



PortECHO

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina

SPAT 3^e Trimestre 2016

n°28

LA MER ?

Incontournable pour la croissance économique mondiale



- **Port de Toamasina: Mise aux normes ISO**
- **Construction et réhabilitation de l'EPP ZOTO :
Un exemple tangible du Partenariat Public Privé**



www.port-toamasina.com





11TH INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS 2017

HOTEL CARLTON, ANTANANARIVO, MADAGASCAR
WEDNESDAY 22 AND THURSDAY 23 MARCH 2017

Follow us on:



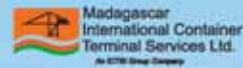
Associate Member



HOSTED BY



SPONSORED BY



• Technical Site Visit • 30 International Exhibition Stands • 35 International Conference Speakers • 400 Conference Delegates
Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies at only €795! Save €500!
• FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners (BCOs) • Networking Welcome Dinner •

HIGHLIGHTED TOPICS

- Maritime trade outlook of the the Indian Ocean Review on trade and logistics competitiveness
- Potential for a regional trade and logistics hub for the the Indian Ocean
- Integrating infrastructure investments and modernization: Perspectives from the Indian Ocean
- Financing and Investment Supports for Transport Infrastructure Development in the Indian Ocean
- Building public-private coalitions as key to reforms in infrastructure investments and logistics services
- Collaboration strategies to raise investment and funding for The Indian Ocean's new ports
- Opening up new markets, facilitating trade through transport infrastructure financing
- Container traffic demand in the Indian Ocean – An overview
- Development Strategies for Freight Transport Market in Indian Ocean; Road, Rail and Inland Waterways
- Rehabilitation and modernization potential of Indian Ocean's railway systems
- Port management and information systems for the Indian Ocean : How terminal operators can work with IT solution providers
- Old meets new: Ensuring safety and excellent efficiency at Indian Ocean's new ports
- Automation and electrification of container handling: Effective approach to change management Indian Ocean ports
- Global market demand, commodities trade and consumer spending: The impacts on container movement in the Indian Ocean

For more information or to Register

Tel. + 60 87 426 022 Fax. + 60 87 426 223 Email: enquiries@transportevents.com Website: www.transportevents.com Follow us on: **LinkedIn**





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
 Fanjanirina RAELIARISOA
 Alfred SOLOARIMALALA

Infographie

Mamy RAZAKALIMANANANDRO
 Johany Marino HARINDRATSIMBA

Photographie

Johany Marino HARINDRATSIMBA

Edition

ECOPRIM
 Tél: 020 22 320 89
 Fax: 020 22 690 87
 e-mail :
 commercial@sitram-ecoprim.com
 Zone industrielle Nord
 des hydrocarbures
 Ankorondrano

Nombre de tirage:

350 exemplaires

4 EDITORIAL

6 ECONOMIE

- **La mer?**
Incontournable pour la croissance économique mondiale
- **Visite PRM au port de Toamasina**
Une vision structurante pour un déploiement efficient
- **Mise aux normes ISO du Port de Toamasina**
- **11th IOPL 2017 :**
21st-23rd March 2017, Carlton Madagascar Hotel, Antananarivo, Madagascar
- **PARTENARIAT COI/APIOI :**
L'APIOI d'aujourd'hui et de demain ?
- **WOMESA / WIMAFRICA :**
Femmes du Secteur Maritime
- **OLEP :**
toujours sur la ligne de protection de l'environnement marin
- **CRFIM ou Centre Régional de Fusion d'Informations Maritimes :**
- **« Du côté des quais... »:**
 - ▣ Attestation de réussite à une authentique sécurité en mer
 - ▣ Campagne litchi 2016:
Vers le renforcement de la qualité des produits



26 INO MARESAKA AKÔ ?

- **Construction et réhabilitation de l'EPP ZOTO :**
Un exemple tangible du Partenariat Public Privé
- **Journée Internationale de la Jeunesse :**
« La Jeunesse, garant du développement durable »
- **Journée Internationale des Jeunes Filles**
- **Toamasina :**
Foire du XXIème siècle et Journée Mondiale du Tourisme



32 TRAFIC MARITIME

34 MOUVEMENTS DES NAVIRES

35 ANNUAIRE DES MAREES



36 AKON'NY MPIASA

- « Ino marô asanô è ? »

38 SANTE

- « La santé est un capital ! »
Le mal de dos en milieu professionnel : que faire ?

39 SPORT

- ASOIMI 2016 à Mahajanga



40 CULTURE & EDUCATION

- **La télévision,** quels effets sur le système éducatif et sur la vie de famille

42 ACTUS EN PHOTOS

43 LOISIRS





ECONOMIE



LA MER ?

Incontournable pour la croissance économique mondiale

POURQUOI ACCORDER UNE TELLE IMPORTANCE À CE GRAND BLEU QUI COUVRE 75 % DE NOTRE PLANÈTE ? TOUT SIMPLEMENT PARCE QUE, NON SEULEMENT, LA MER EST VITALE À L'HOMME, MAIS ELLE SE PRÉSENTE EN PLUS COMME LE VECTEUR MAJEUR DES ÉCHANGES INTERNATIONAUX.

La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement confirme que « près de 80 % du volume du commerce international et plus de 70 % de la valeur du commerce international sont transportés par mer, et transitent par les ports du monde entier. Ces chiffres sont encore plus élevés pour la plupart des pays en développement. Sans les transports maritimes, les importations et les exportations de marchandises, nécessaires pour répondre aux besoins du monde moderne, seraient impossibles ». Ces affirmations de la CNUCED témoignent de l'importance de la mer, notamment à cette époque où le gigantisme des navires est le maître mot des flottes desservant les océans.

Pour l'OMI, c'est un alibi judicieux pour choisir le thème de la Journée Mondiale de la Mer, célébrée officiellement à Istanbul (Turquie),

du 4 au 6 novembre derniers : « **Les transports maritimes : indispensables pour tous** ». Un thème véhiculant un message misant sur l'importance de cette étendue ainsi que de tout ce qui la concerne, que ce soit en termes de sécurité maritime, de sûreté maritime, d'environnement marin et d'économie bleue. En fait, l'objectif est d'éclaircir le rapport irréfutable du secteur maritime avec le monde qui l'entoure.

Dès qu'il s'agit de la mer, il est inconcevable de ne pas évoquer le sujet des gens de mer. La mer et les ressources humaines, avec les activités maritimes qu'elles génèrent ensemble, s'associent pour répandre le développement durable de chaque pays ainsi que de ses habitants. Conscient de l'importance des gens de mer, l'OMI célèbre chaque année une autre journée mondiale,

dédiée, cette fois-ci, aux marins, et cela, avec un thème spécifique. L'apophtegme de 2016 est « **At sea for all** », en français « **Tous en mer** ». Une formule concise et expressive, pour expliquer que les gens de mer ne se présentent pas, tout simplement comme des personnes spéciales du secteur maritime, mais sont aussi là pour servir la société. En ce sens, ils s'avèrent, eux aussi, indispensables pour le monde.

Afin d'aider le lecteur à mieux appréhender l'importance de ce métier pour le monde, PortECHO lui livre ci-après le message de Kitack Lim, Secrétaire Général de l'OMI, message qu'il souhaite répandre à un vaste public, afin de conscientiser tout un chacun des bénéfices que nous rapportent la mer et les gens de mer.





MESSAGE

Mr Kitack Lim, Secrétaire Général de l'OMI

« **Journée Mondiale de la Mer de 2016 - Les transports maritimes : indispensables pour le monde.**

Aujourd'hui, nous sommes plus de 7 milliards d'habitants sur terre et la population de nombreux pays en développement devront doubler d'ici 2020 à 2050. Les défis, auxquels nous devons faire face, sont presque sans précédent. Les risques de conflit, le terrorisme, les massifs mouvements migratoires mixtes, l'insécurité alimentaire et de l'approvisionnement en eau, le changement climatique et les poussées grandissantes entre les nantis et les démunis sont très préoccupants. Les gouvernements et les sociétés civiles s'efforcent de trouver des solutions pour que le développement social et économique puisse continuer de répondre aux besoins de cette population croissante, mais d'une manière qui soit véritablement durable.

L'année 2015 a été marquée par deux événements historiques : l'adoption du programme du développement durable à l'horizon de 2030 et l'Accord de Paris sur le changement climatique. Comme l'a dit le Secrétaire Général des Nations Unies, Monsieur Ban Kin Moon, lors de sa visite à l'OMI en février dernier, il s'agissait là de victoire pour l'humanité et d'un tee off de multilatéralisme. Les transports maritimes et l'OMI ont un rôle de premier plan à jouer, pour que les pulsions données, par ces accords, se concrétisent par une amélioration réelle de condition de vie des personnes qu'ils servent. Dans le contexte économique actuel, la population mondiale toute entière a besoin de transports maritimes, pour accéder aux marchandises, aux combustibles, aux denrées alimentaires, aux biens et aux produits dont elle dépend. Le transport maritime constitue, en effet, la pierre angulaire du commerce international et des marchés mondiaux.

Les navires n'ont jamais été aussi perfectionnés sur le plan technique, mais aussi sophistiqués, n'ont jamais transporté autant de cargaison, n'ont jamais été plus sûrs et plus respectueux de l'environnement,

qu'ils ne le sont aujourd'hui. C'est grâce à cette flotte mondiale et aux gens de mer, qui constituent une main d'œuvre internationale de plus d' 1 million de personnes, qu'il est possible d'importer et d'exporter les volumes des biens nécessaires pour subvenir aux besoins du monde moderne. Cependant, pour que les avantages de la mondialisation puissent être équitablement répartis, tous les pays doivent être en mesure de contribuer pleinement et activement aux transports maritimes. Il est possible de renforcer la croissance économique durable, l'emploi, la prospérité et la stabilité, en développant le commerce maritime, en améliorant l'infrastructure et l'efficacité des ports, et en promouvant les carrières maritimes, notamment au sein des pays en développement. Les travaux, menés par l'OMI, contribuent de façon notable à tous ces aspects. Les commerces maritimes qui, dans l'ensemble de la population, grâce à des coûts de fret compétitifs, le coût de transport dont les prix en détails des biens de consommation est négligeable dans les cas d'un produit transporté par mer ...

En raison de son impressionnant bilan écologique, le secteur des transports maritimes est également un moteur de la croissance verte. Pour garantir le développement durable, il est indispensable que les transports maritimes détiennent un bon rapport pour l'efficacité. Des mesures d'incitation économique et réglementaire seront prises pour encourager le secteur à investir dans les technologies vertes, qui présenteront, non seulement des avantages écologiques, mais aussi des possibilités d'économies à plus long terme.

Les transports maritimes étant peu coûteux et efficaces, ils ont permis d'améliorer considérablement les conditions de vie à l'échelle mondiale, en particulier, dans les économies émergentes, où de nombreuses personnes ont pu échapper à la pauvreté extrême de ces dernières années. Comme le thème retenu pour la Journée Mondiale de la Mer de 2016, que je souligne à juste titre « Les transports maritimes sont indispensables pour le monde », et ils devraient rester le pivot de la croissance économique mondiale, tout au long de l'inévitable période de transition vers l'ère de développement propre et durable.

Ce message doit être et mérite d'être entendu par un public plus vaste. Nous sommes aujourd'hui pratiquement tous tributaires des transports maritimes dans une certaine mesure. Mais, rares sont ceux qui en ont conscience. Je m'efforcerai de promouvoir ce message tout au long de l'année, et j'invite tous les acteurs de ce secteur à en faire de même et à proclamer que les transports maritimes sont indispensables pour tout le monde. »



Camaval à travers la ville en guise d'ouverture de l'évènement



ECONOMIE

A Madagascar, du 3 au 5 novembre derniers, connue sous le nom évocateur de « l'île aux Parfums » (une île paradisiaque ornée de différentes petites îles, dont chacune se démarque par ses spécificités, et qui regorge de ressources nautiques ainsi que d'attraits

touristiques de renommée mondiale), Nosy Be a eu le privilège d'être la ville hôte de la célébration nationale de la Journée Mondiale de la Mer et de la Journée Mondiale des Gens de Mer. Cette célébration a été placée sous la tutelle de SEM le Président de la République,

avec la présence effective de Monsieur le Ministre des Transports et de la Météorologie. En fait, la célébration s'est déroulée en deux temps :



Le nouveau visage du port d'Ankify, après sa réhabilitation

1. L'inauguration du Port d'Ankify

par SEM le Président de la République. Ce port s'avère stratégique dans le Nord-Ouest de la Grande Ile, dans ce sens qu'il se présente comme le passage obligatoire pour rejoindre Nosy Be par voie terrestre, bref, le portail d'entrée et de sortie, et des touristes, et des marchandises, qui transitent entre la Grande Ile et l'île au Parfums. D'ailleurs, à l'occasion, SEM le Président de la République a fait publiquement part, d'abord de son projet de faire de Nosy Be la vitrine économique et la

source de développement de Madagascar, et ensuite, de deux « Projets structurants », à savoir la création :

- d'une première autoroute maritime, devant relier le Port d'Ankify avec Nosy Be ;
- d'une seconde autoroute maritime, reliant Toamasina à l'île Sainte-Marie.

La rénovation du port a été financée par le Pôle Intégré de Croissance [PIC], projet lui-même financé par la Banque Mondiale. Les travaux,

qui ont duré 15 mois, ont été assurés par l'entreprise COLAS. Le budget, nécessaire à la mise aux normes ce vecteur essentiel de la région, se chiffre à 2,8 milliards d'Ariary. Cette réalisation vise, entre autres :

- la sécurisation du site portuaire ;
- la fluidification du transfert des marchandises et des passagers ;
- l'amélioration des conditions d'utilisation du port par tous les usagers.

Plusieurs infrastructures annexes ont été rénovées, en accompagnement de la rénovation du port, comme les pavillons de marché, un abri près de la passerelle reliant celui-ci au bureau de la Coordination de la Circulation Maritime et aux guichets de vente de tickets de taxi brousse, les bureaux respectifs de l'APMF et de la Gendarmerie Nationale, le parking et les embarcadères. Ces infrastructures s'avèrent elles aussi indispensables, puisque le port d'Ankify est, en quelque sorte, le pivot de la vie économique et sociale de Nosy-Be. Chaque année, plus de 400 000 passagers et plus de 50 tonnes de marchandises y transitent.



Inauguration du port par SEM Hery RAJAONARIMAMPINANINA, Président de la République de Madagascar, quelques membres du Gouvernement et les élus de la Région DIANA





2. La Journée Mondiale de la Mer et la Journée Mondiale des Gens de Mer



Passage festif des participants au carnaval devant le stand officiel

La célébration des deux journées s'est focalisée sur un concept : la mondialisation de la mer, une mer qui n'appartient pas qu'aux ports, ni aux pêcheurs, ni aux gens de mer ; mais une mer pour la société, dans son ensemble, si on en juge par ses retombées économiques. Madagascar détient une richesse marine inimaginable. Et la mer s'avère l'acteur principal de son développement. Dans la perspective d'exploiter ces richesses, le Ministère des Transports et de la Météorologie a élaboré une politique de transport aérien, pour glisser ensuite vers une politique du transport maritime. Selon le Ministre en personne, cette dernière inclut les schémas directeurs relatifs aux travaux d'extension de tous les ports malgaches, ainsi que la stratégie du contrôle maritime exigé par le développement de ces ports. Par ailleurs, à l'intention des gens de mer, il a confirmé l'existence du tripartisme, évoqué lors du discours du représentant du Syndicat des Gens de Mer, ceci, devait-il préciser, pour avoir une même vision des décisions entreprises pour les gens de mer au niveau du Ministère.

L'exposition

La journée du vernissage de l'exposition, programmée dans le cadre de la célébration, a commencé par un carnaval longeant les rues de la ville. A celui-ci, ont participé plusieurs entités issues du secteur maritime :

GOTMANO, APMF, S.P.A.T., MICTSL, WOMESA, WIMAFRICA, ... Haut en couleurs et au grand émerveillement des spectateurs, le carnaval a déployé les richesses culturelles malgaches, et en particulier les musiques et les danses traditionnelles de Nosy Be. Après la coupure du ruban inaugural par une délégation du Gouvernement, composée du Ministre des Transports et de la Météorologie et du Ministre de la Sécurité Publique, les autorités ont passé en revue les stands

d'exposition. AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., a brossé, à leur intention, la situation d'avancement du projet d'extension du Port de Toamasina, ainsi que la mise aux normes de celui-ci en matière de sécurité et de sûreté. Quant aux visiteurs officiels, ils se sont réjouis de visualiser les réalisations, autant de l'Autorité Portuaire de Toamasina que de son principal concessionnaire, la MICTSL qui, elle aussi, a participé à l'exposition.



Stand de la SPAT: Accueil par le Directeur Général de la visite des officiels, dont le Ministre des Transports et de la Météorologie, et le Ministre de la Sécurité Publique.





ECONOMIE



Intervention de Samuel RANAIVOJAONA, Directeur du Développement et de l'Aménagement portuaire (SPAT)

Les conférences-débats

La célébration a été riche en conférences, des conférences édifiantes où les secteurs concernés ont pu partager informations, expériences et perspectives. Les sujets débattus ont eu trait à des enjeux d'actualité, comme :

- ▶ les transports maritimes, indispensables pour le monde et pour Madagascar ;
- ▶ la sûreté maritime ;
- ▶ l'intégration des femmes dans le secteur maritime.

Pour sa part, la S.P.A.T., représentée par RANAIVOJAONA Samuel, Directeur du Développement et de l'Aménagement Portuaires, a développé le rapport substantiel du transport maritime, à travers le projet d'extension du port de Toamasina. Ensuite, la sûreté maritime a été abordée par différents corps, représentant la protection des côtes malgaches, la lutte contre la piraterie ainsi que le terrorisme. Dans cette série d'interventions,

INJONA Jami, Capitaine du Port de Toamasina (S.P.A.T.), a pris le relais de son collègue, en donnant le stade d'avancement de l'application du Code ISPS au Port de Toamasina, cela, sans omettre de souligner l'entrée de ce port dans la phase de sa mise aux normes, en termes de sûreté maritime. Ce qui n'a pas manqué de véhiculer une image exemplaire pour les autres ports de Madagascar

Pour ce qui est de la WOMESA, en s'appuyant sur des chiffres évolutifs, sa présidente a exposé la stratégie pour l'intégration des femmes dans le secteur maritime.



Intervention de Jami INJONA, Directeur de la Capitainerie du port (SPAT)

Enfin, restant fidèle à l'ambiance festive de l'ouverture, la célébration a été clôturée par une soirée dansante, animée par le groupe JAOJAOBY. La magie du légendaire « Roi du Salegy » a de nouveau opéré : tout le monde sur la piste de danse, pour honorer la mer et les gens de mer.

Recueilli par
Natacha TSILANGOY





Visite PRM au port de Toamasina

Une vision structurante pour un déploiement efficient.

LE PORT DE TOAMASINA A TOUJOURS ÉTÉ CONSIDÉRÉ COMME L'UN DES PILIERS ÉCONOMIQUES DE MADAGASCAR. GRÂCE À UN PROJET D'EXTENSION INITIÉ PAR SES SOINS, L'AUTORITÉ PORTUAIRE EN CHARGE NE MÉNAGE PAS SES EFFORTS, AFIN DE RÉALISER LE DÉVELOPPEMENT DE CE PORT. LE 27 SEPTEMBRE DERNIER, À L'OCCASION DE SON PASSAGE À TOAMASINA, MALGRÉ UN AGENDA PLUTÔT CHARGÉ, SEM LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE A TENU À NSÉRER UNE VISITE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DANS SON PROGRAMME, CELA, EN Y ASSOCIANT MEMBRES DU GOUVERNEMENT ET PARLEMENTAIRES.

Première réaction des éminents visiteurs face au nouveau visage qu'arbore ce port : la fascination. Certains n'ont pas hésité à le qualifier comme " **le plus moderne des ports des pays en voie de développement en Afrique**". Ce serait peut-être trop dire. Cependant, ce qui est certain, c'est que le premier port malgache ne va pas en rester là. Et des projets de développement, celui-ci en dispose jusqu'à l'horizon 2035. Pour l'heure, la priorité de l'Autorité Portuaire se concentre sur le projet d'extension, lequel s'étalera de 2017 à 2020. Toutes les études et les procédures y relatives sont aujourd'hui bouclées. Le calendrier prévoit le lancement effectif des travaux en juillet 2017.

C'est non sans fierté et conviction que AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., Autorité Portuaire, présente ledit projet, lequel, à terme, ajoutera une nouvelle donne dans l'histoire économique de Madagascar. L'occasion de cette visite a été pour lui une opportunité pour exprimer sa gratitude à SEM le PRM, ce, pour le soutien qu'il a accordé vis-à-vis du projet depuis le début. Oui, depuis le début, puisque, en 2009, alors qu'il n'était encore que le Ministre des Finances, il s'est érigé comme l'un des principaux initiateurs du projet. Preuve de son engagement inchangé, aujourd'hui Président de la République, il lance ce message fort : **« Il est important d'avoir une vision structurante. Il faut anticiper, anticiper et anticiper ! »**.

Il est intéressant de souligner que le projet d'extension du Port de Toamasina bénéficiera, non seulement au port lui-même, mais aussi, et par effet induit, au pays entier, dans ce sens que les marchandises, qui transitent dans le port, proviennent des quatre coins de l'île et, dans le sens inverse, y sont répartis. Mieux, le projet générera des emplois locaux et nationaux, contribuera au transfert de compétences et, bien entendu, attirera des investisseurs. En somme, en réalisant ce projet d'extension, l'Autorité Portuaire ambitionne de placer le Port de Toamasina au premier rang régional, sinon

à un rang incontournable à l'échelon international.

Techniquement, il faut juste retenir que le projet vise à permettre au port de disposer d'un tirant d'eau de - 16m (ce qui lui donnera la capacité d'accueillir les navires de la 3ème génération). L'augmentation des profondeurs sera d'ailleurs accompagnée par l'extension des quais ainsi que la réadaptation des équipements de manutention (l'acquisition d'une grue portique est prévue, et son utilisation sera une première au Port de Toamasina. Elle améliorera tangiblement la fluidité de traitement du trafic de conteneurs). Ces installations et équipements seront nécessaires et incontournables pour l'escale simultanée de 2 méga navires. A ce titre, sont essentiellement prévus dans le cadre du projet :

- l'aménagement d'un terre plein de 10 ha pour le stockage des conteneurs ;
- le prolongement du brise-lames sur 345m (en vue d'une meilleure protection des ouvrages portuaires) ;
- le prolongement du môle C sur 470 m (via la création d'un quai C4 de -16m de profondeur) ;
- la réhabilitation des quais existants, afin de permettre l'escale de navires à tirant d'eau de -14m.

Natacha TSILANGOY





ECONOMIE



Mise aux normes ISO

du Port de Toamasina

LE PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA NE SAURA SE FAIRE SANS LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT NÉCESSAIRES. PARMI CELLES-CI, FIGURE, EN PRIORITÉ, L'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES, DES INSTALLATIONS ET DES ÉQUIPEMENTS PORTUAIRES AUX NORMES INTERNATIONALEMENT ADMISES. LANCÉE LE 22 MARS DERNIER, QUAND LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA S.P.A.T. A SIGNÉ LA POLITIQUE D'ENGAGEMENT DU PORT DE TOAMASINA À LA SÛRETÉ, LA SÉCURITÉ ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, CETTE ADAPTATION NE SERA POURTANT EFFECTIVE QUE LORSQUE LE PORT ARRIVE À S'ADAPTER AUX NORMES ISO. POUR QUELLES RAISONS ET COMMENT ? JAMI INJONA, CAPITAINE DU PORT, QUI A DEMANDÉ À INSCRIRE CETTE MISE AUX NORMES PARMI LES PRIORITÉS, A ACCEPTÉ DE RÉPONDRE À PORTECHO, À TRAVERS CETTE INTERVIEW QU'IL LUI A ACCORDÉE.

PE : En quoi consistent les normes ISO et pour quelles raisons s'y adapter ?

Jl : Une norme est un document qui définit des exigences, des spécifications, des lignes directrices, sinon des caractéristiques à utiliser systématiquement pour assurer l'aptitude à l'emploi des matériaux, produits, processus et services. L'ISO a élaboré plus de 21 000 normes internationales, couvrant presque tous les secteurs du monde économique, de l'industrie et de la technologie. Pour le cas du Port de Toamasina, et en perspective de la mise en œuvre prochaine du Projet d'extension, il sollicitera les certifications à l'ISO 9001, l'ISO 14001 et aux normes OHSAS 18001. A ce sujet, il faut savoir que :

1. la norme ISO 9001 établit les exigences relatives au système de management de la qualité. En d'autres mots, elle définit les exigences en termes de contrôle des documents, de système qualité (avec gestion de la non-conformité), d'audit, de traitement des réclamations clients, de formation, ainsi que d'autres exigences, lesquelles, une fois auto-

matées, permettent de fabriquer rapidement des produits de qualité ;

2. La norme ISO 14001 définit les critères d'un système de management environnemental ; la norme ISO 14001 donne à la direction, au personnel et aux parties prenantes extérieures, l'assurance que l'impact environnemental fait l'objet de mesures de prévention et d'améliorations.

2. La norme OHSAS 18001

A souligner qu'en prévision de l'éventualité d'accidents de travail ou de maladies professionnelles, il est tout aussi important de se conformer à la norme OHSAS 18001. Celle-ci concerne les systèmes de management de la santé et de la sécurité au travail, ce, dans le but d'alléger toute contrainte pour les organisations, et cela, en établissant un cadre de référence pour l'amélioration de la sécurité des travailleurs, la réduction des risques sur le lieu de travail et la création, dans le monde entier, de conditions de travail meilleures et plus sûres. Les normes OHSAS vont bientôt se transformer en norme ISO 45001.

Le Port de Toamasina gagnera à appliquer ces normes, non seulement, en accompagnement de la mise en œuvre du Projet d'extension, mais aussi, en vue des impacts nuisibles à l'environnement, les déchets et les erreurs pouvant survenir. Tel qu'il est élaboré, il est clair que le projet se réalisera en respect d'une organisation et d'une planification rigoureuses. Ces précautions garantissent en elles-mêmes des produits et des services de qualité, fiables et avec le minimum de risques possible, ce, quelles que soient les situations données (exemples : plongée sous-marine pour réparation d'une panne d'hélice, gestion des déchets de l'hôpital...). Il va de soi que la certification aux normes internationales est un sésame pour gagner la confiance des clients, des opérateurs et des partenaires.

Enfin, se sentant mieux protégés, les employés eux-mêmes se sentiront encore plus rassurés.

PE : Comment obtenir la certification aux normes ISO ?

Jl : La Capitainerie du Port de Toamasina a déjà demandé à la Direction Générale de signer un engagement en vue de la mise aux normes ISO 9001, ISO 14001 et OHSAS 18001. Cela devrait se faire en 2017. Quant à la procédure de certification, elle se réalise en 3 étapes :

1. Chaque norme ayant ses propres spécificités, on peut faire appel, soit à un organisme accompagnateur, sinon à un ou des employés du port lui-même, si leur disponibilité le leur permet (puisque'il faut rédiger les normes, en respect des procédures consignées dans un document commun). A noter qu'il faut deux organismes distincts pour auditer et pour élaborer les procédures. Par exemple, si on engage l'organisme pour élaborer les documents et procédures de l'ISO, il faudra faire appel à un autre organisme pour les auditer (AFNOR par exemple, qui est aussi un organisme de certification) ;
2. Les normes, ainsi auditées, doivent être contrôlées. Si besoin, des recommandations seront formulées ;
3. L'étape finale consiste à l'audit de certification.

PE : Qu'en est-il des concessionnaires et des permissionnaires ?

Jl : A vrai dire, le Port de Toamasina s'est fixé l'objectif de se faire certifier aux normes ISO, non seulement pour ses clients ainsi que les opérateurs exerçant dans l'enceinte portuaire, mais aussi, en vue d'assurer un bon fonctionnement de l'administration, une bonne organisation du projet en cours, la sécurité et la sûreté des employés. Avant de répondre aux attentes des concessionnaires, permissionnaires et autres opérateurs, et de les sensibiliser à son tour, l'Autorité Portuaire doit d'abord s'assurer que les infrastructures, les installations et les équipements portuaires soient certifiées. Il est notoire que la MICTSL en est déjà à sa 3ème certification (en effet, elle a obtenu sa certification aux normes ISO 9001, ISO 14001 et ISO 28001 ; celle-ci porte sur la gestion de la sûreté de la chaîne logistique ou d'approvisionnement). D'autres sont encore sur la voie de se normaliser. Une chose est certaine, tous réalisent aujourd'hui l'importance de la mise aux normes. Et à terme, tous ensemble, Autorité Portuaire, concessionnaires, permissionnaires et autres opérateurs, réussirons la mise aux normes du Port de Toamasina.

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





POLITIQUE SECURITE, SÛRETE et PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La Société du Port à Gestion Autonome de Toamasina (SPAT) est l'autorité en charge de la gestion et de l'exploitation du Port de Toamasina.

Opérant avec une capitainerie efficace, un niveau de sécurité selon les standards internationaux, un service d'entretien et de maintenance moderne et une protection accrue de l'environnement portuaire et maritime, la SPAT a fait du port de Toamasina une **référence dans l'océan Indien**, et avec le dispositif existant actuellement, Toamasina est considéré comme un « **Safe port** ».

Les objectifs de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement portuaire et maritime du port de Toamasina découlent des lois et règlements nationaux ainsi que des engagements de Madagascar sur la mise en œuvre des Conventions et/ou directives internationales en matière de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement maritime et portuaire :

1. Loi n°2003-025 portant statut des ports et son Décret d'application n°2004-699,
2. La Convention internationale de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) sur la **sécurité de la vie humaine en mer** ou **SOLAS 74** telle que modifiée, et plus particulièrement le **Code ISPS** sur la **sûreté des Installations Portuaires**,
3. Les Conventions de l'OMI sur la **prévention de l'environnement marin**.
4. Les Conventions ou directives de l'Organisation Internationale du Travail en matière de **sécurité du travail portuaire**.

Aussi, préserver les vies humaines et l'environnement sont de la plus haute importance au sein du port de Toamasina, selon les standards internationaux.

En tant que Directeur Général de la SPAT, **je m'engage solennellement à mettre en œuvre cette politique au port de Toamasina.**

J'invite aussi tout le personnel de la SPAT, cadres et personnels d'exécution, tout comme les personnels des concessionnaires, permissionnaires et tous les intervenants au port à adhérer à cette politique et à mettre en œuvre les actions et les mesures nécessaires pour atteindre nos objectifs sécurité, sûreté et protection de l'environnement marin et portuaire.

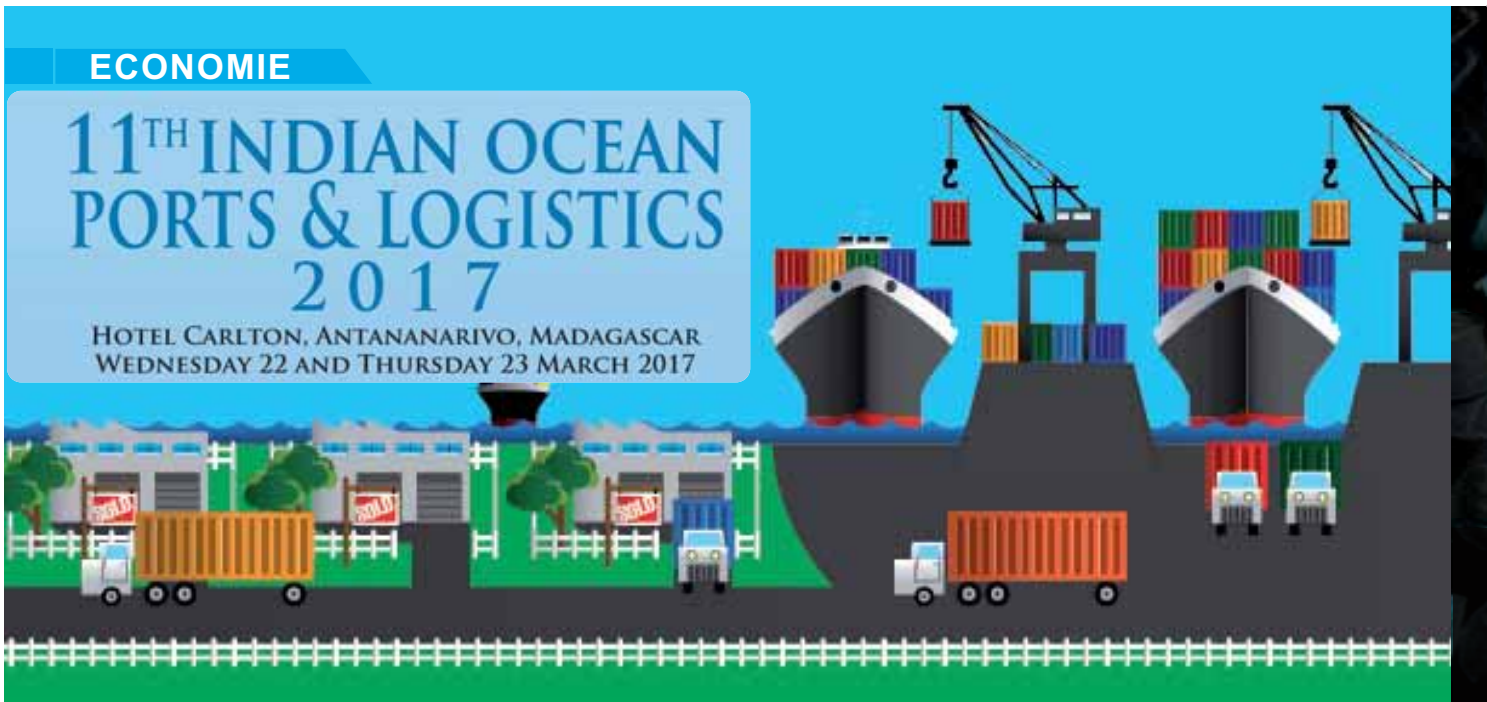
Fait à Toamasina, le 22 Mars 2016



Le Directeur Général

Christian Eddy
AVELLIN Christian Eddy





DEPUIS 10 ANNÉES MAINTENANT, L'IOPL OU INDIAN OCEAN PORTS AND LOGISTICS CONFERENCE & EXHIBITION EST L'UN DES PLUS IMPORTANTS SOMMETS RÉGIONAUX, ORGANISÉS ANNUELLEMENT POUR CRÉER UNE PLATEFORME D'ÉCHANGES ENTRE LES OPÉRATEURS DE LA ZONE Océan Indien, LIÉS DIRECTEMENT OU INDIRECTEMENT, AU SECTEUR PORTUAIRE ET MARITIME. HABITUELLEMENT, L'ÉVÈNEMENT PRÉVOIT TROIS JOURNÉES CONSÉCUTIVES DE RENCONTRES. SI LA PREMIÈRE JOURNÉE EST CONSACRÉE À UNE VISITE DE SITES, LES DEUX SUIVANTES SONT AXÉES AUX SÉRIES DE CONFÉRENCES DÉBATS, CE, PARALLÈLEMENT À UNE EXPOSITION PERMANENTE EN SALLE CONTIGÛE. POUR LA DEUXIÈME FOIS APRÈS 2011, MADAGASCAR SERA, DU 21 AU 23 MARS 2017, LE PAYS HÔTE DE CET ÉVÈNEMENT TRÈS ATTENDU DANS LE MILIEU.

Pour la deuxième fois également, le luxueux hôtel 5 étoiles Carlton Madagascar hébergera l'IOPL. Durant les trois journées, 300 participants sont attendus, entre autres, des représentants d'autorités portuaires, des exploitants de terminaux ou de chemins de fer, des manutentionnaires, des ingénieurs portuaires, des superviseurs de maintenance, des décideurs étatiques ou privés, des transporteurs, des entrepreneurs en logistique portuaire, des fournisseurs d'équipements portuaires, de matériels flottants, de services, des représentants d'organismes de formation, des experts en matière d'environnement et de sécurité...

Parmi ceux-ci, une trentaine de conférenciers, experts dans le domaine du transport maritime, se relayeront pour exposer divers sujets d'actualité, des innovations technologiques, des projets de développement, de formation, de transfert de compétences, etc. Tout cela, en recentrant les débats sur l'Océan Indien, ainsi que les différents enjeux auxquels la route maritime, qui y est empruntée, doit faire face, et les défis que les ports riverains doivent relever. En parallèle, une trentaine d'entreprises et organismes exposeront leurs dernières réalisations, leurs activités, leurs perspectives et leurs projets de développement...

Enfin, par tradition, le pays hôte a le privilège de tirer profit de l'évènement pour partager ses potentialités

économiques, son histoire et son patrimoine culturel. En somme, les 21, 22 et 23 mars 2017, le monde entier aura le loisir de découvrir Madagascar, ses potentialités économiques, son secteur portuaire et maritime, ses richesses touristiques, son patrimoine historique et culturel, etc.

En d'autres termes, accueillir la 11ème édition de l'IOPL se présente comme une véritable aubaine pour le pays, considération faite de sa volonté de mettre en œuvre la relance économique nationale. En fait, l'IOPL est une porte ouverte, dans ce sens, qu'il offrira, à tout participant, une opportunité de mettre en avant ses activités, ses potentialités, ses perspectives, de s'affirmer sur la scène internationale, de tisser des relations d'affaires, d'attirer des investisseurs potentiels, de réorienter sa politique de gestion, et enfin, de conclure des partenariats avec des entreprises ou organismes de renom.

N'attendez plus pour participer ! Pour plus d'informations, veuillez consulter le: <http://www.transportevents.com/>

Proposé par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO





Code ISPS

Volet lutte contre le trafic de drogue

VÉRITABLE FLÉAU MONDIAL, LE TRAFIC DE DROGUE N'ÉPARGNE MALHEUREUSEMENT AUCUN PAYS. FACTEUR DE DÉSTABILISATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE, SA TRANSACTION ILLÉGALE NE PEUT QUE PORTER ATTEINTE À MADAGASCAR ET À SON PROGRAMME DE RELANCE ÉCONOMIQUE. LES PROCÉDURES AINSI QUE LES DISPOSITIFS MIS EN PLACE DANS LE CADRE DE LA LUTTE CONTRE CE TRAFIC, DE MÊME QUE LES ACTIONS À ENTREPRENDRE FACE À TOUT CAS SUSPECT, DOIVENT AINSI ÊTRE IMPÉRATIVEMENT CONNUS DE TOUS LES USAGERS PORTUAIRES. C'EST DANS CET OBJECTIF D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION, ET EN RESPECT AU CODE ISPS, QUE LA CAPITAINERIE DE LA S.P.A.T. LES A RÉUNIS LE 12 AOÛT DERNIER AU SIÈGE DE LA SPAT.

Ce 12 août 2016, l'initiative de la Capitainerie de la S.P.A.T. a rassemblé les différentes parties prenantes au Port de Toamasina. Avec le terrorisme, le trafic d'armes, la contrebande, les actes illicites, le piratage informatique, l'immigration clandestine et tant d'autres encore, le trafic de drogue est inscrit dans la série des menaces stipulées dans le code ISPS (Code International pour la sécurité et la sûreté des navires et des installations portuaires).

En 2013, on estime que 246 millions d'individus ont consommé de la drogue illicite, ce qui équivaut à une hausse de 3 millions de personnes par rapport à l'année précédente. Tandis que 27 millions de personnes (soit un peu plus de la population entière de Madagascar) sont des usagers problématiques, souffrant de troubles liés à la toxicomanie. Des chiffres pour le moins alarmants et qui surchargent les systèmes économiques, sociaux et sanitaires des pays affectés !

Puisque la situation géostratégique de Madagascar fait de la Grande Ile une plaque tournante dans l'Océan Indien, il est impératif d'y prendre des mesures radicales sur le sujet. A ce titre, par le décret n° 98-722 du 09 septembre 1998, une Commission Interministérielle de Coordination Lutte Contre la Drogue (CICLD) a été créée au sein de la Primature. Ladite commission a la charge de définir, d'animer, d'élaborer, de coordonner et de prendre les mesures nationales exigées dans la lutte contre la drogue. Notez au passage que Madagascar a ratifié plusieurs conventions, entre autres :

- le 20 juin 1974, la Convention unique de Genève de 1961 sur les stupéfiants, modifiée par le Protocole de 1972 ;
- toujours le 20 juin 1974, la Convention de Vienne de 1971 sur les substances psychotropes de 1988 ;
- le 12 Mars 1991, la Convention des Nations Unies

contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes de 1988.

La réunion du 12 août dernier a permis de clarifier toutes les mesures adéquates à la lutte contre les stupéfiants, et cela, depuis l'accès au port jusqu'à la sortie des navires. L'interaction de toutes les entités présentes, en vue d'une parfaite synergie des actions entreprises, a alors été sollicitée, ce, au plus grand enthousiasme de tous.

Certes, la lutte contre le trafic de drogue dérive de la volonté et de l'engagement politique. Mais il n'en reste pas moins qu'il est du ressort de tout citoyen d'appuyer les entités engagées contre cette plaie mondiale. Ainsi, chaque organisme a le droit et le devoir d'en informer ses employés.

Recueilli par
Monica RAHARIMALALA



Réunion de sensibilisation des partis prenants du port de Toamasina pour la lutte contre le trafic de drogue





ECONOMIE

A I V P

Journées maritimes de Chine et échanges villes-ports



12 JUILLET 2016 : NINGBO (CHINE) EST LE THÉÂTRE DES RENCONTRES DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES PORTS (OU AIVP) AINSI QUE DE L'«INTERNATIONAL CITIES & PORTS COOPERATION FORUM». CONSTITUÉE EN 1988, L'AIVP, RÉSEAU MONDIAL DES VILLES PORTUAIRES (DONT LE SIÈGE SOCIAL SE TROUVE EN FRANCE), A POUR OBJECTIF DE FAVORISER LES ÉCHANGES D'EXPÉRIENCES AINSI QUE LA COOPÉRATION ENTRE LES VILLES PORTUAIRES DU MONDE ENTIER, CE, EN TERMES D'AMÉNAGEMENT VILLE/PORT, D'ÉCONOMIE, DE DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE, ETC. L'ASSOCIATION COMPTE PLUS DE 200 MEMBRES DANS PLUS DE 100 VILLES PORTUAIRES DU MONDE. DEPUIS 2004, LE GOUVERNEMENT MUNICIPAL POPULAIRE DE NINGBO ET LE PORT DE NINGBO – ZHOU SHAN LUI-MÊME, PREMIER ENSEMBLE PORTUAIRE DU MONDE EN TONNAGE MARITIME, SONT MEMBRES ACTIFS DE L'AIVP.

Le choix de Ningbo pour accueillir les deux événements n'est pas fortuit. En effet, localisée en Chine continentale, Ningbo est une municipalité renommée par ses potentialités culturelles, historiques, touristiques et surtout économiques. En réalité, la ville se présente comme une des portes de la Chine vers le monde entier, en tant qu'étape incontournable sur la Route maritime de la Soie, de même qu'ouverture maritime du fleuve Yang-tsé-Kiang.

Pour mettre les pleins feux sur le développement ville-port en Asie en général, et en Chine en particulier, un panel d'experts internationaux de haut niveau ont intervenu lors des journées de rencontres. Celles-ci ont permis de faire le point sur les 3 thématiques adoptées par l'AIVP : « Port urbain, Port entrepreneur et Port citoyen ». Les participants ont été unanimes sur la nécessité du renforcement des échanges dans le domaine des ports et du transport maritime, ainsi que de la création de lignes maritimes, le but étant de renforcer la communication entre les ports et les régions. Il va de soi que l'accélération des constructions et des aménagements d'infrastructures portuaires, en réponse au besoin de croissance du transport maritime et de logistique y relative, se présente comme le défi à relever.

Et les coopérations dans le domaine des infrastructures (dans le cadre de l'initiative «une ceinture, une route» pour soutenir et encourager les investissements dans les infrastructures et les réaménagements portuaires) devront être prioritaires.

Des délégations issues de toutes les villes portuaires chinoises ainsi que des pays voisins ont tenu à prendre part à ces rencontres qui s'inscrivent dans le cadre du programme du « Forum Maritime de Chine ». Etant elle-même membre actif de l'AIVP, la S.P.A.T, y a été représentée par AVELLIN Christian Eddy, son Directeur Général. L'adhésion à cette association lui permettra de mieux faire face aux changements qui s'annoncent et qui impactent sur le développement économique, social et environnemental de la ville portuaire, plus particulièrement, en termes d'intégration urbano-portuaire, de réorganisation mondiale des circuits économiques, de défi de l'intégration sociétale, de changement climatique, de transition énergétique et de dynamique du marché de la croisière.

Pour revenir sur la ville hôte, appréciez la capacité, la portée internationale, la compétitivité et la modernisation à grand pas du port de Ningbo, à partir de ces quelques chiffres enregistrés en 2015 et qui se passent de tout

commentaire :

- un trafic maritime de 890 millions de tonnes, trafic qui le place au premier rang mondial pendant 7 années consécutives ;
- un trafic de conteneurs de 20.63 millions EVP, propulsant ce port au statut d'un des 5 membres mondiaux du « 20 millions TEU Port Club », à la quatrième place mondiale des débits de conteneurs et à la 3ème place dans le Chinese Mainland ;
- des quais spécialisés pour tous types de marchandises ;
- 236 armements de conteneurs y ont leur représentation ;
- 118 lignes maritimes internationales y effectuent régulièrement des touchées ;
- les touchées de navires mensuelles concernent 1 388 lignes régulières.

Enfin, presque immédiatement après Ningbo, du 05 au 07 octobre derniers, les membres de l'AIVP se sont à nouveau donnés rendez-vous à Rotterdam pour la 15ème conférence Mondiale Villes Ports, ce, sous le thème «Crossovers».

Recueilli par
Vololona RANIVOMBOAHANGY



PARTENARIAT COI/APIOI :

L'APIOI d'aujourd'hui et de demain ?

DANS LE CADRE DU RENFORCEMENT DU PARTENARIAT COI/APIOI (CF. PORTECHO N° 27, PAGE...), APRÈS LA SIGNATURE DU PROTOCOLE D'ACCORD EN JUILLET DERNIER, PORTECHO A EU LE PRIVILÈGE D'INTERVIEWER LE COLONEL ANDRÉ CISEAU, CHIEF EXECUTIVE OFFICER DE SEYCHELLES PORT AUTHORITY, PRÉSIDENT EN EXERCICE DE L'APIOI, SUR LE PRÉSENT ET LE FUTUR DE L'ASSOCIATION QU'IL PRÉSIDE DEPUIS PEU.

PE: Depuis la création de l'APIOI, vous avez toujours représenté le Port des Seychelles. Comment qualifiez-vous l'évolution de l'association durant ses neuf premières années d'existence ?

AC : Depuis sa création en 2007 à Toamasina, Madagascar, l'APIOI a considérablement évolué. Depuis cette date, eu égard à l'évolution du secteur du transport maritime, les membres se sont convenus de réfléchir sur des thèmes d'actualité. Parmi ceux-ci, figurent, en particulier, le développement et l'attraction des trafics de croisière et plaisancier, la pêche stratégique en mer, la pêche semi-industrielle, la stratégie pour le développement du cabotage, les échanges de marchandises dans la région, et enfin, l'aspect sécurité maritime. L'APIOI promeut en même temps une forte collaboration avec les îles Vanilles.

PE: Aujourd'hui, à quel stade situeriez-vous l'APIOI par rapport aux objectifs qu'elle s'est fixée ?

AC : Nous sommes satisfaits du fait que certaines composantes de nos projets se sont concrétisées. A titre d'exemple, je citerai celle des croisières, laquelle, sous l'égide de l'APIOI, a vu une forte et franche collaboration entre les ports membres et le secteur privé. La participation active de l'APIOI à divers salons relatifs à la croisière illustre bien cette collaboration. Ensuite, vient la signature initiale de l'accord de partenariat avec la COI, qui a eu lieu l'année dernière, signature qui concrétise, non seulement la collaboration, mais aussi le devenir de l'APIOI en tant que bras maritime de la COI. D'ailleurs, pour matérialiser le partenariat, la COI a assisté l'APIOI dans la mise en place d'un Secrétariat Permanent, logé aujourd'hui dans les locaux de COI à l'île Maurice. Il est évident que ce stade de développement va nous permettre beaucoup plus d'efficacité dans la façon d'assumer nos responsabilités en tant que membres. En fait, le partenariat va nous donner la possibilité de participer activement aux activités de la COI, où la présence de l'APIOI s'avère essentielle. Enfin, le réseau de communication, en termes d'échanges d'informations avec les partenaires, en est devenu plus efficace.



Colonel André CISEAU, Chief Executive Officer de Seychelles Port Authority

PE: En tant que Président en exercice, avez-vous à un programme spécifique pour l'avenir de l'APIOI ?

AC : Bien entendu. Avec la mise en service du Secrétariat de l'APIOI, nous allons pouvoir renforcer notre collaboration avec les organismes régionaux visant des buts similaires, sinon proches, de ceux de l'APIOI. Je cite la PMAESA, avec laquelle l'APIOI pourra tisser des liens plus forts avec les ports africains. Nous pouvons aussi envisager le partenariat avec l'IORA (Indian Ocean Rim Association). Nous participerons plus activement dans le programme de développement de l'économie bleue. Par ailleurs, avec le soutien de l'Union de la Chambre de Commerce de l'Océan Indien, nous nous emploierons à développer les échanges en matière de formation et de transfert de compétences. A ce propos, il est important de souligner que nous disposons déjà d'un « memorandum of understanding » pour le développement des capacités en ressources humaines dans notre région, cela, en particulier, dans le domaine des normes de sécurité dans nos ports.

PE: Quelle vision avez-vous de l'APIOI de demain ?

AC : Je suis confiant que l'APIOI va évoluer encore plus avec la nouvelle génération laquelle, à mon avis, sera mieux formée que nous. Celle-ci sera à même de continuer, de faire avancer et de faire épanouir l'association. Elle pourra également intégrer de nouveaux collaborateurs régionaux, voire internationaux, et cela, avec plus d'îles de l'Océan Indien à son bord. Puisque dans l'Océan Indien, il y a plus d'îles que celles qui sont aujourd'hui membres de l'APIOI, n'est-ce pas !

D'après l'interview réalisée par
Natacha TSILANGOY



ECONOMIE

WOMESA/ WIMAFRICA

FEMMES DU SECTEUR MARITIME

L'industrie maritime a toujours été assimilée à un secteur exclusivement masculin. Deux associations vont pourtant prouver le contraire, le WOMESA (WOMen in the Maritime sector in Eastern and Southern Africa) et le WIMAFRICA (Women In Maritime meeting), associations auxquelles Madagascar est en passe d'en devenir membre. Les 6 et 7 octobre derniers à Antananarivo, un atelier national a été organisé en vue de la mise en place de leurs bureaux nationaux respectifs

Le vent en poupe, sous l'égide de l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale (APMF), deux jours d'atelier ont amarré ces deux grandes associations, le WOMESA et le WIMAFRICA. L'industrie des transports maritimes nécessite la présence de beaucoup plus de femmes. La promotion du genre dans le domaine, avec l'intégration d'une direction spécifique au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), ont fait l'objet d'une étude du Bureau International du Travail ou BIT. Le long de leurs coursives respectives, les deux associations partagent le même but ultime, celui de la promotion de la femme dans le secteur maritime.

Outre la mise en place des bureaux nationaux, l'intérêt de l'atelier est aussi d'accorder les deux associations nationales, cela, avec les régionales auxquelles elles sont rattachées. Créée en 2007 au Kenya par 50 membres fondatrices issus de l'Afrique de l'Est et du Sud, ce, sous l'auspice de l'OMI, le WOMESA est une jeune association. Elle vise à développer ainsi qu'à promouvoir le leadership des femmes malgaches travaillant dans le secteur maritime. WIMAFRICA, quant à elle, est

née en 2010 et est chapeautée par l'Union Africaine. Sa création se rapporte à la stratégie maritime africaine intégrée 2050, ainsi qu'à l'Agenda 2063 de l'Union Africaine.

A Madagascar, la mise en place des deux associations permettra aux femmes du secteur maritime de bénéficier du réseau de partage d'expériences et d'échanges d'information entre femmes du secteur dans le monde entier.

En fondant plusieurs commissions, les membres du WOMESA et de WIMAFRICA arment leur stratégie pour mettre en place leur plan d'actions. Certes, beaucoup reste à faire dans ce voyage en mer à bord de ces vaisseaux qui ne sont encore qu'à leur neuvage. Pourtant, comme pour prouver que la « valeur n'attend pas le nombre des années », WOMESA Madagascar ambitionne d'être l'hôte de la Conférence Régionale 2018 et se prépare déjà à postuler pour.

Recueilli par
Monica RAHARIMALALA



Femmes du secteur maritime de Madagascar





OLEP

Toujours sur la ligne de protection de l'environnement marin



20 OCTOBRE 2016 AU PORT DE TOAMASINA: EXERCICES PRATIQUES ET FORMATION AXÉS SUR LA PROTECTION CIVILE, SOUS LA CONDUITE DE ROLAND RAKOTONDASATA, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ORGANE DE LUTTE CONTRE L'ÉVÉNEMENT DE POLLUTION MARINE (OLEP). PORTÉCHO A EU LE PRIVILÈGE DE L'INTERVIEWER À CETTE OCCASION.

PE : Comme pour les années précédentes, l'OLEP organise une séance de formation sur la lutte contre la pollution marine et la prévention des accidents en mer. En quoi la présente se distingue-t-elle des versions précédentes ?

RR : La formation que nous dispensons aujourd'hui est la réponse à une demande formulée par les éléments de la Protection Civile. Il est de notre devoir d'y répondre. Ayant son siège depuis peu à Toamasina, elle a proposé une soixantaine de participants. Nous leur avons proposé une journée de formation théorique dans la salle de réunion de la Protection Civile, et une journée d'exercices pratiques au Port de Toamasina. En comparaison avec les éléments de la S.P.A.T., ceux du corps civil accusent un certain retard. Or, la protection de l'environnement marin figure parmi les tâches spécifiques qui leur incombent. Et toute intervention en dehors de l'enceinte portuaire relève de la compétence de la Protection Civile. A ce titre, et bien que les éléments de la S.P.A.T. constituent l'ossature de l'organisation mise en place, nous jugeons primordial qu'elle maîtrise l'utilisation des matériels de lutte contre la pollution marine et les accidents en mer.

PE : De qui relève la responsabilité de la formation ?

RR : L'OLEP en est, non seulement l'initiateur, mais aussi l'entité sur laquelle repose la responsabilité de la formation. Pour ma part, je dirige juste la formation sur le plan pratique.

PE : Nous avons eu oui de la formation à Antsiranana. Quel a été l'objet de celle-ci ?

RR : Auparavant, en matière de lutte contre la

pollution marine, nous n'avons pu former que l'équipe de Toamasina. Puis, nous avons organisé cette formation nationale à Antsiranana. Différentes régions y ont proposé des participants. A Toamasina, à défaut de matériels complets sur place, nous avons eu recours à des matériels venant de l'étranger. Une grande partie de ceux-ci ont pu être utilisés lors de la formation pratique à Antsiranana.

PE : L'assistance y a-t-elle été uniquement nationale ?

RR : Pour ainsi dire, oui, les assistants ont tous été des nationaux. Cependant, on y a vu la présence de quelques étrangers, encadrant les différentes forces présentes sur place. Enfin, les trois principaux sujets traités ont été :

1. la pollution marine
2. la piraterie
3. le sauvetage en mer.

PE : Par rapport à ce qui se fait habituellement à Toamasina, comment se démarque la formation à Antsiranana ?

RR : Il y a eu une différence effectivement, dans ce sens que, si à Toamasina nous effectuons habituellement les exercices pratiques au bord de la mer, à Antsiranana, les exercices de récupération ont été réalisés en haute mer.

PE : Vous avez eu l'opportunité de constater l'état des matériels existants à la S.P.A.T., n'est-ce pas ? Quels changements, sinon quelles nouvelles acquisitions avez-vous notés ?

RR : Jusqu'ici, pas de changement, ni de nouvelles acquisitions. Certes, les matériels

existants sont relativement anciens, mais ils sont encore en bon état de fonctionnement. Et nous nous efforçons de faire en sorte qu'ils restent utilisables le plus longtemps possible. Il est vrai que, théoriquement, les matériels devraient être périodiquement changés. Mais s'ils s'avèrent encore utilisables, pourquoi les changer ? Il faut aussi prendre en considération la situation économique du pays, non ?

PE : Quelles sont vos attentes à l'issue de ces deux journées de formation ?

RR : Il faut garder en tête que, en cas de pollution marine ou d'accidents en mer, le port est le site le plus probable où ceux-ci risquent d'avoir lieu. Si la situation l'exige, la Protection Civile doit prêter main forte aux éléments de la S.P.A.T. C'est la raison pour laquelle nous avons tenu à leur prodiguer la même formation dont les éléments de la S.P.A.T. ont bénéficiée. Quant aux attentes au niveau de la Direction Générale de l'Organe de Lutte, je la résumerais juste en ces termes : « la facilitation de la mobilisation, sans entraver le travail des autres ». Puisqu'en cas d'accident, on peut mettre un à deux mois pour y remédier. Bien entendu, nous visons à ce que le souci de facilitation soit acquis au niveau même de la prévention d'accident. En somme, accéder à une phase de professionnalisation où l'accent sera mis, d'abord et surtout, sur la prévention, tel est notre objectif.

D'après l'interview réalisée par
Natacha TSILANGOY





ECONOMIE

CRFIM ou Centre Régional de Fusion d'Informations Maritimes « Le but est de connaître et d'anticiper pour sécuriser l'espace maritime et développer l'économie bleue »



Capitaine de Frégate Jean Edmond RANDRIANANTENAINA, Directeur Général du CRFIM

PE : Qu'est ce le CRFIM ?

RJE : Le CRFIM (ou Centre Régional de Fusion des Informations Maritimes) est un centre dont la zone d'intérêt général couvre l'espace maritime des pays de l'Afrique Orientale, Australe et l'Océan Indien (AfOA-OI) allant du Canal de Suez jusqu'au Cap de Bonne Espérance incluant les quatre îles de l'Océan Indien. Il s'agit d'un centre qui se charge de la collecte, de l'analyse et du stockage des informations affectant le domaine maritime, aussi bien au niveau national qu'au niveau régional. Le CRFIM est né de la mise en œuvre de la Stratégie de l'AfOA-OI pour la lutte contre la piraterie maritime à travers le projet de l'Union Européenne dénommé MASE (Maritime Security). Le projet MASE est articulé en cinq résultats, dont le cinquième est la facilitation de l'échange et de partage d'informations maritimes entre les Etats de la région de l'AfOA-OI. Le CRFIM analyse les informations réunies et les fusionne, cela, afin d'avoir une connaissance de la situation maritime dans la région. Le centre est également voué à interagir avec un autre centre régional, implanté aux Seychelles et qui est un Centre Régional de Coordination des Opérations Maritimes (CRCOM).

PE : Pourquoi l'avoir basé à Antananarivo, Madagascar ?

RJE : Le choix n'est pas fortuit. Organisation sous régionale pilote du résultat 5, la COI a fait appel à candidature aux pays souhaitant héberger le CRFIM. C'est à ce titre que Madagascar s'est porté candidat pour être l'Etat hôte du centre, ce, en parallèle avec les Seychelles, l'île Maurice et le Kenya. Bien que Madagascar ait essentiellement été choisi sur la base de la pertinence des dossiers techniques présentés, sa position géostratégique lui a donné un avantage incontestable pour être l'Etat hôte du CRFIM. En fait, la Grande Ile se situe au confluent des routes maritimes de la région. Sinon, la praticité d'Antananarivo a justifié le choix pour son implantation. Les organismes centraux au niveau étatique, de même que les ambassades des pays participant à la mise en œuvre du centre, sont tous établis à Antananarivo. Or, le rapprochement du CRFIM avec ces entités est essentiel, le but étant de

L'Océan Indien bénéficie de plus de 70% des trafics maritimes internationaux. De sorte à assurer la sécurité et la sûreté maritime de la région, et afin de mieux maîtriser ce qui se passe dans cette zone maritime, les pays, issus de celle-ci, sont en train d'établir un réseau d'échange et de partage d'informations maritimes et font désormais recours au CRFIM. Son Directeur Général, le Capitaine de Frégate Randrianantenaina Jean Edmond, a accepté de répondre à la sollicitation de PortECHO au sujet du CRFIM.

rassembler des informations au niveau des sièges des différents organismes œuvrant, de près ou de loin, dans le secteur maritime. Néanmoins, dans son système de fonctionnement, le CRFIM est parfois appelé à se déplacer pour effectuer des descentes sur terrain. Pour cela, nous avons le TTV ou Tiger Team Visit, lequel est un programme d'échanges d'informations avec les navires visitant les ports. A ce titre, dans l'objectif d'établir un contact et de mettre en place un système d'échange d'informations, nous nous rendons dans un port, en vue d'y rencontrer les capitaines de navire y faisant des escales régulières.

PE : Comment définiriez-vous exactement les objectifs du CRFIM ?

RJE : Les objectifs du centre tournent essentiellement autour de 4 points :

- 1) être l'outil de connaissance de la situation maritime proche du temps réel. A tout moment, le centre doit être capable de fournir un ensemble d'informations concernant la situation maritime dans sa zone d'intérêt, sinon dans un secteur particulier des pays de la région ;
- 2) être un outil d'appui à la conduite opérationnelle. Celui-ci concerne deux volets : Dans un premier temps, l'appui des navires de commerce, par le biais des compagnies maritimes, et cela, en leur fournissant un certain nombre d'informations concernant leur sécurité et sûreté dans leur zone de transit. Vient ensuite l'appui dans l'application de la loi en mer par les organismes étatiques en charge de l'application des lois, ce, afin de rendre leurs tâches plus efficaces. A titre d'exemple, au niveau de la lutte contre le trafic de drogue, le CRFIM travaille avec la police et la gendarmerie, en leur donnant des éléments d'information relatifs à ce trafic dans le domaine maritime ;
- 3) être un outil d'aide à la décision et à la projection. Le centre est un outil à la décision et à la projection, dans ce sens qu'il pourvoit des informations aux départements ministériels et autres entités agissant dans la réalisation des politiques dans le secteur maritime. Des données sont collectées en permanence par le centre, leur usage pouvant servir d'accessoire à des projets. Pour illustrer ce fait, un projet de développement portuaire nécessite des données concernant les types, les nombres et les fréquences des navires passant par le port ou susceptibles d'amarrer dans ce dernier. Le CRFIM peut fournir les renseignements sur ce sujet ;
- 4) être une plate-forme d'échanges inter ministérielles et interétatiques. Il s'agit de mettre à dispo-

sition une plate-forme d'échanges d'informations, afin que les entités puissent travailler en synergie. Madagascar dispose de 13 ministères plus ou moins impliqués dans le domaine maritime et portuaire. Ceux-ci nécessitent une parfaite coordination à travers des informations pertinentes et uniformes.

PE : Sur le plan interventions, où en êtes-vous actuellement ?

RJE : Nous sommes en phase de mise en place du CRFIM. A vrai dire, le centre n'a existé physiquement que cette année, ce qui signifie que nous sommes plutôt en phase d'expérimentation des outils qui seront utilisés dans le centre. Cette période est encore initiale et le processus est en cours. L'opérationnalisation du centre passe par la signature par les Etats participants de l'accord technique régional d'échange et de partage d'informations maritimes, la mise en place effective de la plate-forme de fusion d'informations et l'arrivée au sein du CRFIM des officiers de liaisons régionaux représentant leur pays d'origine respectif. Les différentes parties prenantes sont très intéressées à collaborer en termes d'échange d'informations. Nous avons aussi développé un partenariat avec le Centre de Fusion d'Informations de Singapour. Enfin, le CRFIM est souvent demandé à collaborer dans des cas particuliers, dont des opérations de sauvetage en mer, des trajets de navires suspects, etc.

PE : Le CRFIM n'en est donc qu'à ses débuts. Mais il a des perspectives, n'est-ce pas ?

RJE : En effet, le CRFIM est actuellement en phase de démarrage. Ses efforts sont axés sur les infrastructures de base, tels le réseau informatique, la stabilisation en terme de flux de données AIS, la phase de mise en place du personnel. 2017 verra la phase de mise en place effective de la plate-forme de fusion d'informations ainsi que de la plate-forme matérielle et logicielle pour la collecte et la fusion d'informations avec nos partenaires. Ce sera l'année de la montée en puissance du CRFIM. La signature des accords de partage de données et d'informations devrait être effectuée durant le premier semestre. Tandis que le deuxième semestre prévoit l'arrivée des représentants des pays au sein du centre, ainsi que la finalisation de la partie technique. L'année 2018 marquera le CRFIM pleinement opérationnel.

Propos recueillis par
Monica RAHARIMALALA





Du côté des quais: Attestation de réussite à une authentique sécurité en mer

LE 30 AOÛT DERNIER, À L'ISSUE D'UNE FORMATION SUR LA SÉCURITÉ EN MER, ET EN PRÉSENCE DES REPRÉSENTANTS RESPECTIFS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MÉTÉOROLOGIE, DE L'APMF (AGENCE PORTUAIRE MARITIME ET FLUVIALE), DE LA COMMUNE URBAINE DE TOAMASINA, AINSI QUE DE LA RÉGION ATSIANANA, DES COMMANDANTS ET DES MÉCANICIENS, EXERÇANT À BORD DES MATÉRIELS FLOTTANTS DE LA S.P.A.T., ONT REÇU LEUR ATTESTATION DE RÉUSSITE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ EN MER



Vue générale des méritants, lors de cérémonie de remise des Attestations de réussite

Le STCW (ou Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers) équivaut à la normalisation, à l'échelle internationale, des formations des agents maritimes.

Comme Madagascar figure parmi les pays qui ont ratifié cette convention, le Ministère des Transports et de la Météorologie, en étroite collaboration avec l'APMF, s'est fixé l'objectif de dispenser des séances de formation, visant à doter les gens de mer malgaches des compétences requises pour le travail marin. Cette fois-ci, la formation consiste à gérer et à minimiser autant que possible les accidents en mer.

« Zero accident », tel est l'objectif conjoint du Ministère des Transports et de la Météorologie et de l'APMF. Certes, nul ne peut annihiler les accidents. Par contre, tout le monde peut les éviter. Malheureusement, des accidents en mer se produisent encore chaque année. Et pire, certains ont des conséquences graves, voire tragiques.

Dans le souci d'atteindre leur objectif conjoint, Ministère et APMF s'emploient pour généraliser la formation sur la gestion et la lutte contre les accidents en mer. Trois semaines durant, Toamasina a eu le privilège d'en être le premier bénéficiaire. Les commandants et les méca-

ciens étant les premiers responsables de toute expédition en mer, ils ont été spécialement ciblés, pour être à même d'assurer un encadrement professionnel et efficace en la matière. A signaler que les candidatures de ceux qui ont réuni plus de 20 années d'exercice dans le secteur maritime ont été retenues. L'évaluation faite à l'issue de la formation consiste à étudier et à approfondir leurs compétences et leurs comportements respectifs. Avec un taux de réussite de 90%, les organisateurs peuvent afficher une

satisfaction quasi-totale.

Parmi les 96 participants, 4 sont employés de la S.P.A.T. Honorant leur métier et la société qui les emploie, ils ont, tous les quatre, obtenu l'Attestation de Réussite, tel qu'il est rapporté ci-dessous :

1. Attestation Capitaine 500 Côtier au Commerce (la détention de ce certificat s'achemine vers l'obtention du Brevet relatif au STCW. Le processus prévoit encore un trajet relativement long, avec diverses formations, comme l'APT (Aptitude Physique), SAUV (Sauvetage), RMED (Réanimation Médicale), SMED (Soin Médical), CGO/GMDSS (Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer), CSO-SSO (Security Certificate Officer). L'Attestation « Capitaine 500 Côtier au Commerce » a été attribuée aux nommés :

- **BOSELA Tsimijaly**
- **RANDRIANARIVELO Noelson**

2. L'Attestation « Mécanicien 350 kw » a été attribuée aux nommés :

- **RANDRIANJAKA Romin**
- **HARINOSY Joelson**

Recueilli par
Natacha TSILANGOY



Parmi les méritants, les quatre employés de la SPAT, autour du Directeur de la Capitainerie





ECONOMIE

Du côté des quais:

CAMPAGNE LITCHIS 2016

Vers l'amélioration de la qualité des produits

APRÈS UNE CONCERTATION ENTRE LES COLLECTEURS, LE GEL (GROUPEMENT DES EXPORTATEURS DE LITCHI) ET LES TECHNICIENS EN LA MATIÈRE, L'OUVERTURE DE LA CAMPAGNE LITCHI 2016-2017 A ÉTÉ OFFICIELLEMENT FIXÉE AU 12 NOVEMBRE 2016, DANS LES RÉGIONS ATSIANANA ET ANALANJIROFO. SELON LES CHIFFRES PUBLIÉS PAR LE MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE LA CONSOMMATION, LES OPÉRATEURS DES DEUX RÉGIONS ONT PRÉVU D'EXPORTER 20 000 TONNES, PENDANT TOUTE LA CAMPAGNE, CONTRE 17 846 TONNES, LORS DE LA PRÉCÉDENTE.



Embarquement des palettes de litchi

Selon le CTHT (Centre Technique Horticole de Tamatave), l'ouverture de la campagne 2016 a été nettement plus précoce, en comparaison avec les années précédentes. Si la campagne a débuté le 19 novembre en 2015, elle a été fixée encore plus tôt, le 17 novembre exactement en 2014. Cette année, après analyse de l'ensemble des données, on a estimé que la maturité d'une quantité de fruits suffisante permettra le chargement régulier des navires conventionnels, prévus en mi-novembre.

A noter que la nouaison a été bonne cette année et que la charge en fruit est supérieure à celle de l'année dernière. A signaler également que le changement climatique de la dernière quinzaine précédant l'ouverture, caractérisé par une forte baisse de la pluviométrie et une forte remontée des températures, n'a pas été pour favoriser le développement des fruits. Ceci a d'ailleurs dû conduire au changement de couleur des fruits des arbres les plus stressés (localisés sur Tanety et/ou à forte charge en fruits par exemple). La prise en considération de ces fruits dans les prévisions s'est avérée difficile pour le CTHT, car leur qualité à maturité est généralement mauvaise (fruits de moindre

calibrage). Heureusement, le volume des fruits exportables a été jugé suffisant pour répondre aux besoins des exportateurs, bien entendu, sous réserve que ces derniers respectent les conditions requises, entre autres, le calibrage minimum.

Concernant les pays importateurs, il faut rappeler que Madagascar exporte principalement vers les pays d'Europe, notamment l'Allemagne, l'Espagne et les Pays-Bas. Récemment, d'autres marchés comme les Pays du Golfe sont apparus (dont Dubaï, avec une demande de 50 conteneurs pour 2016, et l'Arabie Saoudite). Si Madagascar a exporté environ 18 000 tonnes de litchi en 2015, la prévision pour 2016 a été estimée à plus de 20 000 tonnes. Pour le transport, les deux voies habituelles ont été maintenues. Il s'agit de :

1. la voie aérienne, pour environ 3 000 tonnes ;
2. la voie maritime, pour le reste, soit environ 17 500 tonnes, et ce, à destination de l'Europe, et à bord de deux navires conventionnels. Le premier a quitté Toamasina le 16 novembre 2016, et le second, le 20 novembre 2016.

D'année en année, du fait du phénomène de changement climatique, les exportateurs sont confrontés au retard de maturité des fruits, ce

qui n'est pas sans incidence sur la campagne. Et d'année en année, ils sont obligés de veiller, encore et toujours plus scrupuleusement, à ce que le triage soit minutieux. Quant au prix de vente, il reste globalement dans les mêmes proportions habituelles :

- Ariary 600 le kilo, auprès des cultivateurs ;
- Ariary 1 000 le kilo, auprès des collecteurs ;
- Ariary 2 000 à 3 000 le kilo, sur les étals des marchés de la capitale.

Enfin, en termes de compétitivité, Madagascar doit, comme par le passé, faire face à la concurrence avec La Réunion, l'île Maurice et l'Afrique du Sud. Cette dernière continue à conserver une part relativement importante du marché, cela, grâce à une qualité de fruits très appréciée par les consommateurs. Pour les exportateurs, cela signifie que la menace pour le litchi de Madagascar est réelle. Ils ont tout intérêt à œuvrer pour renforcer la qualité de leurs fruits. En d'autres termes, la norme de standardisation établie par le GEL en 2015 ne doit pas uniquement rester au stade de la théorie !

Liliane MELQUIOND-ZAFINRINA





LES PORTS DE COMMERCE (suite)

APRÈS L'AVANT-GOÛT SUR LA GENÈSE DES PORTS DE COMMERCE, EN GUISE D'INTRODUCTION À NOTRE VOYAGE À TRAVERS LEURS TYPES ET LEURS CARACTÉRISTIQUES, NOUS VOICI À NOUVEAU EMBARQUÉS POUR LA DEUXIÈME ÉTAPE DE CE VOYAGE, LA MÉTAMORPHOSE DES PORTS. ASSIMILÉE À UNE FIGURE DU DÉVELOPPEMENT DES COMMERCES INTERNATIONAUX, LES PORTS ONT DÉBUTÉ AVEC DES INFRASTRUCTURES TRÈS RUDIMENTAIRES, POUR ARRIVER AUJOURD'HUI À DES INSTALLATIONS MODERNES, LESQUELLES SE SONT MÊME SPÉCIALISÉES POUR SERVIR MULTIPLES ACTIVITÉS, CE, TOUJOURS DANS LE BUT DE SATISFAIRE LES EXIGENCES DES NAVIRES, DES MARCHANDISES ET DES PASSAGERS.

Evolution de la configuration des ports

La configuration des ports n'a réellement été tangible qu'au XIX^{ème} siècle. En fait, l'introduction du béton dans l'industrie de la construction, la connectivité entre terre et mer, la construction de réseaux ferroviaires et terrestres au départ des entrepôts portuaires, la mise en place de portiques portuaires, la facilitation des services aux navires, etc, toutes ces conditions réunies ont progressivement contribué à la métamorphose du port rudimentaire vers le port spécialisé ainsi que les activités qui y sont exercées.

Au XX^{ème} siècle, la transformation est, pour ainsi dire, complète. En fait, les ports de commerce se sont spécialisés en sous-ensembles, dont des terminaux dédiés aux types de marchandises (vrac solide, vrac liquide, conteneurs, passagers, minéraux, etc), auxquels se sont ajoutés des équipements (comme les engins de manutention) toujours plus grands, plus performants et plus adaptés pour accueillir, de façon optimale, navires, marchandises et passagers. Le fait est que la technologie poussée permet actuellement de mettre en service des méga navires (ce sont littéralement des bâtiments flottants). En conséquence, les infrastructures, les installations et les équipements portuaires sont contraints d'emboîter le pas à leur rythme d'évolution vertigineux. Moralité, dans le métier, agrandir, développer et moderniser sont devenus le must pour être et rester attractif et compétitif.

Face à ce contexte d'évolution permanente, il s'ensuit une métamorphose totale des ports, cela, en considération d'autres facteurs déterminants comme :

- le rôle du port en question. L'on assiste dans le monde entier à des réformes portuaires visant à recentrer les missions régaliennes des ports autonomes, l'objectif ultime étant de laisser les fonctions commerciales et opérationnelles aux soins d'opérateurs privés ;
- l'environnement portuaire, caractérisé par l'intensification de la concurrence, l'explosion du trafic des conteneurs, la tendance au gigantisme des navires, la stratégie commerciale des amateurs (lesquels se constituent en alliances et méga alliances), la tendance orientée en port de transbordement, etc ;
- l'évolution de l'activité portuaire, notamment avec l'émergence d'une offre de service à la marchandise, allant au-delà de la

- prestation de transport ;
- l'importante augmentation du nombre et de la diversité des acteurs liés au port.

D'une manière incontournable, il résulte que les missions et les rôles des ports doivent suivre et s'adapter à cette évolution. Ainsi, du fait que le port de nos jours s'avère un pôle d'activités de plus en plus complexe, sa classification est tributaire, non seulement de ses caractéristiques, mais aussi, de ses spécificités et de ses activités.

Types de ports

Outre les caractéristiques qui constituent le premier facteur de catégorisation d'un port, la nature, la localisation, le statut et le type d'activités qui y sont exercées, permettent également de le classer.

1. Nature: Il existe des ports naturels qui se distinguent des ports artificiels.

2. Localisation: Selon leur localisation, on peut distinguer les ports maritimes, les ports lacustres, les ports fluviaux et les ports secs.

- Les ports maritimes : ce sont des ports qui se situent sur la côte d'une mer ou de l'océan. Dans cette rubrique, on peut aussi parler de ports principaux et de ports secondaires, en considération de l'importance en volume du trafic maritime transitant par le port. Le premier, sinon le plus important port d'un pays est alors celui où transite le plus grand tonnage en trafic ;
- Les ports lacustres : ce sont des ports sis sur le bord d'un lac, sinon dans certains complexes touristiques à proximité d'un lac ou d'une mer, où juxtaposent hôtels et bateaux de plaisance. Généralement, les ports lacustres comprennent les petites marinas, mais parfois

- également des ports de commerce ;
- Les ports fluviaux : ce sont des ports sis sur le bord d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Ils peuvent aussi être localisés aux embouchures de fleuves, eux-mêmes accessibles aux navires arrivant de la mer ;
- Les ports à sec ou ports secs. C'est le plus récent du concept des ports. Généralement, la localisation de ces derniers se situe à proximité d'un port de plaisance, parfois sur terre ferme. Ils sont destinés à accueillir des bateaux de petite taille, cela, en dehors de leur période de navigation. La notion de port sec sous-entend l'aménagement d'un terminal intérieur servant de point de départ, de transit ou d'arrivée des flux de marchandises générées par le commerce international. C'est d'ailleurs ce qui l'oblige à être une zone sous contrôle douanier ou zone sous-douane.

3. Statut: La gestion des ports dépend de son statut. On peut les catégoriser selon qu'ils soient gérés en port public (port autonome) ou en port privé ;

4. Activité: L'acheminement des marchandises à l'international a toujours priorisé la voie maritime. De ce fait, la constante croissance en matière d'échanges mondiaux influe forcément sur les activités portuaires et les types des navires que les ports accueillent. En conséquence et à travers l'orientation des activités des ports, ces derniers se spécialisent en plusieurs types : ports de commerce, ports de pêche, ports de plaisance, ports militaires, etc...

(A suivre)

Proposé par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO





ECONOMIE

Ambatovy célèbre une année sans incident avec perte de temps (LTI)



Toamasina, 19 Octobre 2016. Ambatovy est heureuse de célébrer une année sans incident avec perte de temps (LTI) dans ses opérations depuis le 28 septembre 2015. Cette belle performance en matière de Santé et Sécurité est le résultat des efforts constants menés au sein de la compagnie pour instaurer une culture Santé et Sécurité propre à Ambatovy, à ses employés et à ses sous-traitants, et qui repose sur un leadership à tous les niveaux de la compagnie dans le domaine de la sécurité.

« Mettre en place une culture de sécurité qui garantit un lieu de travail sécuritaire pour chacun est essentiel pour le succès d'Ambatovy. Pour être reconnu comme le meilleur exploitant de nickel latéritique au monde, nous devons être le meilleur dans tous les domaines et le premier de ceux-ci est celui de la Santé et Sécurité. Passer ce cap d'un an sans LTI est un grand pas dans cette direction et met Ambatovy en position de leader de l'industrie minière dans les domaines de la Santé et Sécurité», a déclaré le Président d'Ambatovy, Tim Dobson.

Au cours des 18 derniers mois, Ambatovy a mis en œuvre des stratégies basées sur le renforcement des comportements sécuritaires, sur un plus grand leadership en termes de Santé et Sécurité et le développement des connaissances du personnel en santé et sécurité afin de prévenir les accidents sur le lieu de travail.

« Grâce aux efforts de toute l'équipe Ambatovy, nous avons fait la preuve de notre attachement à la sécurité de tous ceux qui travaillent chez nous. Ambatovy continuera la mise en place de son plan de développement en santé et sécurité avec pour objectif ultime d'atteindre zéro blessure sur le lieu de travail », a indiqué le Manager Santé et Sécurité d'Ambatovy, Robert Lamarche.





Ambatovy
travaille ensemble
pour faire de 2017 une année
excellente et performante
en matière de
santé et sécurité



**SAFETY
STARTS
WITH
ME**





INO MARESAKA AKÔ ?

Construction et réhabilitation de l'EPP ZOTO

Un exemple tangible du Partenariat Public Privé

L'ÉDUCATION SE PRÉSENTE COMME LE FONDEMENT MAJEUR DU DÉVELOPPEMENT D'UN PAYS. EN EFFET, C'EST SUR ELLE QUE REPOSE LA CROISSANCE DE SA CHAÎNE DE DÉVELOPPEMENT. CONSCIENT DE CE CONCEPT, L'ÉTAT A TOUJOURS TENU À PRIORISER LE SECTEUR DE L'ÉDUCATION, CE CI, EN S'APPUYANT SUR LA POLITIQUE DES 3P OU PARTENARIAT PUBLIC PRIVÉ. LE 27 SEPTEMBRE DERNIER, À L'ISSUE DES TRAVAUX DE RÉNOVATION ET DE NOUVELLE CONSTRUCTION, RÉALISÉS EN PARTENARIAT AVEC LE PUBLIC ET LE PRIVÉ, SEM LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE MADAGASCAR A LUI-MÊME INAUGURÉ UNE ÉCOLE PUBLIQUE SISE DANS UN DES QUARTIERS POPULEUX DE TOAMASINA.

La délégation conjointe de la Présidence et du Gouvernement, les parlementaires et les autorités locales n'ont pas hésité à se rendre dans ce quartier situé au fin fond d'un des nombreux bas quartiers de la ville de Toamasina. Tous ensemble, ils ont tenu à marquer publiquement leur engagement pour faire de l'éducation leur priorité. Cette année, l'état de délabrement des infrastructures de l'Ecole Primaire Publique ZOTO (Mangarivotra Sud), d'une part, et son taux catastrophique de réussite, d'autre part, ont interpellé le gouvernement.

Construite en 1979 suite à un concours organisé par l'Etat (concours primant les présidents de quartiers en mesure de proposer la création d'école publique dans leurs quartiers respectifs), l'école a été officiellement ouverte le 20 Octobre 1980. Depuis, elle a subi d'importants dégâts cycloniques, et par deux fois. Les parents des élèves, unis sous l'enseigne FRAM, ainsi que des ONGs, ont bien tenté d'y faire les travaux de réhabilitation nécessaires. Mais il faut avouer que ce n'est pas chose simple, considération faite des moyens de mise en œuvre pour une infrastructure relativement spacieuse : l'école mesure 91 m de longueur sur 57 m de largeur,

ce qui donne une surface totale de 6 188 m², avec 5 salles de classes, 1 bureau et des toilettes.

C'est alors que, avec le concours du Ministère de l'Education Nationale, comme partenaire public, et de la S.P.A.T., comme partenaire privé (celle-ci a toujours priorisé la relation ville port ainsi que la responsabilité citoyenne), l'Etat entre en scène et entreprend de faire faire décernement les travaux.

Résultat : un bâtiment réhabilité contenant 3 salles de classe, une construction de clôture avec 300 m de périmètre et une latrine à 3 box (travaux pris en charge par la S.P.A.T.) et, en parallèle, 2 nouvelles salles de classe (construction prise en charge par le Ministère de l'Education Nationale).

Dans l'allocution prononcée lors de l'inauguration de cette école rénovée, SEM le PRM a martelé que le développement du pays ne doit pas rester uniquement l'affaire de l'Etat, mais bel et bien de tous, public comme privé. Et

quand ces deux là font binômes, le résultat est stupéfiant, à l'exemple de l'EPP ZOTO.

Pour sa part, la S.P.A.T. a eu droit à des remerciements exceptionnels de SEM le PRM, qui l'a d'ailleurs qualifiée d'entreprise modèle pour toute entreprises avide de développement. Enfin, à l'endroit des élèves, il a lancé que l'Etat attend en retour qu'ils deviennent des citoyens exemplaires, prêts et capables d'assumer avec sagesse leurs responsabilités envers le pays.

Avec émotion, le Directeur de l'école a tenu à exprimer toute sa gratitude à l'Etat, aux entités publiques et privées, ainsi qu'à tous ceux qui ont fait de cette école ce qu'elle est aujourd'hui. Il finit son intervention par une promesse : **« On nous a offert cette école rénovée. A notre tour de l'entretenir et de l'embellir ».**

Recueilli par
Natacha TSILANGOY



Inauguration de l'EPP Zoto (Mangarivotra Sud, Toamasina I), sous le haut patronage de SEM le Président de la République de Madagascar, assistés par les membres du Gouvernement, les autorités civiles et militaires et les élus locaux.





JOURNEE INTERNATIONALE DE LA JEUNESSE

« La Jeunesse, garant du développement durable »

La Journée Internationale de la Jeunesse a été célébrée pour la première fois en 1991, à Vienne (Autriche), tandis que la déclaration officielle de la Journée Internationale de la Jeunesse a été effective en 1998 au Portugal. A l'issue de celle-ci, en vue de la promotion des jeunes, les états membres ont unanimement convenu d'accorder la priorité aux enjeux, objectifs et conditions sine qua non suivants :

- 1- l'éducation
- 2- le travail
- 3- la lutte contre la famine
- 4- la lutte contre la pauvreté
- 5- les loisirs
- 6- la lutte contre la délinquance juvénile
- 7- le respect des droits des filles et des jeunes femmes
- 8- la responsabilisation
- 9- la mondialisation
- 10- les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC)
- 11- l'éradication du VIH SIDA
- 12- l'éradication des conflits
- 13- la promotion des relations entre les générations.



Vue générale de l'assistance



Visite d'un stand

Prêt à s'engager dans la valorisation et la promotion des jeunes, cela, en leur donnant la possibilité et l'opportunité de prendre en main leur avenir, et ainsi, de participer au développement de leur pays. Madagascar figure parmi les signataires de cette convention pour le développement des jeunes malgaches.

Cette année, la ville de Mahajanga (région Boeny) a eu le privilège d'accueillir la célébration nationale de la Journée Internationale de

la Jeunesse, sous le thème : « La Jeunesse, garant du développement durable ». Laurent Rabarivelo, Directeur de la Jeunesse et des Sports de Toamasina, estime que les défis transparaissant à travers les treize volets énumérés ci-dessus seraient relevés, sous réserve que tous les citoyens s'emploient à manifester du respect à l'égard des jeunes, le premier geste fondamental pour leur apprendre à se respecter eux-mêmes et à respecter les autres en retour. Il est tout aussi

primordial de :

- leur faciliter l'accès à l'information (il est tout à fait dans leur droit d'être informés) ;
- leur faire connaître leurs droits, de même que leurs obligations et leurs responsabilités ;
- favoriser leur droit à la liberté d'adhérer dans une association, sinon d'en créer (il faudrait alors les accompagner durant la phase de conception, la période d'évaluation et le montage du projet ; il faudrait également encourager leurs contacts avec d'autres associations de jeunes œuvrant pour les jeunes).

Autrement, la deuxième partie de la journée de la célébration a été consacrée à une conférence débat sur le thème : « Comment offrir à notre progéniture un monde durablement développé? » Une question dont la réponse devrait viser, en toute circonstance, l'instauration d'un climat de confiance à l'égard des jeunes, leur autonomisation sur tous les plans, bref, tout ce qui est susceptible de les inciter à s'ériger en garant du développement durable.

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA
et Johany Marino HARINDRATSIMBA





Journée Internationale des Jeunes Filles

CÉLÉBRÉE SOUS LA TUTELLE DU MINISTÈRE DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS, REPRÉSENTÉ PAR LE MINISTRE EN PERSONNE, JEAN ANICET ANDRIAMOSARISOA, AVEC LA PRÉSENCE EFFECTIVE DE NOMBREUSES AUTORITÉS LOCALES AINSI QUE DE 1 000 JEUNES REPRÉSENTANT LEURS COMMUNES D'ORIGINE, LA JOURNÉE INTERNATIONALE DES JEUNES FILLES A MARQUÉ LA JOURNÉE DU 11 OCTOBRE DERNIER À FÉNÉRIVE-EST (RÉGION ANALANJIROFO). PORTÉCHO Y A FAIT LE DÉPLACEMENT POUR COUVRIR CET ÉVÈNEMENT INHABITUEL.

La célébration a été réalisée en collaboration avec des partenaires techniques et financiers ainsi que l'UNFPA (United Nations Fund for Population Activities), fonds international constitué en faveur de la lutte contre la grossesse précoce des jeunes filles. Selon les études menées par l'UNFPA, « à Madagascar, la situation des filles est alarmante. Chaque jour, dans le pays, au moins 10 femmes décèdent de complications liées à la grossesse ou à l'accouchement. Et trois d'entre elles ont moins de 18 ans ». Tandis que l'EDS IV de 2009 affirme que « plus d'une adolescente sur 3 a déjà été enceinte ou est déjà mère ».

En fait, la célébration a duré 3 jours, au cours desquelles l'avenir des jeunes et des généra-

tions futures a été mis en exergue. La place de la jeune fille dans la société doit être considérée comme primordiale, en ce sens qu'elle est une future mère sur laquelle reposera l'éducation de sa progéniture. D'ailleurs, un proverbe dit que « lorsqu'on éduque un homme, on éduque un être ; mais lorsqu'on éduque une femme, on éduque un peuple ». Une nouvelle vision attribuée à la jeune fille et qui met en avant son rôle prépondérant dans la communauté où elle évolue, et par effet induit, dans son pays. Sont catégorisées comme jeunes filles, toutes celles qui sont âgées de 14 à 24 ans, une tranche d'âge qui correspond généralement à un fort potentiel en intelligence et en dynamisme. Le poids social des personnes comprises dans cette tranche d'âge est donc loin d'être négligeable. Par conséquent, toute décision concernant les





INO MARESAKA AKÓ ?

jeunes filles aura un impact probant sur leur avenir. Point n'est besoin de préciser qu'il est extrêmement important pour elles de faire les bons choix, non seulement pour elles-mêmes, mais aussi et surtout, pour leur future progéniture.

Sur le plan économique, le manque à gagner dans un pays en voie de développement du fait de la lacune en matière d'éducation des jeunes filles se chiffre à 21 milliards de dollars. De ce constat, le thème et le slogan de la journée du 11 octobre 2016 prennent tout leur sens : « **Tovovavy mahavita azy, fototry ny fampandrosoagna lovain-jafy** », en français, « **Jeunes filles compétentes, pour devenir le socle d'un développement trans-générationnel** ». Les discours, successivement prononcés à l'occasion, n'ont pas manqué de marteler le slogan, de même que les différentes articulations et facettes qu'il sous-entend. Pour la plupart, les intervenants ont encouragé les jeunes filles à prendre en main leur destin, et cela, de manière citoyenne et responsable. En outre, de nombreux conseils leur ont été

prodigués, soit à travers les interventions successives, ou par le biais des stands érigés dans le cadre de la célébration et exhibant des messages relatifs à des problèmes d'actualité auxquelles les jeunes filles font face au quotidien, entre autres:

- maîtriser la procréation en évitant les grossesses précoces, cela, avec les 10 règles et droits concernant la sexualité chez les jeunes filles ;
- le VIH SIDA et les précautions à prendre pour l'éviter ;
- avoir le réflexe de se présenter dans les centres pour jeunes en cas de difficulté ;
- poursuivre les études pour être indépendantes ;
- avoir un emploi et une activité qui feront d'elles des citoyennes responsables.

Quant aux jeunes filles présentes, visiblement, elles se sont senties honorées d'être considérées avec autant d'égard. Consciente de l'importance du rôle qui les attend dans la société, et encouragée par la prise en compte universelle de leur cas ce jour-là, une de leurs

représentantes a publiquement promis de s'employer pour que les conseils prodigués soient largement suivis. Profiter de leur jeunesse, certes, mais aussi, être et demeurer consciente que c'est le moment propice pour elles de montrer une image responsable vis-à-vis de leur famille, de leur quartier, de leur ville et du pays lui-même.

Recueilli par
Natacha TSILANGOY



Le Ministre de la Jeunesse et des Sports, Jean Anicet ANDRIAMOSARISOA, lors de son discours.



Démonstration de danses traditionnelles par des jeunes filles de la Région d'Analanjirifo





INO MARESAKA AKÔ ?

TOAMASINA : Foire du XXIème siècle et Journée Mondiale du Tourisme

Un objectif unique : être le vecteur du développement national

POUR LA JOURNÉE MONDIALE DU TOURISME, LES AUTORITÉS RESPONSABLES ET ORGANISATRICES N'ONT PAS VOULU S'ARRÊTER À UNE SIMPLE CÉLÉBRATION. EN FAIT, SOUS LE HAUT PATRONAGE DE ROLLAND RATSIRAKA, MINISTRE DU TOURISME, ELLES ONT TENU À DONNER UN CACHET PARTICULIER À L'ÉVÈNEMENT, CELA, EN ORGANISANT, DU 13 AU 16 OCTOBRE DERNIERS À TOAMASINA, LA FOIRE DU XXIÈME SIÈCLE. CELLE-CI S'EST RÉVÉLÉE COMME UN ÉCRIN EN GRAND (AU SENS LARGE DU TERME) POUR LE TOURISME DU TROISIÈME MILLÉNAIRE.



6 000 participants au carnaval, dont 150 issues des fokontany de la ville de Toamasina

Faut-il encore présenter les retombées économiques générées par le tourisme en faveur de l'économie nationale ? Certainement pas ! C'est un fait économiquement notoire, en particulier à Madagascar où, quoique pas encore suffisamment développé, le tourisme s'affirme comme un des vecteurs essentiels du développement de la Grande Ile. Depuis quelques décennies, conscients de ses impacts indéniablement positifs, les gouvernements successifs se sont employés à développer le secteur. Cette année, avec l'émergence de nouveaux enjeux, un tout nouveau credo voit le jour : « **Le tourisme, facteur d'un développement rapide et durable** ».

Le choix de Toamasina se justifie par la multitude des atouts économiques, socioculturels et historiques dont elle dispose. En effet, elle abrite le premier port de la Grande Ile, appelée à juste titre « le poumon de Madagascar ». C'est de ce port que transite environ 80% des importations et des exportations. Et la ville bénéficie du fait de son activité d'infrastructures de qualité et répondant aux besoins des usagers du secteur des transports et de la logistique (des entreprises d'envergure nationale et internationale y sont basées). Elle abrite également trois régions parmi les plus productrices de Madagascar, avec « le grenier

à riz », dans l'Alaotra-Mangoro, le fief des produits de rente, des forêts tropicales avec sa faune et sa flore endémiques dans l'Analan jirofo (Toamasina s'avère le cœur d'une végétation luxuriante et mondialement réputée, abritant un fort endémisme de plantes et d'espèces animales), et enfin, l'Atsinanana, qui regorge de vestiges historiques avec le Canal des Pangalanes et le Manda, tous deux

attirant chaque année de nombreux touristes, curieux de connaître l'environnement et la culture ethnique Betsimisaraka.

Avec un tel concentré d'atouts, l'on se demande pourquoi l'on en est aujourd'hui qu'à la troisième édition de la foire. La première (qui avait duré un mois entier) a eu lieu en 1963 (à l'époque, feu Alexis BEZAKA occupait la fonction du premier magistrat de la ville).



Coupe du ruban inaugural par le Ministre du Tourisme, Roland RATSIRAKA, les élus et les invités d'honneur.





Vue partielle des stands

La deuxième a été initiée en 2005 par Rolland RATSIRAKA, alors Maire élu dans la ville. Chacune des deux premières éditions se sont couronnées par un réel succès. Et c'est, sans nul doute, ce succès, auquel se double la volonté de coller une image concrète et à jour au nouveau concept universel du tourisme, qui a incité Rolland RATSIRAKA toujours, aujourd'hui, Ministre du Tourisme, à continuer sur la lancée, ceci, avec l'organisation, du 13 au 16 octobre derniers, de la Foire du XXIème siècle.

Pourquoi XXIème siècle ? Pour beaucoup de malgaches, le tourisme a toujours été un privilège réservé exclusivement aux riches et

aux étrangers. Cette fois-ci, le Ministère a tenu à véhiculer l'image du tourisme du troisième millénaire, en optant pour un thème qui se passe de tout commentaire : « Tourisme pour tous ». A ce titre, la foire a été une opportunité de mettre en avant le tourisme local. Et les expositions, tout autant que les conférences débats ainsi que les manifestations culturelles, ont été axés sur l'accessibilité de tout citoyen malgache à visiter les sites à intérêt écologique et/ou historique, et ainsi, à contribuer au développement de chacune des 22 régions de la Grande Ile.

Manifestement, les organisateurs ont tenu à allier promotion du tourisme local et atouts

économiques de la région et du pays. Affluant aux divers stands (nationaux comme étrangers), les visiteurs en ont eu, pour ainsi dire, plein la vue, en richesses et potentialités, non seulement de Toamasina, mais aussi du pays tout entier. Pour compléter le tableau, des acteurs et des opérateurs, représentant d'autres secteurs économiques (banques, assurances, concessionnaires de véhicules, ONG, etc.) y ont exhibé leur professionnalisme par leurs tout derniers produits et/ou services.

Le Grand Port, lui aussi, y a participé, par la présence d'une des deux sociétés concessionnaires majeures, la SMMC ou Société de Manutention des Marchandises Conventionnelles.

Enfin, la participation de l'une des îles sœurs, La Réunion en tant qu'invitée d'honneur, est loin d'être passée inaperçue, tant elle a été haut en couleurs (et en culture ainsi qu'en musique), et cela, au stand comme sur le podium érigé à l'occasion.

Pour finir, revivez la Foire du XXIème siècle à partir de ces quelques chiffres clés (Source: www.tourisme.gov.mg)

- 200 stands et exposants de tous secteurs d'activités.
- 200 possibilités de création d'emplois directs, touchant au moins 1 000 familles.
- 40 000 à 60 000 visiteurs.
- 6 000 participants au carnaval, dont 150 Fokontany (quartiers).



Equipes de la SMMC, conduite par Jean Noel MASINDIA, Directeur Commercial et du Marketing.

Recueilli par
Natacha TSILANGOY




TRAFIC MARITIME

Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

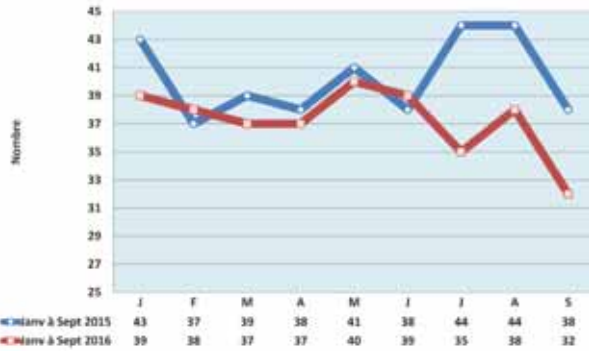
	Janv. à Sept. Année 2015	Janv. à Sept. Année 2016	Evolution % 2015/2016
TOUCHEES DE NAVIRES (Nombre)			
Lignes commerciales			
Lona cours	311	275	
Caboteurs	9	8	
Pétroliers	38	41	
Divers	3	11	
Lignes non commerciales			
Bornage et Pêche	920	1108	
Total	1281	1 443	12,64
TRAFIC DE CONTENEURS (EVP)			
Conteneurs pleins	91 936	98 920	
Conteneurs vides	45 823	53 266	
Total	137 759	152 186	10,47
Poids de marchandises conteneurisées (en tonnes)	1 435 484,31	1 609 511,14	12,12
Rendement opérationnel (boite/heure)			
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes)			
Trafic long cours			
Débarquement	119 369	183 804	
Embarquement	148 022	81 938	
Manipulation	19		
Total	267 410	265 742	-0,62
Trafic cabotage			
Débarquement	5 914	12 098	
Embarquement	15 422	17 697	
Total	21 336	29 795	
Total	288 746	295 537	2,35
Trafic bornage			
Trafic bornage (en tonnes)	47 887,52	82 937,38	
TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes)			
Débarquement	575 248,08	553 316,91	
Embarquement	123 361,15	149 108,14	
Total	698 609,23	702 425,05	0,55
TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes)			
Total	1 996 693,08	1 791 112,52	-10,30
TRAFIC MARITIME GLOBAL	4 467 420,15	4 481 523,08	0,32

Source: Contrôle de Gestion de la SPAT

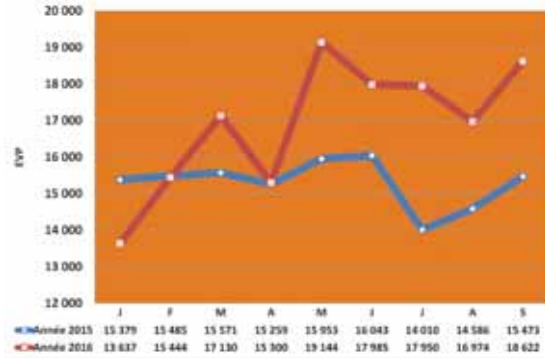


TRAFIC MARITIME

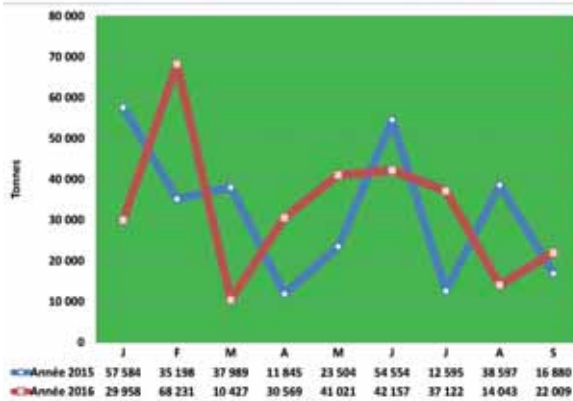
Touchées des navires



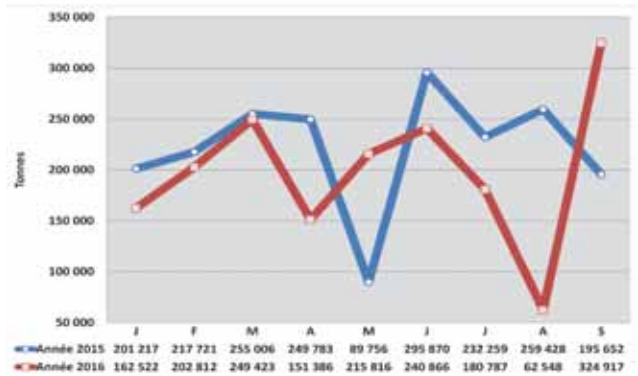
Trafic des conteneurs



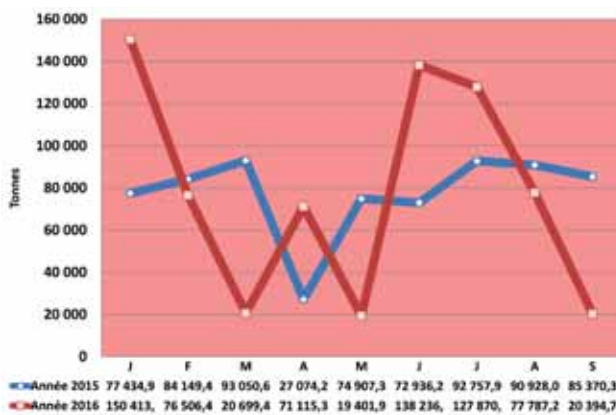
Trafic des marchandises conventionnelles



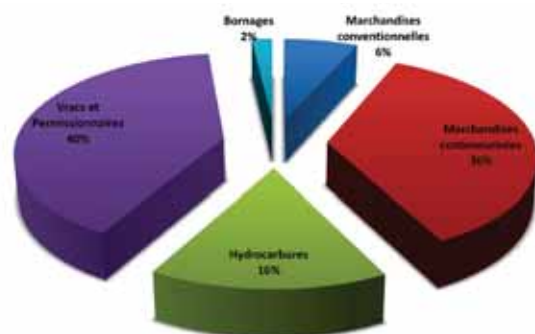
Trafic vracs des permissionnaires



Trafic des hydrocarbures



Part de Tonnage





MOUVEMENT DES NAVIRES

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

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES					
		PLU		TMM		SEY	
SUFFOLK TRADER	1617N	17/11	18/11	21/11	22/11	21/11	26/11
CITY OF XIAMEN	1613N	24/11	25/11	28/11	29/11	01/12	03/12
JAKARTA TOWER	1615N	01/12	02/12	05/12	06/12	08/12	09/12
SUFFOLK TRADER	1619N	08/12	09/12	12/12	13/12	15/12	16/12
CITY OF XIAMEN	1615N	15/12	16/12	19/12	20/12	22/12	23/12
JAKARTA TOWER	1617N	22/12	23/12	26/12	27/12	29/12	31/12
SUFFOLK TRADER	1621N	29/12	30/12	02/01	03/01	05/01	07/01
CITY OF XIAMEN	1617N	05/01	06/01	09/01	10/01	12/01	14/01

ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES							
		DUR		TMM		RUN		PLU	
PAGANINO	004	21/11	22/11	26/11	26/11	-	-	-	-
VICKING BRAVERY	009	09/12	11/12	15/12	15/12	-	-	-	-
HOEGH TRAPPER	004	02/01	03/01	07/01	07/01	-	-	-	-
HOEGH SEOUL	089	13/01	15/01	18/01	18/01				-

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

NOM DU NAVIRE	N° du voyage	PORTS DE TOUCHEES		
		SIN	TMM	MPM
KOTA AZAM	237	18/10	03/11	07/11
KOTA NEBULA	094	25/10	09/11	OMIT
KOTA ANGGERIK	160	03/11	16/11	21/11
KOTA JUTA	298	08/11	23/11	28/11
KOTA NAGA	129	15/11	30/11	OMIT
KOTA JAYA	293	22/11	07/12	12/12
KOTA AZAM	239	29/11	14/12	19/12
KOTA NEBULA	096	06/12	21/12	26/12
KOTA ANGGERIK	162	13/12	28/12	02/01
KOTA JUTA	300	20/12	04/01	09/01
KOTA NAGA	131	27/12	11/01	16/01





ANNUAIRE DES MAREES

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

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

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





AKON'NY MPIASA

INO MARÔ ASANAO Ê !

RANASIARINORO NESTASSIA MISAHANA NY SAMPAN'ASA TONTOLO IAINANA AO AMIN'NY DEPARTEMANTA MISAHANA NY FAMPIVOARANA NY SERANANTSAMBO ATO AMIN'Y **SPAT** NO NOSAFIDIN'NY **PORTECHO** HANAOVANA FANADIHADIANA.



Nestassia RANASIARINORO

- Ny tontolo andranomasina izay arovana amin'ny mety fahaverazan'ny solika avy amin'ireo sambo;

- Ny tontolo an-tanety ato amin'ny seranana izay kajiana amin'ny alalan'ny fahadiovan'ny toerana sy ny rivotra iainan'ny mpiasa.

3°)PE: Alohan'ny asa fanitarana ny seranana , nisy fanadihadiana lalina ve natao mikasika ny tontolo iainana an-dranomasina sy an-tanety?

RN: Nisy tokoa ny fanadihadiana lalina izay natao, mba ahaizana mamaritra ny mety ho vokadratsin'ny fanitarana eo amin'ny tontolo iainana an-dranomasina sy an-tanety iza efa nankatoavin'ny ONE (Office National de l'Environnement), ary efa nazahoan'ny SPAT fazahoan-dalana na permis environnemental hanao ny fanitarana miaraka amin'ilay bokin'andraikitra avy amin'ny tontolo iainana (cahier de charges environnemental), izay mirakitra ny adidy sy andraikitra raisin'ny SPAT amin'ny fiarovana ny tontolo iainana mandritra ny fanitarana.

4°)PE: Amin'ny maha mpisahana ny tontolo iainana anao; mety hanelingelina an'ireo zava-manan'aina an-dranomasina ve io vinavinam-panitarana io?

RN: Misy fomba manokana efa noraisina, izay efa voafaritra ao anatin'ny famakafakana momba ireo zava-manahirana ara-tontolo iainana (étude d'impact environnemental). Mba hisorohana ny amin'ny mety ho fanelingelenana aterak'io vinavinam-panitarana io.

5°)PE: Eo amin'ny fiarovana ny tontolo iainana ato amin'ny seranan-tsambo.

Misy sampan'asa hafa ve miara-miasa aminao? Raha eny, ahoana ny fipetrak'izany?

RN: Ato amin'ny seranantsambo misy sampana manokana misahana ny tontolo iainana ao amin'ny Direction Capitainerie. Izy no tompon'andraikitra voalohany ato anivon'ny seranana. Ny departemanta misahana ny fampivoarana ihany koa dia miara-miasa akaiky amin'io sampana io, satria ny toeram-piasana ankalamanjana izay sahaniko dia miorina eto amin'ny seranantsambo ihany, ka noho izany tontolo iainana iray ihany no kajiana sy arovanay eto.

6°)PE: Nandritra ny fotoana niasanao tato, mba afaka resahinao aminay ve, ny hetsika nahafinaritra sy nahasarika anao mikasika ny fiarovana ny tontolo iainana?

RN: Ny hetsika tena nahafinaritra ahy tamin'ity asa ity dia ny fiofanana mikasika ny fikajiana ny ady momba ny fitandrovana ny fahaverazan'ny akora simika samihafa an-dranomasina.

7°)PE: Ny teny farany tianao hampitaina amin'ny mpamaky?

RN: Enga anie ny rehetra mba tsy hanana tebiteby sy ahiahy ary tahotra amin'ity asa fanitarana ny seranantsambo ity, satria fanavaozana sy fanatsarana no kendrena mba tsy hahamena-mitaha antsika amin'ireo seranantsambo hafa misy any ivelany.

1°) PE: Inona ny andraikitrao eto anivon'ny SPAT ?

RN: Ny asa sahaniko ato amin'ny SPAT dia miaro ny tontolo iainana eo amin'ny toeram-piasana ankalamanjana na chantier, amin'ny sampan'asa fitantanana ny tetikasam-pampandrosoana ato amin'ny seranantsambo.

2°)PE: Inona no azonao amaritana ny atao hoe tontolo iainana manodidina ny seranana?

RN: Ny tontolo sahaninay eto amin'ny seranana dia azo tsinjarina ho roa:

Nangonin'i
MONIQUE Henriette

Mouvement du personnel durant le 3^{ème} trimestre 2016

AGENTS RETRAITÉS: 02

NOM ET PRÉNOMS	MATRICULE	FONCTION	DATE
ROVOU Firmin	1980.314	Chef d'équipe Lamaneur	02/08/2016
MALAO Yvon	1978.291	Matelot Remorqueur	23/08/2016





La SPAT et la RSE



Au coeur de la modernisation du port de Toamasina, la SPAT priorise d'une manière pérenne sa collaboration vis-à-vis des parties prenantes, en interne ou en externe, vers un développement harmonieux et durable.

Aussi, dans le cadre de ses activités, la SPAT consciente de sa responsabilité citoyenne se préoccupe par son intégration autour des trois volets suivants:



VOLET SOCIAL

Développement professionnel et social de ses employés, sensibilisation sur la lutte contre la corruption, partenariat avec les parties externes dans le domaine social, éducation et santé.



VOLET ENVIRONNEMENTAL

Mise en œuvre en vue de la normalisation de zones administratives maritimes et terrestres sous son contrôle. Protection de l'environnement portuaire (maritime et terrestre). Action de reboisement en dehors de l'enceinte portuaire



VOLET ECONOMIQUE

Intégration dans la politique du Partenariat Public Privé au niveau de sa relation avec la ville





« La santé est un capital »

Le mal de dos en milieu professionnel : que faire ?

LES TMS (TROUBLES MUSCULO-SQUELETTIQUES) SONT ASSIMILÉS À DES PATHOLOGIES MULTIFACTORIELLES À COMPOSANTES PROFESSIONNELLES, POUVANT ATTEINDRE LES MEMBRES SUPÉRIEURS, LE DOS ET LES MEMBRES INFÉRIEURS. C'EST UNE LÉSION CONSÉCUTIVE À UN TRAVAIL RÉPÉTITIF, MAIS NON INDUITE PAR DES AGENTS EXTÉRIEURS (MICROBIENS OU ALIMENTAIRES). EN RAISON DE SA FRÉQUENCE EN MILIEU PROFESSIONNEL, LA LOMBALGIE OU LA DORSALGIE, COMMUNÉMENT APPELÉE MAL DE DOS, MÉRITE QUE PORTECHO S'Y FOCALISE.

1. CAUSES ET TYPES

Il existe les lombalgies d'origine :

- vertébrale, généralement acquises par le port de charges lourdes, sinon l'habitude des mauvaises postures ;
- musculaire, effet du travail intensif et/ou de mouvements répétitifs ;
- viscérale (reins), due au manque d'hydratation.

On répertorie trois types de lombalgies :

- le lumbago (qui survient à la suite d'une déchirure ou d'une contusion) ;
- la sciatique (c'est l'appellation courante donné au nerf sciatique coincé, lequel irradie alors une vive douleur dans la jambe, particulièrement suite à une position assise prolongée) ;
- le claquage ou la rupture, qui est généralement dû au manque d'échauffement (précédant un effort), sinon au surmenage.

2. LES SYMPTÔMES

La personne atteinte peut se plaindre de :

- ▶ douleurs dans le dos, lesquelles s'accroissent en position debout ou lors de la marche ;
- ▶ paresthésie ou fourmillement des membres inférieurs ;
- ▶ brûlures ou picotements, parfois nocturnes ;
- ▶ douleur de la face postérieure de la cuisse, du mollet descendant jusqu'au 5ème orteil, sinon de la jambe ou du gros orteil pour les cas de sciatique.

3. QUELLE CONDUITE TENIR ?

- Éviter la sédentarité (la pratique du sport est recommandée) ;
- Corriger les postures au travail (changement de comportement pour corriger les mauvaises postures) ;
- Éviter le travail statique, c'est-à-dire varier les postures, ou si possible, faire de petites pauses de temps en temps ;
- Faire des mouvements d'étirement pour soulager le dos après un travail prolongé ;
- Prendre une collation anti-mal de dos, comme la banane, le chocolat noir ou le miel ;
- Veiller à garder le dos droit pendant les activités quotidiennes, c'est-à-dire corriger la façon avec laquelle on soulève les objets, les paquets ou les dossiers, ou avec laquelle l'on ramasse des objets par terre, l'on manutentionne des charges lourdes. Une précaution

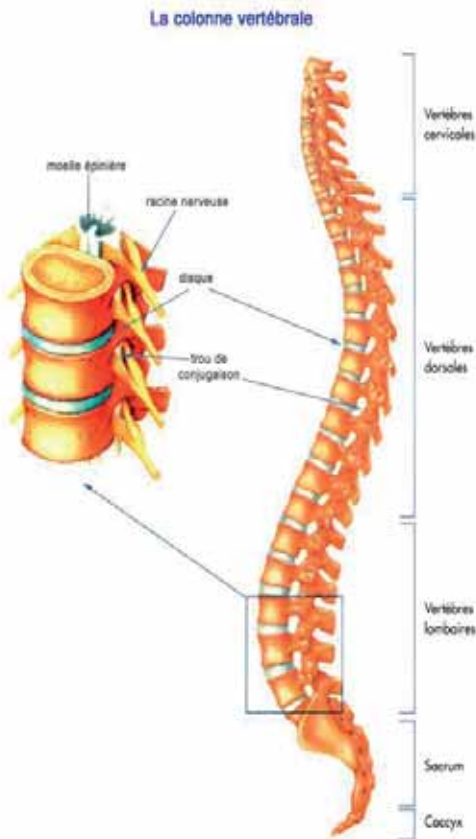
particulière devrait d'ailleurs être observée à chaque lever du lit, cela, pour éviter tout faux mouvement brusque ;

- Dans les cas extrêmes, le patient est encouragé à se faire consulter au CEMEDI, où il sera établi un diagnostic précis. Ce sera aussi une opportunité de voir, grâce à des examens complémentaires (analyses ou radiographie), s'il n'existe pas d'autre(s) maladie(s) associée(s).

4. QUEL COMPORTEMENT ADOPTER ?

Sur le plan évolutif, et du fait de la fragilité de la colonne vertébrale, l'homme n'est pas adapté à la station debout prolongée. D'ailleurs, toute position exagérée, tout mouvement répétitif ou de longue durée, peuvent induire à des TMS. Ces derniers regroupent un certain nombre de maladies fréquemment rencontrées en milieu professionnel, et ainsi, tenant une place importante dans les motifs de consultations des travailleurs. D'où l'importance des bonnes postures et du sport, bref, de la nécessité de la prévention, afin de préserver la fonction charpente et mécanique de la colonne vertébrale.

Recueilli par Monique HENRIETTE, d'après la proposition de Dr David SANONY & Dr Marie Elda BOTOMORA





Equipes de la SPAT représentant le Ministère des Transports et de la Météorologie

ASOIMI 2016 A MAHAJANGA

1ER SEPTEMBRE 2016 : EFFERVESCENCE MANIFESTE À MAHAJANGA OU LA VILLE DES FLEURS (CAPITALE DE LA RÉGION BOENY). COÏNCIDANT AVEC L'ÉCLIPSE SOLAIRE, UN ÉVÈNEMENT HAUTEMENT MÉDIATISÉ À L'ÉCHELLE NATIONALE, A EU LIEU, DU 25 AU 04 SEPTEMBRE DERNIERS, LA 16ÈME ÉDITION DE L'ASOIMI, RENCONTRES SPORTIVES RASSEMBLANT LES EMPLOYÉS DE LA FONCTION PUBLIQUE. APRÈS LE CARNAVAL D'OUVERTURE, ANIMÉ PAR LES QUELQUES 3 500 PARTICIPANTS (CONTRE 2 600 EN 2015) VENUS DES QUATRE COINS DE LA GRANDE ÎLE, PLACE AUX RENCONTRES SPORTIVES, ET CELA, HONORÉES PAR LA PRÉSENCE DU CHEF DE GOUVERNEMENT EN PERSONNE, MONSIEUR SOLONANDRASANA MAHAFALY OLIVIER.

Parmi les représentants du Ministère des Transports et de la Météorologie, l'on y a compté les équipes de la S.P.A.T., et cela, dans plusieurs disciplines, notamment le football, le basket-ball, le karaté et le lawn tennis. Cette présence y a fait son effet, dans ce sens que les 37 athlètes de la S.P.A.T. ont donné le meilleur d'eux-mêmes pour conserver leurs titres précédents :

- Vice championne de Madagascar pour les basketteuses ;
- Champion pour le karaté ;
- Vice championne pour le tennis en simple dame et double mixte.

Côté organisation, le même souci du bien fait a été particulièrement tangible. En effet, la qualité des infrastructures (gymnases, terrains de football ou de tennis, etc) dénote que la ville et les autorités du Boeny ont également donné leur maximum pour honorer, aussi bien le

double événement éclipse/ASOIMI, que les vacanciers et les asoimiens. Ces derniers ont pu pleinement profiter d'une ambiance féérique, grâce aux attraits de la ville, à la chaleur de l'accueil des ses habitants, aux étalages multicolores et aux mille senteurs de la célèbre rue des baobabs, et enfin, aux couchers de soleil magnifiques.

Certes, il serait encore nécessaire de sensibiliser les fonctionnaires pour arriver à un nombre de participants encore plus consistant. D'ailleurs, la prise en compte de l'évènement dans le cadre des Lois de Finances serait envisagée. Cependant, dans son allocution d'ouverture, le Président en exercice de l'ASOIMI a déjà eu raison de se réjouir de ce que l'organisation annuelle de l'évènement a tendance à se développer et à prendre de l'ampleur au sein de toutes les institutions.

Côté participants, bien qu'ils aient été convaincus de la volonté manifeste des dirigeants du pays de donner une signification positive à l'ASOIMI, ils restent conscients que beaucoup reste encore à faire sur le plan organisationnel. En tout cas, en attendant une budgétisation sur le plan national, les organisateurs pourraient déjà s'employer à parfaire la logistique d'accueil et à empêcher l'infiltration des « mercenaires ». Ce serait un grand pas pour faire de cet évènement une opportunité annuelle d'épanouissement sportif chez tous les fonctionnaires malgaches.

Qui sait, l'on en tiendra peut-être compte à la 17è édition, cette fois-ci à Toliary, la Ville du Soleil !

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA





ZANDRY Séraphin Fred Aimé

LA TELEVISION QUELS EFFETS SUR LE SYSTEME EDUCATIF ET SUR LA VIE DE FAMILLE

ILS SONT LÀ, ASSIS CONFORTEMENT SUR LE CANAPÉ...SILENCIEUX PARFOIS, RIANX AUX ÉCLATS PAR MOMENTS...ILS SONT HEUREUX..., ILS SONT AUX ANGES. CE SONT LÀ, SIX BAMBINS ÂGÉS DE 4 À 8 ANS, EN TRAIN DE REGARDER UNE ÉMISSION DE BANDES DESSINÉES À LA TÉLÉ. CE JOUR-LÀ, C'ÉTAIT DURANT LE WEEK-END ET MON STATUT DE GRAND-PÈRE N'A RESENTI AUCUNE INQUIÉTUDE AU PREMIER ABORD CAR, ME SUIS-JE DIT : LAISSONS-LES SE DISTRAIRE. MAIS, AU FIL DU TEMPS, DES QUESTIONNEMENTS FUSENT À L'ESPRIT ET PARTANT, LA CONSCIENCE DU GRAND-PÈRE EST CONFRONTÉE À DEUX SITUATIONS CONTRADICTOIRES : L'AVERS ET LE REVERS DES ÉMISSIONS TÉLÉVISÉES POUR DES ENFANTS DE BAS ÂGE ET MÊME POUR LA VIE DE FAMILLE. L'HOMME EST HEUREUX, ENTHOUSIASMÉ ET POURTANT PRÉOCCUPÉ FACE AU DÉVELOPPEMENT EFFRÉNÉ DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE.

LA TELEVISION ET SES AVANTAGES

Pour un profane, la télévision se définit comme étant un système qui permet de transmettre en image et en son des événements qui se produisent à des distances proches ou éloignées, à l'aide d'un appareil connu sous le nom de poste téléviseur. La transmission d'un événement peut se réaliser en différé ou en direct.

Mais la télévision n'est pas le fait du hasard car c'est le produit conjugué de différents chercheurs tels que :

- L. DE FOREST par son invention de la triode en 1906 ;
- K.L. BRAUN (1897-1905), inventeur du tube cathodique avec dispositif de balayage du faisceau ;
- V.K. ZWORYKIN (1923), inventeur du tube analyseur d'images.

Les premières démonstrations de la télévision ont été effectuées en 1926 grâce aux efforts de J.L. BAIRD et les émissions publiques furent réalisées en Angleterre et en Allemagne en 1929 et, en France, en 1931. Brossons en passant les changements qui se sont opérés dans ce domaine : la télévision en noir et blanc, la télévision en couleurs, le National Television System Committee (NTSC), le Phase Alternative Line (PAL), le Système Séquentiel A Mémoire (SECAM), la Télévision numérique, la Télévision à haute définition (T.A.H.D).

A part ce bref historique de la genèse de la télévision, d'aucuns s'accordent de reconnaître les bienfaits qu'elle procure à l'humanité. Une maison de campagne, si éloignée soit-elle, pourvue d'un poste téléviseur, est riche

d'informations et dispose des connaissances multisectorielles et multidimensionnelles. En se référant à l'anecdote au début de cet article, enfants, jeunes et adultes peuvent affirmer que :

► La télévision divertit

La vie n'est pas faite que de travail, d'obligations, d'astreintes, de devoir; mais elle a droit à son lot de repos, de joie, d'amusements, de distractions pour se ressourcer. Les études et le travail, malgré les satisfactions qu'ils génèrent, sont parfois fatiguants. Huit heures d'affiliée dans la journée – sans compter les embûches et les aléas qui en découlent- sont dures. Mais l'appel et le respect du devoir, du civisme et de la citoyenneté obligent. Nos enfants étaient, durant cinq jours, soumis





EDUCATION & CULTURE



au respect des règles et disciplines scolaires : la ponctualité, l'assiduité, la politesse, les obligations face aux exercices d'applications de toutes sortes. Et le week-end, c'est le « ouf » général. Et à chacun d'en profiter. Devant la télé, le rire c'est l'expression d'une personne libérée et le sourire la bonne attente, la complicité, la détente et la pureté du cœur. Les commentaires sont l'expression de la pensée « libérée », d'une personne détendue et sans complexe aucun. Le divertissement à travers la télévision est à l'opposé du conformisme. Les adultes, épuisés tout au long de la journée, s'asseyent calmement au salon pour savourer une émission de leur choix et le stress s'estompe peu à peu, au fur et à mesure que la chaîne s'anime à leur convenance. Mais il n'y a pas que le divertissement à la télévision. Elle nous offre d'autres avantages comme :

■ Le développement et le renforcement des connaissances

En effet, à travers les différentes chaînes dispensées à la télévision, point n'est besoin de reconnaître que des connaissances pluridisciplinaires y sont diffusées : connaissances scientifiques, techniques et technologiques. Les élèves et étudiants y puisent des notions qui les aident à renforcer et consolider les connaissances acquises précédemment. La télévision s'avère un véritable centre de documentations, pédagogiquement et psychologiquement, conçues à la mesure des âges, car tout le monde est servi et tout le monde y gagne.

D'un pays à un autre, les modes de vie diffèrent, et ce à travers les us et coutumes, la manière de penser ; bref, à travers les cultures. Aucun pays ne peut s'isoler et vivre dans une autarcie béate, au risque de se retrouver anéanti face à la mondialisation et aux accords internationaux multisectoriels.

Par ailleurs, la télévision est un outil incontournable pour :

■ Favoriser la rencontre des cultures,

lesquelles permettent de mieux comprendre l'autre, cet autre qui se trouve à des centaines de milliers de kilomètres. Les chants folkloriques, les danses traditionnelles véhiculent toute une philosophie et une sociologie qui font partie des paramètres qui conditionnent la vie sociétale. Les chants, les danses, les coiffures, les costumes expriment à eux-seuls l'histoire d'un pays. Et notons en passant le Carnaval du Brésil, la danse rythmée et fougueuse des zoulous, ainsi que la cadence feutrée des vietnamiennes, le fitampoha, le beko et le famadihana de Madagascar. Toutes les cultures se valent : les comprendre et les apprécier dans leurs justes valeurs sont autant d'attitudes allant dans le sens d'une concorde entre les pays, les téléspectateurs des continents.

En sus des divertissements, du perfectionnement des connaissances à travers d'émissions mûrement choisies, pédagogiquement et psychologiquement élaborées, la télévision :

■ Réduit les distances et informe

En effet, confortablement vautre dans son fauteuil, le téléspectateur poursuit ses pérégrinations virtuelles et s'émerveille devant des informations de tout genre : scientifiques, culturelles, environnementales, politiques et sociales. Différents pays passent sous ses yeux et cela sans qu'il ait bougé d'un iota de sa place.

En bref, il a vécu, à l'aide des images, des événements qui se sont passés ailleurs, en Europe, en Asie, en Océanie, en Amérique, en Afrique, comme si les distances sont réduites par un simple geste de manipulation.

À la lumière de ces quelques exemples, on peut affirmer que la télévision éduque, informe, divertit et c'est un carrefour d'échanges culturels et scientifiques. Le monde entier ne peut que s'en réjouir.

Mais toute médaille a son revers. Toute invention a ses avantages et ses inconvénients. Et il faut les cerner avec beaucoup de tact et de pédagogie. La télévision présente un danger pour l'enfant de bas âges et pour l'adolescent.

Les éléments de la face cachée de l'iceberg que nous allons relater dans le prochain numéro ne peuvent être exhaustifs, mais nous en dégagerons l'essentiel.

(... A suivre)

ZANDRY Séraphin Fred Aimé
Psychosociologue
Directeur des Ressources Humaines





ACTUS EN PHOTOS



28/09/2016 : Port de Toamasina, Visite du SEM Président de la République Hery RAJAONARIMAMPINANINA, avec Monsieur le Ministre auprès de la Présidence en charge des Projets Présidentiels, de l'Aménagement et du Territoire et de l'Équipement, Narson RAFIDIMANANA, et Monsieur le Ministre des Transports et de la Météorologie, Benjamina RAMANANTSOA .



28/09/2016 : Réunion de mise à jour du mémorandum entre la SAPT et la JICA



25/10/2016 : Visite de Monsieur le Ministre du Tourisme, Roland RATSIRAKA , à bord du paquebot COSTA ROMANTICA .



04/11/2016 : Journée Mondiale de la Mer et des Gens de Mer à Nosy-be, Stand de la SPAT: Accueil des visiteurs



04/11/2016 : Journée Mondiale de la Mer et des Gens de Mer à Nosy-be, Interview du Directeur de la Capitainerie de la SPAT, INJONA Jami, par l'équipe de la communication de l'APMF



04/11/2016 : Journée Mondiale de la Mer et des Gens de Mer à Nosy-be. Conférence-débat sur la Sûreté et la Sécurité en mer.



RECETTE



Guide de préparation

Recette pour 10 pers.
 Temps de préparation : 30 min.
 Temps de cuisson : 1h
 Temps de repos : 2h
 Niveau de difficulté : facile

Pain de poisson aux légumes

Ingrédients

- 300 à 400 g de poisson (saumon, filet de merlu, barbue, lieu noir...) ou restes d'un mélange de poissons
- 1 petite boîte de macédoine de légumes
- 5 œufs
- 4 tranches de pain de mie
- 3 oignons
- 2 c. à café de crème fraîche
- 1 petite boîte de concentré de tomate
- 50 g de beurre
- Persil haché
- beurre pour le moule
- 1 cube de bouillon au goût Légumes
- Sel, poivre

PRÉPARATION

- Préchauffez le four th.6 (180°C).
- Faites cuire le poisson au court-bouillon (cela facilitera l'émiettage).
- Dans une poêle, faites revenir la macédoine de légumes et les oignons dans 25 g de beurre.
- En fin de cuisson, ajoutez 1 cube de bouillon Légumes pour donner un délicieux goût cuisiné à votre poêlée et mélangez pour faire fondre le bouillon.
- Battez les 5 œufs en omelette.
- Dans un bol, ajoutez de la crème fraîche, les oignons, la macédoine, le concentré de tomate, le poisson émietté, le persil haché et le pain de mie bien essoré (préalablement trempé dans du lait).
- Beurrez un moule à cake et versez-y la préparation.
- Faites cuire la terrine au bain-marie pendant 1 heure environ.
- Laissez refroidir le plat avant de démouler.
- Servez avec une mayonnaise "maison" ou une sauce crème fraîche, citron, ciboulette.
- Votre pain de poisson aux légumes est maintenant prêt à être dégusté!

HUMOUR

AU BEAU MILIEU DE L'ALTANTIQUE NORD

Au beau milieu de l'Atlantique Nord, un chalutier vient de faire naufrage. Dérivant à bord de leur canot de sauvetage, les marins commencent à crever de froid, de faim et de soif, lorsqu'un gigantesque paquebot les repère enfin. Le commandant du paquebot dit à son équipage: - Faites vite, montez ces naufragés à bord et donnez leur à boire, à manger et de quoi se réchauffer. Quand les pêcheurs sont à bord du paquebot, le commandant les accueille :
 - Vous avez de la chance que notre bateau passait par-là, je vous souhaite la bienvenue à bord du Titanic!



Dessin d'enfant

Dessin de RAVAKANIRINA Brigiana Josée, 12 ans
 Fille de RAKOTONINDRINA José
 Agent Général de la Direction Générale

DEMEURE	MESURE D'ÉLECTRICITÉ	UNIVERS	ARISTES PEINTRES
JOLI COEUR	RENDANT SUR	PEU DÉVELOPPÉ	
SOTS			SUR LA BRESLE
PROIES			
ENTRE AMIS		LIA	
HÔTE DES BOIS		CRÈME RENVERSÉE	
		ÇA COULE DU STYLO	ÇA TIENT À UN CHEVEUX
BARBANTES	POINT DANS L'EAU		MESURE CHINOISE
	TOUR IMPRÉVISIBLE		MOUCHE QUI PIQUE
JETANT			
ECOLE NIPPONNE			
		EST INCOVENANT	
CAPITALE GRECQUE			



Chantiers, mise aux normes, développement durable



**International Star
for leadership
in Quality**
Jun 2014 - Paris



**International Award
for leadership in Image
and Quality**
Décembre 2014 - Madrid



**The New Era Award
for technology,
innovation and quality**
Jun 2014 - Rome



**Best Quality
Leadership
Award**
Décembre 2014 - Los Angeles

Société du Port à gestion Autonome de Toamasina

Tél +261 20 53 321 55 | e-mail: spdg@port-toamasina.com | site web: www.port-toamasina.com

