SECTION DÉPÔT ET VENTE AUX ENCHÈRES (DOUANES- TOAMASINA), ET DE LIVRER CI-APRÈS LES INFORMATIONS RECUEILLIES À SES LECTEURS.



RAKOTOARIMANANA Tanteliniana, Inspecteur des Douanes, Responsable de la section dépôt et vente aux enchères (Douanes-Toamasina)

L'Administration des Douanes est la première responsable de l'organisation des ventes aux enchères publiques, sur le plan autant technique qu'administratif. Afin de garantir la collégialité ainsi que la transparence de la décision prise lors de l'adjudication d'un lot donné, elle y associe les personnes morales, les manutentionnaires tels que la MICTSL et la SMMC, les compagnies de navigation, le BIANCO (Bureau Indépendant de la lutte anti-Corruption), et enfin, le Commissaire Preneur désigné par le Tribunal.

Selon les textes en vigueur, les marchandises doivent sortir de la zone de dépôt classée sous douane (magasin, terre plein, ...) dans un délai de 15 jours, après une déclaration en douane. Dans le cas contraire, elles seront classées et enregistrées dans le « Bulletin de Mise en Dépôt » (BMD). Deux mois après l'inscription dans le BMD, les marchandises



Les véhicules sont les plus prisés des soumissionnaires

sont passibles de vente aux enchères publiques. Généralement, ces marchandises en souffrance passent à la vente aux enchères en raison d'impayés : impôts et taxes douaniers dus à l'Etat et collectés par les soins de la Douane, frais relatifs aux prestations des manutentionnaires, frais exigibles par les compagnies de navigations, etc... A l'issue de chaque vente aux enchères, les entités concernées recevront les parts qui leur sont dues.

Le système d'information sur la mise en vente aux enchères publiques des marchandises en souffrance utilise diverses voies : avis par affichage dans chaque bureau des Douanes de Madagascar et dans les bureaux des collectivités décentralisées, une conférence de presse au niveau central ainsi qu'à Toamasina (celle-ci se tient 15 jours avant la vente). Les adjudicataires potentiels bénéficient de 3 journées de visite, précédant la journée fixée pour le dépouillement et la notification relative au résultat.

L'avis de vente aux enchères publiques consiste à décrire les informations dédiées aux soumissionnaires, dont :

- la liste des marchandises comportant leur mise à prix (elle est aussi visible sur [www.douanes.gov.mg](http://www.douanes.gov.mg), le site web de l'Administration des Douanes ;
- l'inscription des soumissionnaires et le dépôt de soumission ;
- les conditions de la vente (validité de l'enchère, cas d'égalité du montant des

- offres, cas d'adjudicataire défaillant) ;
- le déroulement de la vente (durée de la vente, jours de visite, fin de réception des soumissions, dépouillement et paiement du montant de l'adjudication auprès d'une banque) ;
- les dispositions diverses.

Depuis ces deux dernières années, et notamment en cette année 2016 en épousant la vision de la douane « Administration douanière - une Administration de confiance », le bureau des douanes de Toamasina avait procédé vers une nette amélioration de la procédure de vente aux enchères, à savoir l'adjudication sous plis fermés, l'utilisation des urnes transparentes, la collaboration étroite avec le BIANCO, et surtout le strict respect du calendrier de la vente aux enchères (clôture du dépôt des offres, paiement, enlèvement). La Douane s'emploie beaucoup à pérenniser sa collaboration avec chaque entité concernée, son objectif étant que chacune bénéficie de l'ultime déploiement vers l'objectif commun, un résultat exceptionnel.

**Quant à la S.P.A.T., Autorité portuaire de Toamasina, son rôle se limite à garantir la sécurité lors des visites dans le port (gestion des entrées et des sorties) A ce titre, et afin de filtrer les accès, elle attribue des badges spéciaux aux visiteurs.**

Recueilli par Natacha TSILANGOY et Mamy RAZAKALIMANANANDRO

# « Du côté des quais... »

## Le vrac et les sacheries en flèche

CRÉÉE DANS LE CADRE DE LA RÉFORME INSTITUTIONNELLE DU PORT DE TOAMASINA, LA SMMC (SOCIÉTÉ DE MANUTENTION DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES) EST AUJOURD'HUI LE CONCESSIONNAIRE ATTITRÉ DES ACTIVITÉS LIÉES À LA MANUTENTION DES MARCHANDISES DITES CONVENTIONNELLES, LESQUELLES COMPRENNENT LE VRAC (CHROME, CÉRÉALES...), LES SACHERIES (RIZ, FARINE, SUCRE, SEL, CIMENT, ENGRAIS...), LES BIG BAGS, LES FARDEAUX (FERS...), LES COLIS GROS ET LOURDS (ENGINS ET VÉHICULES...), LES PALETTES (LITCHI...), ETC... A QUEL NIVEAU LE TRAFIC CONVENTIONNEL SE SITUE-T-IL AUJOURD'HUI ? MASINDIA JEAN NOEL, DIRECTEUR COMMERCIAL ET MARKETING DE LA SMMC, A DÉMONTRÉ À PORTÉCHO UN TRAFIC RÉELLEMENT EN FLÈCHE DEPUIS LE MOIS DERNIER, POUR LE VRAC ET LES SACHERIES.



MASINDIA Jean Noel,  
Directeur Commercial et  
Marketing de la SMMC

**PE :** Les statistiques du mois dernier affichent une hausse importante du trafic du vrac et des sacheries. Qu'est-ce qui explique cette croissance en flèche ?

**MJN :** Durant trois années successives (de 2012/2013 à 2014), nous avons malheureusement connu une stagnation du trafic, et cela, jusqu'à la fin de 2015. A cette période, grâce à une politique commerciale adoptée par la Direction Générale, une politique souple mais agressive, une timide évolution s'est amorcée avec 17 000 tonnes de ciment en big-bags à la fin de l'année 2015. Agressivité commerciale, en osant l'octroi du tarif préférentiel (réduction des tarifs) en faveur des clients apportant, dans le cadre d'un objectif d'envergure, un volume de trafic substantiel. Dans le cas contraire, les clients sont facturés à la cotation habituelle. Très vite, la reprise du trafic a été confortée, notamment à la suite du contrat conclu avec la société Wan Peng International, un importateur chinois, avec un objectif annuel de 75 000 tonnes de ciment. Bien entendu, ce dernier a bénéficié du tarif préférentiel au vu de

ce volume de trafic réalisé. Cette année, la hausse s'est de nouveau confirmée, avec une importation de sucre, dont 11 950 tonnes à titre de premier envoi. L'importateur a exigé une opération, non seulement rapide, mais aussi sans casse, ni vol. Pari gagné, puisque l'amélioration de la qualité de service a toujours figuré parmi les soucis majeurs de la SMMC. Et le client s'est félicité d'avoir choisi le Port de Toamasina, ainsi que d'avoir conclu avec la SMMC, qui a répondu point sur point à ses attentes. Au passage, un grand bravo à notre Directeur Général, Monsieur JEAN BERTHIN, puisque la politique commerciale dont il est l'initiateur, a porté ses fruits. Nonobstant ce fait, nous ne nous disons jamais satisfaits du résultat. Nous en voulons toujours plus et mieux. En effet, constamment améliorer pour nous adapter aux exigences toujours plus accrues des clients, voilà à ce quoi nous nous attelons actuellement. Nous restons conscients que, malgré les efforts déployés, nous sommes encore loin du but. D'ailleurs, de sorte à convaincre nos clients, non seulement, sur le fait que la SMMC

propose le meilleur tarif de manutention, mais aussi de choisir le mode de transport de type conventionnel, car le fret est moins coûteux, et la période de franchise de magasinage est la plus avantageuse chez nous. Pour cela, nous prévoyons prochainement d'adopter une véritable stratégie commerciale et de marketing. Enfin, l'année 2017 sera prometteuse car, outre l'objectif de 100 000 tonnes de la société WAPI, d'autres clients se sont déjà manifestés.

**PE : La campagne litchi approche. Les entrepôts seront-ils suffisants ? Si oui, existe-t-il d'autres obstacles qui pourraient ralentir cette hausse de trafic en vrac et en sacheries de ciment ?**

**MJN :** Question très pertinente, car dans le moyen terme, la SMMC pourrait rencontrer un problème de lieu de stockage. Prenons le cas de la société WAPI, laquelle, avec ses 30 000 tonnes de ciment, a été obligée de payer des frais de magasinage en surplus pour l'utilisation temporaire du Hangar 6. Le fait est que le magasin A2 ne peut contenir que 20 000 tonnes de ciment. Nous avons donc mis temporairement à la disposition de WAPI le hangar 6 pour stocker les 10 000 tonnes en plus. Pour le cas du sucre, il y a encore des lots en stock dans le magasin du môle B, le magasin A1 étant réservé aux colis dépotés. Seuls les hangars 6 et 7 sont libres. Même si le trafic continue au même rythme, la campagne litchi n'aura pas de problèmes de stockage car le magasin B1 sera toujours réservé pour les opérations d'embarquement de litchi. En marge de ces soucis, il faudra également faire face au problème de perception de droit et redevances sur les marchandises, notamment le droit de port : Si la SMMC est facturée à 25,10°, la MICTSL ne l'est qu'à 4,97° (cas de 28 tonnes de ciment,



Manutention pour entreposage des big-bags de ciment au magasin A2 du port

contenus d'un conteneur de 20 pieds). Cette inégalité de traitement des deux concessionnaires s'avère fort pénalisante vis-à-vis de la SMMC. A ce sujet, à l'instar de ce qu'a déjà fait l'APMF (pour la redevance des flux maritimes), nous n'avons cessé de demander la collaboration de la S.P.A.T, qui, en tant qu'autorité portuaire, devrait adopter la politique d'impartialité sur le taux de droit de port à percevoir sur les marchandises manutentionnées par les deux concessionnaires (SMMC et MICTSL). Mais d'ores et déjà, nous sommes reconnaissants que la S.P.A.T ait accordé une remise sur le droit de port à l'endroit de WAPI, néanmoins, ceci reste encore insuffisant.

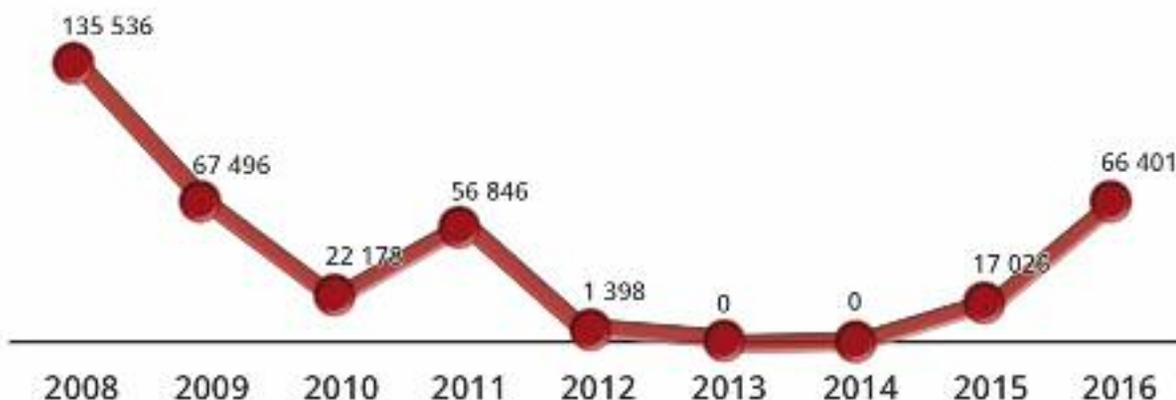
**PE : Qu'attend la SMMC du projet de développement et d'extension du Port de Toamasina, et dans quelle mesure pense-t-elle y contribuer ?**

**MJN :** D'abord, nous tenons à féliciter la S.P.A.T. pour le lifting spectaculaire qu'elle a

réalisé au sein de la place portuaire de Toamasina. La SMMC lui apporterait volontiers son soutien dans le projet d'extension, et prêterait main forte pour la mise en œuvre de tous les autres projets de modernisation et de renforcement de la sûreté et de la sécurité portuaires. Nous sommes conscients que le Port de Toamasina soit contraint de s'adapter aux nouvelles exigences générées par la technologie de la dernière génération. A méga navires, méga port, n'est-ce pas ? Et, chose importante, la réalisation du projet d'extension du Port de Toamasina par la S.P.A.T. va dans l'intérêt général. La SMMC serait fière de contribuer à la mise en œuvre de ce projet aux côtés de la S.P.A.T. et de la MICTSL. Ensemble, on ne peut que réussir, non ?

D'après l'interview réalisée par  
Mamy RAZAKALIMANANANDRO  
et TIANA Aléxina

## Evolution du trafic des sacheries



# Evolution spectaculaire du trafic de conteneurs



Brouettage de conteneurs au Terminal de MICTSL

**IL Y A QUELQUES ANNÉES ENCORE, LE PORT DE TOAMASINA BASAIT LES ÉTUDES DE SON EXTENSION SUR UNE ÉVOLUTION ANNUELLE DE 10% POUR LE TRAFIC DES CONTENEURS. ACTUELLEMENT, CE TAUX EST LARGEMENT DÉPASSÉ. D'AILLEURS, AYANT GARDÉ SON 5ÈME RANG SUR 45 PORTS, DEPUIS 3 ANS MAINTENANT, LE PORT DE TOAMASINA FIGURE AUJOURD'HUI DANS LE TOP 5 DES PORTS DE L'AFRIQUE SUB-SAHARIENNE. LA RAISON ? UNE PERFORMANCE SIGNIFICATIVE EN MATIÈRE DE MANUTENTION DE CONTENEURS, TELLEMENT IMPRESSIONNANTE CES MOIS DERNIERS QUE PORTÉCHO A SOUHAITÉ EN SAVOIR PLUS.**

**E**n raison, d'un côté, de l'évolution technologique des navires et, de l'autre, du souci universel en matière de sécurité et de préservation de l'environnement, le mode de transport des marchandises s'étend de plus en plus vers la conteneurisation. Pour les importateurs et les exportateurs, celle-ci est même devenue un choix naturel. Consciente de l'importance du rôle que lui attribuent les enjeux liés à cette situation, MICTSL (Madagascar International Container Terminal Services Ltd), concessionnaire du Terminal à Conteneurs en charge de la manutention des conteneurs au Port de Toamasina, ne lésine pas sur les moyens lui permettant de répondre aux attentes de ses clients : armateurs, transitaires, importateurs/ exportateurs.

Ses efforts se sont avérés payants. En effet, au cours du premier semestre de cette année, elle a pu afficher une performance jamais connue depuis plusieurs années avec des cadences de déchargement et chargement frôlant les 49 mouvements à l'heure.

En même temps, en comparaison au premier semestre de l'année 2015, le volume d'importation durant la même période en 2016 a connu une augmentation de 18%, tandis que celui de l'exportation a augmenté de 13%. Quels sont les facteurs qui expliquent cette hausse considérable ? On peut en citer plusieurs, notamment :

- l'augmentation de la consommation et des besoins internes à Madagascar ;
- l'amélioration de la productivité des opérations au Port de Toamasina. Grâce au FBW ou Fixed Berthing Window, un système de fenêtre fixe de mise à quai, instauré par la Capitainerie de la S.P.A.T. en concertation avec les compagnies de navigation, les navires n'attendent plus en rade, et les opérations à quai sont lancées aussitôt après accostage du navire. Ce qui réduit nettement les attentes et les temps morts. Le même souci de célérité est également observé sur toute la chaîne d'acheminement, si bien qu'aujourd'hui, le nombre des conteneurs à l'importation enlevés dans les deux jours de leur débarquement est en augmentation;
- la qualité de service offert aux usagers portuaires, principalement sur la réduction des documents papiers dans l'objectif d'accélérer

le traitement des dossiers administratifs (grâce notamment à l'accès direct des armateurs sur le système du concessionnaire ainsi que les échanges de fichiers électroniques avec l'administration des douanes).

Nonobstant cette réussite de la MICTSL qui profite à tout le monde, il n'en demeure pas moins que le problème d'infrastructure d'accueil au Port de Toamasina reste réel. Pour dire les choses par leur nom, l'extension des quais (aux normes requises pour supporter des grands portiques et pour donner une surface plus élargie et adaptée à l'entreposage des conteneurs) n'est nullement un luxe. Avec la mise en service des méga navires par les armements, l'extension des quais dédiés aux conteneurs est devenue, non seulement une nécessité, mais aussi et surtout une urgence. Si, il y a dix ans, les deux quais C2 et C3 suffisaient pour accueillir deux bateaux à la fois, aujourd'hui, les deux quais réunis ne peuvent plus recevoir qu'un seul navire.



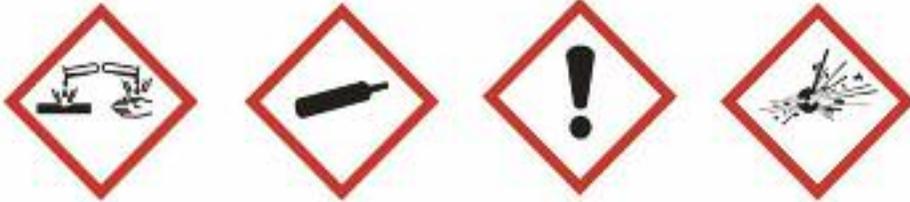
Michaël RATRIMO, Directeur de Développement et de l'Administration du Terminal à Conteneurs (MICTSL)

En 2010, une étude a montré que le volume annuel au port de Toamasina atteindrait les 400 000 EVP en 2018. A quelques années près et après ajustements dictés par les événements, l'évolution des flux suit la courbe ascendante. « Les infrastructures du Port de Toamasina seront-elles adaptées à temps pour accueillir un tel niveau de trafic » ? La MICTSL, par le biais de son Directeur de l'Administration et du Développement, compte sur la mise en œuvre des travaux d'extension dans les mois à venir.

Recueilli par  
**Natacha TSILANGOY**  
et Mamy RAZAKALIMANANANDRO

# Atelier sur l'IMDG et l'IMSBC

EN SA QUALITÉ DE PORT INTERNATIONAL, LE PORT DE TOAMASINA ACCUEILLE RÉGULIÈREMENT DIVERS TYPES DE NAVIRES (PORTE-CONTENEURS, CARGO CONVENTIONNELS, TANKERS, CHIMIQUIERS, ROULIERS, PAQUEBOTS, ETC). IL ARRIVE QUE CERTAINES CARGAISONS À BORD DE CES NAVIRES FASSENT PARTIE DES MARCHANDISES CLASSIFIÉES DANGEREUSES (SUBSTANCES INFLAMMABLES, EXPLOSIBLES OU CORROSIVES, COMME LES HYDROCARBURES, LES PRODUITS CHIMIQUES ET QUELQUEFOIS MINÉRALIERS), EXPOSANT AINSI LES NAVIRES À DES RISQUES D'ACCIDENTS. D'OÙ, L'OBLIGATION DU PORT DE TOAMASINA À SE CONFORMER AUX CODES IMDG (CODE MARITIME INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES) ET IMSBC (CODE MARITIME INTERNATIONAL DES CARGAISONS SOLIDES EN VRAC).



Du 23 au 27 mai derniers à Antananarivo, le Ministère des Transports et de la Météorologie, avec le concours de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) représentée par deux consultants, a organisé un Atelier de formation, portant sur la mise en œuvre, le respect et la mise en vigueur des dispositions des codes IMDG et IMSBC. Cet atelier a eu pour cible les techniciens opérant dans le domaine maritime, les professionnels du secteur du transport maritime, de même que d'autres participants issus de la société civile et du secteur privé. Tout au long de l'atelier, les participants ont fait face à des situations simulées, dans lesquelles ils ont pu se familiariser à la préparation, l'emballage, la manutention, l'entreposage, les soins médicaux d'urgence et le transport par mer des marchandises dangereuses.

La S.P.A.T. y a également participé, par le biais de Jami INJONA, Capitaine du Port de Toamasina. Selon ce dernier, ces codes constituent des outils d'excellence, permettant de sécuriser la navigation et, par extension, la propreté des mers et des océans. A rappeler que ceux-ci constituent aujourd'hui une des préoccupations majeures de l'OMI. Dans les deux codes, les marchandises dangereuses sont classifiées en catégories portant des noms standards et reconnus par les concernés. En outre, l'application desdits codes a permis la vulgarisation des nouvelles prescriptions applicables au personnel chargé de la gestion de ces derniers sur tous ses aspects, à savoir, le chargement,

le déchargement, le transport, le stockage, le marquage, l'étiquetage, ainsi que les mesures et les dispositions à prendre en cas d'accident (explosion de produits ou autre). Bref, à l'issue de la formation, les participants sont en mesure de maîtriser les dispositions à prendre face à tous les types de marchandises dangereuses, de les qualifier, et ainsi, d'éviter, ou tout au moins, de minimiser les risques d'accident.

Quant aux amendements aux deux codes, ils portent sur des mesures plus rigoureuses, relatives au chargement de cargaisons de marchandises dangereuses, mesures que les autorités compétentes des ports de chargement, de même que les expéditeurs eux-mêmes, seront tenus d'observer. Comme l'a évoqué le Secrétaire Général du Ministère des Transports et de la Météorologie : « A l'issue de cet atelier de formation, les participants auront ainsi la lourde tâche de veiller à ce que leurs activités respectives, liées à ces marchandises dangereuses, ne portent atteinte, ni à eux-mêmes, ni à autrui, ni encore aux autres marchandises et encore moins à l'environnement marin, ce, dans le cadre du développement durable ». Sur ce point, il est à noter que l'APMF (Agence Portuaire, Maritime et Fluviale) est la seule autorité compétente reconnue par l'OMI, en matière de transport par mer de marchandises dangereuses à Madagascar.

Aujourd'hui, en sa qualité d'Autorité Portuaire de Toamasina, la S.P.A.T. apporte toute l'aide nécessaire pour la

mise en conformité du Port de Toamasina aux deux codes. De leur côté, les concessionnaires s'y emploient également, à l'exemple de la MICTSL, laquelle, en tant que filiale d'un groupe multinational, observe une gestion rigoureuse, en matière de manutention des marchandises en général, et des marchandises dangereuses en particulier. Et en attendant de pouvoir mettre en place un organe dit « Port State Control » au Port de Toamasina, tous les intervenants font le maximum, pour respecter les dispositions respectives des deux codes, ce, afin de minimiser les risques réels pouvant découler de lacunes éventuelles de la part des autorités maritimes.

Il est intéressant de noter que le choix d'organiser l'Atelier de formation sur le sol malgache a été très judicieux. Il a permis de faire bénéficier le maximum de la population cible, ce qui n'aurait été le cas, si la formation s'était tenue à l'étranger. En effet, faute de moyens, peu de techniciens et responsables en auraient bénéficié. Enfin, s'il est possible de résumer la formation en quelques phrases, il faudra emprunter les remarques suivantes de Monsieur Pierre Dufour, Consultant de l'OMI : « Chaque jour, des milliers de produits, considérés comme dangereux ou comme des polluants marins, sont chargés à bord de navires, dans des conteneurs et autres colis, pour être transportés vers des ports dans le monde entier. Dans l'intérêt de la sécurité et de la protection de l'environnement, ces produits doivent être correctement identifiés, classés, emballés, étiquetés, manutentionnés et arrimés. Il est tout aussi important de planifier l'intervention, en cas de situation d'urgence. Faire connaître les dispositions obligatoires les plus récentes de ces deux codes étant l'objet de cette formation ».

Recueilli par  
Mamy RAZAKALIMANANANDRO  
et Aléxina TIANA

Welcome signé S.P.A.T. à l'Africa Mercy,

# le navire-hôpital consacré à l'Afrique



APRÈS SA MISSION À MADAGASCAR, IL A QUITTÉ LE PORT DE TOAMASINA LE 7 JUIN DERNIER. IL, C'EST L'AFRICA MERCY, LE PLUS GRAND BATEAU HÔPITAL NON GOUVERNEMENTAL ET À BUT NON LUCRATIF. A SON ARRIVÉE EN OCTOBRE 2014, SA MISSION QUI AVAIT DURÉ 8 MOIS, ET A ÉTÉ PROLONGÉE DU 19 JUILLET 2015 AU 14 MAI 2016. LE BILAN DE CETTE ESCALE NE SAURAIT ÊTRE COMPLET, SANS LE RÔLE QUE LA S.P.A.T. A JOUÉ POUR EXPRIMER SON WELCOME À CE GÉANT DES MERS ?

**A** bord, 400 membres d'équipage (aussi divers de par leurs pays d'origine que de par leurs spécialités) se sont consacrés à venir en aide aux plus démunis. Tous bénévoles, ils paient pour travailler à bord, afin d'apporter, à des millions de malgaches, la foi chrétienne, la compassion, l'espoir et la guérison. Madagascar (dont environ 40% de la population résident dans des localités souvent éloignées des centres médicaux) s'est minutieusement préparé pour ces œuvres gratuites pour tous. Et par Madagascar, il faut entendre toutes les personnes physiques et morales qui ont contribué, de près ou de loin, au bon déroulement de cette mission humanitaire.

Parmi celles-ci, la S.P.A.T. (Société du Port à gestion Autonome de Toamasina), Autorité Portuaire de Toamasina, laquelle a tenu à manifester son engagement et son dévouement pour la patrie. Société notoire en matière de responsabilité citoyenne solidaire, elle a accordé à AFRICA MERCY plusieurs concessions. A ce titre, tous les services audit navire

lui ont été gracieusement fournis par la S.P.A.T., ce qui équivaut à un chiffre énorme, puisqu'il englobe les coûts des prestations relatives au pilotage, au remorquage, au lamanage et au marnage. A ces coûts, il faut ajouter ceux de :

- la collecte des déchets et résidus du navire (service que la S.P.A.T. a pris à sa charge) ;
- les coûts de réhabilitation des hangars ainsi que de rénovation du terre-plein du môle A (infrastructures mises à la disposition exclusive du navire durant son escale) ;
- les redevances à l'unité (équipement, passagers...), et enfin les droits de ports, dont le navire a été exempté.

Quant à l'avitaillement en eau douce, elle a été assurée en collaboration avec l'organisation internationale et le Ministère de l'Eau, de l'Assainissement et de l'Hygiène.

Si le but des missions d'AFRICA MERCY est d'aider le pays à augmenter sa propre aptitude à fournir des soins médicaux, il a largement dépassé ce cap, dans ce sens qu'AFRICA MERCY est intervenu dans d'autres domaines clés liés au

développement. En effet, en vue du renforcement des capacités locales, il a organisé diverses séries de formation (formations médicales, enseignement en santé communautaire, divers programmes dédiés aux femmes, alphabétisation des adultes, formations en agriculture, etc). Celles-ci ont toutes porté leurs fruits. Et les bénévoles locaux, n'ayant pas embarqué à bord de l'AFRICA MERCY pour les prochaines missions, ont pu bénéficier de formations sur place, sinon d'aides financières pour la mise en œuvre de projets pressentis à leurs vocations respectives. Enfin, sept bénévoles malgaches viennent d'embarquer pour être au service à bord de l'AFRICA MERCY.

Par leurs engagements respectifs dans le cadre de ces actes humanitaires, les intervenants, le gouvernement malgache et la S.P.A.T. ne peuvent que servir de modèles !

Recueilli par  
**Monica RAHARIMALALA**

Mercy Ships Africa Mercy : République de Madagascar - 30 août 2015 - 07 juin 2016

Ce rapport couvre la période du 19 juillet 2015 - 14 mai 2016

Tamatave, République de Madagascar (Toamasina Repoblikan'i Madagasikara)



Services médicaux directs			
Projet de chirurgie orthopédique	Chirurgies	Patients	Patients
Interventions chirurgicales orthopédiques	157	538	99
Services de référence: 1.547 (15.468 / 11.441)			
<b>Projet de chirurgie maxillo-faciale</b>	<b>Chirurgies</b>	<b>Patients</b>	<b>Patients</b>
Interventions chirurgicales en maxillo-faciale	333	688	234
Services de référence: 412 (4.204 / 2.111)			
<b>Projet de chirurgie plastique et reconstructive</b>	<b>Chirurgies</b>	<b>Patients</b>	<b>Patients</b>
Interventions chirurgicales en plastiques reconstructives	128	494	102
Services de référence: 2.673 (2.704 / 2.642)			
<b>Projet de chirurgie générale</b>	<b>Chirurgies</b>	<b>Patients</b>	<b>Patients</b>
Interventions chirurgicales générales - hernie	75	56	65
Interventions chirurgicales générales - hernie	257	498	252
Interventions chirurgicales générales - colite	53	68	50
Interventions chirurgicales générales - lésion	59	74	58
Services de référence: 117 (1.158 / 1.111)			
<b>Projet de chirurgie en santé des femmes</b>	<b>Chirurgies</b>	<b>Patients</b>	<b>Patients</b>
Interventions chirurgicales en santé des femmes	338	488	318
Autres interventions chirurgicales gynécologiques	37	73	78
Services de référence: 13 (13.454 / 1.441)			
<b>Projet de chirurgie ambulatoire</b>	<b>Chirurgies</b>	<b>Patients</b>	<b>Patients</b>
Interventions chirurgicales	41	42	40
Services de référence: 11 (11.454 / 1.441)			
<b>Nombre global des chirurgies</b>	<b>1.682</b>		
<b>Nombre global des procédures chirurgicales</b>	<b>3.071</b>		
<b>Nombre global de patients ayant bénéficiés d'une ou plusieurs chirurgies</b>	<b>1.453</b>		
<b>Soins palliatifs</b>			<b>Patients</b>
Fourniture de soins palliatifs à domicile pour les phases terminales II			49
'Ponssé' correction de pieds bots			30 + 41
<b>Projet dentaire</b>		<b>Procédés</b>	<b>Patients</b>
Soins dentaires - caries, infections		26.968	3.482
Hygiène dentaire prophylaxie		1.273	1.273
Fourniture de dentiers / prothèses		187	

Sélection des patients	
Par référence - courrier électronique, 'Facebook' et téléphone	
Personne sélectionnée / Patients vus à la consultation	1.818
Patients sélectionnés ayant reçu la carte de rendez-vous pour passer au bateau	295
<b>Antananarivo - 29 juillet - 07 août 2015</b>	
Personne pré-sélectionnée / Patients vus à la consultation	2.762
Patients vus à la consultation	1.085
Patients sélectionnés ayant reçu la carte de rendez-vous pour passer au bateau	480
<b>Toadagnaro (Port. Douvri) - 03 - 04 septembre 2015</b>	
Personne pré-sélectionnée / Patients vus à la consultation	437 / 59
Patients sélectionnés ayant reçu la carte de rendez-vous pour passer au bateau	58
<b>Manakara - 08 - 09 septembre 2015</b>	
Personne pré-sélectionnée / Patients vus à la consultation	578 / 140
Patients sélectionnés ayant reçu la carte de rendez-vous pour passer au bateau	98
<b>Mohajonga - 26 septembre - 01 octobre 2015</b>	
Personne pré-sélectionnée / Patients vus à la consultation	758 / 104
Patients sélectionnés ayant reçu la carte de rendez-vous pour passer au bateau	88
<b>Antiranana (Ile de Suez) - 15 - 16 octobre 2015</b>	
Personne pré-sélectionnée / Patients vus à la consultation	315 / 99
Patients sélectionnés ayant reçu la carte de rendez-vous pour passer au bateau	37
<b>Mandritsara - 36 - 05 novembre 2015</b>	
Personne pré-sélectionnée / Patients vus à la consultation	321 / 201
Patients sélectionnés ayant reçu la carte de rendez-vous pour passer au bateau	88
<b>Antsaha - 28 - 10 novembre 2015</b>	
Personne pré-sélectionnée / Patients vus à la consultation	283 / 288
Patients sélectionnés ayant reçu la carte de rendez-vous pour passer au bateau	47
<b>Toiliana - 25 - 26 novembre 2015</b>	
Personne pré-sélectionnée / Patients vus à la consultation	638 / 428
Patients sélectionnés ayant reçu la carte de rendez-vous pour passer au bateau	97
<b>Fotodrano - 31 - 02 décembre 2015</b>	
Personne pré-sélectionnée / Patients vus à la consultation	325 / 27
Patients sélectionnés ayant reçu la carte de rendez-vous pour passer au bateau	23
<b>Antsiraha - 16 - 17 décembre 2015</b>	
Personne pré-sélectionnée / Patients vus à la consultation	882 / 158
Patients sélectionnés ayant reçu la carte de rendez-vous pour passer au bateau	148
<b>Moronondra - 13 - 14 janvier 2016</b>	
Personne pré-sélectionnée / Patients vus à la consultation	262 / 13
Patients sélectionnés ayant reçu la carte de rendez-vous pour passer au bateau	31

Renforcement des capacités - Formation médicale - Mentorat (Accompagnant personnes)	
<b>Formation des chirurgiens</b>	
Formation par mentorat d'un chirurgien en maxillo-faciale (service chirurgie générale)	7 / variant 10 - 68
Formation par mentorat d'un chirurgien en plastique	3 / 11 (27 / 26 / 165 / 78)
Formation par mentorat des infirmiers du bloc opératoire	6 / variant 3 - 20
Formation des infirmiers d'urgence	4 / 35 / 60 / 131 / 78
<b>Formation en anesthésie</b>	
Formation par mentorat des infirmiers anesthésistes	14 / variant 1 - 11
Formation par mentorat d'un dentiste	1 / 2
<b>Programme de mentorat (PUMP) - pour la fistule obstétricale</b>	
Formation par mentorat des chirurgiens en fistule obstétricale	5 / variant 20 - 88
Formation par mentorat des anesthésistes en fistule obstétricale	1 / 36
Formation par mentorat des infirmiers en fistule obstétricale	18 / variant 330 - 685
<b>Formation en méthode 'Ponssé'</b>	
Formation par mentorat médecins professionnels de la santé (soins dentaires)	4 / 3 / 4 / variant 17 - 347
<b>Formation en stérilisation</b>	
Formation par mentorat des techniciens en stérilisation	3 / 71 / 74 / 45
Formation par mentorat des infirmiers en stérilisation	22 / variant 2 - 4
<b>Participants globaux en mentorat en soins de santé</b>	<b>35</b>
<b>Renforcement des capacités</b>	
Ateliers de soins de base en santé secondaires - Dévies	Participants: 4.052
Ateliers de soins de base en santé secondaires - Préventif et soutien à la chirurgie	10.905
Formation de maintenance au CHUT	8
<b>Cours de agriculture nutritionnelle</b>	
Formation de formateurs	29 / 818 / 9
Formation des agents de l'hôpital et agriculteurs de la communauté	17 + 5 / 78 / 173
<b>Aumône de l'hôpital</b>	
Sessions de services de conseil en particulier	3.728 Sessions
Boîtes distribues	845 Boîtes
Sessions de services de conseil en particulier sur le VIH	968 Sessions
<b>'Mercy Abstrées' - Les ministères de compassion</b>	
Valeurs de site partenaires de volontaire	263 Sites
Opportunités pour l'équipe	2.459 Opportunités
Personnes touchées	9.381 Personnes

Renforcement des capacités - Formation médicale - Cours	
Cours 'SAFE' anesthésie obstétrique #1 (septembre)	Participants: 31 / 5 / 28 / 18
Cours 'SAFE' anesthésie obstétrique #2 (juin 2016)	38 / 24
Cours 'SAFE' anesthésie obstétrique #3 (juin 2016)	34 / 12 / 24 / 16
Cours 'SAFE' anesthésie obstétrique - Formation de formateurs	42 / 832 / 8 / 8
Cours 'SAFE' anesthésie pédiatrique #1 (septembre)	32 / 24
Cours 'SAFE' anesthésie pédiatrique #2 (juin 2016)	33 / 24
Cours 'SAFE' anesthésie pédiatrique #3 (juin 2016)	8 / 0
Cours 'SAFE' anesthésie pédiatrique - Formation de formateurs	8 / 8 / 8 / 8
Cours compétences chirurgicales de base #1 et #2 (septembre)	8 / 8 / 18 / 18
Cours compétences chirurgicales de base #3 et #4 (septembre)	8 / 8 / 18 / 18
Cours compétences chirurgicales de base #5 et #6 (juin 2016)	10 / 10 / 18 / 18
Cours compétences chirurgicales de base - Formation de formateurs	8 / 2 / 8 / 8 / 3 / 3
Cours de soins en traumatologie primaire #1 et #2 (janvier)	21 / 18 / 18 / 18
Cours de soins en traumatologie primaire #3 et #4 (juin 2016)	19 / 22 / 18 / 18
Cours de soins en traumatologie primaire #5 et #6 (juin 2016)	28 / 22 / 18 / 18
Cours de soins en traumatologie primaire - Formation de formateurs	11 / 21 / 12 / 8 / 3 / 3
Cours de gestion de la douleur essentielle #1, #2, #3	16 / 13 / 18 / 7 / 7 / 7
Cours de gestion de la douleur essentielle - Formation de formateurs	11 / 7
Nombre de participants à Antananarivo	
Toamasina et ailleurs à Madagascar	506 Antananarivo
Cours médicaux de leadership	Participants: 33 / 11
Cours 'Ponssé'	40 / 17 / 8 / 12 / 3
Cours dentel	22 / 17
Cours biomédical	6 / 20 / 5
Cours glaucome	75 / 11
Cours de soins en traumatologie primaire	18 / 15
Cours de réinsertion des notables	9 / 1
Cours de santé mentale	30 / 48
Cours d'orthopédie chirurgicale et orthopédie / royaume de prout	8 / 8 / 5 / 26 / 18 / 3 / 4 / 1 / 3 / 1 / 5
<b>Liés de contrôle de la sécurité chirurgicale de l'ONG</b>	<b>581</b>
Distribuer des systèmes de prout L'Action. Les réseaux régionaux et de référence	82 / 27
<b>Participants globaux aux cours sur la formation médicale</b>	<b>1.451</b>
<b>Renforcement des capacités - Rénovations</b>	
Rénovation d'un bâtiment au CHUT avec services de triage pré-hospitalier, 'Ponssé' et l'administration médicale - Dévies	
Rénovation d'un bâtiment au CHUT avec une salle de soins de base de la salle de triage de l'administration	
Rénovation de bâtiment au CHUT pour un bloc opératoire - Achèvement	
Rénovation de système électrique au CHUT - Achèvement	
Rénovation de système de distribution d'eau et Réparation des vannes au CHUT - Re-travail	

Créé pour le gouvernement de la République de Madagascar (Repoblikan'i Madagasikara)  
 / = PUMP - Programme Unité Mentorat / Programme  
 2 = SAFE - Soins Anesthésie Prout Globaliser

Page 2 sur 2 Mises à jour: 08/06/2016  
 Origine et indiqué si le début de service est prévu plus tard dans l'année

Le masculin est utilisé dans tout le document sauf pour des raisons claires pour représenter hommes ou femmes confondus.

## Réunion préparatoire de l'application de la VGM

LE 29 JUIN DERNIER, SOUS L'ÉGIDE DE L'APMF (AGENCE PORTUAIRE, MARITIME ET FLUVIALE), UNE RÉUNION PRÉPARATOIRE EN VUE DE L'APPLICATION DE LA VGM AU PORT DE TOAMASINA (VÉRIFICATION DE LA MASSE BRUTE DES CONTENEURS EMPOTÉS) S'EST TENUE DANS LES LOCAUX DE LA S.P.A.T. LES REPRÉSENTANTS DES PARTIES PRENANTES Y ONT TOUS RÉPONDU PRÉSENTS, VU QUE L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA VGM, DANS LE CADRE DE LA CONVENTION SOLAS, A ÉTÉ FIXÉE AU 1ER JUILLET 2016.



Vue partielle des participants à la réunion présidée par le Capitaine du Port et le Directeur Inter-régional de l'APMF Toamasina

En 1974, l'IMO (International Maritime Organisation) adopte la SOLAS (Safety Of Life at Sea), une convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Ladite convention définit les différentes normes relatives à la sécurité, la sûreté et l'exploitation des navires. Une des conditions requises de la convention SOLAS est celle de la vérification du poids des conteneurs empotés, ce, pour déterminer la **Masse Brute Vérifiée** ou **MBV** (en anglais **Verified Gross Mass** ou **VGM**). L'objectif principal de cette réglementation est la minimisation des risques engendrés par des déclarations erronées sur le poids des conteneurs, auquel cas, des problèmes peuvent survenir, non seulement en mer (ce qui compromettrait la stabilité des navires concernés), mais aussi, à terre, lors de la manutention.

Pour ces raisons et à compter du 1er juillet 2016, à défaut de la MBV ou VGM, aucun conteneur ne pourra être embarqué. De fait, cette réglementation imposera

l'usage de deux méthodes certifiées conformes du pesage :

1. la première consiste à obtenir le poids réel du conteneur, incluant la tare, dans le cas où la marchandise est emballée ;
2. la seconde est l'obtention du poids de l'ensemble de la marchandise, incluant l'emballage et la tare du conteneur.

Si elle engage directement la responsabilité de l'expéditeur, la réglementation suscite toutefois de vives questions mondiales quant à l'identité de ce dernier. En tout cas, la convention SOLAS tient l'expéditeur indiqué sur le connaissement ainsi que l'opérateur du terminal pour responsables. Cependant, en raison de la complexité du transport international, ceux-ci ne peuvent pas forcément avoir le contrôle sur la procédure. Dans le cas de Madagascar, la responsabilité revient donc directement au chargeur.

Dans la région Atsinanana, plusieurs équipements de pesage, dont la conformité a été certifiée par l'APMF, sont déjà opérationnels, et la coordination des

actions est en cours. Le mode de tarification a été convenu pour être uniforme pour tous les conteneurs. Quant à la facturation de la pesée, elle s'effectuera en Ariary, ceci, pour éviter l'impact de la fluctuation du taux de change.

Enfin, les participants ont eu l'occasion de partager leurs inquiétudes, mais aussi et surtout, leurs attentes à la suite de l'application de la réglementation. Certes, la gestion d'un changement s'avère toujours un défi. Cependant, cette réunion préparatoire se présente déjà comme le fruit d'une attente par rapport à la coopération des parties prenantes, coopération qui prouvera sans le moindre doute ses avantages.

Recueilli par  
**Monica RAHARIMALALA**

## JOURNÉE MONDIALE DE L'OCEAN

## « Océan sain, planète saine »

08 JUIN 2016, JOURNÉE MONDIALE DE L'OCEAN. SOUS LE HAUT PATRONAGE DE MME LÉONIDE YLÉNIA RANDRIANARISOA, SECRÉTAIRE D'ETAT CHARGÉE DE LA MER, LA CÉLÉBRATION NATIONALE A EU LIEU LE 10 JUIN 2016 À TOAMASINA, MADAGASCAR, SOUS UN THÈME QUI NE PEUT QU'INTERPELLER : « Océan sain, Planète saine ».

Chaque année, le monde entier célèbre la Journée Mondiale de l'Océan. Cette année, a eu lieu la 8<sup>ème</sup> édition de cette célébration. De par les multiples ressources halieutiques qu'il abrite, l'océan s'avère un autre monde qui mérite protection et appréciation, ce, pour sa juste valeur vis-à-vis des êtres humains qui l'exploitent. Il est universellement reconnu que la survie de la planète Terre dépend majoritairement de l'océan, du fait, non seulement qu'il fournit 90% de l'oxygène sur terre, mais aussi parce qu'il est, en grande partie, une source de développement économique des pays (grâce aux échanges maritimes, qui pèsent lourd dans l'économie mondiale, au point d'y devenir la tendance). Ceci, sans parler des espèces qui y vivent. Tous ces apports bénéfiques du milieu marin ont contribué à induire le thème « Océan sain, Planète saine », choisi cette année, dans l'objectif ultime d'une mobilisation générale en faveur de la protection de l'océan et de ses ressources.

A Madagascar, Toamasina a été choisie à juste titre pour la célébration nationale. Sa valeur économique nationale (elle est la capitale économique de la Grande Ile), la richesse halieutique dont elle regorge, et de surcroît, le fait qu'elle soit la première ville portuaire de l'île, sont autant de motifs jouant en sa faveur. Tout au long de la journée, organisateurs comme divers responsables se sont employés à conscientiser tous les citoyens sans exception sur l'intérêt vital de leur engagement dans la lutte contre les actes nocifs, voire jugés mortels, envers l'océan et ses habitants. Un moyen pour les dirigeants du pays, représentés par la Secrétaire d'Etat, d'informer et de sensibiliser sur le sujet, à l'occasion d'une conférence-débat tenue dans la salle de conférence de la Région Atsinanana. Très fervente en matière de préservation de l'environnement, l'Université de Toamasina n'a pas voulu rater cette conférence, comme à la célébration entière d'ailleurs. Elle a activement participé, via les étudiants de



Mme Léonide Ylénia RANDRIANARISOA, Secrétaire d'Etat chargée de la Mer

l'ISSEDD, les expositions relatives aux recherches ainsi qu'aux réalisations sur l'ICAM (Intoxication due à la Consommation des Animaux Marins), les processus de l'intoxication marine (par ICAM), la GIZC (Gestion Intégrée de Zones Côtières)...

«Doit-on protéger les ressources halieutiques ou les manger ? Doit-on les exploiter ? L'homme détruit-il l'environnement ou le protège ? », voilà un aperçu des questions posées lors de la conférence, plutôt inattendues, par contre pertinentes. Questions auxquelles, la Secrétaire d'Etat a tenu à répondre par un exposé en 3 parties différentes, dont :

**Première partie :** Comprendre l'océan à travers la science marine et l'océan en droit, ou plus précisément, le régime juridique de l'océan par la CNUDM (Convention des Nations Unies sur le

Droit de la Mer) ;

**Deuxième partie :** La Gouvernance de l'Océan : le concept et son éthique, qui est la préoccupation au futur de l'humanité ;

**Troisième partie :** Comment protéger l'homme et l'océan ?

En fait, les trois parties démontrent la richesse que nous offre ce bleu, cœur de notre planète, la loi qui le régit, ainsi que les constitutions responsables. Quant à PortECHO, il vous propose de retenir la réponse condensée suivante : **« Soyons jaloux de notre océan, protégeons-le, pour préparer une planète saine au profit de nos générations futures ! »**

Recueilli par  
Natacha TSILANGOY  
et Alexina TIANA



Des matériels et équipements de pêche offerts par Ambatovy aux associations de pêcheurs

## Ambatovy offre des matériels de pêche aux associations de pêcheurs à Toamasina

AMBATOVY A REMIS PLUSIEURS MATÉRIELS ET ÉQUIPEMENTS DE PÊCHE À DES ASSOCIATIONS DE PÊCHEURS À TOAMASINA, LES 27 ET 28 JUILLET 2016. CETTE DOTATION S'EST EFFECTUÉE DANS LE CADRE DE LA MAXIMISATION DES RETOMBÉES DE SES ACTIVITÉS DANS LES COMMUNAUTÉS ENVIRONNANTES.

Dans le but d'accroître et améliorer leurs revenus, cinq (5) associations regroupant 120 pêcheurs dans les Fokontany Ambodisaina Ivondro et du Dépôt Analakininina ont ainsi reçu 80 gilets de sauvetage, 160 filets de pêche avec les accessoires ainsi que 16 glacières, d'une valeur de près de 10,5 millions Ariary.

En tant que membre à part entière de la communauté où elle opère, Ambatovy s'efforce d'apporter sa contribution au développement local de sa communauté hôte. Cette dotation s'inscrit également dans le cadre du soutien à l'endroit de différents secteurs de vie sociale de la communauté dans les zones d'implantation d'Ambatovy. Des pêcheurs témoignent de leurs satisfactions :



Monsieur RAZANATOANDRO Jiles Hibert, pêcheur et Président de l'association «Fikambanana Ivondronan'ny Mpanjono Madinika» Ambodisaina Ivondro

«Le blocage de l'association est le manque de matériels. A présent, avec les matériels offerts par Ambatovy nous sommes très contents. Ces matériaux permettront à notre association d'atteindre enfin nos objectifs professionnels.»



Monsieur GALY Jean-Paul, pêcheur et Président de l'Association Miavotra

«Outres, les donations déjà offerts par Ambatovy, nous sommes très ravis d'avoir ces matériels de pêche. Ils serviront au développement de notre gagne-pain. Et le plus important c'est qu'il serviront à notre sécurité personnelle et à la conservation de nos produits.»

Source: AMBATOVY

# Un des moteurs de la croissance et du développement durable



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

Le nickel est le plus grand pourvoyeur de devises étrangères, fournissant plus de 30% des recettes en devises du pays.



## Développement durable

Nous contribuons de manière significative au développement durable de Madagascar par des retombées économiques, sociales, environnementales significatives.



## Contribution sociale

Nous contribuons au développement social des communautés hôtes, dont un Fonds d'Investissement Social de 25 millions de dollars lequel sera relayé par des ristournes locales.



## Environnement

Un programme environnemental de classe mondiale dans les zones riches en biodiversité, comprenant une compensation qui permet un gain environnemental.



## Bénéfices économiques

Nos retombées économiques englobent 7 500 emplois dont 94% de nationaux, 3 milliards de dollars d'approvisionnement local en biens et services, y compris auprès de 3 000 paysans.



APIOI et COI

## Vers un renforcement du partenariat

LES 7 ET 8 JUILLET DERNIERS, L'APIOI (ASSOCIATION DES PORTS DES ÎLES DE L'OcéAN INDIEN) ET LA COI (COMMISSION DES ÎLES DE L'OcéAN INDIEN) SE SONT DONNÉES RENDEZ-VOUS À L'ÎLE MAURICE, AFIN DE CONCLURE UN NOUVEAU PROTOCOLE D'ACCORD, VISANT À CONCRÉTISER ET À RENFORCER LEUR PARTENARIAT.

Cet évènement, très porteur pour les îles de l'Océan Indien, mérite un petit détour dans le contexte qui a motivé la création de l'APIOI. De l'initiative commune des représentants des ports fondateurs et membres issus des pays suivants : Madagascar, Ile Maurice, Mayotte, les Seychelles et la Réunion, cette dernière est née en 2007, en terre malgache, à Toamasina. Elle fonctionne avec une présidence tournante, le mandat ayant été confié à Madagascar. Animés d'une volonté commune de commercialiser à l'échelle internationale les potentialités de ses ports (qui jouissent tous d'une position géostratégique favorable dans la zone), les membres ont unanimement pris conscience qu'ils doivent désormais dépasser la concurrence, pour se concentrer sur la complémentarité des ports et des pays dont ils sont issus. De cette prise de conscience commune est née une coopération active inter-port au sein de l'Association. Les retombées concrètes et palpables ne se sont pas fait attendre (entre autres, les programmes de formation aux métiers portuaires et maritimes, aujourd'hui en très bonne voie).

Parallèlement, du fait de la prolifération des circuits maritimes sur l'axe Sud-Sud, l'APIOI s'est engagée à promouvoir, non seulement les ports et la région, mais aussi tous les secteurs touchant le domaine maritime. Si l'objectif est fixé et le défi à relever cerné, il n'en demeure pas moins que le parcours reste un challenge en soi. Elaborer ou établir des stratégies implique la collaboration étroite entre tous les organismes régionaux animés par un but commun, celui du développement de l'Indianocéanie. C'est d'ailleurs ce qui a incité l'APIOI à approcher la COI, pour devenir aujourd'hui son bras maritime. Lors de son discours à l'occasion de la rencontre des deux parties, Jean-Claude DE L'ESTRAC, Secrétaire Général de la COI, n'a pas manqué de mettre en exergue cet argument de poids en ces termes : « La COI a un rôle facilitateur dans cette coopération, un rôle catalyseur, et même un rôle moteur dans la coopération régionale ». C'est dans ce sens que, les 07 et 08 juillet derniers à Ebène, Ile Maurice, après une séance de travail consacrée à la validation des termes de leur coopération future, les deux parties,

respectivement représentées par André Didace CISEAU, Président de l'APIOI, et Jean Claude DE L'ESTRAC, ont officiellement procédé à la signature du protocole d'accord.

Depuis sa constitution, l'APIOI n'a jamais cessé de se pencher sur les moyens d'asseoir une collaboration pérenne et fructueuse avec les entités influentes dans la zone Océan Indien. Ce protocole d'accord est, pour ainsi dire, le fruit de ces efforts soutenus. Aujourd'hui, l'APIOI peut légitimement s'enorgueillir d'être, non seulement le bras exécutif, mais aussi le partenaire privilégié de la COI dans le domaine maritime. Il faut préciser que ce protocole est en fait la version révisée du précédent, élaboré en 2015, alors qu'AVELLIN Christian Eddy (Port de Toamasina) présidait l'Association. La nouvelle version élargit encore plus les domaines d'activité de l'APIOI. Etant tous responsables dans les domaines techniques portuaires et maritimes dans la zone, les membres estiment que leurs opinions importent dans chaque projet initié et dans chaque décision prise dans le cadre du secteur portuaire et maritime.



Signature du protocole d'accord entre la COI et l'APIOI  
De g. à d.: Col André Didace Ciseau, Président de l'APIOI, Jean-Claude de l'Estrac S.G de la COI, Ramalingum MAISTRY, Président de la MPE.

Sur proposition de ces membres et en considération des nouveaux enjeux universels, des amendements ont été effectués sur le précédent protocole, notamment concernant l'économie bleue (laquelle joue un rôle moteur dans l'économie, et ainsi, se doit de reposer sur une stratégie marine et maritime dans son ensemble), la pêche semi-industrielle (pour favoriser et promouvoir la production locale), et enfin, la sûreté et la sécurité portuaires et maritimes.

En marge de ces questions universelles, le protocole d'accord doit pouvoir soulager les problèmes rencontrés par l'APIOI, du fait de la vacance d'un secrétariat permanent à sa disposition. En effet, l'article 4 du protocole d'accord stipule que, « La COI met, à la disposition de l'APIOI, assistance et guidance, dans la limite de ses moyens, sur les divers sujets maritimes régionaux. Il est également convenu que le Secrétariat Général de la COI favorisera l'hébergement du secrétariat de l'APIOI au sein du Secrétariat Général de la COI, afin que les deux partenaires puissent travailler ensemble, en collaboration avec les ports de la région de l'Indianocéanie ».

Pour Narad DAWOODARY (Mauritius Ports Authority) et Robert JEAN-BERNARD (GPMDLR), tous deux nommés secrétaires bénévoles de l'Association depuis sa constitution, après concertation entre les membres fondateurs, comme pour tous les autres membres d'ailleurs, le recrute-

ment d'un Secrétaire Permanent sera certainement ressenti avec soulagement. De plus, la présence de ce Secrétaire Permanent dans les locaux mêmes de la COI contribue, de fait, au renforcement du partenariat APIOI/COI. De surcroît, elle se présente comme un avantage, dans ce sens que le dialogue entre les deux parties s'en trouvera activé et facilité. Désormais, l'APIOI sera réellement opérationnelle au sens propre du mot. Et les dossiers en souffrance pourront enfin être traités. A noter que les engagements pris dans le cadre du partenariat APIOI/COI doivent se concrétiser dans un délai déterminé.

Parallèlement, et mettant à profit la rencontre des membres à l'Île Maurice, l'APIOI a examiné d'autres dossiers non moins urgents, entre autres :

- la présentation de l'étude de faisabilité technique et financière sur la connectivité maritime de l'Indianocéanie ;
- la connectivité maritime de la région AFOA-OI et programmation du 11ème FED ;
- les possibilités de coopération élargie.

A l'issue de la rencontre, la joie, la fierté et la satisfaction des membres de l'Association se lisent sur tous les visages. Ce qui se comprend aisément, vu que le protocole d'accord et la mise en place du Secrétariat Permanent représentent un pas significatif vers une vision plus qu'optimiste de l'avenir de l'APIOI, comme le confirme son Président en ces termes : « **Nous sommes fiers que cet engagement se soit concrétisé par cet accord qui nous lie dans une coopération régionale digne de ce nom. Durant notre réunion de deux jours ici, cela nous a motivé à faire évoluer cette coopération, pour le bénéfice du peuple de la région. Avec établissement du bureau, on va devenir plus efficace dans le développement de la formation, le développement de la connectivité, la stratégie de pêche semi-industrielle, la croisière de grand plaisancier. On va continuer à faire avancer aussi les dossiers avec les autres organisations régionales** ».

Recueilli par  
Natacha TSILANGOY



Vue partielle des représentants des pays membres lors de la réunion

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

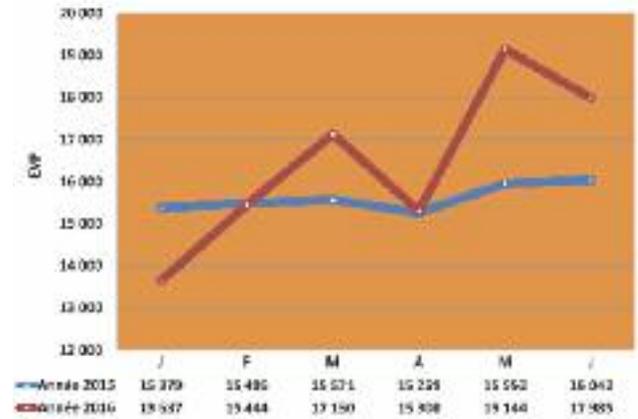
	1 <sup>er</sup> semestre Année 2015	1 <sup>er</sup> semestre Année 2016	Evolution % 2015/2016
<b>TOUCHEES DE NAVIRES ( Nombre )</b>			
Lignes commerciales			
Long cours	206	185	
Caboteurs	6	6	
Pétroliers	22	27	
Divers	4	12	
Lignes non commerciales			
Bornage et Pêche	610	682	
<b>Total</b>	<b>848</b>	<b>912</b>	<b>7,55</b>
<b>TRAFIC DE CONTENEURS ( EVP )</b>			
Conteneurs pleins	62 597	65 661	
Conteneurs vides	31 093	32 979	
<b>Total</b>	<b>93 690</b>	<b>98 640</b>	<b>5,28</b>
Poids de marchandises conteneurisées (en tonnes)	938 797,72	1 102 518,52	17,44
Rendement opérationnel (boite/heure)			
<b>TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES ( Tonnes )</b>			
Trafic long cours			
Débarquement	83 488	144 690	
Embarquement	123 021	60 045	
Manipulation	19		
<b>Total</b>	<b>206 528</b>	<b>204 735</b>	<b>-0,87</b>
Trafic cabotage			
Débarquement	4 447	7 185	
Embarquement	9 699	10 443	
<b>Total</b>	<b>14 146</b>	<b>17 628</b>	<b>24,61</b>
<b>Total</b>	<b>220 674</b>	<b>222 363</b>	<b>0,76</b>
Trafic bornage			
Trafic bornage (en tonnes)	30 996,85	50 920,74	
<b>TRAFIC DES HYDROCARBURES ( Tonnes )</b>			
Débarquement	352 211,19	397 456,10	
Embarquement	77 341,77	143 937,67	
<b>Total</b>	<b>429 552,96</b>	<b>541 393,77</b>	<b>26,03</b>
<b>TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES ( Tonnes )</b>			
<b>Total</b>	<b>1 309 353,78</b>	<b>1 222 859,74</b>	<b>-6,61</b>
<b>TRAFIC MARITIME GLOBAL</b>	<b>2 929 375,30</b>	<b>3 140 055,78</b>	<b>7,19</b>

Source: Contrôle de Gestion de la SPAT

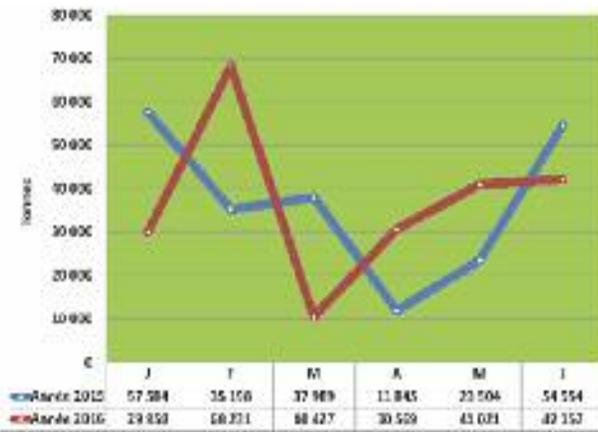
Touchées des navires



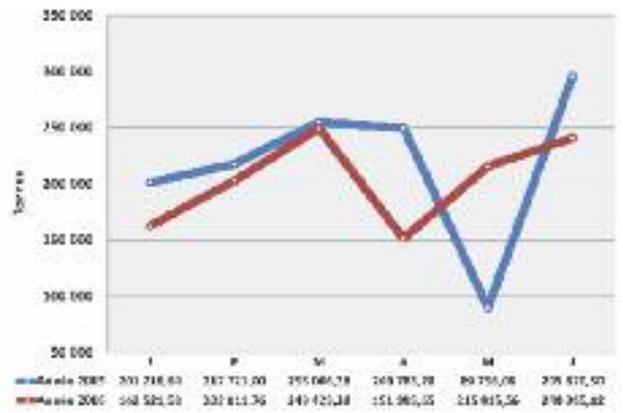
Trafic des conteneurs



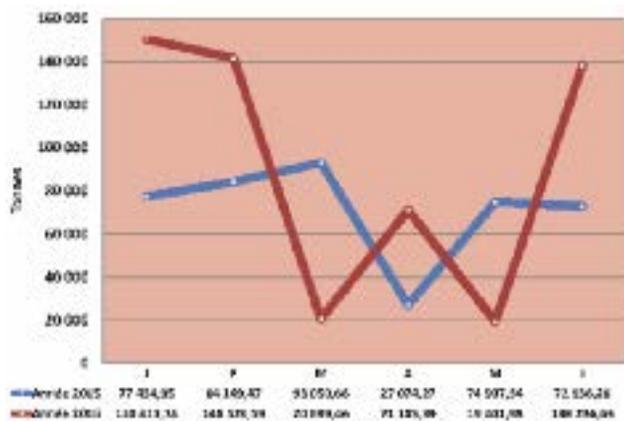
Trafic des marchandises conventionnelles



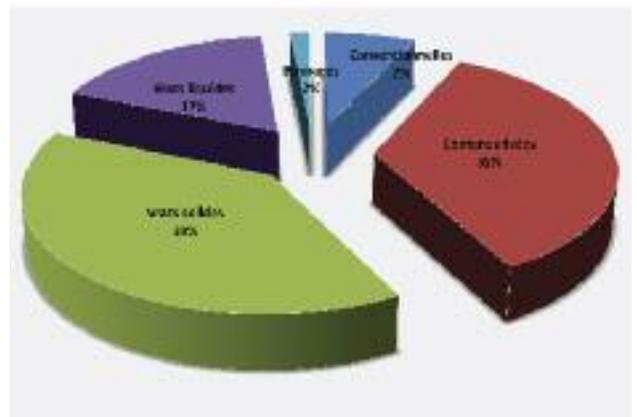
Trafic vracs des permissionnaires



Trafic des hydrocarbures



Part de Tonnage



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

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		PLU		TMM		SEY	
JAKARTA TOWER	1605	18/08	19/08	22/08	23/08	25/08	26/08
SUFFOLK TRADER	1609	25/08	26/08	29/08	30/08	01/09	02/09
CITY OF XIAMEN	1605	01/09	02/09	05/09	06/09	08/09	09/09
JAKARTA TOWER	1607	08/09	09/09	12/09	13/09	15/09	16/09
SUFFOLK TRADER	1611	15/09	15/09	19/09	20/09	22/09	23/09
CITY OF XIAMEN	1607	22/09	23/09	26/09	27/09	29/09	30/09
JAKARTA TOWER	1609N	23/09	24/09	03/10	04/10	06/10	07/10
SUFFOLK TRADER	1613N	06/10	07/10	10/10	11/10	11/10	12/10

**ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS**

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES							
		DUR		TMM		RUN		PLU	
HOEGH SHANGHAI	66	11/08	14/08	17/08	18/08	-	-	-	-
HOEGH DETROIT	72	10/09	11/09	15/09	15/09	-	-	-	-
HOEGH TRACER	04	01/10	01/10	06/10	06/10	08/10	08/10	10/10	10/10
HOEGH TRIGGER	06	30/10	01/11	04/11	05/11	06/11	07/11	08/11	08/11

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

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES		
		SIN	TMM	MPM
KOTA NAGA	NAG124	09/08	24/08	29/08
KOTA JUTA	JTA293	16/08	31/08	05/09
KOTA ARIF	ARF163	23/08	07/09	12/09
KOTA JAYA	JYY288	30/08	14/09	19/09
KOTA AZAM	AZM234	06/09	21/09	26/09
KOTA ANGGERIK	AGK157	13/09	28/09	03/10
KOTA NAGA	NAG126	20/09	05/10	10/10
KOTA JUTA	JTA295	27/09	12/10	17/10
KOTA ARIF	ARF165	04/10	19/10	24/10
KOTA JAYA	JYY290	11/10	26/10	31/10

HEURES ET HAUTEURS DES PLEINES ET BASSES MERS - TOAMASINA (MADAGASCAR)

Heures UT +3h

Latitude 18° 10' S | Longitude 49° 25' E

Août 2016					Septembre 2016					Octobre 2016							
	Heures h min.	Haut m		Heures h min.	Haut m		Heures h min.	Haut m		Heures h min.	Haut m		Heures h min.	Haut m			
<b>1 L</b>	02 18 08 18 14 42 21 07	1,8 0,7 2,3 0,6	<b>16 M</b>	02 18 08 19 14 35 21 05	1,8 0,8 2,1 0,7	<b>1 J</b> ○	00 59 07 31 13 38 19 54	0,9 0,3 0,9 0,4	<b>16 V</b> ●	00 25 06 53 13 00 19 15	1,0 0,2 1,0 0,3	<b>1 S</b>	01 11 07 43 13 36 19 54	0,9 0,4 0,9 0,4	<b>16 D</b>	00 48 07 18 13 18 19 34	1,1 0,3 1,0 0,3
<b>2 M</b> ●	03 07 09 06 15 25 21 45	1,9 0,6 2,4 0,5	<b>17 Me</b>	03 01 09 02 15 13 21 39	1,9 0,7 2,2 0,6	<b>2 V</b>	01 29 08 02 14 05 20 21	0,9 0,3 0,9 0,4	<b>17 S</b>	01 03 07 33 13 38 19 54	1,0 0,2 1,0 0,3	<b>2 D</b>	01 36 08 08 13 57 20 17	0,9 0,4 0,9 0,5	<b>17 L</b>	01 30 08 01 13 57 20 16	1,0 0,3 1,0 0,3
<b>3 Me</b>	03 47 09 47 16 02 22 20	2,1 0,5 2,4 0,5	<b>18 J</b>	03 39 09 41 15 48 22 11	1,0 0,6 1,3 0,5	<b>3 S</b>	01 57 08 30 14 29 20 48	0,9 0,3 0,9 0,4	<b>18 D</b>	01 44 08 15 14 17 20 36	1,0 0,2 1,0 0,3	<b>3 L</b>	02 00 08 32 14 16 20 42	0,9 0,4 0,9 0,5	<b>18 M</b>	02 15 08 46 14 39 21 02	1,0 0,3 1,0 0,3
<b>4 J</b>	04 23 10 25 16 36 22 55	2,1 0,5 2,4 0,4	<b>19 V</b>	04 12 10 17 16 18 22 43	2,1 0,5 2,4 0,4	<b>4 D</b>	02 24 08 58 14 51 21 16	0,9 0,4 0,8 0,5	<b>19 L</b>	02 28 09 00 15 00 21 22	1,0 0,3 1,0 0,3	<b>4 M</b>	02 24 09 24 14 56 22 24	0,5 0,8 0,5 0,9	<b>19 Me</b>	03 05 09 35 15 26 21 53	1,0 0,4 0,9 0,4
<b>5 V</b>	04 59 11 02 17 09 23 28	2,1 0,5 2,4 0,4	<b>20 S</b>	04 44 10 53 16 49 23 16	2,2 0,5 2,4 0,4	<b>5 L</b>	02 50 09 25 15 11 21 45	0,9 0,4 0,8 0,5	<b>20 M</b>	03 18 10 46 16 52 23 13	0,9 0,3 0,9 0,4	<b>5 Me</b>	02 49 09 24 14 56 21 21	0,5 0,8 0,5 0,8	<b>20 J</b>	04 04 10 29 16 25 22 52	1,0 0,4 0,9 0,4
<b>6 S</b>	05 34 11 36 17 41 23 59	2,2 0,6 2,3 0,5	<b>21 D</b>	05 17 11 30 17 21 23 50	2,3 0,5 2,3 0,4	<b>6 M</b>	03 15 09 54 15 30 22 19	0,8 0,5 0,8 0,5	<b>21 Me</b>	04 20 10 46 16 52 23 13	0,9 0,4 0,8 0,4	<b>6 J</b>	03 19 09 58 15 21 22 24	0,5 0,8 0,5 0,8	<b>21 V</b>	05 27 11 33 17 49	0,9 0,5 0,8
<b>7 D</b>	06 08 12 10 18 09	2,1 0,7 2,1	<b>22 L</b>	05 53 12 08 17 56	2,3 0,6 2,2	<b>7 Me</b>	03 44 10 28 15 49 23 03	0,7 0,5 0,7 0,5	<b>22 J</b>	05 49 18 24 11 56	0,8 0,4 0,8	<b>7 V</b>	04 01 10 46 15 55 23 23	0,6 0,7 0,5 0,7	<b>22 S</b>	00 02 07 11 12 55 19 29	0,4 0,8 0,5 0,8
<b>8 L</b>	00 30 06 39 12 44 18 35	0,6 2,0 0,8 2,0	<b>23 M</b>	00 25 06 34 12 48 18 33	0,5 2,2 0,7 2,1	<b>8 J</b>	04 30 11 16 16 16	0,7 0,6 0,7	<b>23 V</b>	00 29 07 39 13 28 00 29	0,4 0,8 0,5 0,8	<b>8 S</b>	06 39 11 58 18 12	0,7 0,6 0,7	<b>23 D</b>	01 32 08 38 14 40 20 49	0,4 0,9 0,5 0,8
<b>9 M</b>	01 01 07 09 13 20 19 02	0,7 2,0 0,9 1,9	<b>24 Me</b>	01 01 07 20 13 32 19 15	0,6 2,2 0,8 1,9	<b>9 V</b>	00 08 08 30 12 39 20 14	0,5 0,7 0,6 0,7	<b>24 S</b>	02 06 09 05 15 20 21 16	0,4 0,8 0,5 0,8	<b>9 D</b>	00 46 08 44 13 44 20 36	0,6 0,7 0,6 0,7	<b>24 L</b>	03 10 09 45 16 04 21 50	0,4 0,9 0,5 0,9
<b>10 Me</b> ●○	01 36 07 44 14 01 19 39	0,7 1,9 1,0 1,7	<b>25 J</b> ●○	01 40 08 15 14 23 20 14	0,7 2,1 1,0 1,7	<b>10 S</b>	01 49 09 35 15 27 21 18	0,5 0,7 0,6 0,7	<b>25 D</b>	03 40 10 09 16 34 22 13	0,4 0,9 0,5 0,8	<b>10 L</b>	02 27 09 37 15 30 21 30	0,5 0,8 0,6 0,8	<b>25 M</b>	04 23 10 38 16 58 22 39	0,4 0,9 0,5 0,9
<b>11 J</b>	02 16 08 34 14 58 20 34	0,8 1,8 1,1 1,6	<b>26 V</b>	02 28 09 25 15 36 21 43	0,8 2,0 1,1 1,6	<b>11 D</b>	03 32 10 14 16 28 22 01	0,5 0,8 0,6 0,8	<b>26 L</b>	04 44 11 01 17 23 22 59	0,3 0,9 0,4 0,9	<b>11 M</b>	03 43 10 18 16 23 22 13	0,5 0,9 0,5 0,9	<b>26 Me</b>	05 14 11 20 17 39 23 20	0,4 0,9 0,5 0,9
<b>12 V</b>	03 08 09 53 16 17 22 16	0,9 1,7 1,1 1,5	<b>27 S</b>	03 37 10 55 17 40 23 34	1,0 1,9 1,1 1,6	<b>12 L</b>	04 22 10 47 17 00 22 37	0,4 0,8 0,5 0,8	<b>27 M</b>	05 31 11 43 18 01 23 39	0,3 0,9 0,4 0,9	<b>12 Me</b>	04 33 10 54 17 02 22 52	0,4 0,9 0,5 0,9	<b>27 J</b>	05 55 11 56 18 12 23 55	0,4 0,9 0,5 1,0
<b>13 S</b>	04 18 11 43 18 20	1,0 1,7 1,1	<b>28 D</b>	05 37 12 34 19 21	1,0 2,0 1,0	<b>13 M</b>	05 00 11 19 17 31 23 12	0,4 0,9 0,5 0,9	<b>28 Me</b>	06 11 12 18 18 34	0,3 1,0 0,4	<b>13 J</b>	05 15 11 29 17 38 23 30	0,4 1,0 0,4 1,0	<b>28 V</b>	06 29 12 25 18 41	0,4 0,9 0,5
<b>14 D</b>	00 17 05 53 12 58 19 41	1,5 1,0 1,8 1,0	<b>29 L</b>	1,7 0,9 2,1 0,8	1,7 0,9 2,1 0,8	<b>14 Me</b>	05 37 11 51 17 31 23 12	0,3 1,0 0,4 1,0	<b>29 J</b>	00 13 06 45 12 48 19 03	0,3 1,0 0,4 0,9	<b>14 V</b>	05 56 12 04 18 15	0,3 1,0 0,4	<b>29 S</b>	00 25 06 59 12 49 19 06	1,0 0,4 0,9 0,5
<b>15 L</b>	01 27 07 23 13 51 20 27	1,6 0,9 2,0 0,8	<b>30 M</b>	1,8 0,8 2,2 0,7	1,8 0,8 2,2 0,7	<b>15 J</b>	06 14 12 25 18 38	0,3 1,0 0,4	<b>30 V</b>	00 43 07 15 13 14 19 29	0,9 0,3 0,9 0,4	<b>15 S</b>	00 08 06 37 12 40 18 54	1,1 0,3 1,0 0,3	<b>30 D</b>	00 52 07 24 13 10 19 30	1,0 0,4 0,9 0,5
			<b>31 Me</b>	02 54 09 02 15 11 21 30	2,0 0,6 2,3 0,6								<b>31 L</b>	01 17 07 48 13 30 19 53	1,0 0,5 0,9 0,5		

## MOIS DE L'ENFANCE

## « Aidé aujourd'hui, pouvoir aider demain »

TEL EST LE RÊVE D'UN ÉLÈVE EN CM2 DE L'EPP AMBOHIJAFY, TOAMASINA I, LAQUELLE VIENT DE BÉNÉFICIER DE DEUX SALLES DE CLASSE RÉNOVÉES. LA REMISE OFFICIELLE DE CETTE RÉALISATION DE 4 000 EUROS DE LA PART DE L'ASSOCIATION ZAZASOA DE L'ILE ROUGE, EN PARTENARIAT AVEC LA JCI DE TOAMASINA, A EU LIEU LE SAMEDI 9 JUILLET DERNIER



Quelques élèves de l'EPP d'Ambohijafy Toamasina I, devant l'école renouvée



Brifany RATSIMBAZAFY, 12 ans, écolier en CM2

Pendant un mois de travaux sans répit, 10 jeunes étudiants français de l'Université de Normandie se sont associés à la JCI ou Jeune Chambre Internationale de Toamasina pour réaliser ensemble cette œuvre sociale. Dédiée aux jeunes élèves de l'EPP Ambohijafy, celle-ci entre parfaitement dans le cadre des actions que réalisent régulièrement ces jeunes, tous engagés pour le développement de Madagascar, qu'ils soient issus de l'association ZAZASOA DE L'ILE ROUGE ou de la JCI de Toamasina (cette dernière organise, elle-même, ateliers, conférences ou programmes de formation, et diverses actions en faveur des familles et des enfants défavorisés). Mais pourquoi une école primaire ? Tout simplement parce que c'est la première étape obligatoire de la scolarisation.

Depuis l'an 2000, sous l'impulsion de la fondatrice de ZAZASOA DE L'ILE ROUGE, malgache et originaire de Toamasina de surcroît, ces jeunes français effectuent une action caritative à Madagascar. Cette année, après étude de faisabilité, leur choix s'est porté sur la rénovation de deux salles de classe de l'EPP Ambohijafy.

Il faut reconnaître que cette dernière avait vraiment besoin d'un coup de jeune ainsi que d'un coup de pouce. Avant les travaux, l'école a encore été fortement marquée par les dégâts cycloniques. Toiture en partie inexistante, des murs croulant sur place, des portes qui ne ferment plus rien, une école qui ferme ses portes beaucoup trop souvent. Bref, un spectacle désolant, auquel doit s'ajouter le nombre excessif d'élèves par classe (ils sont à 54 dans une seule et même classe). Tellement excessif d'ailleurs que les élèves sont reçus en rotation de demi-journée (au lieu d'une journée entière) et sont placés à 3 pour un table-banc prévu pour 2.

Rien d'étonnant alors si enseignants, parents, et surtout élèves ne peuvent contenir leur joie lors la réception officielle des deux salles de classe renouvées. Parmi ces derniers, Brifany RATSIMBAZAFY, 12 ans, élève en CM2, s'estime sans doute le plus heureux sur terre. Ayant commencé sa scolarisation en brousse, et étant entré en CM1 à l'EPP Ambohijafy, il manifeste sa joie en ces termes : « *Déjà, lors de mon transfert d'Ambodihamina Saranambana à l'EPP Ambohijafy, je me suis déjà dit que c'est un rêve qui se réalise puisque, très vite, mon progrès scolaire s'est avéré tangible. Ici, les instituteurs enseignent vraiment bien et ne tarissent pas en explications, sur les calculs, les problèmes et les opérations, l'histoire et la SVT* » (Sciences de la Vie et de la Terre)... A présent, il se joint à ses camarades de classe pour crier à haute voix « **Cela donne envie de travailler** ». Eh oui, même à cet âge-là, ils sont capables de comprendre à quel point cette réalisation est motivante, dans la mesure où les jeunes étudiants français se sont cotisés pour financer les travaux.

Touchant, vraiment très touchant ! Et cela mérite, non seulement la gratitude que les bénéficiaires ont publiquement exprimé à l'intention des donateurs, mais aussi la promesse de tous les efforts possibles « **pour être, demain, en mesure, d'aider à leur tour d'autres enfants dans le besoin** ».

Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

# INO MARÔ ASANAO Ê !

**ANDRIAMATOÀ RAHARIMANDIMBY FIDELYS NO NOSAFIDIN'NY PORTÉCHO MBA HANADIHADY MOMBAN' NY ASANY. MPANDRAHARAHÀ MATIHANINA SY ZA-DRAHARAHÀ ARY MANANA TRAIKEFA MOMBA NY ASA FITARIHAN-DÀLANA NY MPZAHATANY (GUIDE TOURISTIQUE), IZAY MIASA ETO TOAMASINA.**

**PE :** Inona marina ny asan'izany mpitari-dalana mpizaha-tany izany ?

**R.F.:** Ny mpitaridalana mpizahatany (guide touristique), dia tompon'andraikitra voalohany amin'ny fitarihana ny vahiny mpitsangatsangana. Solon-tena tompon-tanindrazana amin'ny fampafantarana ireo soa toavina sy ireo zava-boahary, izay misy ao amin'ny faritra voatokana ho tsidihin'ny mpizahatany, mahalala tsara ny faritra iasany, afaka mamelabelatra sy manazava ny zava-misy amin'ilay toerana, toy ny tany, harena, indrindra ny eo amin'ny ara-tantarany. Tsy maintsy miaro sy manome hatrany ny fahafaham-pon'ny mpanjifa.

**PE:** Raha te hanao ity asa ity dia inona avy ny fepetra ilaina?

**R.F.:** Tsy maintsy mahay miteny vahiny iray aloha ianao farafakeliny. Mahalala tsara ny toerana sy faritra iasana, manana ny fahaizana manokana momba

ny fanoroan-dàlana ara-pizahantany. Toy ny asa rehetra dia ilaina koa ny fitiavana sy ny finiavana satria raha tsy ao amin'ny tsirairay izany dia tsy ho hahitana vokany. Mila manana toetra mahay miaraka amin'ny fitaritana vahiny. Raha feno izay rehetra izay, dia izay vao afaka mangataka fankatoavana avy amin'ny minisitara mpiahy (agrément). Araka ny fahaizana manaon'ny tsirairay no amaritana izany, mety ho eo an-toerana, na ivelan'ny faritra, na mety koa any amin'ny faritany.

**PE:** Iza no mikarakara ny fahatongavan'ny sambo mitondra mpizahatany antsoina hoe: "bateau de croisière"? Ary ahoana indray ny fiaraha-miasa misy eo aminareo?

**R.F.:** Misy fikambanana efa lehibe ivondronan'ny mpitaridalana (guide) eto toamasina dia ireo no mikirakira ny fitsidihana any ifotony. Raha vao miainga ny tolotra avy any amin'ny sambo ka voafidy amin'izany ohatra i Madagasikara dia ny "Tour opérateur réceptif" avy hatrany, izay nahazo ny tolotra no mpandraharaha voalohany mikarakara ny fitsidihana izay hataon'ireo vahiny. Izy no miara-miasa amin'ireo koperativa hitondra ireo vahiny izay nanaiky ny hanao fitsidihana amin'ny tany iray na maromaro voafaritrana. Raisintsika ohatra ny eto Toamasina; misy ny mandeha any amin'ny faritra avaratra, misy ihany koa ireo liana ny hitsidika ny "canal des pangalanes", izay ilàna ireo sambo kely mba ahafahan'izy ireo mitsidika ireo toerana manamorina ny rano.

Miara- miasa akaiky amin ireo mpikatoka ao anatin'ny fizahantany koa ny mpikarakara io fitsidihantany io ; satria izy ireo dia any Antananarivo ka ny mpitari-dalana izay tendren'ny "federation des guides touristiques" eto Toamasina no mandray an-tanana ireo mpizahatany sy

manao izay hampahomby ny asa. Manana andraikitra lehibe ihany koa ny mpitandro ny filaminana amin'ny fahatongavan'ireo vahiny.

**PE:** Amin'ny maha mpitari-dalana za-draharaha anao, miasa irery ve ianao sa misy namana?

**R.F.:** Arakarak'ilay asa raha maro ny mpizahatany dia tsy mandeha irery aho fa tsy maintsy mifampizara mba handehanan'ny asa amin'ny an-tsakany sy an-davany. Afaka miasa manokana koa anefa aho satria manana tsena atao hoe "Discovery tours" ny tenako; izay am-panetre-tena no ilazako fa za-draharaha tokoa ary manana traikefa amin'izany. [www.discovery-tours-toamasina.com](http://www.discovery-tours-toamasina.com)

**PE:** Misy teny ve tianao ampitaina amin'ny mpamaky?

**R.F.:** Ny amin'ny maha Mpitari-dalana ara-pizahantany ny tenako, dia misaotra anareo ao amin'ny PortECHO tonga nampiresaka, nampahafantatra amin'ireo mpamaky ny asanay. Voninahitra lehibe ho anay ato anatin'ny federasiona ny nifampizara ny tontolon'ny fizahantany taminareo. Ny hafatra tiako hapetraka amin'ny vahoakan'ny Toamasina dia ity: ifarimbonan'olona maro ity asa ity ary miankina betsaka amin'izany ny hampandrosoana ity fizahantany ity. Noho izany dia aoka isika mba hikolokolo ny tananantsika mba ho mendrika; hananantsika toerana tsara, madio sy milamina azo anaovana fitsangatsanganana ara-pizahantany mahafeno tsara ny fepetra. Ho an'ireo namana mpiara-miasa dia mba hampitombo hatrany ny fari-pahalalana eo amin'ny tontolon'ny fizahantany, hahafahan-tsika manome lanja an'ireo harena voa-janahary izay misy eto amintsika, mba tsy ho araka ny fomba fiteny hoe: be ny vokatra fa vitsy ny mpijinja amin'ny zavakanto mampivavaka ny faritra Atsinanana.

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





Solontenan'ny sendikan'ny mpiasan'ny SPAT

## FIOFANAN'IREO SENDIKALISTAN' NY SPAT

NY SENDIKA DIA NATAO HIARO NY ORINASA SY NY MPIASA AO AMINY. SEHATRA IRAY KOA IZY AHAFAHANA MIFANAKALO HEVITRA. ASA MASINA NY ASA SENDIKALY HOY **RASOLO GUSTAVE**, FILOHAN'NY **SENDIKA KRISTIANINA MALAGASY** NA **SEKRIMA** ATO AMIN'NY **SPAT** SATRIA NY ASA REHETRA IZAY TONTOSAINA DIA ATAO AN-TSAKANY SY AN-DAVANY ARY AM-PAHAMARINANA. NY FIDIRANA HO MPIKAMBANA DIA TSY AN-TERY. NATAO INDRINDRA IZAO FIOFANANA SENDIKALY IZAO MBA HAMPAHAFANTARANA NY LALÀNA MIFEHY NY ASA. NAHARITRA HERINANDRO NY FIOFANANA NAMPANAOVIN'NY INSTITUT NATIONAL DU TRAVAIL HOAN'IREO MPIKAMBANA SENDIKALY ATO AMIN'NY **SPAT**. NY ANTONY DIA NY MBA HIFANAKALAZANA TRAIKEFA MANOLOANA NY FIVOARAN'NY ZAVA-MISY; SY HO FAMPAHAFANTARANA NY LALÀNA MIFEHY NY MPIASA SY NY MPAMPIASA, IZAY TSY MITSAHATRA NY MIVOATRA SY MIOVA ARAKA NY VANIM-POTOANA SY NY MPITANTANA.

**N**itafa tamin'Andriamatoa **RASOLO Gustave** ny solontenan'ny **PortEcho** nanadihady azy mikasika izany fiofanana izany.

### **PortEcho:**

**Nanomboka oviana marina ny nisian'ny sendika tato amin'ny seranana?**

### **RASOLO Gustave:**

Talohan'ny 1990 dia efa nisy ny fikambanana sendikaly tato anatin'ny seranana, fa mbola vitsy izireo tamin'izany. Ankehitriny kosa dia miisa 13 no isany. Amin'izao fotoana izao dia anisan'ny vaindohan-draharaha miandry ny mpitarika sendikaly sy ny mpikambana tsirairay avy ao aminy, ny fanaovana ho ara-dalàna ny taratasy mikasika ny sendikany. Tena ilaina izany na hoan'ny sendika manokana na hoan'ny mpikambana mba hahafantarana mazava ny fisiany ny antompisiany. Ny antony dia satria ; misy ireo sendika izay hita fa mitsipozipozy nohon'ny fahavitsian'ny mpikambana ao aminy, ka vokatr'izany dia miteraka fitavozavozana ihany koa izany eo amin'ny fandraisana andraikitra.

### **PortEcho:**

**Azonao fintinina aminay ve fiofanana nataonareo?**

### **RASOLO Gustave:**

Tsy vao voalohany akory izahay no niatrika fiofanana fa saingy tsara ny manamarika fa samy manana ny maha izy azy izy ireny. « Tsara ny fahaizana ny lalàna mba ahafahana mampihatra azy ara-drarin'ny », satria izany no ahafahana mametraka ny andraikity ny isam-batan'olona : anisan'izany ohatra ny fampahafantarana mazava tsara ny andraikity ny olom-boafidy na ny **Délégué du personnel** ; ny solontenan'ny sendika na ny **Délégués syndicaux**, torak'izany koa ny komitin'ny orinasa na ny **Comité d'Entreprises**. Nilaina ihany koa ny nahafantatra fa ny fahefan'ny **Delégues Syndicaux** dia tsy azo afindra na soloin'olon-kafa tena.

Ilaina ny fisian'ny fiofanana isan-taona toy izao satria raha tsy izany, dia maro ny zavatra tsy ho fantatsika. Ohatra fotsiny izao raha raisintsika ireo fanapahan-kevitra noraisina tany amin'ny filan-kevity ny governemanta mikasika manokana ny **CNAPS**; izay tena misy fiantraikany mivantana amin'ny mpiasa, raha tsy hiresaka hafatsy

ny fisotroan-dronono fotsiny ohatra isika. Manarak'izany, dia ilaina ihany koa ny fiofanana satria dia tena manampy betsaka anao amin'ny fampianarana; ny fanarahana sy ny fifehezana ny antsipirian-dalàna isan-tsokajiny izany.

#### PortEcho:

**Iza sy iza avy no tena mila ny fiofanana toy izao?**

#### RASOLO Gustave:

Samy mila azy avokoa na ny mpiasa na ny mpampiasa, mba tsy hampandeha ila ny zavatra atao sy hampirindra tsara ny fiaraha-monina ao anatin'ny orinasa. Tsorina anefa fa azo lazaina ho tena mbola marefo raha ny fahalalan'ny ny olontsotra na ireo mpitantana isan'ambaratonga ny atao hoe: sendika. Eny, fa na dia ireo mpikatroka sendikaly aza. Na tiana na tsy tiana anefa dia misy ny sendika. Ny antony mahatonga izany dia nohon'ny tsy fahampian'ny fifampiresahana eo amin'ny mpiasa sy ny mpampiasa. Indraindray aza dia tsorina fa ahitana soritra fanavakavahana na tsy fihainoana fotsiny izao.

#### PortEcho:

**Misy fotoana ve ianareo mahazo faneriterena na tsindry?**

#### RASOLO Gustave:

Raha hoe mivantana aloha tsy dia misy. Fa raha misy kosa ny mpiasa tratran'izany dia tsy maintsy mitsangana izahay manao fanelanelanana mba hisian'ny marimaritra iraisana. Raha ato amin'ny seranana manokana dia ilaina ny fahafantarana sy ny fametrahana ary ny

fanekena ny antanatohatry ny andraikitry ny tsirairay. Ary izany rehetra izany dia atao ao anatin'ny fifanajana na ho an'ny an-daniny na ny an-kilany.

#### PortEcho:

**Inona ary ny hafatra tianao hampitaina manokana?**

#### RASOLO Gustave:

Eto am-pamaranana dia tsy ho hainay ny tsy hisaotra ny tompon'andraikitra isan-tsokajiny ato amin'ny seranana ka nampisy an'izao fiofanana sendikaly izao. Manarak'izany dia mankahery antsika mpiasa rehetra na mpikatroka sendikaly na tsia, indrindra fa isika olom-boafidy satria ny adidy tsy an'olon-dratsy. Mahereza miofana sy mianatra mandrakariva mba hahafahantsika mandresy ireo sakatsakana izay tsy ahafahantsika mivoatra. Aoka ihany koa tsy ho hadinointsika amin'ny asa sy andraikitra izay atao sy iantsorohantsika, fa ny anjara andraikitry ny sendika dia ny fiarovana ny orinasa sy ny mpiasa ao aminy. Ny hany mba fangatahako dia aoka mba tsy ho isika ivelan'ny valan'ny sendika no hanamavo na hanatsatso ny sendika satria tsy nataotao foana izy io fa zavatra lali-paka. Aza hadinoina fa ny tolona rehetra izay ataon'ny mpiasa n'aiza n'aiza misy azy dia miainga avy amin'ny sendika hatrany; satria io no sehatra iray ahafahantsika mpiasa mifanerasera sy mihetsika ho any amin'ny fanapahan-kevitra.

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



**RASOLO Gustave**, filohan'ny **SEndika KR**Istianina **MALagasy** na **SEKRIMA** ato amin'ny **SPAT**

## Mouvement du personnel durant le 2ème trimestre 2016

AGENTS RECRUTÉS: 02			
NOM ET PRÉNOMS	MATRICULE	FONCTION	DATE
RAZAFINDRAVOLATSARASOLO Noronantenaina	2016.004	Secrétaire de Direction	11/05/2016
RABEFY Georges Louiset	2016.005	Technicien Télécommunication	11/05/2016
AGENTS RETRAITÉS: 08			
NOM ET PRÉNOMS	MATRICULE	FONCTION	DATE
SARALEA Anselme	1980.149	Mécanicien vedette	30/04/2016
RALIVA Paul	1977.146	Chef d'équipe charpentier	06/05/2016
MAROFZAFY Bernard	1989.152	Lamaneur	16/05/2016
LEDOA Léon-Njy	1988.002	Financial Manager	23/04/2016
RAMANANDRAIBE Richard	1981.211	Chef chantier réseau d'eau	29/05/2016
RANDRIANARIVONY Jean Marie	1989.011	Organisateur Junior	02/06/2016
JOSEPH Norbert	1980.218	Lamaneur	19/06/2016
PAUL NERA	1998.004	Chef du service Électricité	01/06/2016



Dr Hery RAFANOMEZANTSOA,  
Radiologue au sein de CEMEDI-SPAT

## « La santé est un capital »

L'imagerie médicale

# Mieux diagnostiquer pour une meilleure prise en charge

L'IMAGERIE MÉDICALE OU LA RADIOLOGIE REGROUPE LES MOYENS D'ACQUISITION ET DE RESTITUTION D'IMAGES DU CORPS HUMAIN À PARTIR DE DIFFÉRENTS PHÉNOMÈNES PHYSIQUES, TELS QUE L'ABSORPTION DES RAYONS X (RADIOGRAPHIE, SCANNER), LA RÉSONANCE MAGNÉTIQUE NUCLÉAIRE (IRM), LA RÉFLEXION D'ONDES ULTRASONS (ÉCHOGRAPHIE) OU LA RADIOACTIVITÉ (TEP OU PET). LE CENTRE MÉDICAL ET DE DIAGNOSTIC DE LA S.P.A.T. OU CEMEDI dispose désormais de deux de ces techniques d'imagerie médicale.



Salle d'Echographie au CEMEDI-SPAT

Celles-ci peuvent être classées de dernière génération, puisque sont à la disposition du centre :

- un échographe « SAMSUNG MEDISON Accuvix XG » ;

- une radiographie table télécommandée « STEFANIX EVOLUTION PLUS ».

De plus, si un numériseur « Carestream modèle DirectView Vita CR LE » (pour la numérisation des images) et un reprographe « DryView modèle 5700 Laser IMAGER » (pour l'impression des images) ont déjà été installés au CEMEDI en novembre 2014, un nouvel onduleur, spécialement

pour la radio, vient également d'y être installé.

A présent, grâce à ces matériels de pointe, le CEMEDI est en mesure de réaliser tous les examens échographiques (Abdomen/Digestif, Gynécologie/Obstétrique, Pédiatrique, Ostéo-articulaire, Cervical, Urogénital masculin, Doppler Vasculaire) et radiographiques (Thorax, Ostéo-articulaire, Sinus/Crâne, ASP). A souligner que ces différents types d'examen sont actuellement à la disposition, non seulement des médecins du CEMEDI, mais aussi de

leurs confrères exerçant dans les centres hospitaliers publics et privés de la ville. Leur ambition reste modeste, mais réaliste : **diagnostiquer la source ou la cause exacte de la maladie, avant de la traiter, et cela, en s'aidant de l'imagerie médicale, qui joue un rôle incontournable dans le diagnostic d'une maladie.**

Au passage, Docteur Hery RAFANOMEZANTSOA (CEMEDI), avec le concours duquel *PortECHO* a proposé cette page « santé », a tenu à faire appel à tous, médecins et patients, sur la nécessité de changer le regard porté sur la médecine. Selon lui, c'est une science qui a progressé à travers les siècles et qui ne cessera jamais d'émerveiller, en particulier dans le domaine de l'imagerie médicale. Hippocrate, considéré comme « le Père de la médecine », avait déjà compris cette notion bien avant nous : il est reconnu comme le premier médecin à avoir rejeté les superstitions et les croyances, qui attribuaient la cause des maladies à des forces surnaturelles ou divines. Pour mieux prendre en charge leurs patients respectifs, les médecins ont la chance de disposer aujourd'hui des techniques d'imagerie modernes et probablement, dans un avenir très proche, d'une sonde échographique 3D (très utile pour l'examen obstétrical) et de la réalisation des examens radiographiques avec opacification (TOGD, UIV, Hystérosalpingographie). Et pourquoi pas de l'examen scanographique (scanner) ?

Recueilli par  
Monique HENRIETTE



## Le Grand marathon de Tamatave

# Un succès sur toute la ligne !

L'AMALGAME D'AMATEURS ET D'INITIÉS DE COMPÉTITION A PERMIS LE DOUTE SUR L'ISSUE DE CET ÉVÈNEMENT SPORTIF HORS-PAIR. C'EST CEPENDANT CE QUI CONTRIBUÉ À SON SUCCÈS. EN EFFET, AU GRAND BONHEUR DU PUBLIC, VENU EN MASSE CE 25 JUI 2016 À L'AVENUE DE L'INDÉPENDANCE DE TOAMASINA, L'IDÉE D'INSÉRER CE MARATHON DES PLUS INSOLITES DANS LE PROGRAMME DE CÉLÉBRATION DU 56ÈME ANNIVERSAIRE DE L'INDÉPENDANCE DE MADAGASCAR A PORTÉ SES FRUITS. ET LA PRÉSENCE MASSIVE À ELLE SEULE VAUT UN SOUTIEN PRÉCIEUX À LA COMMUNE URBAINE DE TOAMASINA (CUT), INITIATRICE DU GRAND MARATHON DE TAMATAVE, DE MÊME QU'À LA SOCIÉTÉ QUE CHAQUE ATHLÈTE REPRÉSENTE.

Baptisée « Grand Marathon de Tamatave », cette première édition de course de grand fond a été organisée à l'initiative du Maire de la Commune Urbaine de Toamasina, honorée de la présence du Ministre auprès de la Présidence chargé des Projets présidentiels, de l'Aménagement du Territoire et de l'Équipement, Narson Rafidimanana (lui-même participant au marathon), et avec l'appui d'entités publiques (dont la Présidence de la République) et privées (à l'exemple de la S.P.A.T.). Elle a prévu trois catégories de course distinctes :

- un marathon de 42 km ;
- un semi-marathon de 21 km ;
- un relai-marathon ou « ekiden » de 42,195 km.

A la fin de la compétition, l'organisateur (entendez la CUT), les quelques centaines de participants locaux (représentant leurs sociétés respectives), les athlètes venus de la Réunion (2 en marathon et 2 en semi-marathon), lesquels ont apporté une couleur internationale à la compétition, et enfin le public (supporteurs comme simples curieux), tous conviennent unanimement du succès de

l'évènement.

Dans son allocution lors de la remise des trophées, Elysé Ratsiraka, le Maire, entouré de l'équipe de la CUT, a déclaré que le but de cette première édition est atteint et que la compétition s'est déroulée sans incident. Certes, le décor de l'Avenue de l'Indépendance a été cette fois-ci tant attrayant que festif, un new look pour ainsi dire, avec diverses animations dignes d'une grande compétition. Cependant, il promet la réédition en mieux de l'évènement en 2017. Et il s'engage à ce que les

moindres imperfections, constatées lors de la première édition, seront corrigées à la prochaine. En outre, connu pour être très engagé dans le sport, et histoire de motiver encore plus les participants, il prévoit de faire déplacer 10 athlètes locaux en novembre prochain à l'île de la Réunion. Parmi cette délégation sportive malgache, 2 seront issus de la S.P.A.T.

Bravo !

Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

### Petit clin d'œil sur les résultats :

CATÉGORIE	1ER	2E
<b>Marathon</b>	Todilahy Joseph Antoine (CUT)	Rajemison Jean Régis (CUT)
<b>Relais semi-marathon <sup>(1)</sup></b>	FRIGOTA	SPAT
<b>Semi-marathon senior homme</b>	Ganovski Thierry Jean Pierre (la Réunion)	Pierre Alain
<b>Semi-marathon vétéran homme</b>	Tatakafasa (SMMC)	Rabenarivo Wilfrid (Savonnerie Tropicale)
<b>Semi-marathon senior féminin</b>	Manja Saïda	Razafy Sabrina (CUT)
<b>Vétéran dame</b>	Razanadrasoa Antoinette (CUT)	Norovelo Angelica (SOMALAVAL)

(1) avec une équipe de 8 personnes dont chacune court sur 5km, à l'exception de la huitième personne qui court sur 7,195km

# L'ADOLESCENCE, STADE DE CONFLIT FAMILIAL, DE PERTURBATIONS COMPORTEMENTALES : MEPRISE OU MANQUE D'AFFECTION ET D'ATTENTION

EN ÉCOUTANT LES INQUIÉTUDES DES PARENTS À L'APPROCHE DE LA PUBERTÉ DE LEURS PROGÉNITURES, EN PARCOURANT QUOTIDIENNEMENT LES FAITS DIVERS RELATANT LES CONFLITS PARENTS/ADOLESCENTS ET LES ATROCITÉS COMMISES PAR DES DÉLINQUANTS, TOUT ÉDUCATEUR DIGNE DE CE NOM SE VOIT DANS L'OBLIGATION DE SE REMETTRE EN QUESTION SUR LA MANIÈRE DE PRÉPARER L'INTÉGRATION DE NOS JEUNES DANS UNE SOCIÉTÉ QU'ILS JUGENT OBSOLETE, ARCHAÏQUE ET DÉSUËTE. LE FAIT EST LÀ : LA PUBERTÉ ET L'ADOLESCENCE SONT INCONTOURNABLES DANS LE DÉVELOPPEMENT PHYSIOLOGIQUE, MORPHOLOGIQUE ET PSYCHOLOGIQUE DE L'ÊTRE HUMAIN. ELLES VIVENT EN PERMANENCE AVEC NOS CULTURES, NOS HABITUDES, NOS PENSÉES. OR, LA SOCIÉTÉ ÉVOLUE CONSTAMMENT ET LA VÉRITÉ D'HIER N'EST PLUS CELLE D'AUJOURD'HUI ET LA VIEILLE GÉNÉRATION DIRA AVEC UNE CERTAINE AMERTUME OU PLUTÔT AVEC UNE AMERTUME CERTAINE : DE NOS JOURS, NOUS AVONS AGI AUTREMENT. MAIS NOS JOURS NE SONT PLUS LES LEURS CAR ILS SONT CONSIDÉRÉS COMME RÉVOLUS.



## LA PUBERTÉ, C'EST QUOI AU JUSTE ?

La puberté est cette phase de transformation ou de manifestations physiologiques et morphologiques qui détermine l'entrée de l'enfance dans l'adolescence et qui conduit à la maturité sexuelle. Il serait trop prétentieux de définir exactement l'âge durant lequel se manifeste cette période pubertaire mais d'aucuns s'accordent que chez la petite fille ce « phénomène » débute entre 9 ans et 12 ans et la poussée de croissance, sous l'effet des hormones sexuelles se trouve retardée (de 9 ans à 14 ans et demi). L'on observe, chez les filles pubères, le développement des seins, du bassin, la pilosité pubienne et axillaire, les modifications des petites lèvres et des grosses lèvres. Les premières règles apparaissent entre 10 et 16 ans. Pour le garçon, la puberté apparaît entre 10 et 14 ans et se manifeste par la mue de la voix, l'apparition d'acné et des poils du visage, l'éjaculation nocturne, la pilosité pubienne et axillaire, pigmentation des bourses, la longueur de l'attribut masculin.

## LES COMPORTEMENTS DE L'ADOLESCENT DURANT LA PÉRIODE PUBERTAIRE

L'adolescence est, par définition la période de transition entre l'enfance et l'âge adulte. En d'autres termes, c'est la période où « l'enfant sortant » libéré de la coquille de l'enfance se pose des questions sur ce qui le trouble au niveau des changements physiologiques et morphologiques mais en même temps sur les enseignements qu'il a reçus auparavant. Des « pourquoi » et des « comment » se défilent dans son esprit et il aspire à les comprendre et à les assimiler et à trouver sa propre vérité dès qu'une réponse à ses préoccupations est loin d'être satisfaisante. Ces préoccupations de l'adolescent sont significatives car en même temps que son corps se transforme, son esprit, ses sentiments et ses comportements se modifient. La maturation affective n'est pas, en effet, liée à la maturité sexuelle. L'adolescence est une période difficile à vivre tant pour les parents que pour les enfants.

## L'ADOLESCENCE, DIFFICILE A VIVRE POURQUOI ?

L'adolescent est préoccupé par les changements qui s'opèrent en lui et cherche à en comprendre les raisons. Par ailleurs, il voudrait savoir plus sur le fondement relationnel de la communauté, sur les interdits, sur la moralité, le civisme, la conduite en famille et les limites de la liberté. Il veut se libérer du contrôle familial. En bref, l'adolescent veut être autonome, aspire à l'indépendance. C'est ainsi que parfois la maison devient un lieu de conflits et d'affrontements.

L'on observe à ce stade deux faits qui, a priori, sont paradoxaux :

- son intelligence se développe car il traverse une période de développement psychologiquement « conceptuel »

- ses notes et ses prestations scolaires baissent car il est obsédé par les transformations qui se sont opérées dans son corps.

Par ailleurs, le caractère idéal attribué aux parents se perd et l'adolescent se croit n'être plus aimé par ceux-ci. Et c'est la période des comportements contradictoires mêlés de joie, de souffrance, de fuite, d'agressivité et de violence (à la limite). L'adolescent se sent mal dans sa peau et cherche à s'affirmer et ce, à travers sa façon de s'habiller, de se coiffer, de communiquer par un langage propre au groupe dans lequel il évolue. Au sein du groupe, l'adolescent se sent fort, aimé et ce groupe est pour lui le milieu idéal pour son épanouissement. C'est au cœur de ce groupe qu'il peut communiquer librement, exprimer ce qu'il ressent, ses sentiments, ses frustrations. C'est le milieu idéal pour lui d'affirmer sa personnalité.

L'adolescent c'est l'âge des premières expériences sexuelles mais elles sont perçues différemment chez les filles et les garçons. Pour les garçons, les rapports sexuels consistent à explorer un corps qu'il connaît mal : on peut qualifier cela d'aventure. Les filles, par contre, ont envie de plaire et la

première expérience est dictée par la crainte de ne pas être canon. C'est durant l'adolescence que naissent aussi les perversions sexuelles.

## L'ADOLESCENCE FORGE-T-ELLE DES QUALITES ?

C'est pendant l'adolescence que s'élabore et s'affermite la personnalité. Les pulsions, le besoin de se connaître et de séduire génèrent des nécessités sociales et rationnelles. En effet, « les émotions artistiques, les performances sportives, la découverte de la nature, la générosité et l'engagement au côté des défavorisés entremêlent l'inné et les acquis culturels et psychologiques ».

## QUELS CONSEILS DONNER AUX PARENTS

Il n'y a pas de remède miracle car tout dépend du milieu au sein duquel l'adolescent a évolué et du développement social, économique et culturel de la société. En effet, l'évolution technique et technologique influe sur les comportements moraux, sociaux et relationnels du jeune adulte car l'adolescent est un être qui se cherche - qui veut s'affirmer et construire un nouveau mode de vie. François DALTO de renchérir : **A L'ADOLESCENCE, ON SE REMET AU MONDE SOI-MÊME.** C'est une nouvelle naissance par soi-même, et qui s'avère difficile à réaliser. La présence de l'adulte à cette période est une **NECESSITE ABSOLUE.** Comment, dites-vous, être présent, alors que lui-même vous repousse.

Le système éducatif est en perpétuel mouvement et à chaque époque, de nouvelles stratégies éducatives doivent être mises en œuvre et dans une approche de « symbiose » avec la génération montante. La présence de l'adulte consiste à vivre la vie de l'adolescent et à se préoccuper des réponses à fournir au questionnement évoqué ci-après :

- Quels problèmes traverse-t-il ?
- Quelles sont ses aspirations présentes ?
- Qui fréquentent-ils et pourquoi ?
- Qui sont ses idoles ?
- Quelles sont les idées reçues durant son enfance et qu'il repousse actuellement ? Pourquoi ?
- Ses parents gardent-ils encore la même considération qu'auparavant ? Pourquoi ?
- S'est-il adhérent à une ou des associations de jeunes ? Est-il conscient des objectifs de ces associations ?
- Quels sont les impacts de l'utilisation inconsi-



dérable des facebook ?

La présence de l'adulte ici a pour signification : **MIEUX CONNAITRE SA PROGENITURE.** Elle n'a aucune analogie avec les parents protecteurs, permissifs, conseillers, grincheux, rabâcheurs. La présence d'un adulte préconise et recommande la mise en place d'un **ESPACE DE DIALOGUE** dans la famille, à l'école, au sein d'un club, au cours des colonies de vacances. **DIALOGUER**, c'est permettre à quelqu'un de s'exprimer, de dire ce qu'il a dans le cœur, de faire comprendre à son vis-à-vis sa propre conviction, son mode de vie. **DIALOGUER**, c'est s'expliquer. **DIALOGUER**, c'est trouver **LA SOLUTION MUTUELLEMENT PARTAGEE** à des problèmes qui, auparavant, étaient insolubles. **DIALOGUER**, c'est aspirer à une compréhension partagée et mûrement discutée, débattue,

et par la suite, trouver la voie, la meilleure.

## Comment y arriver ?

A bien réfléchir, il ne faut jamais laisser un événement sans l'avoir discuté avec l'adolescent. Des manifestations sportives, des fêtes scolaires – ce sont des occasions idéales pour enclencher la conversation et les discussions – de même pour des émissions télévisées axées sur la jeunesse ou sur les fugues des jeunes et la délinquance juvénile. Mieux connaître les amis de votre adolescent est une bonne chose et les événements marquants pour votre fille ou votre fils sont des occasions idéales pour les découvrir et les apprécier : les anniversaires, les réussites scolaires, les fêtes familiales. Les parents auront le loisir de voir et d'analyser objectivement leurs comportements. Ceci pourrait servir de sujet de réflexion au sein de la famille sans pour autant frustrer la fierté et la sensibilité de l'adolescent.

En conclusion, il est recommandé à tous les parents de comprendre l'adolescent car il est confronté à des problèmes qui nous échappent parfois car nous sommes préoccupés par nos occupations domestiques, professionnelles et sociales. L'adolescence est une phase difficile de la vie de l'être humain. Difficile, sensible et délicate et pour cela, il faut agir avec tact et précaution. Toute précipitation dans la résolution des problèmes pourrait être regrettable car cela engendrerait la fugue, la délinquance, le suicide. L'adolescent a besoin d'attention, d'affection et de compréhension. C'est un être qui aspire à grandir.

**ZANDRY Séraphin**  
DIRECTEUR des Ressources Humaines





**08 juillet 2016** : Ile Maurice, réunion pour le renforcement des partenariats entre les pays membres de la COI et APIOI. Photo du Secrétaire Général de la Commission et du Président de l'Association entourés des représentants des pays membres



**21 juillet 2016**: Dans le cadre du Projet d'Urgence pour la Préservation des Infrastructures et la Réduction de la Vulnérabilité (PUPIRV), suite de la réunion initiée par les bailleurs de fonds (Banque Mondiale et Union Européenne) avec la participation des ministères concernés dans la salle de conférence de la SPAT



**21 juillet 2016** : Journalistes de la chaîne de télévision du canal Euronews conduit par Philippe TABUTEAU (deuxième à partir de la g.) après une séance de travail avec AVELLIN Christian Eddy (troisième à partir de la g.), Directeur Général de la SPAT, dans le cadre d'un publi reportage du port de Toamasina pour la promotion de Madagascar



**10 août 2016** : Dans le cadre du TICAD VI « aider l'Afrique à s'approprier son développement », visite relative au projet d'extension du port de Toamasina de SEM Ichiro OGASAWARA, Ambassadeur du Japon à Madagascar (au milieu) et du Représentant Résident du JICA à Madagascar Akira NISHIMOTO (extrême gauche).



**19 août 2016**: Pour la première fois, SEM le Président du Sénat de Madagascar, Honoré RAKOTOMANANA (au milieu) et son épouse, le Ministre de la justice, Charles ANDRIAMISEZA (à gauche) et son épouse, le vice Président du Sénat, MALO Benoît à bord du remorqueur NOE et sous la conduite du Directeur Général de la SPAT, en visite pour s'enquérir du projet de développement du port de Toamasina



**19 août 2016**: M. Chabani NOURDINE, Ministre de l'Industrie et du Développement du Secteur Privé, accompagnée de Mme Nirina RAVELOHANITRA, Député d'Antsirabe II et Présidente de la Commission de l'Industrie et du Développement du Secteur Privé et des PME à l'Assemblée Nationale et des délégations parlementaires, en visite au port de Toamasina

RECETTE



Curry de crevettes au lait de coco

INFORMATIONS GÉNÉRALES

- Temps de préparation : 10 min
- Temps de cuisson : 10 min
- Recette pour 06 personnes

INGRÉDIENTS

- 30 grosses crevettes crues, fraîches ou surgelées et décortiquées
- 2 oignons
- 3 brins de coriandres
- 20 cl de lait de coco
- 3 c. à soupe de crème fraîche
- 2 c. à soupe de curry en poudre
- 3 c. à soupe d'huile
- sel et poivre

PREPARATION

- Lavez, séchez et effeuillez la coriandre. Pelez et hachez finement les oignons.
- Faites chauffer 2 cuillerées à soupe d'huile dans une sauteuse. Quand elle est chaude, faites-y sauter rapidement les crevettes à feu vif pendant 2 minutes. Salez et poivrez.
- Retirez-les de la sauteuse.
- Ajoutez le reste d'huile dans la sauteuse et faites chauffer, puis faites-y revenir l'oignon émincé en remuant une minute. Saupoudrez de curry, mélangez bien. Versez le lait de coco et la crème. Portez à ébullition.
- Aux premiers frémissements, remettez les crevettes. Mélangez de manière à bien enrober les crevettes de sauce curry.
- Rectifiez l'assaisonnement.
- Poursuivez la cuisson 2 minutes.
- Versez dans un plat, parsemez de coriandre et servez aussitôt, avec du riz basmati.



Dessin d'enfant

Dessin de RANDRIAMARO Fenosoa Eldine, Fille de RANDRIAMARO

BÊTE NOIRE DES ROUGES	ÊTRE ADORÉ	VIEUX RITES	ÉPAISSES
COUVRIR DE PAPIER PEINT	INJECTION	CE QUI VIENT APRÈS	ÉTRIPÉ
↳	↓	↓	↓
LIT			RENCONTRÉ
TUÉE			FAMEUX CANARD
			↓
GARDÉ SECRET		COULEURS	
RAMEAU DE VIGNE		IL VOIT TROP GRAND	
↳		↓	
GÉNÉRAL SUDISTE			BEL EMBLUMÉ
POSSÈDE			IL HAÏT LES REGIMES
↳	CAILLOU DE GRÈVE	↓	
ON PEUT Y FAIRE UN CARTON	APRÈS LE TIC		
FAMILLE	↓		POUR HÉLIER
↳			↓
			DANS UN GRAND RIRE
PROTECTIONS VÉGÉTALES			↳



# Société du Port à gestion Autonome de Toamasina

## Ensemble vers un port de référence



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



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



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



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

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