



# PortEcho

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina

SPAT 1<sup>er</sup> Trimestre 2017

n°30



## IOPL 2017

ÎLES ET PORTS

SUR LA NOUVELLE ROUTE DE LA SOIE :

DE LA CONCURRENCE  
À LA COMPLÉMENTARITÉ

- ▣ **PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA**  
Cérémonie de signature de l'Accord de Prêt
- ▣ **POUR LA SÛRETE DU PORT DE TOAMASINA**  
Une lutte sans merci contre la corruption



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





# LA S.P.A.T SE DISTINGUE A L'ECHELON INTERNATIONAL



The New Era Award  
for technology,  
innovation & quality

Rome, Juin 2014

International Award  
for leadership  
in image and quality

Madrid, Décembre 2014

International Star  
for leadership  
in quality

Paris, Juin 2014

Best Quality  
Leadership Award

Los Angeles,  
Décembre 2014



**Directeur de Publication**

AVELLIN Christian Eddy

**Directeur de Rédaction**

Zéline RAKOTONIRINA-MINIMINY

**Comité de Rédaction**

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

**Infographie**

Mamy RAZAKALIMANANANDRO  
 Johany Marino HARINDRATSIMBA

**Photographie**

Johany Marino HARINDRATSIMBA

**Edition:**

ECOPRIM  
 Tél: 020 22 320 89  
 Fax: 020 22 690 87  
 e-mail: commercial@sitram-ecoprim.com

Zone Industrielle Nord des hydrocarbures  
 Ankorondrano  
 D.L N° 1483/07/17

**Nombre de tirage:**

400 exemplaires

**4 EDITORIAL****6 ECONOMIE****6. IOPL 2017**

Îles et ports sur la nouvelle route de la soie :  
 de la concurrence à la complémentarité

**11. IOPL :**

Quelles opportunités pour la croissance économique  
 de Madagascar ?

**12. APIOI:**

Assemblée Générale Annuelle 2017 à Madagascar

**14. PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA**

Cérémonie de signature de l'Accord de Prêt

**15. LA JICA, IMMEDIATEMENT SUR TERRAIN****16. OMI-AUDIT IMSAS**

Madagascar se prépare pour le mois d'octobre

**« DU COTE DES QUAIS ... »****17. POUR LA SÛRETE DU PORT DE TOAMASINA**

Une lutte sans merci contre la corruption

**18. LE SECTEUR CROISIERE EN NETTE PROGRESSION****19. SECURITE MARITIME ET SECURITE NATIONALE****20. LES ROUTES COMMERCIALES MARITIMES****22. AMBATOVY****24 TRAFIC MARITIME****26 MOUVEMENTS DES NAVIRES****27 ANNUAIRE DES MAREES****28 AKON'NY MPIASA****28. VOALOHAN'NY VOLANA MAY 2017**

Tafaray ny tia sy ny manina

**30. INO MARÔ ASANÔ Ê ?****31 INO MARESAKA AKÔ ?****31. SEMAINE DE LA LANGUE FRANÇAISE ET DE LA FRANCOPHONIE****32. VITRINE ECONOMIQUE DE TOAMASINA**

Le gouvernement mise sur le secteur privé, en tant que  
 moteur du développement

**34 SANTE****34. LA SANTE EST UN CAPITAL**

Prévenir l'hépatite B, c'est tout à fait possible !

**35 SPORT****35. TOURNOI DE PÂQUES 2017**

« De l'œuf à l'oie, pour booster le tennis tamatavien »

**36 EDUCATION & CULTURE****36. A LA RENCONTRE DES CULTURES ET DE SIMILITUDE DE PENSEES****38 ACTUS EN PHOTOS****39 LOISIRS**



# EDITORIAL

EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL

## Innovation et durabilité :

# Comment concrétiser l'Economie Bleue à Madagascar ?

Les eaux (mers, océans et cours d'eau) constituent la majeure partie de la planète Terre. En fait, leur existence contribue à l'équilibre constant et durable de son écosystème. C'est d'ailleurs dans le souci de leur préservation que, ces dernières années en Afrique, et plus particulièrement dans la zone Océan Indien, de nombreuses mutations socio-économiques se sont opérées. Celles-ci ont auguré une gestion durable et responsable des eaux, en tant que véritables vecteurs de développement et armes dans la lutte contre la pauvreté. Ainsi, et dans la mesure où apprécier le potentiel ne peut se concevoir sans la prise de mesures adéquates, l'enjeu s'avère considérable.

Une révolution est à entreprendre, c'est universellement acquis. Et concevoir ne suffira plus. Il faudra, aussi et surtout, concrétiser ! **Economie bleue**, jusqu'ici un simple concept doit, à présent, se muer vers une **transformation structurelle** du pays, de la région, du continent. Mieux, la mutation doit s'opérer à tous les niveaux de la société. Et les dirigeants, comme les simples citoyens, ont un devoir d'intégration au système. Ici, l'on ne parle pas uniquement de cadre juridique, réglementaire et institutionnel, mais d'un mouvement intégral, de même qu'une véritable philosophie de chaque individu.

La question demeure dans le **comment concrétiser cette démarche**. SEM Hery RAJAONARIMAMPIANINA, Président de la République de Madagascar, n'a-t-il pas déjà apostrophé ses vœux de 2015, pour la conversion de Madagascar à l'Economie Bleue ? En interpellant le peuple malgache qu'il s'agit dorénavant de passer du concept à un processus intégré et durable, il s'attend, sans nul doute, à ce que les autorités compétentes initient le programme, à l'instar de plusieurs pays qui ont déjà développé leur politique en la matière. A Madagascar, il va de soi que collaboration et coopération débutent par une coordination parfaite des ministères en charge, ce, pour des résultats positifs dans l'intégration de l'Economie Bleue.

Alors, puisque nous sommes tous convaincus que la préservation de notre environnement, comme la lutte contre la pauvreté, sont des priorités pour notre pays, ensemble, nous avons l'obligation de faire de Madagascar un des pionniers de l'Economie Bleue, une économie responsable envers l'environnement et les communautés. En ce faisant, nous réussirons à donner au monde entier cette image de responsabilité sociale optimale !

Monica RAHARIMALALA





:DITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL

## Innovation and sustainability:

# How to implement Blue Economy in Madagascar?

Seas, oceans and rivers constitute the major part of the Earth. In fact, their existence contributes to constant and sustainable balance of its ecosystem. Recently in Africa, and more particularly in the Indian Ocean zone, many socio-economic changes have taken place on behalf of their preservation. Those have led to sustainable and responsible water management, as genuine vectors of development and weapons in the struggle against poverty. Thus, and insofar as appreciating potential cannot be conceived without taking of the adequate measures, the stakes are most important.

It is an established fact that a revolution is to be undertaken. And conceiving of will be no longer enough. It will also have to be made concrete! Blue economy, so far a simple concept, must now turn to a **structural transformation** of the country, the region, the continent. Even better, that mutation must take place at all levels of society. And leaders, as well as ordinary citizens, have the duty to integrate into the system. Here, we are meaning not only legal, regulatory and institutional framework, but an integral movement, as well as a true philosophy for each individual.

However, there is still an important question: **how to make this happen?** When pronouncing his New Year's wishes in 2015, His Excellency Mr Hery RAJAONARIMAMPIANINA, President of Madagascar Republic, has not already shout at for the conversion of Madagascar to Blue Economy? By calling out the Malagasy people to move, from now on, from the concept into an integrated and sustainable process, he certainly expects all competent authorities to initiate the program, as it was done in many countries which have already developed their policy in this field. In Madagascar, it goes without saying that collaboration and cooperation begin with a perfect coordination of the ministries in charge of the question, and this, for positive results in Blue Economy integration.

So, since we are all convinced that preserving our environment, as well as struggling against poverty, are priorities for our country, together, we have the obligation to make Madagascar one of the pioneers of Blue Economy, a responsible economy on behalf of environment and communities. By doing so, we will succeed in giving the whole world the image of our optimal social responsibility!

Monica RAHARIMALALA





ECONOMIE



# IOPL 2017

## ÎLES ET PORTS SUR LA NOUVELLE ROUTE DE LA SOIE : DE LA CONCURRENCE À LA COMPLÉMENTARITÉ

22 ET 23 MARS 2017, À L'HÔTEL CARLTON, ANTANANARIVO, MADAGASCAR, LES DÉCIDEURS ET ACTEURS DANS LE SECTEUR MARITIME SE SONT DONNES RENDEZ-VOUS DANS LE CADRE DE LA 11ÈME ÉDITION DE L'IOPL (INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS CONFERENCE AND EXHIBITION). EN TOUT, 187 PARTICIPANTS ET 27 EXPOSANTS SE SONT PENCHÉS SUR LES ENJEUX ET LES DÉFIS ÉMERGEANT AVEC LA NOUVELLE ROUTE DE LA SOIE. AU PROGRAMME, CONFÉRENCES, EXPOSITIONS, B TO B MEETINGS... BREF, RENCONTRES, ÉCHANGES ET CONCLUSIONS DE PARTENARIAT, DANS UN OBJECTIF COMMUN ET POUR UN INTÉRÊT COMMUN : DÉSORMAIS, AU LIEU ET À LA PLACE DE LA CONCURRENCE, LA COMPLÉMENTARITÉ.







## ECONOMIE



Le Directeur Général de la SPAT, en plein exposé pendant la conférence

modèles dans le transport maritime des matières premières venant de l'Afrique et de l'Amérique Latine, ainsi que des produits finis vers les pays de l'Océan Indien et de l'Afrique Australe. Autrement dit, sur le plan géostratégique, Madagascar se trouve au centre du monde; au milieu des routes maritimes de l'Océan Indien là où les navires se croisent avec les échanges entre l'Amérique Latine et l'Afrique pour les matières premières et les pays d'Asie comme la Chine, l'Inde et le Japon pour les produits finis. Ainsi, il est susceptible de devenir un pôle économique fort de la zone de l'Océan Indien et de la région subsaharienne. Il va sans dire que les autres formes de transport (aériennes, routières, fluviales et ferroviaires), ainsi que les industries de grande envergure, seront, par effet induit, stimulés par le Projet d'extension du Port de Toamasina. La première phase des travaux va s'étaler jusqu'en 2020. Et d'ici trois ans, il y aura déjà un nouveau quai fonctionnel ».

A rappeler qu'à l'issue de la dernière phase de l'extension, le Port de Toamasina sera en mesure d'accueillir des navires de type PANAMAX (méga navires atteignant 965 pieds de longueur (soit de 294,1m), 106 pieds de largeur (soit de 32,3m), pouvant transporter jusqu'à 5 500 conteneurs ou les navires Post-PANAMAX de taille supérieure à la classe PANAMAX genre «Colombo Express»). Accorder la priorité aux marchandises conteneurisées ne signifie pas, pour autant, qu'il a

fallu laisser de côté les autres types de marchandises. Bien au contraire, puisque la croissance du trafic concerne, au même titre, les marchandises dites « conventionnelles ». Sans nul doute, c'est la prise de conscience de cette tendance qui a motivé la SMMC à participer et à exposer, pour la toute première fois, à l'IOPL. Une opportunité pour cette jeune société de mettre en avant ses réalisations les plus significatives :

- manutention et acheminement de près de 300 000 tonnes de gros colis, lourds et encombrants, destinés à la mise en œuvre du Projet Ambatovy ;
- normalisation de l'exploitation d'un nouveau terre-plein de véhicules, doté d'une capacité totale de stockage de 1.000 unités, ainsi que d'une vidéo surveillance équipée de caméra HD en fibre optique ;
- normalisation et exploitation de magasins et hangars couverts, d'une capacité totale de stockage de 50.000 tonnes, pour les produits périssables, ainsi que de terre-pleins destinés aux produits résistants aux intempéries.

Pour sa part, la SMMC a mis à profit sa présence à l'IOPL pour démontrer que, depuis sa création, elle améliore constamment ses équipements, cela, grâce à l'acquisition de matériels d'exploitation performants et répondant aux exigences du métier. Mieux, dans le cadre de sa politique de développement, elle envisage la mise en place de terminaux spéciaux. Enfin, de sorte à satisfaire ses clients, elle étudie l'éventualité d'une tarification flexible.

En appui à ces efforts, la S.P.A.T. a déjà élaboré une étude relative à l'aménagement d'un quai mixte Passagers/Ro-Ro (Roll on-Roll off). Cette infrastructure est prévue pour accueillir, en alternance, les paquebots et les car carriers, des navires à rampes destinés spécialement au transport de véhicules.



Le Directeur Général de la SMMC, en train d'exposer

## Quel regard portent les armateurs sur les efforts conjoints de l'Etat et des concessionnaires du port ?

Certes, la place géostratégique qu'occupe Madagascar sur la nouvelle route maritime, comme son énorme potentiel en termes d'espaces (il s'agit de la 4ème plus grande île du monde), sont des atouts indéniables. Encore faut-il que le pays sache les valoriser ? Et comment, s'empresserait-on sûrement de rétorquer !

Dans la présentation qu'il a faite lors de la conférence, Thierry JEANDET, Owner's Representative, Business Development Manager auprès de la MSC MAD (Mediterranean Shipping Company Madagascar) se dit convaincu de la place que tient le Port de Toamasina, de par sa performance. Mais il est également convaincu que ce port doit rapidement s'adapter aux nouveaux enjeux. A cet intervenant alors de proposer l'enjeu et les défis en ces termes « l'insularité d'un pays fait qu'il est fortement tributaire des services aériens et maritimes. Bien entendu, sans ces liens vitaux, l'économie de toute île est sérieusement compromise. Il est donc indispensable que celle-ci







se dote d'infrastructures adaptées, pour garantir des flux rapides et efficaces des marchandises. Comme Madagascar est la plus grande île de l'Océan Indien, il est primordial que ses acteurs économiques puissent bénéficier d'une logistique terrestre appropriée, d'autant plus que les potentialités industrielles, agricoles et



Exposer aux invités les activités de la société

## armateurs de l'Autorité Portuaire du Port de Toamasina ?

halieutiques abondent dans la Grande Ile ».

Booster les échanges commerciaux par voie maritime exigerait donc, de Madagascar et de ses ports, certaines conditions, entre autres, et comme l'a exposé Thierry JEANDET, la priorisation de la satisfaction des attentes des clients, attentes qui se résument comme suit :

- ▶ la mise aux normes des infrastructures, installations et équipements portuaires et maritimes. L'émergence des gros porteurs sur les routes maritimes est un fait. Aux ports riverains d'adapter leurs infrastructures d'accueil à cette nouvelle génération de navires (profondeur des quais, terminaux et espaces d'entreposage suffisamment vastes pour le trafic croissant, équipements hautement efficaces et performants, ...);

- ▶ la systématisation du principe de planning d'escales régulières, de façon à garantir aux armements, chargeurs et réceptionnaires la possibilité de programmer, avec assurance, les mouvements des navires et des marchandises;



Effet conteneur pour le stand de la MICTSL

- ▶ la sûreté et la sécurité des navires et des marchandises. Les USA comme l'Europe ont fait preuve de leur volonté d'accompagner Madagascar dans ses efforts en vue de sécuriser ses frontières, ses espaces maritimes et ses ports ;

- ▶ le principe de frontières respectueuses, tant de la légalité que de la célérité (normalisation et numérisation des formalités et des procédures douanières) ;

- ▶ l'aménagement d'une infrastructure routière et ferroviaire sécurisée et adaptée au trafic croissant de marchandises.

Pour sa part, la MSC opérera pour la simplification des échanges, ce, de sorte à combiner une partie de la chaîne ainsi que la traçabilité des cargaisons. En même temps, elle va proposer une solution intermodale entre le transport terrestre et une flotte supplémentaire, cela, pour répondre au mieux aux attentes des clients. C'est d'ailleurs à ce titre et dans l'objectif

d'offrir, aux clients comme aux acteurs économiques nationaux, un service de proximité, hautement efficace et étendu en termes de logistique, que MEDLOG Madagascar SA a été créé à l'initiative de la MSC. C'est le 21ème né dans le continent africain. En choisissant un terre-plein de 3ha environ, idéalement situé sur un axe central allant de l'entrée de la ville au terminal, MEDLOG Madagascar SA sera en mesure de proposer des services divers, entre autres :

- ▶ l'entreposage, le pesage, l'emportage, le dépotage, l'entretien et la réparation de conteneurs ;

- ▶ les solutions aux problèmes d'acheminement ;

- ▶ le monitoring de conteneurs frigorifiques, etc.



Vue du stand de la MSC MAD, lors du vernissage





## ECONOMIE



Le Directeur Général de la SPAT, visitant le stand du Port de Beira (Mozambique)

## Deux exemples de ports riverains, face aux mêmes enjeux et défis

**Le Port, La Réunion.** Son port Est étant idéalement situé dans une baie bien abritée, et ainsi, offrant aux navires une escale maritime fiable, il est relativement bien protégé des aléas climatiques. D'un côté, port de commerce, de pêche, de croisière et de réparations navales, de l'autre, port militaire (Le Port abrite le troisième port militaire français), Le Port se compose de deux sites (le port Est et le port Ouest) séparés, l'un de l'autre, de 3km. Il se classe au deuxième rang des ports des régions ultrapériphériques de l'Europe, et au quatrième rang des ports à conteneurs français. Il traite annuellement plus de 4 millions de tonnes de marchandises et manutentionne plus de 240 000 EVP. Le Port continue de se chercher et

d'évoluer, ceci, dans le but de se positionner en tant que hub de transbordement régional. Etre un vecteur de valeur ajoutée, devenir une référence portuaire de la zone, ainsi qu'une porte d'entrée de l'Europe dans l'Océan Indien, tels sont les défis qu'il entend relever, ceci, tout en soutenant les filières et en favorisant une nouvelle dynamique de territoire. Depuis 2015, Le Port continue sa modernisation et a réceptionné des travaux de redimensionnement de l'outil portuaire. Aujourd'hui, il est en mesure de traiter des navires d'une capacité allant jusqu'à 9 000 EVP, ainsi que d'offrir, aux différents opérateurs économiques, une solution logistique nouvelle, répondant aux enjeux du transport maritime dans l'Océan Indien.

**Le Port de Beira (Mozambique).** Même si le volume de son trafic a quelque peu diminué en 2016, ce port de l'Afrique de l'Est se montre très confiant pour son avenir et se dit prêt à relever le défi, face aux enjeux et aux conjonctures, tant régionales qu'internationales. Aller de l'avant, améliorer ses performances et proposer un large éventail de services, voilà ce à quoi ce port manifeste sa détermination. Lors de la présentation qu'il a faite à la conférence, Leonel MUCHANGA, Business Development Analyst du Cornelder de Moçambique (Mozambique) a su démontrer à l'assistance l'engagement du Port de Beira pour la réduction du magasinage des conteneurs, la facilitation des diverses formalités et procédures, les investissements en termes d'infrastructures, d'équipements, de transfert de compétences et d'opérationnalité du système de management. Enfin, pour ce port, *l'esprit de la complémentarité s'avère bel et bien acquise comme la clé du développement*. En effet, s'ouvrir aux autres pays riverains (ou tout simplement voisins, comme la Zambie et le Zimbabwe) s'avère le moyen le plus efficace, pour le Port de Beira, de trouver de nouveaux marchés. Pour ce port, le maître mot s'apparente tout bonnement à une pensée inspirée d'un proverbe africain : « *If you want to go quickly, go alone, but if you want to go far, go in company* » (en français, si vous voulez aller plus vite, partez seul. Mais si vous voulez aller loin, restez en groupe).



Coupure du ruban inaugural de l'IOPL 2017

## Agenda 2018

Lors de la clôture de la conférence, les participants ont été, d'ores et déjà, invités à noter le prochain rendez vous : 24 et 25 janvier 2018 à l'Hôtel **LE MERIDIEN, Port Louis, Ile Maurice, pour la 12<sup>ème</sup> édition de l'IOPL**. Une occasion pour Rory DOYLE, Directeur Général de Transport Events Management, de laisser entendre que la prochaine édition rassemblera une centaine de capitaines de port exécutif senior, et permettra, aux participants et exposants, d'échanger directement avec les délégués et les représentants de chaque port ■

Recueillis par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA





## IOPL QUELLES OPPORTUNITÉS POUR LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE DE MADAGASCAR ?

Aujourd'hui, Madagascar est confronté à de nombreux obstacles freinant sa croissance économique, pour ne citer que la corruption, les dégâts cycloniques (avec de fortes inondations succédant à de longs mois de sécheresse), l'insécurité, et enfin, la pauvreté qui touche près de 90% de la population. Ceci pour dire que, pour redresser la situation, la Grande Ile devra relever d'énormes défis. L'étude menée en 2016 sur l'économie de Madagascar par la PEA (Perspective Economique en Afrique) souligne que : « la croissance économique devrait s'améliorer pour atteindre 4,0 % en 2016 et 4,5 % en 2017, et contribuer à une réduction de la pauvreté et du chômage, sous l'effet conjugué d'une meilleure gouvernance et d'une relance des investissements publics et privés. Avec un environnement politique plus apaisé, cette croissance économique serait principalement tirée par l'agriculture, la production des zones franches industrielles, les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), les transports, le tourisme et le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP) ».

Conscient des enjeux en termes de retombées économiques, l'Etat a d'emblée compris l'importance d'être le pays hôte de l'IOPL, dans ce sens que l'évènement offre des opportunités à saisir, en vue de favoriser le commerce international du pays. Et dans l'objectif d'un

développement durable, le Port de Toamasina, avec la S.P.A.T. comme interface, est et reste conscient de la compétitivité, actuellement présente dans la région de l'Océan Indien et de l'Afrique elle-même. Dans ce contexte, la mise en œuvre du Projet d'extension du Port de Toamasina, lequel projet ambitionne de faire du premier port malgache un des plus grands de la région, s'avère aussi importante qu'urgente.

Faut-il rappeler que, depuis l'émergence de la nouvelle autoroute maritime entre l'Afrique et l'Asie, le frêt entre les deux continents connaît une croissance annuelle de 15% ? Etant la plus grande île située géo-stratégiquement au carrefour de cette autoroute, Madagascar devrait tirer profit du contexte, ce, en préparant, sans attendre, ses ports au trafic constamment croissant sur cette desserte. En tout cas, il apparaît clair que le développement de ces ports, et surtout, l'extension du Port de Toamasina (pour être à même de s'ériger en hub ou port d'éclatement sur cette nouvelle desserte maritime) s'avèrent, dès lors, la priorité des priorités économiques.

Faut-il également rappeler que le Projet d'extension du Port de Toamasina converge, en de nombreux points, avec cette stratégie de positionnement en tant que carrefour des échanges Afrique-Asie ? Il faut savoir que les infrastructures à venir lui permettront de devenir

une plateforme incontournable des échanges sur cet axe maritime en plein essor. D'ailleurs, ceci explique que les attentes du Port de Toamasina, par rapport aux retombées positives de cette nouvelle autoroute, sont immenses. Et de fait, les défis qui attendent la S.P.A.T., en tant qu'autorité portuaire, sont loin d'être les moindres sur divers aspects.

Si les retombées pour le Port de Toamasina, en termes de hausse du trafic et d'attractivité, paraissent plus qu'évidentes, les impacts macro-économiques des échanges avec l'Asie ne le sont pas moins, et devraient profiter à l'ensemble de l'économie malgache. D'ailleurs, la Grande Ile, avec son énorme potentiel minier, agricole et industriel (lequel potentiel intéresse beaucoup les investisseurs asiatiques) gagne réellement à profiter de ce nouvel axe économique. Ceci est d'ailleurs vrai pour d'autres pays africains. En effet, selon plusieurs experts, « *longtemps exclu des flux d'échanges internationaux pour diverses raisons, le continent africain se réveille peu à peu et devrait, dans les prochaines années, soutenir la croissance mondiale* ».

Proposée par  
Natacha TSILANGOY





ECONOMIE



# APIOI: ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE 2017 À MADAGASCAR

À LA FIN DU PREMIER TRIMESTRE DE CETTE ANNÉE, MADAGASCAR A EU LE PRIVILÈGE D'ÊTRE LE PAYS HÔTE DE DEUX ÉVÈNEMENTS D'ENVERGURE INTERNATIONALE : L'INDIAN OCEAN PORTS AND LOGISTICS ET L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DE L'APIOI (ASSOCIATION DES PORTS DES ÎLES DE L'OcéAN INDIEN). AYANT EU LIEU LE 23 MARS DERNIER À L'HÔTEL COLBERT, ANTANANARIVO, CETTE DERNIÈRE A REGROUPE, AUTOUR D'UNE TABLE, TOUS LES MEMBRES REPRÉSENTANT LEURS ÎLES ET PORTS (MAURICE, LA RÉUNION, LES COMORES, MAYOTTE, LES SEYCHELLES ET MADAGASCAR), ET CELA, POUR DÉBATTRE DES PROJETS FUTURS DE L'ASSOCIATION.

**C**omme il est fréquemment d'usage, l'APIOI programme ses réunions (Conseil d'Administration, AG) en marge de l'IOPL (un événement qui regroupe annuellement les acteurs du développement portuaire en termes de logistique). Cette fois-ci, profitant du fait que tous les membres se sont donnés rendez-vous à Madagascar pour l'IOPL, l'AGA (Assemblée Générale Annuelle) de l'APIOI a été insérée dans le programme sur le sol malgache. Disposition statutaire oblige, l'AGA doit inscrire, dans son ordre du jour, le bilan des activités de l'année écoulée et l'adoption

du plan d'action annuel. Cette année, l'AGA a été présidée par M. André Ciseau, Directeur de Seychelles Ports Authority et Président en exercice de l'APIOI, avec l'assistance de M. Maistry Ramalingum (Mauritius Port Authority), Vice Président de l'APIOI.

Bras droit de la COI (Commission de l'Océan Indien) sur le plan maritime, l'APIOI entend soutenir et pérenniser ses efforts, ce, en vue du développement des ports membres. Dans ce souci, la promotion de la desserte maritime dans la région est et reste la priorité de l'asso-





Les représentants respectifs des membres de l'APIOI, lors de l'Assemblée Générale Annuelle

ciation. Celle-ci s'emploie de façon de plus en plus soutenue, pour asseoir le souci de complémentarité et de préservation des intérêts communs entre les ports membres. L'objectif est de parvenir, dans la région, à une association forte et incontournable sur le plan maritime. Dans l'interview qu'il a accordée à PortEcho à l'issue de l'AGA, le Président a défini les objectifs immédiats de l'association en ces termes : « **Capitaliser notre complémentarité et utiliser notre différence pour une force qui va être incontournable dans la région** ». A noter que le retour des Comores dans l'association, pour être un membre actif, a été vivement apprécié, dans la mesure où l'objectif de l'association consiste à faire en sorte que toutes les îles et tous les ports de la région intègrent l'association, en vue d'œuvrer vers une même vision et conduire les ports vers les objectifs unanimement fixés.

Forte des accords de coopération récents et de la confirmation de collaboration avec diverses entités régionales (UCCIOI, OVPOI, COI, les îles Vanille, PMAESA...), l'APIOI ne peut que s'attendre à des résultats positifs en faveur de chaque port. Si l'UCCIOI apportera sa large contribution en vue de la réalisation de formations pour les métiers maritimes (en les adaptant aux besoins de

chaque port), le renouvellement de la convention avec l'OVPOI (Observatoire des Villes et Ports de l'Océan Indien) est en cours pour instaurer une veille stratégique maritime et portuaire. Objectifs : étudier les conditions d'accueil du trafic de croisière dans les ports de l'Océan Indien et analyser les pratiques environnementales des places portuaires. Tandis qu'en partenariat avec les îles Vanille, la politique de développement de la croisière dans la région Océan Indien sera mise en exergue, le but étant de valoriser les atouts touristiques de chaque île. Enfin, la question de sécurité et sûreté maritimes, et plus particulièrement, la lutte contre la piraterie et pour la garantie des marchandises, n'a surtout pas été mise à l'écart. Pour ceci, l'APIOI travaille de près avec la COI.

Avant de clore la session, les participants ont tenu à adresser leurs vifs remerciements à la S.P.A.T., spécifiquement à Monsieur AVELLIN Christian Eddy, son Directeur Général, pour l'hospitalité chaleureuse avec laquelle l'association a été accueillie sur le sol malgache.

Recueilli par  
Natacha TSILANGOY





## PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA : CÉRÉMONIE DE SIGNATURE DE L'ACCORD DE PRÊT

L'ÉCONOMIE NATIONALE ÉTANT TRIBUTAIRE DU COMMERCE INTERNATIONAL, UNE ÉVENTUELLE CROISSANCE DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE À MADAGASCAR IMPACTERA POSITIVEMENT SUR LA RELANCE DE SON ÉCONOMIE. CECI ÉTANT ET ACCUEILLANT PLUS DES DEUX TIERS DE L'ENSEMBLE DU TRAFIC MARITIME NATIONAL, LE PORT DE TOAMASINA JOUE UN RÔLE PRÉPONDERANT VIS-À-VIS DE CETTE ÉCONOMIE. C'EST LA RAISON POUR LAQUELLE, LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA (DONT LE BUT ULTIME EST DE RÉPONDRE AUX BESOINS CROISSANTS DES NAVIRES ET DES MARCHANDISES EN TERMES D'INFRASTRUCTURES) S'AVÈRE PARTICULIÈREMENT PORTEUR, POUR AINSI DIRE UN ENJEU ÉCONOMIQUE MAJEUR POUR LE PAYS.



Poignée de main entre le Ministre des Finances et du Budget, RAKOTOARIMANANA Gervais, et le Premier Vice-Président de la JICA, Kasuhiko KOSCHIKAWA

**A**ujourd'hui, permettre au Port de Toamasina de s'adapter aux nouvelles exigences des navires et des marchandises est, en effet, le seul et unique moyen de le rendre attractif vis-à-vis des armateurs ainsi que des chargeurs/réceptionnaires, d'augmenter autant les touchées de navires que le trafic des marchandises et, bien évidemment, les sources des revenus nationaux. En outre, le Projet d'extension se présentant comme un des facteurs catalyseurs d'investissements nationaux et de développement du secteur privé, il aura une répercussion tangible et plus que positive sur l'économie nationale.

Le 23 mars dernier, cette perspective, longuement mûrie, se concrétise enfin par la signature de l'Accord de Financement entre le Japon (représenté par la JICA ou Japanese International Corporation Agency) et l'Etat Malgache (représenté par le Ministère des Finances et du Budget). Cet accord (qui témoigne d'un fort engagement du Japon pour le développement

économique et social de Madagascar) concerne un financement de 638 millions de USD ou 45,214 milliards Yens alloué exclusivement au Projet d'extension du Port de Toamasina.

Rappelons que, à l'occasion du Sommet de la TICAD VI au Kenya (6ème Conférence Internationale de Tokyo sur le Développement de l'Afrique), le Premier Ministre Japonais SHINZO ABE, a annoncé son engagement personnel pour débloquer le financement nécessaire à la réalisation du Projet d'Extension du Port de Toamasina. Aujourd'hui, c'est chose faite. Rappelons aussi que le projet sera co-financé par :

1. la S.P.A.T., à hauteur de 56 millions USD ou 179,2 milliards Ariary (à débloquent sur fonds propres) ;
2. l'Etat malagasy, à hauteur de 171 millions USD ou 547,2 milliards Ariary.

« Avec un taux d'intérêt annuel de 0,01% sur 40 ans et une période de grâce de 10 ans, ce financement japonais, lequel sera rétrocédé, à

la S.P.A.T., s'avère un prêt concessionnel très avantageux », a tenu à préciser RAKOTOARIMANANA Gervais, Ministre des Finances et du Budget (représentant de l'Etat malgache lors de la signature de l'Accord de Prêt). À AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., d'ajouter que « le projet en question va améliorer la solidité financière de la société, et les recettes supplémentaires, induites par l'intensification des activités de la société, pourront permettre de rembourser à temps la JICA ».

Les travaux vont durer 7 (sept) ans, et d'après ses promoteurs, les retombées de l'extension, ainsi que les recettes additionnelles escomptées, permettront de couvrir l'emprunt avec les coûts des travaux eux-mêmes. Aujourd'hui, ce projet figure parmi les plus grands en termes d'investissements dans les infrastructures à Madagascar.

À l'issue de la cérémonie, KOSCHIKAWA Kazuhiko, Premier Vice Président de la JICA, a lui-même précisé que « le projet va contribuer à améliorer la position du Port de Toamasina au niveau mondial, et particulièrement, sur l'autoroute maritime qui relie l'Asie à l'Afrique. Nous sommes conscients des impacts socio-économiques du projet, et espérons que le processus de sa concrétisation commencera dès la semaine prochaine. Le Japon accorde une grande importance à la qualité des infrastructures, et ce projet en sera témoin. En outre, nous avons le manuel de l'environnement le plus rigoureux au monde, que nous respectons dans la réalisation des projets de ce genre ».

Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA





## LA JICA, IMMÉDIATEMENT SUR TERRAIN

LE LENDEMAIN DE LA CÉRÉMONIE DE SIGNATURE DE L'ACCORD DE PRÊT, LA JICA EST DÉJÀ À PIED D'ŒUVRE. CONDUITE PAR SON PREMIER VICE-PRÉSIDENT, KAZUHIKO KOSHIKAWA, UNE DÉLÉGATION OFFICIELLE DE LA JICA A EFFECTUÉ UNE VISITE DE SITE AU PORT DE TOAMASINA. LE BUT : UN ÉTAT DES LIEUX, CERTES, MAIS AUSSI UNE OPPORTUNITÉ DE DISCUTER EN SALLE DU LANCEMENT DES PROCÉDURES PRÉALABLES.

**E**n guise de procédures préalables, il faut savoir que la mise en œuvre du projet va comporter plusieurs phases, la première étant le lancement d'un appel d'offres international, dès le mois d'avril, pour le recrutement de consultants spécialisés en construction des ports, suivie d'une lettre d'invitation pour les services de consultation. Viendra ensuite la sélection proprement dite des entreprises prestataires.

Quant aux premiers travaux, ils concerneront :

- le prolongement de la digue de protection (brise-lames)
- le prolongement du quai de marchandises en vrac,
- l'extension du terminal à conteneurs

Lors de l'interview qu'il a accordée à PortEcho à l'occasion de cette visite, AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., a souligné que « le Port de Toamasina devra être en chantier dès le premier trimestre 2018 ».

En tout cas, au terme des sept années de travaux, le Port de Toamasina devra être à même de devenir le

plus important port de l'Afrique de l'Est, avec une capacité d'accueil des plus grands navires desservant la région.

Enfin, parmi les retombées les plus citées, figurent, entre autres :

- l'augmentation du volume du trafic portuaire à Madagascar, et même dans l'ensemble de la zone Océan Indien ;
- l'augmentation du nombre de méga navires, faisant escale au Port de Toamasina ;
- l'amélioration de la solidité financière de la S.P.A.T., avec un impact considérable sur l'économie nationale ;
- la diminution du « transit time » (durée d'acheminement des marchandises) ;
- la baisse des coûts de transport, cela, grâce à un économie d'échelle.

Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA





ECONOMIE

# OMI-Audit IMSAS : MADAGASCAR SE PRÉPARE POUR LE MOIS D'OCTOBRE



**APRÈS LE GABON, CE SERA AU TOUR DE MADAGASCAR DE PASSER L'AUDIT IMSAS (IMO MEMBER STATE AUDIT SCHEME) DU 21 AU 30 OCTOBRE 2017 PROCHAIN. RAPPELONS QUE DEPUIS LE 1ER JANVIER 2016, L'AUDIT IMSAS EST DEVENU OBLIGATOIRE POUR TOUS LES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI (ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE), DONT MADAGASCAR FAIT PARTIE DEPUIS 1967.**

L'objectif de l'audit est de déterminer dans quelle mesure les états membres s'acquittent pleinement et intégralement des obligations et responsabilités qui leur incombent en vertu de certaines conventions de l'OMI. Pour le cas de Madagascar, les instruments obligatoires de l'OMI concernés par l'audit sont la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974), la Convention pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), la Convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW de 1978) et la Convention sur les lignes de charge (Convention LL de 1966).

L'Etat malagasy, via l'APMF, s'y prépare depuis le mois de janvier 2016. Une commission de préparation à l'audit a été mise en place. La commission a relevé les exigences à satisfaire, les situations des engagements de Madagascar en tant qu'Etat côtier, Etat de pavillon et Etat de port et les actions à entreprendre pour combler les écarts. Par ailleurs, une assistance de l'OMI à cette préparation a été sollicitée. C'est ainsi qu'a eu lieu l'Atelier d'Antananarivo du 22 au 26 mai 2017 qui a permis d'une part l'évaluation des acquis du travail de la commission, et d'autre part, le renforcement et la rectification des démarches effectuées par Madagascar à la mise en application effective des conventions de l'OMI en vue de l'audit du mois d'octobre prochain.



L'équipe de l'APMF, accompagnée de quelques membres de l'IMSAS

Ce programme d'audit permettra une évaluation complète et objective de l'efficacité avec laquelle Madagascar administre et met en œuvre les instruments obligatoires de l'OMI. A l'issue des résultats de l'audit, des opportunités d'amélioration du transport maritime à Madagascar seront identifiées, et des plans d'actions pour corriger les éventuelles non-conformités seront élaborés.

L'un ou l'autre raffermira les efforts de Madagascar à la sécurisation du transport maritime et à la prévention de la pollution marine auxquelles il s'est engagé, parallèlement à l'amélioration continue du processus de mise en conformité aux exigences des conventions de l'OMI, en vue du prochain audit qui se tiendra en 2024.

Source: APMF





« Du côté des Quais ... »

POUR LA SÛRETÉ DU PORT DE TOAMASINA,

# UNE LUTTE SANS MERCI CONTRE LA CORRUPTION

LE 23 FÉVRIER DERNIER, SOUCIEUSE DE SÉCURISER À TOUT PRIX LES FRONTIÈRES NATIONALES, D'UNE PART ET, CONSIDÉRANT LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ PORTUAIRES COMME LE SÉSAME DES PORTS INTERNATIONAUX, LA S.P.A.T., PAR LE BIAIS DE SA DIRECTION CAPITAINERIE, ET EN COLLABORATION AVEC LE BIANCO (BUREAU INDÉPENDANT ANTI-CORRUPTION), A DE NOUVEAU ORGANISÉ UNE SÉANCE DE SENSIBILISATION. CETTE FOIS-CI, LE THÈME PORTE SUR L'IMPACT DE LA CORRUPTION SUR LA SÛRETÉ PORTUAIRE. ORGANISÉE DANS LES LOCAUX DE LA S.P.A.T., LA RENCONTRE A RASSEMBLÉ TOUTES LES PARTIES PRENANTES.

Une sûreté portuaire fiable et efficace doit être à même, non seulement, de détecter les menaces d'actes illicites (qui pèsent sur les navires, les ports et les installations portuaires), mais aussi, de prendre les mesures de protection contre ces menaces. Vu l'envergure de l'enjeu, la S.P.A.T et ses partenaires ne peuvent prétendre se suffire à eux-mêmes, pour garantir la mise aux normes de la sûreté du Port de Toamasina. En effet, ceux-ci sont contraints d'avoir recours à d'autres entités comme la Commune Urbaine, l'EMMOREG (entité mixte d'intervention des Forces de l'Ordre), la Préfecture, la Région et le BIANCO.

Entre autres menaces, figure la corruption, qui est définie comme la perversion ou le détournement d'un processus, sinon d'une interaction, avec une ou plusieurs personnes, ce, dans le dessein :

- pour le corrupteur, d'obtenir des avantages et/ou des prérogatives particulières ;
- pour le corrompu, d'obtenir une rétribution en échange de sa complaisance.

Aussi, la corruption se présente-t-elle comme une source de fraude et/ou de truquage au niveau du port, laquelle source expose ledit port à des préjudices internationaux. « C'est un fléau qui ralentit la mise aux normes de la sûreté portuaire », a souligné Jami INJONA, Capitaine du Port de Toamasina. La raison du concours du BIANCO n'est donc pas fortuite. En fait, la S.P.A.T. vise à sensibiliser la communauté portuaire de Toamasina, de sorte que celle-ci s'engage unanimement dans la lutte contre la corruption.

Sous la direction de Christophe RAJAOFERA, l'intervention de l'équipe du BIANCO, s'est déroulée en trois étapes, lesquelles ont chacune une visée déterminée :

**1.** Recensement des attentes des usagers, tous confondus, à l'issue de la lutte anti-corruption. Cette première étape a mis à jour que la forme de corruption la plus fréquente dans le port est de type « gagnant-gagnant ». L'équipe du BIANCO a exhorté tous les participants à s'employer constamment à la lutte, de sorte à arriver à un changement de comportement général. Si cette mission est confiée à la seule



Vue partielle de l'assistance, lors de la séance de sensibilisation

responsabilité du BIANCO, l'effort risque d'être vain. En d'autres termes, le BIANCO a besoin du concours de tous pour réussir sa mission. Ces généralités dites, l'assistance a procédé à la collecte des données, préalables des solutions qui seront retenues, et surtout d'une stratégie de lutte contre le fléau, lequel fléau, soit dit en passant, agit comme un véritable frein au développement économique du pays ;

**2.** Sensibilisation de toutes les parties prenantes sur les lois qui régissent la lutte contre la corruption. Cette mission a été assurée par Aina RAKOTONDRABAKO, Responsable Juridique du BIANCO. A l'occasion, il a précisé que le BIANCO est une autorité juridique compétente, indépendante et légitime. A ce titre, le bureau est habilité à intervenir dans tous les domaines, d'ouvrir et de mener des enquêtes et, si le cas l'exige, de porter l'affaire concernée en justice ;

**3.** Place aux débats au cours de la troisième et dernière étape. Le fléau est tellement généralisé à Madagascar, que les intervenants ont eu droit à une liste infinie de questions. Jusqu'à quelle mesure peut-on faire confiance à la capacité du BIANCO pour gagner la lutte ? Les usagers du Port de Toamasina sont-ils vraiment prêts à apporter leur soutien ? Ne serait-il pas possible de faciliter les procédures d'entrée pour les acteurs opérant dans l'enceinte portuaire ? Est-il envisageable de

disposer de fichiers électroniques, sinon de renouveler les dispositifs utilisés par les concessionnaires ? Quid du standard de service et des cellules anti corruption ?...

A l'issue de la rencontre, force est de constater que la lutte contre ce fléau est loin d'être gagnée. Toutefois, sous l'impulsion de la S.P.A.T., la communauté portuaire compte bien la mener à terme. D'ailleurs, cette sensibilisation ne sera pas la dernière, bien au contraire. D'autres séances vont s'en suivre, lesquelles séances continueront à impliquer les mêmes parties prenantes, et cela, jusqu'à ce que la mise aux normes de la sûreté au Port de Toamasina soit effective, que ce port puisse arborer une image attrayante, en tous points de vue, à l'échelle internationale, et que la vision de la SNLCC (Stratégie Nationale de la Lutte Contre la Corruption) soit bel et bien une réalité. Quelle vision, vous demandiez-vous ? Eh bien, tout simplement qu'« à l'horizon 2025, Madagascar est un Etat de droit, où le développement économique, social et environnemental est libéré de la corruption » !

Recueillis par  
TIANA Aléxina  
et Mamy RAZAKALIMANANANDRO



## ECONOMIE

### « Du côté des Quais ... »



Photo: RAFANO Communication

# LE SECTEUR CROISIÈRE EN NETTE PROGRESSION

**DEPUIS CES DERNIÈRES SAISONS, L'ESSOR DU TOURISME DE CROISIÈRE A SENSIBLEMENT FAIT SES PREUVES. ET ABRITANT LE PREMIER PORT DE MADAGASCAR, TOAMASINA CONTINUE À ACCUEILLIR DE NOMBREUX PAVILLONS INTERNATIONALEMENT RECONNUS. DU 25 OCTOBRE 2016 AU 14 MARS 2017, LA SAISON DE CROISIÈRE Y A TÉMOIGNÉ D'UN FRANC SUCCÈS.**

**E**n passant à 16 millions de passagers dans le monde en 2011, et avec un taux de croissance annuel de 8%, le secteur croisière a tangiblement pris de l'ampleur. Il faut dire qu'aujourd'hui, le paquebot est devenu un véritable complexe touristique flottant, à ce point qu'au cours des dernières décennies, les circuits s'étendent et se diversifient. Ce contexte en pleine expansion, d'une part et, les touristes étant à la recherche de nouvelles destinations toujours plus exotiques et plus originales, l'Océan Indien devient aujourd'hui un circuit de plus en plus connu et prisé par les croisiéristes du monde entier.

Cette mutation se reflète particulièrement sur l'achat de circuits, ainsi que le nombre de passagers, tous deux en croissance constante. A travers 10 touchées des navires de la compagnie COSTA au Port de Toamasina, la saison 2016-2017 a vu entre 14 000 et 16 800 passagers, un nombre qu'elle compte encore assurer

pour la saison 2017-2018. D'autres compagnies de croisière, dont AIDA CRUISES, opèrent également sur Toamasina. Et face à ce trafic particulièrement porteur, l'accueil à terre s'organise de mieux en mieux. A titre d'exemple, un comité de croisière a été créé, pour étudier le marché et prendre les décisions qui s'imposent vis-à-vis des enjeux du secteur à Toamasina. Ledit comité s'accorde à maintenir une qualité de service optimum, ainsi que de valoriser les produits offerts, ce, grâce à une convention signée par les parties prenantes.

Pour sa part, le plus grand port de Madagascar n'entend pas rester insensible à l'évolution du secteur et tient à démontrer son engagement pour la promotion de celui-ci. Son implication à travers la S.P.A.T. manifeste, à chaque escale, une organisation améliorée, efficace et efficiente. Effort que L'Office Régional du Tourisme de Toamasina a tenu à saluer, en manifestant sa satisfaction face à l'expertise de l'Autorité Portuaire et sa volonté de collaboration. Ainsi, les réunions préalables à l'accueil d'un paquebot sont l'expression pertinente, non seulement de la disposition des responsabilités de chaque partie prenante, mais aussi, de l'implication de tous. A propos de parties prenantes, il faut souligner que les institutions étatiques et privées (concernées, de près ou de loin, à l'assistance de l'arrivée des paquebots) affirment de plus en plus une meilleure coordination.

Enfin, côté sécurité, de toutes les saisons, cette dernière a vu la meilleure clôture, dans ce sens qu'elle a frôlé le 0 incident !



Photo: RAFANO Communication

Ambiance festive sur le quai du port de Toamasina, en guise d'accueil des croisiéristes

Recueilli par  
Monica RAHARIMALALA





ECONOMIE

## SÉCURITÉ MARITIME ET SÉCURITÉ NATIONALE

POUR TOUTE NATION, LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ MARITIMES S'AVÈRENT DES ENJEUX CAPITAUX. C'EST D'AILLEURS CE QUI Pousse LE PORT DE TOAMASINA, À TRAVERS LA S.P.A.T., À S'EMPLOYER CONSTAMMENT POUR LA CONSCIENTISATION ET L'APPLICATION DES DIRECTIVES EN LA MATIÈRE, CELA, DANS UN OBJECTIF DOUBLE DE PORT PERFORMANT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE À MADAGASCAR.



Sur terrain, au cours d'un exercice de Sûreté et de Sécurité maritimes

**90%** des opérations commerciales se font en mer. Et l'on compte aujourd'hui environ 4 000 ports dans le monde, opérant avec plus de 1,8 millions de travailleurs portuaires. Certes, l'envergure montre un vaste environnement d'opportunités économiques. Cependant, cet environnement peut facilement devenir un repaire pour des actes de criminalité. Il va de soi que les activités illicites perturbent le cycle de développement propice du secteur maritime, et ainsi, affectent gravement l'économie, perturbent les importations et les exportations (pétrole, matières premières, etc), et enfin, induisent souvoisement à l'instabilité des gouvernements. Par conséquent, en raison de l'effet de ricochet multinational de l'insécurité maritime, la menace est donc

constamment à considérer, à la fois comme réelle et imminente.

C'est dans ce souci capital que la S.P.A.T. souligne l'essence de ses démarches dans l'application du code ISPS au sein du domaine public portuaire de Toamasina. Il est vrai qu'un port n'est pas forcément la cible. Néanmoins, il est connecté au monde. Et sa sécurité garantit celle des navires qui y font escale, comme celle des autres ports touchés par les mêmes navires.

Dans ce souci, en partenariat avec l'APMF (Agence Portuaire, Maritime et Fluviale), la S.P.A.T. a impliqué toutes les parties prenantes au Port de Toamasina, durant trois jours de sensibilisation sur la sûreté et la sécurité

portuaires. A l'occasion, le 25 avril dernier, un exercice s'est déroulé au sein de la place portuaire de Toamasina. En outre, des séances de formation ont été organisées en faveur des agents de sûreté et de leurs assistants et, en même temps, de décideurs issus des entités partenaires du Port de Toamasina. Les séances de formation, comme celles de sensibilisation, se sont tenues sous la conduite de Mr Udi Dvir (du cabinet Eagle & Defense Security), Conférencier International et Consultant en Sûreté.

Les trois jours de formation et de sensibilisation ont permis aux participants d'avoir une profonde compréhension, autant de l'importance de la sûreté et de la sécurité maritimes, que de l'implication individuelle de toute partie prenante.

Recueilli par  
Monica RAHARIMALALA



Mr Udi Dvir et le Commandant Injona Jami, lors d'une séance de «Débriefing»





# LES ROUTES COMMERCIALES MARITIMES

**LES MERS ET LES OCÉANS COUVRENT PRÈS DE 71 % DE LA SURFACE DE LA PLANÈTE TERRE. ET 90 % DES MARCHANDISES, CONSOMMÉES DANS LE MONDE, SONT ACHÉMINÉES PAR VOIE MARITIME. AINSI, MERS ET OCÉANS REPRÉSENTENT UN VASTE ESPACE OÙ CIRCULENT CONSTAMMENT DES MILLIERS DE NAVIRES, TOUS TYPES CONFONDUS. CES DERNIERS EMPRUNTENT-ILS DES VOIES COMMUNES ET/OU OBLIGATOIRES, SINON DES ITINÉRAIRES EN ORDRE DISPERSÉ ? EN D'AUTRES TERMES, QU'APPELLE-T-ON « ROUTE MARITIME » ? QUELLES CONDITIONS, QUELS ENJEUX RÉGLEMENTENT CES ROUTES ? C'EST UN NOUVEAU VOYAGE, TOUJOURS AUSSI PASSIONNANT, QUE PORTÉCHO VOUS INVITE, AFIN QUE VOUS PUISSIEZ RÉPONDRE PAR VOUS-MÊME TOUTES LES QUESTIONS QUE VOUS VOUS POSIEZ JUSQU'ICI SUR LE SUJET. EMBARQUEMENT IMMÉDIAT !**

## Définition et historique

Une route maritime est un itinéraire régulièrement suivi par des navires assurant le transport maritime sur une longue distance. Les routes maritimes ne datent pas d'hier. En Méditerranée ou dans la Mer Rouge, celles empruntées par les galères romaines sont bien connues des historiens. Au cours des siècles, les marins se sont aventurés de plus en plus loin, découvrant des routes menant à des terres inconnues, voire de nouvelles richesses et cultures, et surtout de multiples possibilités d'échanges commerciaux.

Historiquement et économiquement célèbre, la Route des Indes, ouverte en 1498 par Vasco de Gama, avait permis de relier, pour la toute première fois, Lisbonne à l'Inde, et cela, en

seulement 309 jours (À l'époque, ce fut un exploit sans précédent). Jusq'en 1869 (date de l'ouverture du Canal de Suez), elle avait été l'unique porte d'entrée maritime de l'Europe vers l'Asie. Puis, vint l'ère de la révolution industrielle, laquelle se caractérisait par la production massive de biens. Durant cette époque, les échanges commerciaux avaient réellement pris leur essor, en incitant grands explorateurs des quatre coins du monde à la découverte de nouveaux horizons et d'opportunités d'affaires. À la même période, les progrès techniques dans le domaine de la navigation (entre autres, la possibilité de diffuser le tracé des côtes ainsi que les cartes de navigation et/ou portulans, et ce, de plus en plus nombreux et de meilleure qualité) avaient favorisé une meilleure connaissance des côtes.



Photo du Canal de Suez, Port Saïd, lors de son inauguration, le 17 Novembre 1869

Au fil des années, le bouleversement des échanges commerciaux mondiaux, d'une part et, les changements climatiques, d'autre part, entraînent l'émergence de nouveaux axes pour le trafic maritime. Ceux-ci remettent en cause certaines routes maritimes, déjà cartographiées, sans toutefois écarter les passages obligés des navires dans certains cas spécifiques. Bref, pour les flux de marchandises d'un continent à d'autres, pour assurer le transport de ces cargaisons, et enfin, en reliant les ports du monde entre eux, plusieurs milliers des navires sillonnent régulièrement mers et océans, cela, à travers des routes, façonnées progressivement par le contexte naturel et économique.

## Routes commerciales maritimes

Vu l'immensité des océans, et les routes maritimes n'étant pas matérialisées, tout navire est libre de son choix en termes de trajet. Nonobstant cela, dans les passages les plus densément parcourus (détroits, petites mers ou chenaux d'accès), un dispositif de séparation de trafic ou « rails de navigation » (pour reprendre le jargon nautique) leurs sont imposés, à l'instar du « Rail d'Ouessant ».

Par contre, pour les navires regroupés dans ce qu'on peut qualifier de « flotte marchande mondiale », ils ne se dispersent nullement sur l'immensité océanique. À l'inverse, ils se concentrent pour la plupart sur quelques trajets très précis, pour relier les grands pôles économiques de la planète (ou les zones d'extraction des matières premières) aux zones de consommation. Au total, pour relier un continent à l'autre, ces itinéraires forment des faisceaux de quelques dizaines de kilomètres de largeur, alors que leur longueur peut aller jusqu'à plusieurs milliers de kilomètres. Ainsi, la concentration des navires sur ces tracés relevés matérialise « les routes commerciales maritimes » qui, localisées principalement dans les eaux internationales, sont des espaces de libre circulation.

(A suivre)

Proposée par  
Mamy RAZAKALIMANANANDRO





# CONCESSIONNAIRES



## P.T.P

Plateforme Terminal Pétrolier S.A



Société de Manutention des Marchandises  
Conventionnelles  
5 rue, Paul BE  
Toamasina 501

Tél +261 20 53 312 63  
contact@smmc.mg



Madagascar International Container  
Terminal Services Limited  
10 rue de Commerce Ampasimazava  
Toamasina 501

Tél +261 20 53 352 04/06  
info@ictsi.mg



Plateforme Terminal Pétrolier  
BP 433 Manangareza  
Toamasina 501

Tél +261 20 53 327 73  
info@galana.com





# Ambatovy, la plus grande industrie de Madagascar, présente à la Vitrine économique de Toamasina



Les autorités nationales et locales visitant les stands d'Ambatovy à la vitrine économique de Toamasina.

**C**réation d'emplois, des revenus fiscaux conséquents, une redynamisation des PME locales, les retombées positives de l'implication d'Ambatovy dans l'économie de Madagascar sont multiples. La population de Toamasina a eu l'occasion de mieux connaître Ambatovy, la plus grande industrie de Madagascar, qui assure les 32% des recettes d'exportation du pays, en visitant son stand durant la « Vitrine économique de Madagascar » qui s'est tenue sur l'Avenue de l'Indépendance à Toamasina, du 4 au 6 mai 2017.

Les quelques 3 650 personnes qui ont visité le stand d'Ambatovy durant cet événement, auquel ont participé 80 entreprises exposantes, ont eu l'occasion de s'informer sur le nickel, premier produit d'exportation du pays, ainsi que sur le procédé hydrométallurgique utilisé par Ambatovy pour le produire. Les procédures de recrutement et d'approvisionnement d'Ambatovy ont été les deux sujets qui ont également suscité l'intérêt du public. En effet, l'implantation de l'usine de transformation dans le pays a offert beaucoup d'opportunités aux PME locales dans la mesure où Ambatovy a déjà conclu des contrats d'une valeur de plus de 3 milliards de dollars avec le secteur privé malgache depuis 2007.

En outre, la population de Toamasina a aussi pris connaissance des impacts économiques et des projets sociaux réalisés dans les zones d'implantation de la compagnie. Effectivement, Ambatovy mène des actions sur les plans social et environnemental dans le but de mettre en place un développement durable dans les régions touchées par ses activités.

Source: Ambatovy



Les visiteurs des stands d'Ambatovy à la vitrine économique de Toamasina





AMBATOVY,

# LA PLUS GRANDE INDUSTRIE DE MADAGASCAR

**7500**

EMPLOYES  
DONT 94% MALAGASY

**650**

ENTREPRISES  
SOUS-TRAITANTES  
REPARTIES DANS 40  
SECTEURS D'ACTIVITES

**32%**

DES RECETTES  
D'EXPORTATION

**8**

MILLIARDS DE DOLLARS  
D'INVESTISSEMENT

**60 000t**

DE NICKEL/AN

**5600t**

DE COBALT/AN

**Ambatovy**




**TRAFIC MARITIME**

## Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

1er Trimestre:	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Evolution % 2016/2017
<b>TOUCHEES DE NAVIRES (Nombre)</b>				
Lignes commerciales				
Long cours	106	91	96	
Caboteurs	2	2	3	
Pétroliers	11	14	9	
Divers		6	2	
Lignes non-commerciales				
Bornage et Pêche	323	367	390	
<b>Total</b>	<b>442</b>	<b>480</b>	<b>500</b>	<b>4,17</b>
<b>TRAFIC DE CONTENEURS (EVP)</b>				
Conteneurs pleins	32 637	40 571	34 752	
Conteneurs vides	13 804	20 940	17 272	
<b>Total</b>	<b>46 441</b>	<b>61 511</b>	<b>52 024</b>	<b>-15,42</b>
<b>Poids de marchandises conteneurisées (en tonnes)</b>	<b>458 890,24</b>	<b>708 822,55</b>	<b>573 703,84</b>	<b>-19,06</b>
Rendement opérationnel (boîte/heure)				
<b>TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes)</b>				
Trafic long cours				
Débarquement	44 900	64 258	63 095	
Embarquement	81 039	35 044	00	
<b>Total</b>	<b>125 939</b>	<b>99 572</b>	<b>63 095</b>	<b>-36,63</b>
Trafic cabotage				
Débarquement	1 153	2 996	3 460	
Embarquement	3 679	6 048	4 260	
<b>Total</b>	<b>4 832</b>	<b>9 044</b>	<b>7 720</b>	<b>-34,80</b>
Trafic bornage				
Trafic bornage (en Tonnes)		28 458,29	48 280,08	
<b>TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes)</b>				
Débarquement	210 382,41	206 645,05	234 842,32	
Embarquement	12 573,50	105 994,73	111 662,76	
<b>Total</b>	<b>254 382,47</b>	<b>312 632,78</b>	<b>346 505,08</b>	<b>10,83</b>
<b>TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes)</b>				
<b>Total</b>	<b>918 800,00</b>	<b>614 756,71</b>	<b>833 408,85</b>	<b>35,57</b>
<b>TRAFIC MARITIME GLOBAL</b>	<b>1 518 240,14</b>	<b>1 773 293,33</b>	<b>1 872 712,85</b>	<b>5,60</b>

Source: Contrôle de Gestion de la SPAT

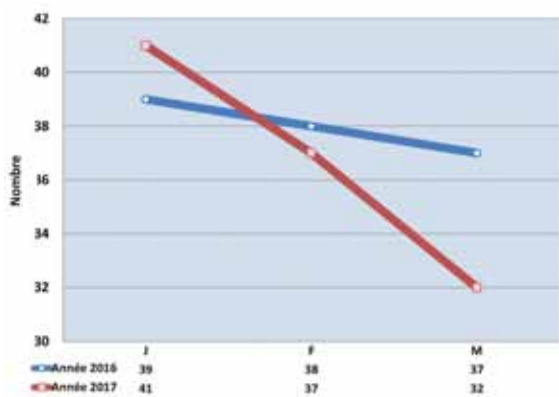




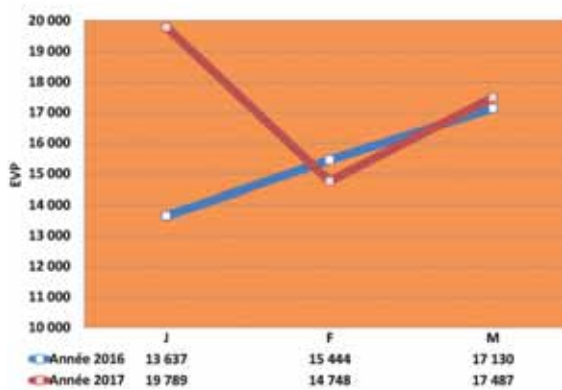


## TRAFIC MARITIME

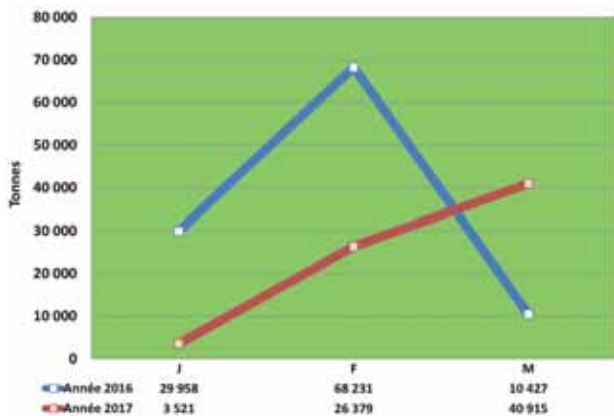
### TOUCHÉE DES NAVIRES



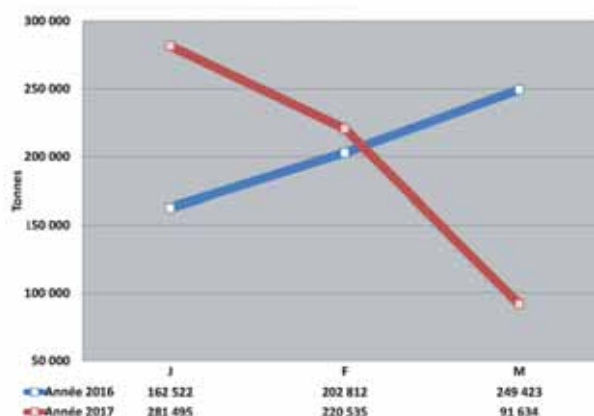
### TRAFIC DES CONTENEURS



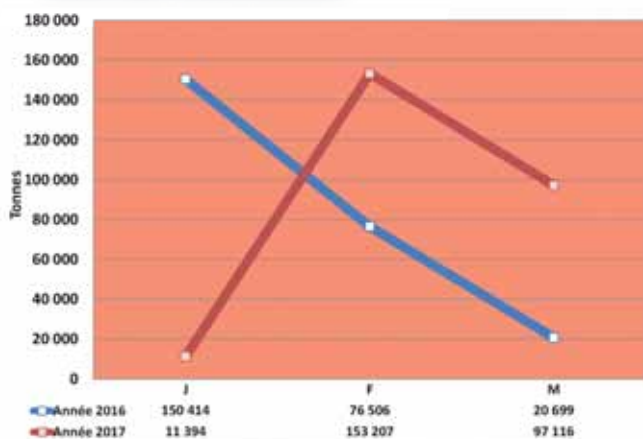
### TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES



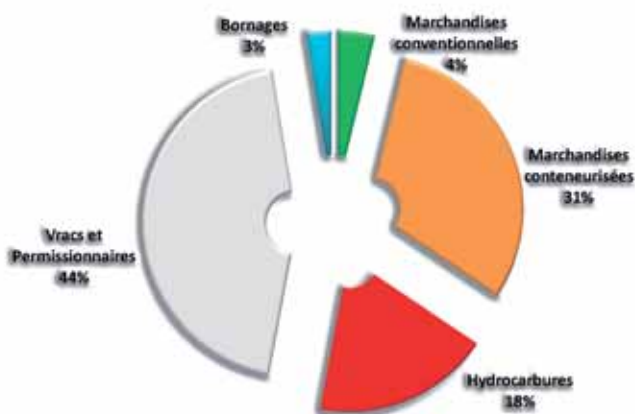
### TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES



### TRAFIC DES HYDROCARBURES



### PART DE TONNAGE





## MOUVEMENT DES NAVIRES



### ARMEMENT HOEGH AUTOLINERS

NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	PORT DE TOUCHÉES							
		DUR		TMM		RUN		PLU	
HOEGH TRADER	133 N	29/05	31/05	04/06	04/06	-	-	06/06	06/06
HOEGH ST PETERSBURG	048 N	03/07	04/07	08/07	09/07	10/07	11/07	12/07	12/07
HOEGH TROTTER	004 N	03/08	04/08	08/08	08/08	10/08	10/08	11/08	11/08
HOEGH TRAVELLER	006 N	27/08	28/08	01/09	01/09	03/09	04/09	04/09	04/09

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

NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	PORT DE TOUCHÉES		
		SIN	TMM	MPM
KOTA NEKAD	0112 W	19/05	02/06	07/06
KOTA NIPAH	0084 W	25/05	07/06	12/06
KOTA FAJAR	0047 W	01/06	15/06	19/06
KOTA NANHAI	0017 W	06/06	21/06	26/06
KOTA NAZIM	0120 W	13/06	28/06	03/07
KOTA NAZAR	0117 W	20/06	05/07	10/07
KOTA NELAYAN	0109 W	27/06	12/07	17/07
KOTA NEBULA	0100 W	04/07	19/07	24/07





# ANNUAIRE DES MAREES

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

Latitude: 18°09'S / Longitude: 49°26'E

Juillet			Août			Septembre								
Heure	haut. en m		Heure	haut. en m		Heure	haut. en m		Heure	haut. en m		Heure	haut. en m	
<b>1 S</b>	02h36 0.50 09h23 0.75 15h11 0.50 21h58 0.75	<b>16 D</b>	01h05 0.45 07h17 0.75 13h35 0.45 20h09 0.75	<b>1 M</b>	03h48 0.50 10h51 0.75 17h16 0.50 23h04 0.70	<b>16 Me</b>	02h56 0.45 10h08 0.85 16h15 0.45 22h30 0.75	<b>1 V</b>	05h33 0.45 12h02 0.80 18h25 0.50	<b>16 S</b>	05h40 0.35 12h11 0.95 18h33 0.40			
<b>2 D</b>	03h49 0.50 10h27 0.80 16h37 0.50 22h50 0.75	<b>17 L</b>	02h09 0.45 08h54 0.80 14h52 0.45 21h30 0.75	<b>2 Me</b>	05h05 0.45 11h42 0.80 18h11 0.50 23h49 0.75	<b>17 J</b>	04h24 0.40 11h18 0.90 17h40 0.45 23h33 0.80	<b>2 S</b>	00h04 0.75 06h16 0.40 12h37 0.85 18h53 0.45	<b>17 D</b>	00h20 0.85 06h34 0.30 12h56 1.00 19h13 0.35			
<b>3 L</b>	04h54 0.45 11h20 0.80 17h43 0.45 23h35 0.75	<b>18 M</b>	03h22 0.40 10h15 0.85 16h18 0.45 22h39 0.80	<b>3 J</b>	05h59 0.45 12h24 0.85 18h48 0.45	<b>18 V</b>	05h39 0.35 12h15 0.95 18h38 0.40	<b>3 D</b>	00h36 0.80 06h51 0.40 13h07 0.90 19h20 0.40	<b>18 L</b>	01h02 0.90 07h19 0.25 13h35 1.00 19h49 0.35			
<b>4 M</b>	05h43 0.45 12h04 0.85 18h29 0.45	<b>19 Me</b>	04h36 0.40 11h20 0.90 17h36 0.40 23h37 0.80	<b>4 V</b>	00h26 0.75 06h39 0.40 13h00 0.85 19h18 0.45	<b>19 S</b>	00h25 0.85 06h38 0.30 13h05 1.00 19h25 0.35	<b>4 L</b>	01h06 0.85 07h23 0.35 13h35 0.90 19h47 0.40	<b>19 M</b>	01h41 0.95 07h59 0.25 14h11 1.00 20h22 0.35			
<b>5 Me</b>	00h12 0.80 06h23 0.40 12h43 0.85 19h05 0.45	<b>20 J</b>	05h43 0.35 12h17 0.95 18h39 0.35	<b>5 S</b>	00h58 0.80 07h14 0.35 13h32 0.85 19h47 0.40	<b>20 D</b>	01h11 0.90 07h27 0.25 13h50 1.00 20h07 0.35	<b>5 M</b>	01h35 0.90 07h54 0.30 14h03 0.95 20h16 0.35	<b>20 Me</b>	02h17 0.95 08h36 0.25 14h44 0.95 20h53 0.35			
<b>6 J</b>	00h46 0.80 06h59 0.40 13h17 0.85 19h37 0.45	<b>21 V</b>	00h29 0.85 06h41 0.30 13h09 1.00 19h31 0.35	<b>6 D</b>	01h28 0.80 07h47 0.35 14h01 0.90 20h15 0.40	<b>21 L</b>	01h54 0.90 08h12 0.20 14h31 1.00 20h45 0.30	<b>6 Me</b>	02h04 0.90 08h26 0.30 14h32 0.95 20h46 0.35	<b>21 J</b>	02h50 0.95 09h10 0.30 15h13 0.95 21h23 0.35			
<b>7 V</b>	01h17 0.80 07h32 0.35 13h49 0.90 20h07 0.40	<b>22 S</b>	01h17 0.90 07h33 0.25 13h58 1.00 20h19 0.30	<b>7 L</b>	01h56 0.85 08h18 0.30 14h29 0.90 20h44 0.40	<b>22 M</b>	02h34 0.95 08h53 0.20 15h10 1.00 21h21 0.35	<b>7 J</b>	02h35 0.95 08h59 0.30 15h01 0.95 21h18 0.35	<b>22 V</b>	03h22 0.95 09h44 0.35 15h39 0.90 21h52 0.35			
<b>8 S</b>	01h45 0.80 08h04 0.35 14h19 0.90 20h36 0.40	<b>23 D</b>	02h03 0.90 08h22 0.20 14h45 1.00 21h03 0.30	<b>8 M</b>	02h25 0.85 08h49 0.30 14h57 0.90 21h13 0.40	<b>23 Me</b>	03h13 0.95 09h33 0.25 15h47 0.95 21h56 0.35	<b>8 V</b>	03h08 0.95 09h35 0.30 15h33 0.95 21h52 0.35	<b>23 S</b>	03h53 0.90 10h17 0.40 16h03 0.85 22h21 0.40			
<b>9 D</b>	02h13 0.80 08h36 0.35 14h48 0.90 21h06 0.40	<b>24 L</b>	02h48 0.90 09h08 0.20 15h31 1.00 21h45 0.35	<b>9 Me</b>	02h54 0.85 09h21 0.30 15h26 0.90 21h45 0.35	<b>24 J</b>	03h50 0.90 10h11 0.30 16h22 0.90 22h30 0.35	<b>9 S</b>	03h45 0.95 10h15 0.30 16h07 0.90 22h30 0.35	<b>24 D</b>	04h23 0.85 10h50 0.45 16h25 0.80 22h52 0.45			
<b>10 L</b>	02h41 0.80 09h07 0.35 15h17 0.90 21h37 0.40	<b>25 M</b>	03h32 0.90 09h53 0.25 16h17 0.95 22h26 0.35	<b>10 J</b>	03h25 0.85 09h55 0.30 16h58 0.90 22h19 0.40	<b>25 V</b>	04h27 0.85 10h49 0.35 16h55 0.85 23h04 0.40	<b>10 D</b>	04h26 0.90 11h00 0.35 16h46 0.85 23h13 0.40	<b>25 L</b>	04h55 0.85 11h27 0.50 16h45 0.75 23h29 0.50			
<b>11 M</b>	03h09 0.80 09h40 0.35 15h47 0.85 22h09 0.40	<b>26 Me</b>	04h17 0.85 10h37 0.30 17h02 0.90 23h07 0.40	<b>11 V</b>	04h00 0.85 10h33 0.35 16h32 0.85 22h56 0.40	<b>26 S</b>	05h06 0.85 11h28 0.40 17h27 0.75 23h39 0.45	<b>11 L</b>	05h18 0.90 11h52 0.45 17h35 0.80	<b>26 M</b>	05h36 0.80 12h12 0.55 17h08 0.70			
<b>12 Me</b>	03h39 0.80 10h14 0.35 16h20 0.85 22h44 0.45	<b>27 J</b>	05h04 0.85 11h22 0.35 17h50 0.85 23h49 0.40	<b>12 S</b>	04h41 0.85 11h17 0.35 17h13 0.85 23h40 0.40	<b>27 D</b>	05h53 0.80 12h11 0.50 18h06 0.70	<b>12 M</b>	00h06 0.40 06h35 0.85 13h00 0.50 18h57 0.75	<b>27 Me</b>	00h16 0.50 07h30 0.75 13h17 0.60 18h01 0.65			
<b>13 J</b>	04h15 0.80 10h53 0.35 16h58 0.85 23h24 0.45	<b>28 V</b>	05h58 0.80 12h09 0.40 18h45 0.80	<b>13 D</b>	05h33 0.85 12h08 0.40 18h05 0.80	<b>28 L</b>	00h20 0.50 07h07 0.75 13h04 0.55 19h26 0.70	<b>13 Me</b>	01h14 0.45 08h33 0.80 14h32 0.50 21h04 0.70	<b>28 J</b>	01h28 0.55 09h44 0.75 15h09 0.60 22h00 0.70			
<b>14 V</b>	04h57 0.80 11h38 0.40 17h44 0.80	<b>29 S</b>	00h33 0.45 07h06 0.75 13h01 0.45 19h50 0.75	<b>14 L</b>	00h31 0.40 06h48 0.80 13h12 0.45 19h25 0.75	<b>29 M</b>	01h14 0.50 08h58 0.75 14h21 0.55 21h23 0.65	<b>14 J</b>	02h45 0.45 10h10 0.85 16h26 0.50 22h31 0.75	<b>29 V</b>	03h15 0.55 10h48 0.80 17h10 0.60 22h55 0.75			
<b>15 S</b>	00h11 0.45 05h54 0.80 12h31 0.40 18h47 0.80	<b>30 D</b>	01h24 0.50 08h29 0.75 14h06 0.50 21h03 0.70	<b>15 M</b>	01h36 0.45 08h35 0.80 14h35 0.50 21h08 0.75	<b>30 Me</b>	02h33 0.55 10h22 0.75 16h41 0.55 22h36 0.70	<b>15 V</b>	04h25 0.40 11h18 0.90 17h44 0.45 23h31 0.80	<b>30 S</b>	04h50 0.50 11h31 0.80 17h48 0.55 23h34 0.80			
		<b>31 L</b>	02h27 0.50 09h47 0.75 15h37 0.55 22h10 0.70			<b>31 J</b>	04h20 0.50 11h19 0.80 17h51 0.55 23h26 0.75							

source: <http://marine.meteoconsult.fr/meteo-marine/horaires-maree-tamatave-821-2.php>





AKON'NY MPIASA

VOALOHAN'NY VOLANA MAY 2017

# TAFARAY NY TIA SY NY MANINA

NIFAMOTOANA TENY ANTETEZAMBARO, TOAMASINA II, NY MPIASAN'NY SPAT NY VOALOHAN'NY VOLANA MAY LASA TEO, HO FANAMARIHANA NY FETIN' NY ASA.



**E** fa fomba fanao ihany izy io, toy ny isan-taona, fa saingy tamin'ity indray mitoraka ity dia niarahana manokana tamin'ny mponin'Antetезambaro sy ireo tompon'andraikitra ary manampahefana avy eto Toamasina I sy ny teny an-toerana ny fotoana.

Natao ihany koa izao hetsika izao ho fiaraha-mientana eo anivon'ny samy mpiasa; no sady ihany koa ho fandraisan'ny orinasa anjara amin'ny fitandroana ny tontolo iainana. Hazo fihinam-boa miisa 300 no novolena tamin'izany ary mpiasa 125 no nanatanteraka ny asa tao amin'ny sekoly ambaratonga voalohany sy ny hopitaly tany an-toerana.

Ny adidy vita ary ny fahafinaretana azo, ny andro koa moa tsara; koa dia tafaray ny tia sy ny manina. Nankinina amin'ny roa tonta, dia ny sekoly sy ny hopitaly ao Antetезambaro, ny fanaraha-maso ireo zana-kazo izay vao nambolena.

Nanome voninahitra ny fotoana ny lehiben'ny Faritra Talata Michel, sy ny tale misahana ny fitantanana ny mpiasa na ny DRH n'ny SPAT. Nofaranana tamin'ny fiaraha-miala hetaheta tao amin'ny Foyer Social Canada ny fankalazana ny fetin'ny asa.

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA





## Mouvement du personnel 1er Trimestre 2017

### AGENTS RETRAITÉS: 19

Nom et Prénoms	Matricule	Fonction	Date de départ
TSARA Séraphin	1979072	Assistant Law Manager	01/01/2017
VOKORANO Jean Pernot	1979220	Opérateur de saisie	01/01/2017
TATA Philibert	1979227	Lamaneur	01/01/2017
VELOMARO	1980271	Manoeuvre	01/01/2017
JOASSAIN	1980288	Sous-Chef de section pompier	01/01/2017
BOTOTSARA Regis	1981152	Matélot vedette	01/01/2017
MANOELY	1981337	Lamaneur	01/01/2017
ANDRIANARY Jean Sylvain	1982004	Chef de chantier lamanage	01/01/2017
ANDRIAMALALA Lestone	1983233	Lamaneur	01/01/2017
TOTONIZY André	1985005	Chef Département Superstructure	01/01/2017
TSILANGONY Christophe	1989038	Responsable traitement de réclamation	01/01/2017
FENOMILA Rolland	1989046	Agent de bureau	01/01/2017
RANDRIANASOLO Edmé	1989115	Lamaneur	01/01/2017
HARIZANDRINY Titherison Marcellin	1979237	Chef Service courrier, fax et téléphone	10/01/2017
DAHY Jean Michel	1974042	Lamaneur	16/01/2017
RAMONJA Edouard	1981144	Chargé des contrôles d'accès	19/01/2017
ANDRIANTSEHENO	1978026	Chef Service ouvrage bois	11/02/2017
BERNARD Alphonse	1973095	Chauffeur pompier	12/03/2017
MALAKAFOU Parfait	1978191	Lamaneur	04/04/2017

### AGENTS EMBAUCHÉS: 07

Nom et Prénoms	Matricule	Fonction	Date d'embauche
RAZANADRASOA Cathérine	2007001	Distributeur des médicaments	05/01/2017
HANDIVOLANONY Faeva	2007002	Magasinier des médicaments	05/01/2017
RAKOTONIRINA José	2007003	Agent des Services Généraux	05/01/2017
BEALANANA Jacquelin	2007004	Agent des Services Généraux	05/01/2017
NESTOR	2007005	Agent des Services Généraux	05/01/2017
RAKOTONDRASOA Andry Orlando	2007006	Coursier	05/01/2017
TOZOMANANA Evariste	2007007	Coursier	05/01/2017

### AGENT DÉCÉDÉ: 01

Nom et Prénoms	Matricule	Fonction	Date de décès
MANAMBITA Albert	2016016	Employé de bureau	20/01/2017





## AKON'NY MPIASA

# INO MARÔ ASANÔ Ê?

HARENA NY RANOMASINA ARY MARO NY OLONA MIVELONA AMINY. IZANY NO NISAFIDIANAN'NY PORT-ECHO NY MPANARATO AN-DRANOMASINA IRAY ANTSOINA HOE **YAMICOLE ORLANDO PATRICE** NIRINA IZAY EFA ZA-DRAHARAHY AMIN'IZANY.



YAMICOLE Orlando Patrice Nirina

**PE:** Inona no atao hoe mpanarato na mpanjono an-dranomasina, ary misy karazany firy ?

**YOPN:**

Misy telo karazana ny asa fanjonoana:

- ny mpanarato nentim-paharazana
- ny mpanjono na mpamintana
- ary ny mpanarato amin'ny fomba indostrialy

Ny mpanarato nentim-paharazana dia manarato amin'ny harato, ny mpanjono na mpamintana kosa dia manjono amin'ny tady. Ary ny mpanarato indostrialy dia ireo orin'asa lehibe toy ny "Refrigepêche" izay efa mampiasa ireo fitaovana hary fomba sy manaraka ny teknolojia.

Tsy voafetra ny faritra anjonoanay satria misy mandeha hatrany Ambila mihitsy aza izahay nohon'ny fahavitsian'ny trondro manodidina ny faritra ambonivohitr'i Toamasina.

**PE:** Manana fikambanana ve ianareo?

**YOPN:**

Ny Fikambanana atao hoe "TAZARA" no ivondronanay ary misy koa ireo mikambana ao amin'ny vondrona mpanampy ireo mpanjono sy tantsambo toy ny "Apostolat de la Mer". Fikambanana izay manampy betsaka ireo mpanjono, na ara-tsosialy na arak'asa, amin'ny fanomezana ampahany amin'ny vola ividianana ireo fitaovana ahafahanay manatantetraka ny asa. Manampy be koa izy ireo amin'ny ara-tsosialy satria mitsinjo ny zanak'ireo tantsambo sy ny mpanjono. Manana fikambanana ihany koa ny vadinay izay manao rary ho fanampiana ny asa fivelomanay ankoat'ity asa maha mpanjono anay ity.

**PE:** Firy ianareo no miaraka mandeha amin'ny lakana iray, ary ahoana ny lamin'asa sy fepetra raisinareo alohan'ny handehananana?

**YOPN:**

Sarotra ny asa satria miankina amin'ny trondro azo no ivelomana. Matetika dia tsy betsaka no azo, indraindray ary tsy mahazo mihitsy. Misy valo na enina izahay no miaraka miondrana amin'ny lakana, ary olona voafehy avy aty an-tanana vao afaka miaraka, satria mitondra sy mampiasa zava- maranitra izahay any. Alohan'ny handehananay dia tsy maintsy mijery ny toetr'andro izahay. Misy moa ny fitaovana voatokana ahafantarana izany, (izay fanomezana avy tamin'ny fanjakana mba hanenana ny loza ateraky ny haratsian'andro) izay napetraka ao amin'ny Club Nautique. Maharitra eo amin'ny telo na

efatr'andro eo izahay no miandriaka satria miankina amin'ny fahazoana trondro maromaro ny fiverenanay. Misy ihany koa ireo mpanarato no mbola manankina amin'ny talenta nomenjanahary amin'ny fomba hijerany toetr'andro izay tsy misy maharatsy azy kanefa mety mampidi-doza indraindray.

**PE:** Mahavelona tsara ve ity asanareo ity?

**YOPN:**

Tena ahavelomana vady aman-janaka aloha izy raha mitohy sy miroso tsara hatrany ny asa.

**PE:** Inona ny hafatra tianao hampitaina amin'ny mpamaky?

**YOPN:**

Mahafinaritra nefa sarotra ny asan'ny mpanarato. Tsy maintsy atao anefa satria io no mba ahafahana mamelona ny vady aman-janaka. Noho izany dia mba mangataka aminareo izay malala-tanana izahay mba hanampy sy hijery anay akaiky, indrindra fa ny fanjakana. Mangataka ihany koa izahay ny mba hisondrotan'ny vidin'ny trondro, satria mora dia mora ny vidiny angalan'ireo mpaka antoka aty am-potony. Toloranay fisaorana manokana ihany koa ny "Apostolat de la Mer" amin'ny fikarakarany ny fianakavianben'ny mpanjono.

Nangonin'i Monique Henriette  
sy Alexina TIANA





# SEMAINE DE LA LANGUE FRANÇAISE ET DE LA FRANCOPHONIE

POUR LA PREMIÈRE FOIS À MADAGASCAR, LE MOIS DE MARS, BAPTISÉ MOIS DE LA FRANCO-  
PHONIE, A ÉTÉ OFFICIELLEMENT CÉLÉBRÉ À TOAMASINA, DU 18 AU 31 MARS DERNIERS.  
AU CENTRE DU PROGRAMME DE LA CÉLÉBRATION, UNE DICTÉE OUVERTE À TOUS ET  
EN COLLABORATION AVEC LA MÉDIATHÈQUE DE NANTES.



Les jeunes du Lycée Français de Toamasina, lors de la soirée de la langue française et de la francophonie

« Dis-moi dix mots sur la toile », tel est le thème choisi pour cette année. Dix mots qui ont, pour point commun, le fait d'être issu du monde virtuel, et qui, en référence au thème, mettent à l'honneur, à la fois le numérique et le monde physique. A l'exception de deux termes relativement nouveaux, à savoir, **émoticône** (figure exprimant une émotion) et **télésnobler** (regarder son écran quand un interlocuteur s'exprime), vous conviendrez avec nous de la douce poésie des mots choisis : **avatar, canular, favori, fureteur, héberger, nomade, nuage, et pirate**. Les élèves issus des différentes écoles de la ville ont été très attendus, non seulement pour leur participation, mais aussi et surtout, pour la façon dont ils s'approprièrent ces mots à travers la fameuse exposition suspendue (laquelle exposition a regroupé pas moins de cents dessins). Premier résultat positif : des

messages ont été inscrits sur plus de cents toiles !

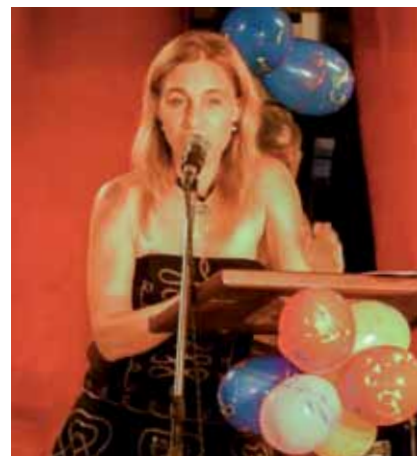
A propos de la dictée proprement dite, le 18 mars au Bateau Ivre, à l'occasion de la remise des prix en guise d'ouverture de la Semaine de la Langue Française et de la Francophonie, Claude PANOUILLE, le lauréat, n'a pas manqué d'étonner l'assistance. Professeur de français au Lycée Français de Tamatave, ce participant inattendu a largement dépassé l'âge de la jeunesse. En outre, c'est un français, comme les deux autres participants, qui ont décroché respectivement les deuxième et troisième rangs d'ailleurs. Certains se sont dit que leur participation ont quelque peu faussé le jeu, mais bref, la dictée a bien été ouverte à tous, non ? Donc, ils ont eu tout à fait le droit de concourir.

En écho à ce concours, d'autres ont été organisés ici et là dans toute l'île, et cela, pour plusieurs niveaux de scolarité, de la CM1 à la classe Terminale.

Par ailleurs, et toujours dans le cadre de la célébration de la semaine, en adaptant à une musique des œuvres de grands poètes de renom malgaches, sénégalais et français (des poèmes très humanistes et d'actualité), les jeunes chanteurs du Lycée Français de Tamatave, encadrés par leur professeur de musique, ont offert un spectacle magnifique au public.

Pas de célébration sans discours, n'est-ce pas ? Eh bien, les discours, qui se sont succédés lors de la soirée du 18 mars, dans l'ensemble très objectifs et particulièrement réalistes, ont ciblé l'incitation des jeunes malgaches à éviter de se replier sur eux-mêmes, mais plutôt, de profiter de toutes les opportunités qui s'offrent à eux, pour s'ouvrir vers l'extérieur, mais cela, sans pour autant perdre leur identité et leur spécificité culturelles. Et à Aurélie CHAMPVERT, Directrice de l'Alliance Française de Tamatave, d'intervenir à travers un discours, tant éloquent qu'exhaustif, pour rappeler les diverses activités culturelles et artistiques, ainsi que les types de cours de français dispensés au sein de l'Alliance. Avec une invitation à tous, jeunes comme moins jeunes, à se renseigner auprès de l'Alliance Française de Tamatave et, bien évidemment, à s'y inscrire. Ne dit-on pas qu'on n'apprend jamais assez !

Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



La Directrice de l'Alliance Française de Toamasina prononçant son discours,





## INO MARESAKA AKÔ?

# VITRINE ECONOMIQUE DE TOAMASINA LE GOUVERNEMENT MISE SUR LE SECTEUR PRIVE EN TANT QUE MOTEUR DU DEVELOPPEMENT

LES 4, 5 ET 6 MAI DERNIERS À TOAMASINA, TOUT AU LONG DE L'AVENUE DE L'INDÉPENDANCE, LA 2ÈME ÉDITION DE LA VITRINE ÉCONOMIQUE DE TOAMASINA, ORGANISÉE PAR LES SOINS DE MÉDIA CONSULTING, ET SPONSORISÉE PAR PLUSIEURS ENTITÉS ET ENTREPRISES, DONT LA S.P.A.T. ELLE-MÊME, A ÉTÉ, POUR AINSI DIRE, L'ÉVÈNEMENT DU MOIS. DANS LE DESSEIN DE REDYNAMISER ET DE STIMULER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE TOAMASINA, CETTE VITRINE A VU UNE AFFLUENCE, TANT DES PARTICIPANTS (RÉUNISSANT PETITS, MOYENS ET GRANDS OPÉRATEURS EXERÇANT DANS TOUS LES SECTEURS D'ACTIVITÉS) QUE DES VISITEURS. LE SUCCÈS DE L'ÉVÈNEMENT A, EN TOUT CAS, CONFIRMÉ QUE LA RELANCE ÉCONOMIQUE DU PAYS EST TOUJOURS POSSIBLE.



**E**n 2012, la 1ère édition avait déjà connu un réel succès. En effet, celle-ci a affiché des chiffres assez significatifs (100 stands, 30 000 visiteurs, ...). À l'époque, ce fut une première pour révéler le potentiel économique ainsi que le dynamisme des entreprises de Toamasina, une ville vouée à l'essor économique. Pour la 2ème édition, le choix de l'Avenue de l'Indépendance a été maintenu : en plein centre-ville, avec vue sur le premier port de la Grande Ile, cette avenue est l'emblème même de la capitale économique du pays. Toutefois, l'organisateur a mis la barre encore plus haute, en termes de participation, de visuels, de thèmes économiques pour les conférences-débats, etc. Il faut dire que le succès de la 1ère édition a fait son effet : cette fois-ci, la vitrine a été parrainée par trois départements ministériels :

- Le Ministère auprès de la Présidence, chargé de l'Agriculture et de l'Élevage ;
- Le Ministère de l'Industrie et du Développement du Secteur Privé ;
- Le Ministère du Commerce et de la Consommation.

Pour les entreprises nationales, la 2ème édition de la Vitrine Economique de Toamasina s'est présentée comme une opportunité en or d'être visibles à l'échelle nationale. En effet, les offres et les demandes de produits ainsi que de services, formulées durant l'évènement, sont autant de portes ouvertes vers le développement des activités. Mais, ce qui distingue cette deuxième édition de la première, c'est la place privilégiée accordée au secteur privé.

Dans son discours d'ouverture, MAHAFALY



Vue générale des officiels, lors de l'ouverture de la vitrine économique

Solonandrasana Olivier, Premier Ministre et Chef du Gouvernement, en tant que Représentant de SEM le Président de la République de Madagascar, a lui-même martelé que *« le secteur privé est le moteur du développement économique du pays »*. Il ajoute d'ailleurs que, *« dans le but de répondre aux besoins et aux souhaits des intervenants du secteur, en particulier les PME et les PMI, le gouvernement, constamment ouvert au dialogue et garantissant la stabilité et le respect des lois en vigueur, les incite à s'employer, de sorte à exceller en termes de professionnalisme »*. Au Premier Ministre de rappeler que *« le Président de la République a une vision de faire de Madagascar une nation prospère et*

*moderne. Il a déjà vu très loin, et il mise beaucoup sur le secteur privé en tant que moteur du développement, ainsi que créateur d'emplois, de richesses et de valeur ajoutée»*. Pour faire écho à ce point de vue, et considérant que les marchés sont de plus en plus exigeants, il a tenu à souligner l'importance qu'il va falloir accorder au secteur privé avec son professionnalisme, importance qui aidera le pays à saisir les opportunités générées par son adhésion à des organisations internationales, telles le COMESA, la COI, la SADEC, etc. C'est d'ailleurs dans cette perspective que, en favorisant le dialogue et en accordant sa confiance aux opérateurs économiques, le gouvernement mise beaucoup sur le secteur







**INO MARESAKA AKÔ?**



Affluence des visiteurs aux stands respectifs de la SPAT (à droite) et de la SMTP (à gauche)



Coupure du ruban inaugural par le Premier Ministre, MAHAFALY Solonandrasana Olivier

privé. Enfin, face à l'insécurité qui règne dans les régions où l'on cultive la vanille (dont la qualité et la spécificité font le renom de Madagascar à l'échelle internationale), le Premier Ministre a donné le ton à toutes les autorités compétentes, afin que celles-ci prennent leurs responsabilités.

Sans doute encouragés par ce message fort, les échanges entre professionnels, partenaires techniques et financiers, conférenciers (experts et opérateurs économiques) allaient bon train. Le grand public lui-même a paru réellement motivé, que ce soit lors des visites de stands, ou dans les conférences-débats, portant sur des thèmes économiques. Bref, un véritable

dialogue public-privé ! D'ailleurs, la motivation a été, pour ainsi dire, générale. A travers les trois exemples ci-après, appréciez combien les participants se sont impliqués :

**ORANGE MADAGASCAR.** Plusieurs destinations touristiques, qui font la renommée de la Grande Ile, sont concentrées dans la Province de Toamasina. Le numérique permettra à celles-ci de se positionner sur la carte mondiale des entreprises, et ainsi, d'avoir une vraie visibilité internationale. Le jeudi 04 mai dernier, Michel DEGLAND, Directeur Général d'Orange Madagascar, a procédé au lancement officiel de la 4G à Toamasina. Prenant en

compte la formidable potentialité de développement de la région, cette entreprise s'est engagée à continuer à l'accompagner, ce, en développant l'infrastructure des télécommunications ainsi que les solutions que peuvent apporter les nouvelles technologies.

**BNI MADAGASCAR.** Dans sa volonté d'afficher une image moderne, dynamique et réactive, elle a profité de cette vitrine, pour présenter aux participants et aux visiteurs, d'un côté, les innovations apportées à ses produits et services et, de l'autre, les outils modernes de la banque de demain (outils adaptés à chaque catégorie de clients : particuliers, entreprises ou institutionnels).

**PROSPERER.** Placé sous la tutelle du Ministère auprès de la Présidence, chargé de l'Agriculture et de l'Elevage, il s'agit d'un programme, lancé dans les régions Atsinanana et Analanjirifo. Celui-ci œuvre pour l'augmentation des revenus de la population vulnérable, cela, par le biais de la consolidation des Micros et petites Entreprises Rurales (MER) au niveau local et régional. Ces entreprises sont prévues pour générer des emplois pérennes, tout en entraînant une diversification du revenu des ménages, et ce, dans une perspective d'équité entre les hommes et les femmes.

Recueilli par  
Liliane MELQUIOND- ZAFINIRINA





« La santé est un capital »

## Prévenir l'hépatite B, c'est tout à fait possible !



INFECTION VIRALE S'ATTAQUANT AU FOIE, L'HÉPATITE B PEUT ÊTRE À L'ORIGINE DE MALADIES AIGUES OU CHRONIQUES. SELON L'OMS, À L'INSTAR DU SIDA, L'HÉPATITE B EST CONSIDÉRÉE COMME UN PROBLÈME DE SANTÉ PUBLIQUE MAJEUR. TOUTEFOIS, IL EST TOUT À FAIT POSSIBLE DE PRÉVENIR CETTE MALADIE. LE CENTRE MÉDICAL ET DE DIAGNOSTIC DE LA S.P.A.T. (CEMEDI) VOUS PARTAGE CI-APRÈS L'ESSENTIEL DE CE QU'IL FAUT SAVOIR AU SUJET DE CETTE MALADIE.

**L**e nombre de personnes vivant avec une infection par le virus de l'hépatite B est estimé à 257 millions, tandis que 240 millions sont atteintes d'une infection chronique, entraînant environ 780.000 décès par an. De janvier à avril derniers, le CEMEDI a recensé 76 nouveaux cas d'hépatite B. Ce qui, de par les complications qu'elle entraîne (comme la cirrhose hépatique et le cancer du foie) n'est pas sans alerter les médecins du centre, d'autant plus que l'hépatite B présente un risque professionnel important vis-à-vis du personnel de santé.

### Comment se transmet le virus ?

La transmission du virus se fait généralement par voie sanguine ou sexuelle. Mais sachez que les seules sécrétions pouvant le transmettre sont le sang, le sperme, les sécrétions vaginales, la salive et les liquides issus d'une plaie. Sachez aussi que la transmission est également possible de la mère à son enfant.

### Quels sont les symptômes de la maladie ?

Dans la plupart des cas, aucun symptôme ne se présente pendant la phase aiguë de l'infection. Certaines personnes peuvent présenter des symptômes qui peuvent durer plusieurs semaines : jaunissement de la peau et des yeux, fatigue extrême, nausées, vomissements et douleurs abdominales. Certains cas graves peuvent dégénérer en insuffisance hépatique aiguë, voire conduire au décès (cas de l'hépatite fulminante aiguë).

### Diagnostic et traitement

La clinique ne distinguant pas le genre de l'hépatite, le diagnostic de l'hépatite B est confirmé par une sérologie, mettant en évidence la présence des anticorps dans le sang. Il n'y a pas de traitement spécifique contre l'hépatite B aiguë. Par conséquent, la vaccination est la clé de voûte de la prévention contre le virus. Pour les nouveaux nés, le vaccin est programmé dans le calendrier vaccinal. De plus, le vaccin est formellement recommandé pour les personnes à risque, entre autres, le personnel de santé, les toxicomanes par voie intra-veineuse, etc.

### Quelles précautions prendre face à la maladie ?

Il va de soi que les précautions à prendre concernent les règles d'hygiène élémentaires. Entre toutes, les plus recommandées sont les suivantes :

- séances de sensibilisation et d'IEC (Information, Education et Communication) sur les règles d'hygiène, cela, en faveur de la population en général, et des personnes à risque en particulier ;
- utilisation systématique de préservatifs lors des rapports sexuels ;
- une seringue, un seul usage ;
- personnalisation rigoureuse de tout matériel en contact avec le sang : brosse à dents, rasoir, ciseaux à ongles, matériel d'épilation, etc.

Recueillis par Monique HENRIETTE  
Sur proposition du Dr Mafouthra Elina Christelle





## TOURNOI DE PÂQUES 2017 : « de l'œuf à l'oie, pour booster le tennis tamatavien »

LES TOURNOIS SE SUCCÈDENT MAIS NE SE RESSEMBENT PAS ! LE SAMEDI 08 AVRIL DERNIER, LES TENNISWOMEN DE TOAMASINA SE SONT DONNÉES RENDEZ-VOUS AU MIOU-MIOU CLUB POUR LE TOURNOI DE PÂQUES 2017. L'INITIATIVE A ÉTÉ PRISE EN VUE DE REDYNAMISER LES AMATEURS, AINSI QUE DE MONTRER AUX JEUNES AMOUREUX DE LA BALLE JAUNE QUE LE TENNIS EST UN SPORT D'AMBIANCE ET D'ENTRETIEN EFFICACE.

La règle du jeu convenue a été un double dame par tirage au sort, à l'issue duquel quatre équipes favorites se démarqueront. Pour le tournoi 2017, les équipes composées sont les suivantes : Anne Marie et Miou, Romy et Victorine, Floria et Ony, Anne et Liliane. Les équipes disputent chacune un set. Et en cas d'égalisation 6/6, il y aura un « tie-break ». Quant au décompte des points, il s'est fait comme suit :

- une victoire compte trois points, tandis qu'une défaite un point ;
- les matches se jouent pendant la journée du samedi et se terminent le dimanche par un match de gala disputé par les deux meilleures équipes ;
- les vainqueurs (qui cumulent donc neuf points d'affilée) sont primés par des oies, tandis que les secondes par des canards, les troisièmes par des poules, et enfin, les quatrièmes par des œufs.

Les familles étant venues supporter les leurs, une effervescence inhabituelle a marqué la journée du dimanche, une journée ponctuée, à la grande stupéfaction de tous, de la défaite inattendue de Victorine et Romy face à Liliane et Anne, qui remportent le match. Cependant, rien ne semble définitivement joué, puisque déjà, l'on est impatient pour le « remake » de la rencontre !

En marge des matches, le Tournoi de Pâques 2017 a été une occasion d'encourager les jeunes espoirs dans la discipline, lesquels ont besoin de référents établis pour confirmer leurs choix sportifs. Et selon Max ANDRIANTEFY, à la fois père et entraîneur de Dally et Natacha ANDRIANTEFY, deux grandes figures du tennis féminin malgache, « **le sport est et reste l'un des meilleurs moyens d'éducation des jeunes, dans la mesure où il contribue à :**

- les inciter à se surpasser ;
- mieux connaître leurs compétences, et évaluer leur possibilité par rapport à toute forme d'adversité se présentant sur leur chemin ;

- améliorer leur confiance en eux ;
- leur donner le moyen de s'interroger socialement ;
- canaliser leur trop plein d'adrénaline (relativement fréquent chez les jeunes) ;
- les éloigner des produits nocifs, comme les stupéfiants, l'alcool, le tabac, etc ;
- améliorer leur performance dans beaucoup d'autres domaines ».

Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Anne et Liliane, l'équipe gagnante du tournoi





## EDUCATION & CULTURE

# A la rencontre des cultures et de similitude de pensées :

« Hazakazaka, tsy teña-dià, miada-môra mahatônga lavitra » (proverbe malgache)  
« Rien ne sert de courir, il faut partir à point » (Jean de La Fontaine)

TOUT INDIVIDU QUEL QU'IL SOIT, RICHE OU PAUVRE, PAYSAN OU CITADIN, INGÉNIEUX OU NAÏF, EST, PAR ESSENCE, SOUMIS AUX RÈGLES CONSENSUELLEMENT ADMISES PAR LA SOCIÉTÉ AU SEIN DE LAQUELLE IL ÉVOLUE. IL EST MÊME APPELÉ À CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE ET CULTUREL DE CETTE SOCIÉTÉ. CHAQUE SOCIÉTÉ A SON MODÈLE DE VIE, SON MODE DE PENSÉE ET DES NORMES ONT ÉTÉ ÉTABLIES POUR LA PÉRENNITÉ DE L'ESPÈCE. NUL NE PEUT SE SOUSTRaire DE CETTE CONSCIENCE COLLECTIVE ET DE CET ENVIRONNEMENT. UN PAYS SE DÉMARQUE D'UN AUTRE À TRAVERS SA CIVILISATION ET SA CULTURE.

## CIVILISATION, CULTURE : NUANCE ET CONFUSION

Le sens d'un terme se développe et se confirme suivant le contexte dans lequel il est perçu. En effet, Taylor, Herbert Spencer, Albion Small, Park, Comte, Marx, Tönnies et Durkheim ont chacun de leur côté leur conception quant au concept de culture et de civilisation.

Le terme culture a été utilisé pour la première fois en Allemagne à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et ce, à travers des études dénommées « *histoire universelle* ». Durant cette période, les historiens accordaient plus d'attention à l'histoire politique et militaire au détriment de celle des mœurs, des institutions, des idées, des arts et des sciences. Les termes culture et civilisation sont parfois confondus. Une première approche considère la culture comme « *étant l'ensemble des moyens collectifs dont dispo-*

*sent l'homme ou une société pour contrôler et manipuler l'environnement physique, le monde naturel* ». A cet effet, la science, et la technologie ainsi que leurs applications figurent comme des éléments constitutifs de la culture. Par contre, les arts, la philosophie, la religion, le droit sont pris comme des faits de la civilisation.

La deuxième approche est l'antithèse de la première. La civilisation revêt un caractère rationnel issu du développement des conditions physiques et matérielles du travail de la production et de la technologie, tandis que la culture comprend tout ce qui a trait aux phénomènes désintéressés et spirituels de la vie collective, produits de la réflexion et de la pensée.

En bref, pour lever le doute et la confusion,

Durkheim et Mauss, nous viennent en aide pour une définition claire et exhaustive du concept de civilisation. La civilisation c'est l'ensemble « *des phénomènes sociaux qui ne sont pas strictement attachés à un organisme social déterminé, ils s'étendent sur des aires qui dépassent un territoire naturel, ou bien ils se développent sur des périodes de temps qui dépassent l'histoire d'une société. Ils vivent d'une vie en quelque sorte surnaturelle* ».

La notion de culture définie par Taylor se passe des commentaires : la culture est « *un ensemble lié de manières de penser, de sentir et d'agir plus ou moins formalisées qui, étant apprises et partagées par une pluralité de personnes, servent, d'une manière à la fois objective et symbolique, à constituer ces personnes en une collectivité particulière et distincte* ».

## QUE DIRE DU PROVERBE MALGACHE : HAZAKAZAKA, TSY TEÑA DIA, MIADA-MÔRA MAHATÔNGA LAVITRA

Un proverbe n'est pas un fait isolé mais il est le produit d'une expérience vécue, de l'observation du quotidien, des contacts entre individus agissant dans le concert des échanges d'opinions sur des faits réels et vécus. En fait, le proverbe fait partie intégrante de la culture car il est « *une manière de penser, de sentir et d'agir* » ; il est appris et partagé et il appartient

à « *une collectivité particulière et distincte* ». « Hazakazaka tsy teña-dià, miada-môra mahatônga lavitra ». C'est un proverbe malgache bien apprécié et qui renferme des valeurs morales pour prévenir toute précipitation dans l'accomplissement d'un projet. On peut traduire librement et littéralement ce proverbe en ces termes : « Courir n'est pas

réellement marcher, marcher lentement mène loin ».

Concrètement, dans toute action, il ne faut jamais se précipiter, brûler les étapes car des incidents malencontreux pourraient survenir, faute d'avoir préparé avec minutie les différentes phases à entreprendre, faute d'avoir appréhendé les éventuelles embûches.





Par ailleurs, le fait d'avoir accordé plus d'importance à la réflexion, à l'analyse des actions à mener est le fondement même de la réussite : on progresse lentement mais sûrement. « Hazakazaka tsy tenà-dià, miada-môra mahatônga lavitra ». Et quel rapport avec la Fable de La Fontaine, dites-vous.

Cour et ses courtisans, du moins ceux des êtres humains : une manière subtile et très adroite de critiquer avec finesse et intelligence remarquables.

« Rien ne sert de courir, il faut partir à point ». S'agissant d'un pari entre le lièvre et la tortue,

vraie depuis toujours, immuable. La Fable de Jean de La Fontaine « Le lièvre et la tortue » se situe au XVII<sup>e</sup> siècle en France, née de l'observation comportementale des animaux et végétaux personnifiés : une manière fine et subtile d'étaler au grand jour les mentalités et comportements humains.



## JEAN DE LA FONTAINE, DANS SA FABLE « LE LIEVRE ET LA TORTUE », DISAIT : « RIEN NE SERT DE COURIR, IL FAUT PARTIR À POINT »

Les anciens élèves du primaire des années 60 (et peut-être bien avant) se souviendraient certainement des leçons de récitation que leur apprenaient les instituteurs de l'époque. Les Fables de La Fontaine ont été les plus prisées et appréciées telles « Le loup et l'agneau, le corbeau et le renard, le chêne et le roseau, la grenouille qui veut se faire aussi grosse que le bœuf, le lièvre et la tortue, la cigale et la fourmi..... ».

Les réciter avec force gestes fut un plaisir et une véritable émulation pour qui veut se faire remarquer et apprécier.

Jean de La Fontaine est né en 1621- à Château Thierry, fils d'un maître des Eaux et Forêts. Après ses études en droit, il est devenu avocat au Parlement. De graves difficultés financières l'obligent à succéder à son père aux Eaux et Forêts. Et c'est, peut-être, à travers cet office qu'il doit son observation fine de la nature car ses fables sont inspirées des comportements des animaux et des espèces végétales. Curieusement, ses Fables traduisent les traits caractéristiques comportementaux, sinon de la

le lièvre, fier et confiant en ses performances à courir, considère que le pari est gagné d'avance et se moquait de son piètre adversaire. Dans son for intérieur, il n'avait que « quatre pas à faire » pour réussir. La tortue, par contre, est consciente de sa faiblesse et de sa force. Sa faiblesse : sa lenteur. Sa force : sa volonté, sa persévérance, son intelligence et sa patience. La tortue, elle, « se hâte avec lenteur ». Ironie du sort, concours des circonstances, « elle arriva la première » et se moqua du lièvre :

« Eh bien, avais-je pas raison ?  
De quoi vous sert votre vitesse ?  
Moi l'emporter ! Et que serait-ce  
Si vous portiez une maison ?

Réflexion faite, nous voilà en présence de deux phénomènes différents (le proverbe et la Fable) de par leur origine, leur ancrage contextuel. Le proverbe est malgache avec tout ce qu'il y a de particulier et de spécifique et l'on peut même affirmer qu'il a été en usage depuis la nuit des temps. C'est un fait « intemporel », une vérité

Mais où est l'analogie entre ces deux faits. « Hazakazaka tsy tenà-dià » pourrait se traduire par « rien ne sert de courir ». Et « miada-môra, mahatônga lavitra » aurait les mêmes effets et conséquences que « il faut partir à point ». Certes, il y a deux cultures, deux pensées, mais les cultures et les pensées, quand elles se croisent, arrivent à se comprendre et à s'entendre. Le proverbe malgache « Hazakazaka tsy tenà-dià, miada-môra mahatônga lavitra » et la Fable de Jean de La Fontaine « Le lièvre et la tortue » en sont la preuve vivante.

Extrapolons les leçons tirées de ce proverbe et de cette Fable : « Hazakazaka tsy tenà-dià, miada-môra mahatônga lavitra » - « rien ne sert de courir, il faut partir à point » rimerait avec le cheminement emprunté par le projet d'extension du Port de Toamasina. En effet, rien n'a été laissé au hasard depuis que l'idée s'est germée au niveau du schéma directeur de Développement et Aménagement Portuaires. Il y eut la ferme volonté de le réaliser mais à cela s'ajoutent maintes réunions de consultation publique afin d'inventorier les avantages et inconvénients du projet : « Hazakazaka tsy tenà-dià », « rien ne sert de courir ».

La S.P.A.T était à l'écoute des critiques parfois acerbes, négatives et subjectives mais elle s'est armée de patience, s'est persévérée avec ténacité et avance pouce par pouce car « rien ne sert de courir ». Bientôt, elle parviendra au bout de ses efforts : les préparatifs pour la mise en œuvre du projet vont certainement commencer : « miada-môra mahatônga lavitra » car le projet a su « partir à point ».

En guise de conclusion, une seule phrase : dans tout ce qu'on entreprend, il faut savoir choisir le moment opportun pour réussir ; se précipiter c'est signer son échec.

Zandry Séraphin Fred Aimée  
Psychosociologue  
Directeur des Ressources Humaines





## ACTUS EN PHOTOS



22 Mars 2017: RORY Doyle (à droite) remet à AVELLIN Christian Eddy (à gauche) le trophée réservé à tout conférencier



23 Mars 2017: Hotel Colbert, Antananarivo, les représentants des pays membres de l'APIOI à l'issue de l'Assemblée Générale Annuelle



26 Avril 2017: Réunion avec des représentants de la Douane Française, lors de leur passage au port de Toamasina



08 Mai 2017: Salle de conférence de la SPAT, séance d'information sur le projet de centre culturel.



12 Mai 2017: accueil de 3 navires de guerre chinois au port de Toamasina par la communauté chinoise à Madagascar et les autorités locales, et en coopération avec le Ministère de la Défense Malgache



22 Mai 2017: en coopération avec la JICA, le PNUD a organisé, à l'intention des employés de la SPAT, une séance de sensibilisation sur la lutte contre la corruption.





► **RECETTE**

**Picadillo à la cubaine**

Plat traditionnel venu de Cuba, le picadillo est un hachis de bœuf cuisiné avec de l'ail, des oignons, du riz blanc, des haricots noirs et servi avec des bananes plantains frites. N'oubliez pas d'ajouter un peu de vin pour rendre ce plat encore plus savoureux. Servez avec du jambon et des poivrons rôtis.

▼ **Ingrédients**

**Nb de personnes : 6**

- 2 pommes de terre
- sel
- 2 cuillères à soupe d'huile d'olive
- 1 oignon émincé
- 1 poivron vert émincé
- 2 gousses d'ail écrasées
- 700 g de viande de bœuf maigre hachée
- 50 cl de vin rouge sec
- 400 g de sauce tomate
- 120 g d'olives vertes farcies aux poivrons, égouttées et hachées
- 70 g de câpres égouttées
- 40 g de raisins blonds
- 1 cuillère à café de cumin en poudre
- 1 cuillère à café d'origan séché
- sel et poivre du moulin
- 1 cuillère à café d'huile d'olive

▼ **Méthode de préparation**

- Préparation** :25minutes >  
**Cuisson** :1heure 10minutes >  
**Prêt en** :1heure 35minutes >

1. Mettre les pommes de terre dans une grande casserole et les recouvrir d'eau. Saler. Porter à ébullition puis réduire à feu moyen et couvrir. Laisser cuire les pommes de terre à petite ébullition jusqu'à ce qu'elles deviennent tendres, environ 20 minutes. Égoutter et réserver.
2. Faire chauffer sur feu moyen 2 cuillères à soupe d'huile d'olive. Ajouter l'oignon, le poivron vert et l'ail dans l'huile chaude et faire chauffer jusqu'à ce que les légumes deviennent tendres, environ 5 minutes.
3. Émietter le bœuf haché dans le mélange d'oignons, en veillant à bien réduire la viande en petits morceaux. Faire cuire en remuant régulièrement jusqu'à ce que le bœuf prenne une couleur dorée, 7 à 10 minutes. Enlever autant de gras que possible du plat.
4. Incorporer dans le mélange de bœuf haché, le vin rouge, la sauce tomate, les olives, les câpres, les raisins secs, le cumin, l'origan, le poivre noir et le sel. Porter à ébullition, ramener le feu sur moyen-doux et laisser cuire à petits bouillons jusqu'à ce que le vin réduise de façon significative, 25 à 30 minutes.
5. Peler les pommes de terre refroidies et les couper en morceaux.
6. Faire chauffer une cuillère à café d'huile d'olive dans une poêle sur feu moyen. faire dorer les pommes de terre dans l'huile chaude environ 5 minutes, puis les incorporer dans le mélange frémissant de bœuf et cuire de nouveau pendant 5 minutes.



**Ils perdent leurs santé à faire de l'argent ...  
 Par la suite, ils perdent tout leur argent à tenter de la retrouver.  
 En pensant anxieusement au futur, ils oublient le présent, de sorte qu'ils ne vivent ni le présent ni le futur.  
 Finalement, ils vivent comme s'ils n'allaient jamais mourir ...  
 Et ils meurent comme s'ils n'avaient jamais vécu**

**Confucius**

**DESSIN D'ENFANT**

- Dessin de RAZAFIMANDIMBY Jonathan Aristide  
 - Fils de RAZAFIMANDIMBY Louis Responsable Facturation des Conventions et Prestations Diverses



FAIRE CESSER LA SOIF	VENDU	PREPOSITION	CHANGEA D'AIR	COUTURIER FRANÇAIS
MOLLUSQUE MARIN	ÉTERNEL	HECTOGRAMME	CEINTURE JAPONAISE	FROMAGE
►	▼	▼	PIÈCE DE VAISSELLE	►
BROUILLARD LONDONIEN	►	►	PIÈCE DE VAISSELLE	►
SECOURS D'URGENCE	►	PERSPICACITÉ	►	►
►	►	ACCORD ANCIEN	►	►
NÉNÉ	►	►	VIEUX	ENROBÉS DE CHAPELURE
SERRÉE	►	►	COUVERT DE SAUCE	►
►	►	►	►	ADMINISTRE
CONJONCTION	►	ARTICLE DÉFINI	DIGNITAIRE MUSULMAN	►
ÉQUIPE LE NAVIRE	►	►	MÂLE DE LA POULE	►
►	►	ORDINATEUR INDIVIDUEL	►	PRÉPOSITION
►	►	L'ARGON	►	PRONOM FAMILIER
ARTICLE ARABE	►	DISCIPLE DE JÉSUS	►	►
FIN D'INFINITIF	►	►	►	►
►	POURSUIVIS	►	►	►





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



# CHANTIERS, MISE AUX NORMES, DEVELOPPEMENT DURABLE



**International Star  
for leadership  
in Quality**

*Juin 2014 - Paris*



**International Award  
for leadership in Image  
and Quality**

*Décembre 2014 - Madrid*



**The New Era Award  
for technology,  
innovation and quality**

*Juin 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](mailto:spdg@port-toamasina.com)

