

LES TRANSPORTEURS

AU COEUR DE L'ECONOMIE NATIONALE

▣ JICA:

Consolidation de la coopération nippo-malgache, via le Projet d'extension du Port de Toamasina.

▣ BNGRC:

Une coopération internationale fructueuse



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
Ankondrano
D.L N°

Nombre de tirage:
400 exemplaires

4 EDITORIAL 6 ECONOMIE

- 6. LES TRANSPORTEURS :**
Au cœur de l'économie nationale
- 12. La SMMC :**
Un centre logistique portuaire professionnel
- 15. DOUANES :**
Toujours pour la modernisation et la transparence
- 16. JICA :**
Consolidation de la coopération nippo-malgache, via le Projet d'extension du Port de Toamasina
- 17. Tableau d'évolution des étapes du Projet d'extension du Port de Toamasina financé par la JICA**
- 18. BNGRC :**
Une coopération internationale fructueuse
- 20. Lutte contre la corruption dans le marché public :**
Cadres et employés de la S.P.A.T. ont bénéficié de la formation
- 21. LA S.P.A.T. CONTRIBUE AU « MADAGASCAR RISING »**
(Johannesburg, Afrique du Sud, 14-15 juin 2017)
- 22. LE CENTRE D'INFORMATION :**
Une fenêtre publique sur Ambatovy
- 24. LES ROUTES COMMERCIALES MARITIMES (suite)**



25 AKON'NY MPIASA

25. INO MARÔ ASANÔ Ê?

26 TRAFIC MARITIME

28 MOUVEMENTS DES NAVIRES

29 ANNUAIRE DES MAREES

30 INO MARÊSAKA AKÔ ?

30. FANKALAZANA NY FETIM-PIRENENA MALAGASY
26 JONA 2017

"Andrianiko ny taniko, ny fisandratany no fanambiko"

32. SALON DE LA RECHERCHE AU SERVICE DE
L'ECONOMIE ET DE L'EMPLOI

Le manque d'emploi est dû à l'insuffisance de l'information

34 SANTE

34. LA SANTE EST UN CAPITAL

35 SPORT

35. ASOIMI TULEAR

Quand on a que l'Amour du Sport

36 EDUCATION & CULTURE

36. LES VALEURS À L'HONNEUR

38 ACTUS EN PHOTOS

39 LOISIRS



.....

ORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL EDITORIAL

Port of Toamasina extension: for a strategic crossroads on behalf of economic recovery

Indian Ocean, a maritime spread-out space on 20% of the globe, is being the uncontested way along the new Silk Road. This fact explains why traffic has increased by 300%(*) in twenty years. Sure, the concept of "One Belt, One Road" is becoming a true support to the riparian countries! In fact, it is a new impetus for economic collaboration in the region, which promotes the development of both trade and infrastructure.

The geostrategic position of Toamasina Port on that maritime highway, which, by the way, links Asia to the other continents, is a golden opportunity for Madagascar's economic recovery, as well as for the development of the entire region.

Being aware of the stakes, and thanks to the common will of SPAT, JICA and the various stakeholders, Malagasy State fully responds to issues related to saturation and port objectives, and this, through the implementation of Toamasina Port Expansion Project. Environmental issues, among which, concern for coral reefs, as well as social issues (preservation and job creation), are all questions, the answers of which are expected to be delivered through the commitments made all along the preliminary studies.

"*The crises of tomorrow are often the refusal of the questions of today,*" says Patrick Lagadec, a French researcher and expert in risk and crisis management. Malagasy State intends to prove that it does not refuse any asked question! On the contrary, it is to avoid crises for future generations that this innovative development of infrastructures is today becoming compulsory. Yes, the stakes are high, because this conjuncture will transform the Malagasy economy, provided we are all aware that we must act, and without waiting!

Citizens, members of diverse associations or think tanks, members of Port community, let us join together to make a reality out of that project. From now on, on behalf of Malagasy economic recovery, and to reserve for future generations an international port in a position to meet the expectations of a booming market, we must catapult on the maritime scene in a responsible and sustainable way, by joining together and by unanimously committing ourselves to the project implementation.

Monica RAHARIMALALA

(*) Jean TOURNADRE. Anthropogenic pressure on the open ocean: The growth of ship traffic revealed by altimeter data analysis. «Geophysical Research Letters»

LES TRANSPORTEURS AU CŒUR DE L'ÉCONOMIE NATIONALE



A la veille de la mise en œuvre du Projet d'Extension du Port de Toamasina, plus d'un s'impatientent de savoir ce que sera le port de l'après travaux. Mais, ils l'apprécieront encore plus, s'ils peuvent l'afficher côte à côte au port de l'avant travaux. Et surtout, la nécessité, l'importance et l'urgence de la mise en œuvre du projet leur sauteront aux yeux. A ce titre, PortEcho a choisi de proposer un des clichés avant travaux. Un cliché qui concerne tout particulièrement les transporteurs terrestres, lesquels, en assurant le relais des navires en vue de la distribution des marchandises dans les quatre coins de l'île, se trouvent, pour ainsi dire, au cœur de l'économie nationale.



File de camions devant l'entrée du Portail 1

Saturation, congestion et engorgement de camions jusqu'aux rues de la ville, voilà par quels termes l'on peut qualifier ce premier cliché. Il faut reconnaître que la nette augmentation du trafic conteneurisé au cours des dernières années induit forcément à la croissance des camions dédiés au transport de conteneurs. Ainsi, passage incontournable de 80% des marchandises destinées à l'ensemble du pays, le Port de Toamasina voit quotidiennement les allées et venues de centaines de camions, de jour comme de nuit. Et en termes de logistique, c'est aujourd'hui en train de devenir une véritable problématique face, non seulement à toute la communauté portuaire, mais aussi aux habitants de la ville du Grand Port. Les enquêtes menées auprès des transporteurs et des autres entités concernées ont été édifiantes à ce sujet. Mais d'abord, dans quels contextes ?

Contexte institutionnel :

la réforme des ports malagasy en 2003, suivie de celle du Port de Toamasina en 2005, a abouti, entre autres, à l'émergence de deux sociétés manutentionnaires. Il s'agit de la MICTSL pour les marchandises conteneurisées, et de la SMMC pour les marchandises conventionnelles. Ces deux manutentionnaires exercent leurs activités respectives selon une chaîne de travail au sein de laquelle exercent également les transporteurs, l'administration douanière, GasyNet, les transitaires, etc. Objectif commun : **une procédure interdépendante, afin d'optimiser l'enlèvement des marchandises.**

Contexte physique :

le Boulevard de l'Ivondro. Depuis 1995, trajet obligatoire pour les entrées et les sorties de camions du Port de Toamasina, ce boulevard est en fait une continuité de la RN2 (Route Nationale n° 2), en quelque sorte, une voie dédiée aux camions. Saturation, congestion et engorgement sont le quotidien de celui-ci. Pour quelles raisons ? Problèmes de procédure, de système ou de laxisme en termes de prise de responsabilité ? Si l'engorgement est tel qu'il est aujourd'hui, qu'en sera-t-il pendant toute la durée des travaux d'extension du Port de Toamasina ? Le dossier ci-après, fruit de la descente d'une équipe du PortEcho sur terrain, d'enquêtes et d'interviews diverses auprès des usagers, s'efforcera d'en donner le maximum d'informations, ce, pour vous permettre de répondre vous-même aux multiples questions posées autour de l'engorgement de ce boulevard.

A problème de fonds, solution de fonds, n'est-ce-pas ? Si chaque usager et/ou responsable a sa vision des faits, tous souhaitent unanimement éradiquer cet engorgement (qui gêne et étouffe la ville) et aboutir à une solution durable, afin de fluidifier la circulation le long de cet axe. Ce dernier étant incontournable pour le ravitaillement de la Grande Ile, il va de soi que le facteur temps y est plus que primordial, ce, pour assurer la rapidité de l'acheminement.

Se présentant comme un des moteurs de l'économie nationale, les transporteurs se sont regroupés au sein de l'APTR (Association Professionnelle des Transporteurs Routiers, laquelle compte 780 camions dans sa flotte) et,

à Toamasina, au sein du GPTR (Groupement Professionnel des Transporteurs de l'Est). Le Président du Groupement explique que la congestion sur ce boulevard ne date pas d'aujourd'hui. Pas moins de 500 camions y circulent quotidiennement. A noter que le GPTR a déjà pris soin d'identifier les origines de cet engorgement, et cela, en les classifiant comme suit :

A l'extérieur de l'enceinte portuaire :

► **Les usagers du Boulevard de l'Ivondro** incluent de grandes entreprises, dont les activités génèrent, de toute évidence, un trafic routier non négligeable. Il s'agit, entre autres, de la STAR, de la SEAL (logistique et terre-plein), de bureaux de transit, de deux stations d'essence (eh oui, même un camion qui s'approvisionne en carburant peut bloquer la circulation) ;

► **Organisation** : le GPTR a déjà pourvu la mise en place d'une organisation de la file d'attente des camions, et cela, de la manière suivante :

- de la Société STAR jusqu'à l'entrée de la Porte 1 du port, la file est réservée aux camions déjà munis des documents d'accès dans l'enceinte portuaire ;
- de la Société STAR jusqu'à la Société GALLOIS, elle est réservée pour les camions qui sont en attente des documents d'accès, donc en stationnement plus ou moins prolongé ;

► **Absence de Parking.** Il n'est guère prévu de parking sur ce boulevard, si bien que les transporteurs venant de la capitale ainsi que des autres grandes villes malgaches n'ont d'autre choix que de garer leurs camions le long du



Boulevard de l'Ivondro: souvent la file des camions bloque la circulation

► **La vétusté manifeste de beaucoup de camions.** D'ailleurs, la majorité ne remplit pas les normes de sécurité. Conséquence: des pannes fréquentes, mais des accidents également;

A l'intérieur de l'enceinte portuaire :

► **Méthode de travail :** « *Le temps, c'est de l'or* » ou « *le temps, c'est de l'argent* ». Cet adage est, pour ainsi dire, une culture chez les transporteurs. En effet, ils souhaitent constamment pouvoir enlever ou déposer un colis le plus rapidement possible. Mais, force est de constater, qu'ils sont encore loin du compte. Les parties concernées (transporteurs et acteurs portuaires) se sont pourtant convenues de tout faire, pour qu'un camion ne reste pas trop longtemps pour le chargement d'un conteneur dans l'enceinte portuaire. Une intention qui, au moins, a le mérite d'exister. Puisque, entre l'intention et le fait, il reste encore beaucoup à faire, dans ce sens qu'aujourd'hui, pour l'enlèvement d'un conteneur, un camion séjourne une à deux journées dans l'enceinte portuaire. Ce qui s'avère franchement pénalisant pour les transporteurs, qui sont obligés de comparer avec les enlèvements en ville (enlèvements qui s'achèvent dans la journée même). Résultat, sur un trajet de 15 km maximum, les transporteurs ne peuvent réaliser qu'un seul voyage par jour.

Ce problème récurrent a été maintes fois mis sur le tapis, mais en vain. Rien n'y fait : « *Nous nions que l'entrée au port soit difficile ; cependant, la procédure pour accéder dans l'enceinte portuaire est à améliorer* », a affirmé le Président de l'APTR. Il a même tenu à appuyer, par un exemple concret, les problèmes qui sont susceptibles de provoquer la saturation au niveau du portail d'entrée du port : « un camion vient pour un export, un autre camion vient pour un chargement, un troisième est là pour une restitution. Tout d'un coup, les



Vue des camions à l'intérieur de l'enceinte portuaire

chauffeurs reçoivent l'ordre d'interdiction d'entrée des camions en restitution, sous prétexte que, seuls, les camions pour l'export peuvent entrer ». Et vlan ! Embouteillage monstre au niveau du portail, et très vite, en tache d'huile, tout le long du Boulevard de l'Ivondro. Généralement, les mercredi, jeudi et vendredi sont réputés jours de pointe pour les camions. Néanmoins, le régime de travail est jugé incompatible à l'affluence notoire en ces jours-là ;

Quid des solutions de désengorgement ?

Vu que 80 % du trafic maritime national passe par le Port de Toamasina, via le Boulevard de l'Ivondro, tous les usagers, comme tous les habitants de la ville, sont conscients de ce que la fluidité de cet axe ne profite pas seulement

boulevard, et ceci, tout le temps nécessaire pour compléter les documents d'accès au port.

► **Corruption.** Des éléments de la Police et de la Gendarmerie Nationales se disputeraient fréquemment la gestion de la circulation sur le boulevard. L'on serait tenté de croire que c'est pour les pots de vin. Mais, si tel est le cas, pour quel résultat, puisque l'axe reste constamment engorgé ?

► **Inadéquation de l'infrastructure et du trafic** sans cesse croissant. En 2005, quand la MICTSL a officiellement pris la gestion de la manutention des marchandises conteneurisées, le volume du trafic utilisant le boulevard a été de 89 000 EVP. A ce jour, ce trafic a atteint les 247 000 EVP (soit le triple), alors que le boulevard est resté dans son état initial. Ceci pour dire qu'en termes de trafic, le poids économique porté par le Boulevard de l'Ivondro est nettement supérieur à ses capacités.

à la ville portuaire, mais aussi au pays tout entier. Des réunions ont été systématiquement organisées pour creuser les suggestions de solutions en vue de la fluidification de la circulation le long de l'axe. D'ailleurs, avec le Projet d'extension qui démarrera bientôt, des solutions, en amont comme en aval, seront, réellement, les bienvenues. Ne dit-on pas qu'il n'y a pas de problème sans solution ? Et des solutions, il en existe plusieurs. Encore faut-il consentir à accorder à la résolution du problème la priorité qu'elle mérite ! Et vivement les solutions, puisqu'à l'aube du lancement des chantiers au Port de Toamasina, avec la croissance du volume de trafic qui s'annonce, les spéculations ne sont pas à exclure. Conséquence certaine : une augmentation de la flotte de camions.

Il faut rappeler que dès 2006, le souci de désengorgement de ce boulevard figurait parmi les priorités. En sa qualité d'acteur principal dans la chaîne, l'administration portuaire de



Projet Parking Poids Lourds, en vue d'assurer la fluidité de la circulation des camions

Toamasina a alors gracieusement offert un terrain de 12 ha pour servir de parking pour 350 camions environ. Une offre qui n'a apparemment pas été saisie par les décideurs, puisque le projet s'est terminé en queue de poisson. Ignorant les raisons de ce stand-by (intentionnel ou non), la Direction Générale de la S.P.A.T. a réédité la même offre, cette fois-ci en prenant en charge l'étude complète relative au Projet de Parking de Poids Lourds, toujours à Tsarakofafa. La réalisation de ce projet se présente comme la première et la meilleure solution pour alléger le trafic subi par le Boulevard de l'Ivondro. En effet, les camions devraient pouvoir se garer dans le parking à aménager, et ce, pendant tout le temps nécessaire pour la constitution des documents d'accès dans l'enceinte portuaire. Résultat escompté : le Boulevard de l'Ivondro sera délesté du « *parking de fortune de camions* » qu'il est aujourd'hui devenu.

Parallèlement à l'aménagement d'un parking dédié aux camions en dehors de la ville, une autre proposition a été formulée par le groupement des transporteurs. Il s'agit de l'ouverture de l'axe Ampasimazava (de la Porte 1 du Port de Toamasina directement à la RN2). Cette perspective aura l'avantage de mettre à la disposition des camions, deux accès distincts, l'un pour les entrées, et l'autre pour les sorties. Un cahier de charges relatif à ce projet a déjà été élaboré. Devant en même temps prévoir la fréquence du mouvement de ses camions dans le cadre de l'exportation du nickel, la Société Ambatovy a favorablement accueilli cette proposition, qui consiste en fait à l'amélioration d'une infrastructure existante (ce qui, en principe devrait coûter moins que la construction d'une nouvelle).

Cependant, cette dernière perspective n'a pas été exclue non plus. Et dès les études relatives au Projet d'extension du Port de Toamasina, parmi les mesures d'accompagnement, les experts ont proposé le désengorgement du Boulevard de l'Ivondro par une nouvelle voie sur 10 km, dédiée aux poids lourds, et à créer tout au long du bord de mer, dans la baie d'Ivondro jusqu'à la RN2.

Mais quels que soient les scénarios proposés (aménagement de parking, extension d'une route existante, construction d'une nouvelle route), s'agissant d'une infrastructure prévue en dehors des limites de l'enceinte portuaire, la S.P.A.T., Autorité Portuaire, n'en est nullement responsable. Tout ce qu'elle peut faire, c'est de proposer, et si besoin, de contribuer.

Points de vue de deux partenaires, GasyNet et MICTSL :

GasyNet Gestion du timing

Si le problème de saturation et d'engorgement du Boulevard de l'Ivondro est récurrent, il faut savoir que ce n'est pas l'effet d'un facteur isolé. En fait, plusieurs facteurs sont mis en jeu, entre autres, l'organisation de l'entrée à la Porte 1 du Port de Toamasina, l'organisation des opérations d'enlèvement de marchandises et d'accostage des navires, le délai de facturation, les diverses procédures et formalités douanières et portuaires, etc). Et c'est là où la collaboration de tous les concernés devient nécessaire, voire incontournable.

Pour sa part, et tous les problèmes évoqués ayant été identifiés depuis longtemps, GasyNet a entrepris de mettre en place, conjointement avec la Douane, l'Observation des Délais de Dédouanement ou ODD.

A ce sujet, il faut savoir deux choses :

- ▶ tous les conteneurs ne passent pas systématiquement au scanner (d'où le système de circuit rouge pour des conteneurs particuliers, et de circuit jaune pour les autres) ;
- ▶ scanner un conteneur ne prend que quelques secondes. Par contre, après le passage au scanner, il y a l'analyse d'image, qui prend à peu près 5mn. En somme, le rythme normal (scanner et analyse confondus) est de 15 conteneurs maximum par heure.

Par conséquent, il n'y a aucune raison majeure pour quelque engorgement que ce soit. En d'autres termes, le scanner devrait normalement réduire le délai d'enlèvement de marchandises. Cependant, il peut arriver que l'opération de scanning soit suivie d'une visite physique du conteneur par la Douane. Généralement, cette visite concerne des conteneurs jugés suspects. A noter qu'une visite exige l'ouverture du conteneur et, le plus souvent, avec sortie de marchandises.

Ainsi, et ce qui peut être à la source d'engorgement au niveau du site scanner, c'est qu'un seul camion peut bloquer l'opération, ce, du fait d'une longue file de camions chargés de conteneurs pour la visite. Pour désengorger le site,

GasyNet est alors obligée d'arrêter le scan, et cela, jusqu'à ce que la file redevienne fluide. Et si cet arrêt intempestif coïncide avec un embouteillage au niveau de la Porte 1, là, l'engorgement affecte tout le circuit, depuis l'enceinte portuaire, jusqu'à l'extérieur et tout au long du Boulevard de l'Ivondro. Cette situation peut facilement durer une trentaine de minutes, en tout cas, le temps nécessaire pour permettre la réouverture de la file au scanner, ce qui n'est sans incidence sur le circuit. Certes, la réduction du nombre de visites physiques avec optimisation et amélioration de l'analyse d'images s'avère la solution appropriée pour éviter toute perte de temps. GasyNet et la Douane y travaillent déjà conjointement. Mais, avec une hausse probable du trafic, et éventuellement extension du terre plein, il faudra s'attendre à ce qu'un seul scanner ne suffira pas pour l'import et l'export confondus.

Ce qui est essentiel, c'est que l'on comprenne que résoudre le problème d'engorgement au Port de Toamasina et le long du Boulevard de l'Ivondro, exige une analyse approfondie des formalités et des procédures d'enlèvement. A vrai dire, toutes les entités concernées devraient s'y mettre ensemble, les multiples causes venant s'ajouter les unes aux autres, et le moindre grain de sable dans l'engrenage pouvant tout bloquer. Ainsi, tous les délais attribués à chaque étape, facturation par la MICTSL, connexion entre les opérateurs, transfert de données, dédouanement, etc, doivent être analysés de façon approfondie. A ceux-ci, s'ajoute le délai causé par les heures d'affluence des transporteurs (il existe des jours d'affluence monstre et des jours d'absence quasi totale de camions). Et comme si



Passage au scanner d'un conteneur

cela ne suffisait pas, certains cas d'engorgement peuvent coïncider avec un embouteillage quelconque au niveau de la circulation interne du port !

Pour les conteneurs à l'import n'exigeant aucune analyse d'image préalable, on peut penser à une alternative qui consiste à placer un scanner dans les limites du terre plein de la MICTSL. Cela devrait prendre 5 à 7 secondes par conteneur, ce qui aboutirait à 10 conteneurs scannés à la minute. Les images seront analysées par la suite. Pour les usagers portuaires, cela représenterait un gain de temps très précieux.

En tout cas, il est certain que l'amélioration de l'analyse d'images, ajoutée d'une gestion des files d'attente à l'entrée du port, auront un

impact considérable sur le désengorgement. Pour être plus précis, une gestion reliée à tous les systèmes (TradeNet et module MIDAC), à même de suivre en temps réel tous les camions à l'intérieur du port, bref, une passerelle interconnectant tous les intervenants, optimisera, sans nul doute, la fluidité de l'accès au Port de Toamasina et le long du Boulevard de l'Ivondro. Cependant, et il est important de le souligner, pour être efficace à 100 %, cette alternative doit s'accompagner par le parking à l'extérieur de la ville. Celui-ci s'avère plus que jamais incontournable, et surtout, maintenant qu'il est certain que la mise en œuvre du Projet d'extension du Port de Toamasina générera une augmentation substantielle de trafic. D'ailleurs, à terme, cette augmentation obligera les concernés à pencher sur l'idée d'un port sec.

MICTSL Une planification ordonnée :

Connu pour son professionnalisme, et malgré des infrastructures désuètes, MICTSL peut s'enorgueillir d'une bonne organisation en matière de gestion et/ou de réception des conteneurs. En 2013-2014, pour répondre de façon adéquate aux exigences d'un trafic constamment en croissance, la S.P.A.T. et la MICTSL ont collaboré pour entreprendre l'extension du terre-plein dédié aux conteneurs. En outre, et en appui à l'organisation en vigueur, les deux sociétés ont mis en place le système de fenêtre fixe d'accostage (Fixed Berthing Window ou FBW). Ainsi, il est devenu possible d'assurer les opérations sur les lignes maritimes régulières, tout en servant les transporteurs.

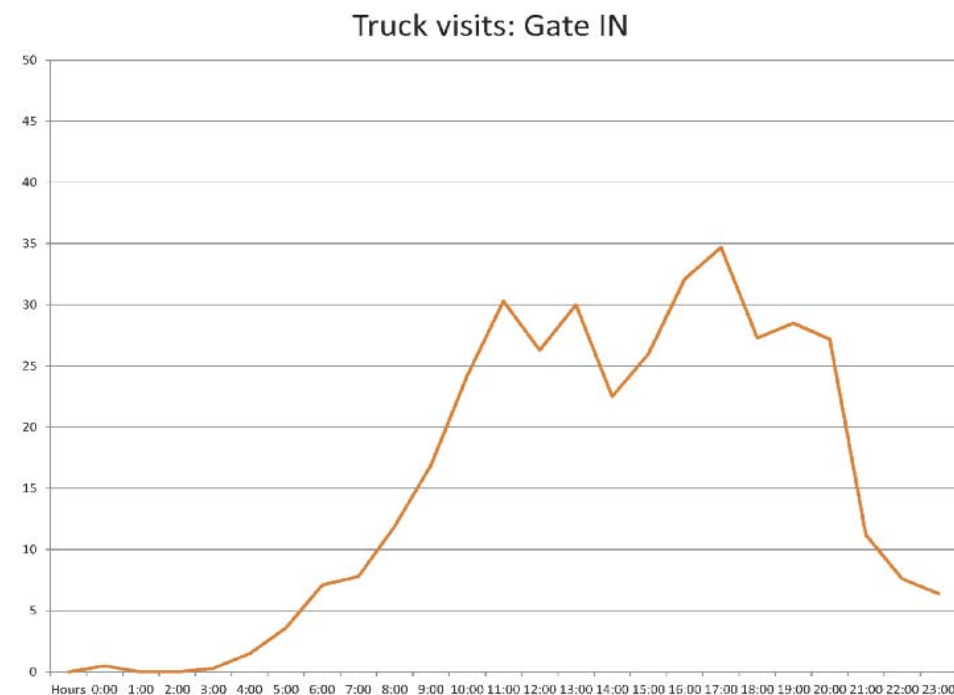
Pour ce qui est de l'ODD, il faut reconnaître



qu'elle améliore tangiblement le délai d'enlèvement. Si auparavant ce délai a été de 5 jours, depuis les réunions mensuelles (dirigées par la Douane et qui regroupe de multiples entités : représentants des consignataires maritimes, transitaires, transporteurs, SMMC, MICTSL et SPAT), il est aujourd'hui réduit à un plafond de 3 jours, et cela, bien que la réunion soit devenue trimestrielle.

Certes, dans le système de suivi appliqué par la MICTSL, chiffres statistiques aidant, un pic des entrées des camions attire souvent l'attention, dans ce sens où c'est ce qui, généralement, génère une saturation, autant à l'interne qu'à l'externe. Bien qu'il soit notoire que la MICTSL travaille 24h/24 et 7j/7, curieusement, les camions ne commencent à entrer dans le terminal qu'à partir de 12 heures. Et l'affluence va continuer jusqu'à 20 et 21 heures. Conséquence inévitable : de longues files d'attente de Bon à Enlever ou de Bon de Sortie. Or, il est aussi notoire que le principe du « First In, First Out », en français Premier arrivé, Premier servi, est à la base des prestations portuaires. En tout cas, quel que soit le niveau d'engorgement actuel, il est certain que l'extension du Port de Toamasina résoudra en grande partie tous les problèmes y afférents.

Pour sa part, PortEcho estime que, en attendant la solution apportée par le Port de Toamasina de l'après travaux, les parties prenantes gagnent déjà à se mobiliser, d'abord, pour inciter chacune à prendre les responsabilités qui lui reviennent, ceci, en vue de la fluidité de la circulation depuis l'enceinte portuaire jusqu'à la RN2 et vice-versa, et ensuite, pour œuvrer ensemble en vue de la concrétisation de la solution la plus idoine.



A chacun le respect de ses engagements, et adieu engorgement !

(à suivre)

*D'après les enquêtes menées par
Natacha TSILANGOY
Mamy RAZAKALIMANANANDRO*

*Flux des camions au niveau
du Gate de la MICTSL*



LA SMMC

UN CENTRE LOGISTIQUE PORTUAIRE PROFESSIONNEL

En tant que manutentionnaire portuaire de marchandises conventionnelles, le professionnalisme a toujours été le leitmotiv ayant guidé la SMMC dans l'exercice de son métier, en plaçant l'amélioration continue au centre des préoccupations majeures de la société.

Pour réaliser cette noble mission, la société alloue, non seulement les matériels adéquats et infrastructures adaptées pour la réalisation de ses activités, mais elle priorise également la « **dynamique sociale** » en tant que socle du processus de développement de la société.

Un des atouts de la SMMC réside dans sa volonté inépuisable à offrir **une gamme de**

prestations de qualité au coût compétitif (embarquement, débarquement et stockage de marchandises conventionnelles).

Professionnelle et expérimentée, la société porte constamment une attention particulière au respect des normes généralement requises en matière de sécurité et de préservation de l'environnement, conformément :

▼ aux prescriptions du métier et aux exigences

des Normes Internationales,

▼ aux Objectifs du Développement Durable (ODD),

▼ au Plan National du Développement (PND) dans le secteur Transport et le sous secteur Portuaire.

A ce titre, la SMMC adhère à la politique de la place portuaire de Toamasina : rendre le premier port de Madagascar encore plus compétitif dans la sous Région de l'Océan Indien et Afrique Australe. D'ailleurs, elle est déjà à pied d'œuvre pour l'exploitation efficiente d'un « *Centre logistique portuaire professionnel* » et s'engage, après la déclaration de sa politique qualité, à l'implémentation d'un Système de Management de la Qualité (SMQ) ; système ayant pour objectif l'amélioration des performances de la société et la satisfaction des exigences des clients.

Aussi, grâce à la politique de tarification flexible adoptée, tant sur la manutention que sur le stockage, la société a pu récupérer des trafics en fuite pendant des années, et voit en conséquence une augmentation de ces derniers. Cette économie d'échelle initiée par la Direction Générale a porté ses fruits et nous permet, d'ores et déjà, d'apprécier l'augmentation de chiffre d'affaires de la société.

En effet, il est déjà constaté que cette année, la SMMC dépassera à coup sûr, non seulement



Débarquement de véhicules



Parc à véhicules MAHASARIKA sous surveillance des caméras HD



Débarquement de ciment en big-bags



Big-bags en stockage au magasin

le volume du trafic prévisionnel de l'année 2017, mais aussi et surtout la hausse de 34% enregistré sur le chiffre d'affaires de l'année 2016.

Les tableaux et graphiques ci-contre illustrent cette augmentation. Celle-ci se manifeste en matière d'importation de sacheries et de big-bags ; elle passe de 9 576 tonnes en 2015 à 80 993 tonnes en 2017 pour le premier semestre.

En ce qui concerne le trafic de véhicules, l'augmentation est constante. Entre 2015 et 2017, une hausse de 1 581 véhicules est également constatée au premier semestre.

La SMMC compte bien continuer sur cette lancée. D'ailleurs, la société ne cessera de déployer tous les moyens nécessaires afin de procurer une satisfaction optimale à ses partenaires. Avec la mise en œuvre du SMQ et la stratégie commerciale adoptée, les années à venir ne pourront que lui être prospères. Comme l'a dit Robert Iger :

«le cœur et l'âme d'une société sont la créativité et l'innovation.»

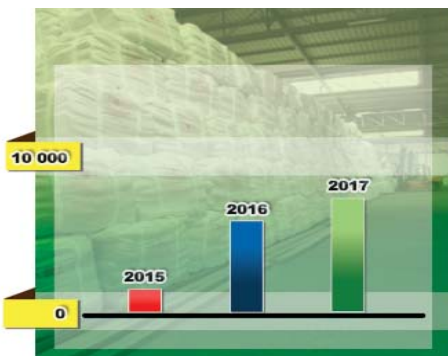
source: SMMC

IMPORTATION DE SACHERIES ET BIG-BAGS 1er SEMESTRE

2015	9 576
2016	66 401
2017	80 993

IMPORTATION DE VEHICULES 1er SEMESTRE

2015	3 219
2016	3 387
2017	4 879





LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE

DE NOUVEAU UNE FORMATION POUR VISER L'EFFICIENCE SUR TERRAIN

Faut-il encore rappeler l'importance des mers et des océans, quand ils produisent 2 500 milliards de dollars de valeur économique, soit environ 80 000 dollars par seconde, ou encore un PIB marin de 285 000 000 de dollars par heure ? Avons-nous idée de l'intérêt vital de la préservation de ces précieuses ressources qui nous sont naturellement offertes ? Si oui, sommes-nous conscients que, chaque année, 6 millions de tonnes de produits pétroliers polluent ces ressources ? « Mieux vaut prévenir que guérir », n'est-ce pas ? Même si ces produits ne présentent que 2,5% de la totalité de la pollution marine (les produits telluriques mis à part), à ce rythme-là et au fil des années, il faut nous attendre à des conséquences néfastes pour l'économie planétaire.



Participants aux exercices de simulation

Au Port de Toamasina, il est clair que la menace est prise très au sérieux, puisque chaque année, la formation sur la lutte contre la pollution marine est rééditée. D'habitude placée sous l'égide de l'OLEP, cette fois-ci, fruit de la collaboration entre des partenaires privés (dont l'ORSL, organisme référent en matière de compagnies pétrolières), la formation a été organisée en vue, d'une part, de déployer rapidement les équipements anti-pollution et, d'autre part, de former des équipes dans la lutte contre

des cas éventuels de pollution en hydrocarbures, et cela, en association avec VIVO ainsi que d'autres compagnies pétrolières dans la région.

Qu'elles soient l'effet d'un accident de navigation (collision, cas d'avaries machine, etc) ou d'autres raisons, les pollutions se matérialisent par le déversement d'hydrocarbures en mer. Par conséquent, durant quatre jours, la vingtaine de participants a bénéficié d'une formation théorique sur différents cas de pollution en hydrocarbures, les moyens de nettoyage déployant diverses techniques, la manipulation des matériels (barrages, en particulier les barrages récupérateurs, etc). Les séances théoriques ont ensuite été suivies d'ateliers, au cours desquels, grâce à des exercices sur table, les participants ont pu simuler des situations de cas réels.

Pour les deux formateurs issus du CEDRE (Centre de Documentation de Recherche et d'Expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux), cela a été une opportunité de partager sur terrain leurs expériences et leurs compétences. Quant aux participants, à l'issue de la formation, ils devraient être à même d'avoir le bon réflexe en toute éventualité, ainsi que la capacité de diriger un chantier de lutte contre une pollution éventuelle due au déversement d'hydrocarbures en mer.

Recueilli par
Natacha TSILANGOY



DOUANE TOUJOURS POUR LA MODERNISATION ET LA TRANSPARENCE

Le 24 mai 2017 à l'hôtel Calypso - Toamasina, 14 Agents Inspecteurs, affectés au bureau des Douanes Tamatave Port, ont apposé leur deuxième signature au contrat de performance vis-à-vis de la Douane Malgache. Un contrat qui témoigne de leur engagement au professionnalisme et à la rigueur dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

Par cette deuxième signature, faite face à d'importants invités, entre autres, des représentants d'institutions publiques, d'ambassades et d'institutions internationales, le Directeur du Cabinet du Ministère des Finances et du Budget de l'époque RAZANANIRINA Bruno, le Directeur Général des Douanes, des présidents de groupements professionnels, et enfin, des acteurs du secteur privé, les 14 Inspecteurs de Douane ont tenu à marquer leur volonté de contribuer, en toute conscience et responsabilité, à la réalisation de la mission confiée à l'administration douanière, ainsi qu'à l'atteinte des objectifs que cette dernière s'est fixée.

Il faut rappeler que l'instauration du contrat de performance au niveau de l'administration douanière vise à encourager la collaboration entre les dirigeants et les agents douaniers affectés dans les bureaux pourvoyeurs de recettes. *« Le contrat de performance est la continuité de l'administration douanière pour lutter contre les mauvaises pratiques, et il s'inscrit dans le vaste programme de réforme. Il traduit la volonté de l'administration de hâter le processus de modernisation de ses services, en particulier les bureaux de dédouanement »*, précise RABENJA Eric Narivony, Directeur Général de la Douane. Il est intéressant de souligner que, en conformité avec ce discours,

l'initiative prise par la Douane Malgasy d'œuvrer pour ce contrat s'inscrit dans le cadre de :

- la lutte contre toute forme de corruption, un fléau pour lequel la Douane Malgasy est trop souvent montrée du doigt ;
- la fluidification des opérations de dédouanement ;
- la promotion des pratiques d'une bonne gouvernance ;
- l'augmentation des recettes, visée majeure et ultime de l'initiative.

D'ailleurs, les résultats ne se sont pas fait attendre, puisque les recettes douanières se chiffrent à 95 milliards MGA en avril 2017 (contre seulement 74 milliards au cours du même mois de l'année écoulée). Il va de soi que ce résultat découle de l'accroissement du volume des importations sur les déclarations IM4 (mise à la consommation), accroissement qui traduit qu'un climat de confiance commence à s'instaurer entre les importateurs et l'administration douanière. Le délai de dédouanement s'est également amélioré (à raison de 85% des déclarations pour contrôle documentaire, liquidées dans un délai de 24 heures à la fin du contrat de performance), si ce chiffre n'était auparavant que de 53% avant dédouanement. (Source <http://www.douanes.gov.mg>)

Enfin, intervenant à l'occasion de la cérémonie, le Directeur du Cabinet du Ministère des

Finances et du Budget n'a pas manqué de transmettre la reconnaissance du Gouvernement vis-à-vis des efforts accomplis par la Douane, tout en rappelant que le contrat de performance requiert les trois lignes d'exigences suivantes :

1. **professionnalisme, rigueur et intégrité ;**
2. **méritocratie, performance et objectivité ;**
3. **continuité et pérennité.**

La mise en place de ce contrat de performance a également été citée en exemple au niveau international. En effet, la Douane malgache a pu partager ses expériences et son succès dans la mise en place du contrat de performance lors de la conférence annuelle PICARD ; une conférence qui vise la promotion du professionnalisme et le renforcement des capacités dans le secteur de la Douane.

Après cette cérémonie de signature, oserait-on encore douter de la volonté de nos dirigeants de faire de la Douane Malgasy une administration de confiance, et de ses ressources humaines les facteurs clés du succès de celle-ci ?

Recueilli par
Natacha TSILANGOY



JICA : CONSOLIDATION DE LA COOPÉRATION NIPPO-MALGACHE,

VIA LE PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA

Le 11 juin et le 27 juillet derniers, une délégation japonaise, composée de plusieurs entreprises nippones, a effectué deux visites successives au Port de Toamasina. But des visites : constat des lieux, et introduction de chacune des entreprises, avec ses capacités techniques en termes de réaménagement portuaire.

En l'espace de deux mois, dans le cadre du renforcement de la coopération économique nippo-malgache, deux visites de la délégation japonaise ont eu lieu sur le sol malgache :

► Primo, le 11 juin 2017, une sélection d'opérateurs japonais a fait le déplacement depuis leur pays, en vue de constater de visu ce port, aujourd'hui faisant l'objet d'un projet d'extension sur financement de la JICA. Pour ces opérateurs, la visite a été une occasion, d'abord de démontrer, autant leurs capacités techniques que leurs expériences respectives en matière d'infrastructure de haute qualité, ensuite d'échanger avec les malgaches sur le domaine en question, et enfin, de former ces derniers dans le domaine de l'aménagement portuaire et/ou du génie civil marin ;

► Secundo, le 27 juillet dernier, dans le cadre de la « Conférence des secteurs public-privé sur les infrastructures de haute qualité », laquelle s'est tenue le 24 juillet 2017 au CCI Ivato, la délégation japonaise, conduite par Shinsuke Suematsu, Ministre Délégué auprès du Ministère japonais du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme (MLIT), accompagné de 18 représentants d'entreprises

japonaises, a profité de sa présence sur le sol malgache pour visiter le Port de Toamasina.

Les deux visites, l'une et l'autre proposant une sortie en mer à bord du remorqueur NOE, ont permis à ces opérateurs de réaliser l'envergure des travaux prévus dans le cadre du projet. A titre de rappel, il faut citer :

- l'extension du brise-lame d'une longueur de 345m
- l'aménagement d'une nouvelle aire de stockage de conteneurs au Récif Hastie de 10 ha;
- la construction d'un nouveau quai avec l'extension du terminal à conteneurs C4 de 470m de longueur et -16m de profondeur.
- l'approfondissement des quais existants C1 et C2 de -14m, C3 de -16m.

À l'issue de sa visite, le Ministre a promis un long avenir de coopération entre les deux pays, et a affirmé sa volonté d'apporter sa contribution à la réalisation du Projet d'extension du Port de Toamasina.

Recueilli par
Natacha TSILANGOY

TABLEAU D'ÉVOLUTION DES ÉTAPES DU PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA FINANCÉ PAR LA JICA

1. Project Implementation Schedule

WORK START-UP DATE	: March 2018
COMMISSIONING OF C4 QUAY	: December 2023
FINAL COMPLETION OF WORK	: June 2025

2. Current project situation (July 2017)

a. PROJECT ENVIRONMENTAL PERMIT

- Environmental Permit issued by ONE on December 23rd, 2010
- Amendment No. 1 of the environmental specifications in the statement of work: ONE/MO/DOC/46, reference ONE n°573/15-MEEMF/ONE/DG/DEE.rjh of June 8th, 2015

b. FRONT-END ENGINEERING DESIGN OF PHASE 1: «Construction of concrete block for the breakwater»

STEP	ACTION	DATE	Current situation
Financing of the project	Signature of Loan Agreement	March 23, 2017	Ratification pending.
Selection of Consultant. Services: Detailed study of the package 1, DAO, selection of the Company for the package 2 and supervision of the work	Launch of the Invitation to Tender	From March 15 to May 15, 2017	In progress
Selection of the Company for Package 1 (Construction of Breakwater blocks)	Launch of the Invitation to Tender	From Mai 01 to June 30, 2017	In progress
Ratification of Law No. 003-2017 of 20 April 2017 at the level of the ANP	Commission work at the ANP Full session at the ANP	May 17, 2017 May 23, 2017	Ratified
Ratification of Law No. 003-2017 of 20 April 2017 at the level of the SENAT	Commission work at the SENAT Full session at the SENAT	May 29, 2017 June 08, 2017	Ratified
Decision No. 16-HCC / D1 of June 23, 2017, amending law No. 2017-005 authorizing the ratification of the loan Agreement relating to the loan Project for the «Toamasina Project Extension Project»	Promulgation of the law	June 23, 2017	





BNGRC:

UNE COOPÉRATION INTERNATIONALE FRUCTUEUSE

Situé dans une des zones les plus exposées aux catastrophes naturelles, Madagascar est fréquemment touché par les cyclones, les sécheresses et les inondations. Ces désastres chroniques engendrent de lourdes conséquences au niveau économique et social. C'est d'ailleurs après constat des lourds dégâts laissés par le passage du cyclone Enawo (lequel, ironie du sort, fait suite à une succession de périodes de sécheresse et d'inondation) que le BNGRC a renforcé ses négociations à l'échelle internationale. Des négociations fructueuses, puisque, le 19 juin dernier au Port de Toamasina, SEM le Président de la République de Madagascar a officiellement réceptionné les premiers fruits de cette politique de coopération internationale entre Madagascar et deux géants asiatiques.

En termes de catastrophes naturelles, Madagascar fait partie des pays qui enregistrent les pertes les plus élevées en valeur : environ 100 millions de dollars par an, selon le GFDRR (Global Facility for Disaster Reduction and Recovery). Effectivement, les bilans sont toujours très lourds, sur le plan humain, côté infrastructures, et surtout, sur l'agriculture qui représente une part considérable dans la balance des exportations. Certes, les circonstances dues à sa position géographique, de même que les séquelles du changement climatique, ne peuvent être modifiées. Toutefois, fort des expériences vécues, Madagascar apprend à anticiper. C'est d'ailleurs dans cet état d'esprit que le BNGRC (Bureau National de Gestion des Risques de Catastrophes), lequel n'est autre que le bras opérationnel du Conseil National

de Gestion des Risques de Catastrophes ou CNGRC, opère aujourd'hui. Comme son nom l'indique, à Madagascar, il est l'autorité nationale de gestion, de coordination et de suivi de toutes les activités se rapportant à la gestion des risques de catastrophes, ainsi qu'à la Réduction des Risques de Catastrophes (RRC).

Un don de 4 300 tonnes de riz, voilà ce qui matérialise l'engagement pour une aide d'urgence signée le 27 mars 2017 en Chine, lors de la visite officielle de SEM Hery RAJAONARIMAMPIANINA, Président de la République de Madagascar, et cela, suite à l'appel du Gouvernement Malagasy pour faire face aux préjudices laissés successivement par la sécheresse, l'inondation et le passage du cyclone Enawo. Le 19 juin dernier, les deux premiers lots (respectivement de 1 000 et de

1 200 tonnes de riz) ont été officiellement réceptionnés par SEM Hery RAJAONARIMAMPIANINA, Président de la République de Madagascar, tandis que le troisième et dernier lot est attendu dans le courant du mois d'août. La coordination de la distribution de ce don, représentant la valeur de 30 millions de Yuans (soit environ 14 milliards Ariary) est laissée aux soins du BNGRC.

Par ailleurs, et toute catastrophe appelant, de fait, à la mobilisation matérielle pour une efficacité optimale opérationnelle, l'aide ne se limite pas aux produits de première nécessité. Ainsi, le 13 juillet dernier, résultant de la coopération lancée par le Chef de l'Etat Malagasy, engins, véhicules et équipements, assortis de leurs lots respectifs de pièces de rechange, ont également été réceptionnés au Port de Toamasina,



SEM le Président de la République, lors de la réception officielle du don de riz par le gouvernement chinois

et cela, toujours par SEM le Président de la République. Ces précieux matériels proviennent de la Corée du Sud et seront utilisés à Madagascar par le biais du BNGRC. Ce sont donc :

- 22 pelles hydrauliques
- 22 tractopelles
- 22 camions-benne
- 22 ambulances
- 22 véhicules pompiers, avec bras élévateurs
- 22 motopompes de grande capacité
- 11 postes de commandement et cliniques mobiles;

qui seront remis aux 22 régions, qui en assureront la gestion.

A l'occasion, PIL-WOO KIM, le Chargé d'Affaires Sud-Coréen, a formulé le souhait de la Corée du Sud à partager, en faveur de la Grande Ile, ses expériences en termes de développement. Ces actions internationales sont les preuves tangibles de la solidarité entre le continent asiatique et Madagascar. Quant à la S.P.A.T. et la communauté portuaire de Toamasina, les deux événements ont été mis à profit pour témoigner de leur collaboration vis-à-vis du BNGRC et de l'Etat Malagasy.

*Recueilli par
Monica RAHARIMALALA*



PIL-WOO KIM, le Chargé d'Affaires Sud-Coréen



Vue partielle
des engins

Lutte contre la corruption dans le marché public : Cadres et employés de la S.P.A.T. ont bénéficié de la formation

Les 07 et 08 Juillet derniers, les cadres et les employés de la S.P.A.T. ont bénéficié d'une formation sur le thème « Lutte contre la corruption dans le marché public. Initiée conjointement par la JICA et le PNUD, ladite formation a été dispensée par les soins d'une délégation du BIANCO ou Bureau Indépendant Anti-Corruption, celle-ci agissant sous la direction de RAJAOFERA Christophe.



Cadres de la SPAT, attentifs aux explications

D'après un article de Transparency Madagascar, 90% des sociétés, qui proposent des offres dans le cadre du marché public, déclarent que la procédure n'est pas respectée. Pour cela, insinuant un concours de corruption pour obtenir le marché, elles sont devenues réticentes à participer. En effet, des constats flagrants, comme l'absence de transparence, les états des infrastructures construites qui ne répondent pas aux normes, ont fini par interpellier. Et c'est l'une des raisons qui, en juillet 2016, ont incité l'Etat à la mise à jour de la Loi n°2004-030 du 09 octobre 2004. Depuis, la lutte contre la corruption fait partie du programme national de l'Etat malgache.

Aujourd'hui, une nouvelle loi (La Loi n° 2016-020 du 22

août 2016) régit la cellule anti-corruption. Cette dernière a pour objet d'instaurer une cellule anti-corruption, dans chaque Département, chaque Ministère. En sa qualité d'organisme rattaché au Ministère des Transports et de la Météorologie, la S.P.A.T., elle aussi, est tenue de respecter rigoureusement ladite loi. Le délit de corruption étant d'emblée constitué, dès lors qu'une personne, ayant une influence dans la prise de décision lors de contrats publics, cède aux avances ou sollicite une entreprise en arguant de son poids dans la prise de décision, la cellule anti-corruption doit constamment :

- jouer le rôle d'investigateur ;
- conseiller ;
- former, sur chaque cas de corruption, tout agent susceptible d'être impliqué, directement ou non, dans le marché public.

A ce titre, les 07 et 08 juillet derniers, dans le souci du principe de bonne gouvernance et d'équité par rapport à la mise en œuvre du Projet d'extension du Port de Toamasina, la JICA, conjointement avec le PNUD, a sollicité le concours du BIANCO, pour former au sein de la S.P.A.T., ce, sur le thème « Lutte contre la corruption dans le marché public ». En raison de la longévité des travaux prévus dans le cadre du projet, il y a lieu de prévoir une alternance au niveau des employés. Cadres et employés, jeunes et moins jeunes, ont donc eu l'obligation d'assister à la formation.

Celle-ci a été basée sur une approche participative (approche qui a permis à chaque participant d'évoquer différents cas et formes de corruption dans le marché public). A noter que le délit de favoritisme a été maintes fois évoqué. Dans le cadre d'un marché public, ledit délit consiste, pour un agent public ou pour un élu, de procurer un avantage injustifié à une entreprise, cela, en vue de l'obtention du marché.

Recueilli par
Natacha TSILANGOY

LA S.P.A.T. CONTRIBUE AU « MADAGASCAR RISING »

(JOHANNESBURG, AFRIQUE DU SUD, 14-15 JUIN 2017)

Réduction de la pauvreté et développement durable ne peuvent se concrétiser qu'à travers une reprise économique ainsi qu'une relance des investissements. La « Conférence des Investisseurs pour Madagascar », qui s'est tenue à Johannesburg, Afrique du Sud, les 14 et 15 Juin derniers, et à laquelle la S.P.A.T. a activement participé, ont démontré que Madagascar est un pays favorable aux investissements.



AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la SPAT, lors de son intervention au Sommet

Pour évoquer l'émergence de Madagascar et sa volonté fervente de concrétiser son ascension, nos confrères sud-africains n'ont pas hésité à employer l'expression « Madagascar rising ». Il faut dire que le contexte a fortement contribué à instaurer cette image. A vrai dire, désireux de relever le défi d'atteindre un taux de croissance de 6,5 % d'ici 2019, le Gouvernement malgache a développé des projets présidentiels prioritaires, lesquels projets favorisent la résolution de problèmes d'infrastructure et d'industrialisation majeurs.

L'Afrique du Sud étant le premier partenaire commercial de Madagascar sur le continent africain, ces opportunités n'ont pas manqué d'interpeller les gouvernements respectifs sud africain et malgache, pour s'engager dans la voie de la coopération, et cela, à travers l'OC-SIF (Organisme de Coordination et de Suivi des Investissements et de leurs Financements) et l'EDBM (Economic Development Board of

Madagascar). Le Department of Trade Investment (DTI), le Department of International Relations and Cooperation (DIRCO), le Development Bank of Southern Africa (DBSA), et enfin, pratiquement toutes les institutions sud africaines, se sont impliqués dans l'évènement de Johannesburg. **Objectif : établir une relation basée sur le win-win** (en français gagnant-gagnant) **en termes d'investissement, relation sur la base de laquelle les deux pays pourront faire profiter leurs acquis en matière de Partenariat Public Privé.** Une centaine d'opérateurs sud africains et malgaches ont ainsi rejoint la conférence, les présentations, les débats, ainsi que les différentes entrevues B to B (Business to Business).

Par sa participation à ces deux journées effervescentes, la S.P.A.T., s'est avérée un élément essentiel aux investissements. En fait, portail sur Madagascar, le Port de Toamasina, représenté par la S.P.A.T., Autorité Portuaire, a dignement

répondu aux attentes des participants, en arborant la bannière du Projet d'extension. Ledit projet se présente, non seulement comme une promesse au changement et à l'innovation, mais aussi et surtout, comme preuve irréfutable du retour à l'investissement, une garantie de fiabilité, de solvabilité et de confiance internationale vis-à-vis des investissements extérieurs.

A l'occasion, la S.P.A.T. a tenu à faire part des impacts positifs du projet, ceci, en termes de souci environnemental, de création d'emplois, de paix sociale, etc. Bref, une manière au « poumon de Madagascar » de démontrer sa disponibilité à opérer à grande échelle et dans l'objectif d'une région océanique dynamique, en résumé, sa contribution au « Madagascar rising ».

Recueilli par
Monica RAHARIMALALA



Photo: Ambatovy

Le Centre d'Information une fenêtre publique sur Ambatovy

Ambatovy s'est fixé comme mission d'être un leader sur le marché mondial dans la production durable de nickel latéritique de haute qualité en obéissant à un principe fondamental : la transparence. Une transparence qui va au-delà de ce que la loi lui exige. Ambatovy a mis à la disposition du public depuis le 27 mai 2011, un centre d'Information à Toamasina. Une démarche traduisant sa volonté d'informer le grand public sur les activités de la compagnie et particulièrement pour lui permettre de répondre aux questions de la population sur tout ce qui concerne le nickel et le cobalt. Comment les extraire ? À quoi servent-ils ? Et bien d'autres questions...

Le Centre d'information d'Ambatovy se trouve au sein de l'immeuble Score, boulevard Augagneur, ici à Tamatave. Un autre centre existe à Ambarilava pour Moramanga. Ces Centres sont ouverts au grand public, du lundi au vendredi, de 09 à 12H et de 14 à 17H. L'entrée est libre, la visite des

usines est gratuite avec un transport en bus offert entre le Centre d'information et l'Usine. Le centre permet d'avoir des informations de première main sur les activités d'Ambatovy. Des étudiants, des enseignants, des touristes, des opérateurs, des demandeurs d'emploi passent dans ce lieu convivial pour échanger

avec les employés d'Ambatovy. Voici ce que des jeunes ont écrit dans le livre d'or du Centre : « Nous, STK de Tsiroanomandidy, sommes totalement ébahis lors de notre passage ici. Ambatovy est complètement différent de ce que nous avions pensé : il faut le voir pour le croire ! ». L'ancienne Coordinatrice résidente du Système des Nations Unies, Mme Fatma Samoura, a visité le Centre en décembre 2011 et a écrit : « A travers le film sur le projet, on pouvait connaître davantage sur l'aspect humain et surtout l'impact sur le développement économique de la région ». Enfin, après la visite au Centre, le Ministre de la Défense nationale, le Général Rakotozafy Dominique, a écrit en octobre 2014 : « Merci au projet Ambatovy de nous avoir informé sur ce qui se passe réellement au sein de la compagnie ».



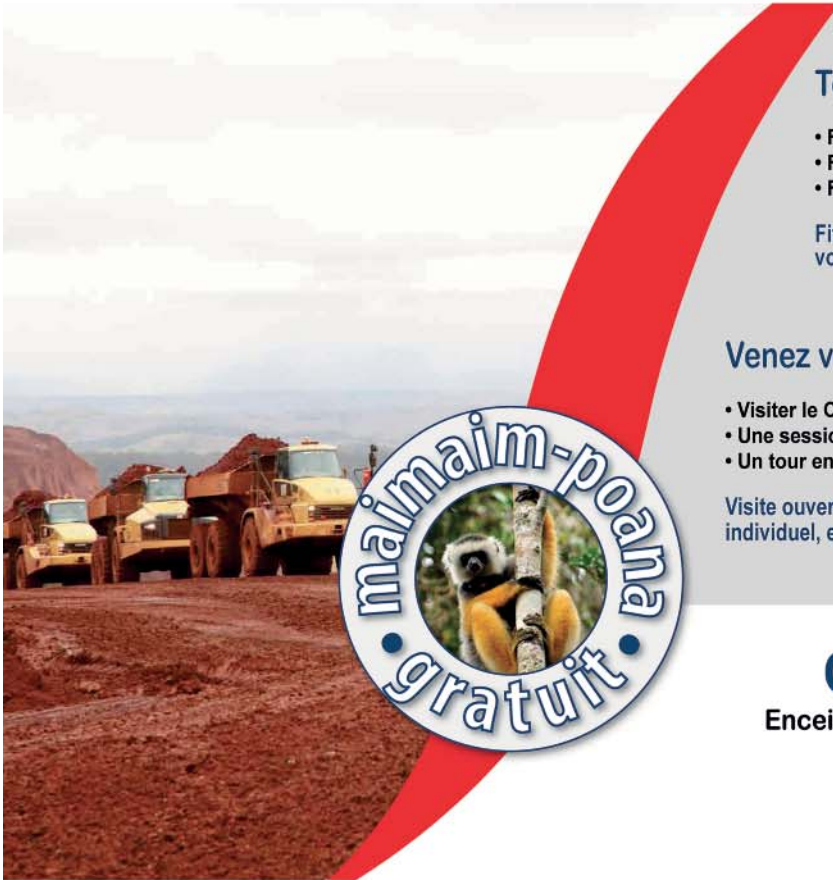
Photo: Ambatovy

Les visiteurs avec le guide dans le Centre d'information

Le Centre offre l'opportunité de promouvoir la « culture de santé et sécurité » développée au sein de la Compagnie, une culture industrielle peu connue à Madagascar. Il donne accès au site web d'Ambatovy pour les recrutements et met à disposition de la documentation minière. Depuis son ouverture au mois de mai 2011, le centre reçoit chaque année entre 10 000 et 21000 visiteurs.

source: Ambatovy

FITSIDIHANA NY TOERAMPITRANDRAHAN' VISITE DE LA MINE D' **Ambatovy** Moramanga



Tongava misoratra anarana :

- Fitsidihana ny Centre d'Info
- Fangatahana fanazavana mikasika an'Ambatovy
- Fizahana ny ny toerampitrandrahana amin'ny bus

Fitsidihana misokatra hoan'ny rehetra:
vondrona, fianakaviana, tsirairay, fikambanana, sns

Venez vous inscrire pour :

- Visiter le Centre d'Info
- Une session d'information
- Un tour en bus de la mine

Visite ouverte au public: groupe, famille, association,
individuel, etc.

CENTRE D'INFO

Enceinte Notre-Dame du Mont Carmel
Ambarilava - Moramanga
033 44 666 58
visit@ambatovy.mg

FITSIDIHANA NY OZININ' VISITE DE L'USINE D' **Ambatovy** Toamasina



Tongava misoratra anarana :

- Fitsidihana ny Centre d'Info
- Fangatahana fanazavana mikasika an'Ambatovy
- Fizahana ny Ozinina amin'ny bus

Fitsidihana misokatra hoan'ny rehetra:
vondrona, fianakaviana, tsirairay, fikambanana, sns

Venez vous inscrire pour :

- Visiter le Centre d'Info
- Une session d'information
- Un tour en bus de l'usine

Visite ouverte au public: groupe, famille, association,
individuel, etc.

CENTRE D'INFO

SCORE, Av. de l'indépendance
Bd Augagneur - Toamasina
033 44 669 48
visit@ambatovy.mg

Les routes commerciales maritimes (suite)

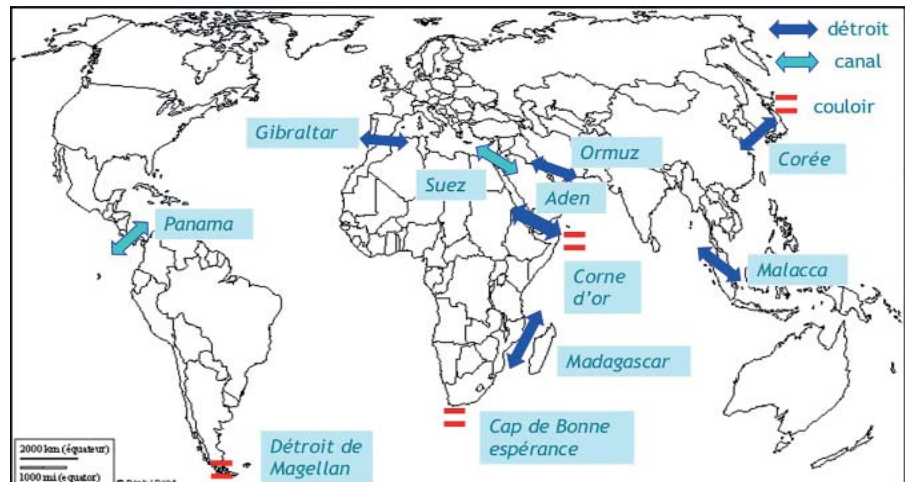
Vous avez apprécié le début de voyage à travers l'histoire des routes commerciales maritimes ? Tant mieux ! Et la suite promet d'être encore plus passionnante. Après cette première escale, de nouveau tous à bord pour la suite du périple auquel PortEcho vous invite !

Mais auparavant, rappelons qu'en termes de capacité, les transports maritimes se placent au premier rang de la liste des divers moyens utilisés par le commerce mondial. Véritable vecteur de la globalisation des échanges internationaux, ils sont indissociables des activités des routes maritimes, lesquelles routes sont, chaque année, empruntées par des milliers de navires. Après la brève historique dans le numéro précédent, cap sur les structures de ces routes, puis sur les itinéraires et les circuits au service de l'inter-connectivité des ports mondiaux.

Routes maritimes, structurées en zones géographiques

Vitales pour le transport maritime des marchandises, les routes maritimes se présentent comme l'épine dorsale du flux des échanges internationaux. Constituées par les itinéraires les plus fréquentés, ce qui en fait les « principales routes maritimes », elles passent par des points de passages obligés, tels que ports, façades maritimes, caps et détroits.

Les façades maritimes sont des littoraux où se concentrent de nombreux ports importants. En fait, il s'agit d'espaces littoraux, jouant le rôle d'interface entre un arrière-pays continental (hinterland) et un avant-pays maritime (foreland),



Principaux Canaux et Détroits dans le monde

en d'autres termes, une plateforme d'échanges et de production, connectés entre eux et à l'échelle mondiale par des routes maritimes.

Pendant longtemps, les grandes façades maritimes du monde se concentraient dans l'Atlantique. L'on parlait alors du Northern Range, qui regroupe la Mer du Nord (de l'Europe ou de l'Amérique du Nord jusqu'au Golfe du Mexique). Cependant, en quelques années, grâce au dynamisme économique des pays émergents, ces façades sont de plus en

plus supplantées, à la fois, par la façade occidentale de l'Amérique du Nord (dans le Pacifique) et celle de la façade de l'Asie Orientale (de la Corée du Sud à Singapour).

Les caps, détroits et canaux font également partie des circuits des routes maritimes. Et ils sont également des passages obligés pour les navires de marchandises, dans ce sens qu'ils permettent ces derniers à rallier, dans les plus brefs délais, un continent à un autre, et cela, sans qu'il leur soit obligé de contourner d'autres continents. Compte-tenu de ce rôle majeur, ces routes se caractérisent par la présence de quelques points de passages cruciaux, lesquels raccourcissent considérablement les trajets. C'est principalement le cas :

- du Canal de Suez (qui permet de rejoindre l'Atlantique depuis l'Océan Indien via la Méditerranée, sans avoir à contourner l'Afrique par le Sud) ;

- du Canal de Panama (qui permet de passer de l'Atlantique au Pacifique, sans avoir à contourner l'Amérique par le Sud).

D'autres passages sont également très empruntés. Tel est le cas du Déroit de Malacca (entre Singapour et la Malaisie), ou le Déroit de Bab el-Mandeb (entre Djibouti et le Yémen).



<p>Façades maritimes</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ grande façade portuaire — autre façade maritime importante — façade littorale spécialisée dans l'exportation de produits pétroliers 	<p>Grands ports (trafic en millions de tonnes)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ plus de 300 ○ de 100 à 300 ○ de 50 à 100 ○ de 20 à 50 ○ de 10 à 20 ○ de 5 à 10 ○ de 1 à 5 — principales routes maritimes - - - pont continental
---	---

(A suivre)
Proposé par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO

INO MARÔ ASANÔ È ?

Mandrindra ny fivoahana sy fidiran'ny entana eto anivon'ny seranantsambon'i Toamasina. Ny filohan'ny fikambanan'ireo mpitatitra matianina eto amin'ny faritra Atsinanana na ny «Groupement Professionnels des Transporteurs de l'Est», Andriamatoa TIMBOU Alain, no nosafidin'ny PortEcho hohadihadiana mikasika ny asany.



TIMBOU Alain, filohan'ny GPTÉ

PE: Azonao ambara fohifohy aminay ve izany asam-pitaterana ataonareo izany?

TA: Telo karazana ny fitaterana an-tanety hita mifamezivezy eto amintsika raha ny eto anivon'ny seranana manokana no asian-teny:

- eo ihany koa ireo mpitondra entana ao anaty kaotenera na tsia,
- ny fiara mpitatitr'olona,
- ary ireo fiara mpitondra solika.

Izany hoe: mitatitra entana miditra na mivoaka ny seranantsambo amin'ny alalan'ny fiara vaventy. Marihina fa ny tambazotra nasionaly no resahana eto.

PE: Araky ny voalazanao dia mitantana fikambanana mpitatitra ianao, misy antony manokana ve no nampisy izany fikambanana izany ?

TA: Noforonina ny fikambanana mba hanamora-rana sy handrindrana ny fidirana sy fivoahan'ny entana eto amin'ny seranana. Misy telo karazana ny vondrona mpitondra fiara vaventy misy amin'izao, voalohany amin'izany ny GPTÉ izay iadidiako ary ny foiben'ny dia eto Toamasina ihany, faharoa ny APTR ary ny GTRM, izay any Antananarivo ny foiben'ny. Ireo vondrona telo ireo ihany no manana fahazoan-dalana ary soniavin' ireo filoha miandraikitra azy tsirairay avy sy ny tompon'andraikitra misahana ny fidirana sy fifamoivoizana ato anatin'ny seranana ka ahafahan'izy ireo mametraka ny lamin'asany amin'izay fomba hangalany ny entana.

PE: Ahoana indray ny fifandraisanareo amin'ny seranana manokana?

TA: Mahafinaritra ny fiaraha- miasa ato ary raha mikasika ny fiaraha-miasa amin'ny SPAT manokana dia mihatsara hatrany izany satria raha misy zava-baovao tiany hampitaina sy hampiharina mba ho fanatsarana ny seranana dia mifampiantso aminay hatrany ny tompon'andraikitra . Mihaino ny hetahetanay mba ahafahany manatsara ny fiaraha-miasa sy hilaminan'ny fanatanterahana ny fizotran'ny asa fanatsarana ny seranana ka ahafahantsika mahazo ny fahatokisan'ireo mpiara-miombon' antoka sy ny mpanjifa.

PE: Manao ahoana ny fiatrehanareo ny fanitarana ny seranana izay atao tsy ho ela?

TA: Faly izahay miara-miasa akaiky amin'ny orinasa SPAT, fa indrindra mikasika io fanitarana io satria mampitombo ny fifampitokisana amin'ireo mpanjifa eto an-toerana sy avy any

ivelany. Hihatsara arak'izany ny tontolon'ny asanay; ary koa antenaina fa hamaha ny olanay amin'ny filaharana sy ny fikatsoran'ny fifamoivoizana matetika nohon'ny tsy fahampian'ny faritra voatokana hijanon'ireo fiara vaventy .

PE: Ny teny farany tianao ampitaina amin'ny mpamakay?

TA: Misaotra anareo ekipan'ny PortEcho nampahafantatra ity asanay ity amin'ny mpamakay, ary misaotra manokana koa ny orinasa SPAT amin'ny fiaraha-miasa sy ny fanatsarana hatrany ity seranantsambontsika ity. Irinay ny mba hitohizan'izany fiaraha -miasa izany hatrany, mba hahafahantsika miroso amin'ilay fanavaozana tiantsika hahatongavana. Ny fangatahana kely mba tianay, ankoatran'ireo efa voatanisa, dia ny mba hanohizana ilay vinavina izay efa nangatahinay momba ny efitrano fidiovana, satria mihoatran'ny dimanjato mahery ny fiara vaventy izay mivezivezy ato anatin'ny seranana ary misy matory ato mihintsy aza izy ireo miandry laharana, mba ho fitandrovarsika ny fahadiovana.

Nangonin'i
Monique Henriette
sy Alexina TIANA

MOUVEMENT DU PERSONNEL DURANT LE 2^{eme} TRIMESTRE 2017

Agents retraités

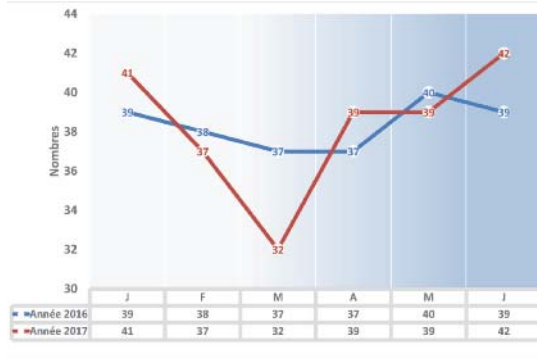
NOM ET PRENOMS	MATRICULE	FONCTION	DATE DE DEPART
MALAKAFOU Parfait	1978.191	Lamaneur	04/04/2017
ASIFALY	1983.176	Lamaneur	10/06/2017
RAKOTONDROSOA Jean Georges	1980.277	Mécanicien vedette	25/06/2017

Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

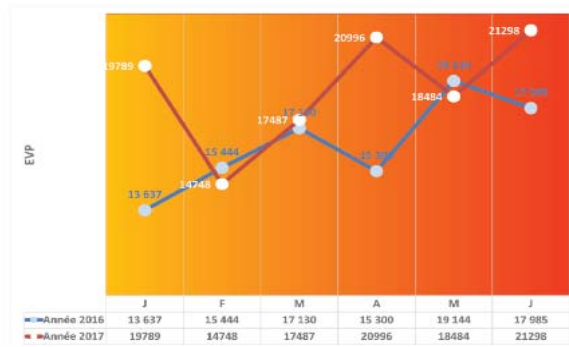
	1 ^{er} semestre Année 2016	1 ^{er} semestre Année 2017	Evolution % 2016/2017
TOUCHEES DES NAVIRES (Nombre)			
Lignes commerciales			
Long cours	185	196	
Caboteurs	6	6	
Pétroliers	27	20	
Divers	12	8	
Lignes non commerciales			
Bornage et Pêche	682	818	
Total	912	1 048	15
TRAFIC DE CONTENEURS (EVP)			
Conteneurs pleins	65 661	75 190	
Conteneurs vides	32 979	37 612	
Total	98 640	112 802	14,35
Poids de marchandises conteneurisées (en tonne)	1 102 518,52	1 293 339,91	17,3
Rendement opérationnel (boîte/heure)			
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes)			
Trafic long cours			
Débarquement	144 690	154 163	
Embarquement	60 045		
Manipulation			
Total	204 735	154 163	-24,70
Trafic cabotage			
Débarquement	7 185	7 202	
Embarquement	10 443	11 020	
Total	17 628	18 222	3,37
Total	222 363	172 385	-22,47
Trafic bornage			
Trafic bornage (en tonnes)	50 920,74	68 568,08	
TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes)			
Débarquement	394 456,10	355 765,05	
Embarquement	143 937,67	71 322,81	
Total	541 393,77	427 087,87	-21,11
TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes)			
Total	1 222 859,74	1 240 501,76	1,44
TRAFIC MARITIME GLOBAL	3 140 055,78	3 201 882,61	2

source: Contrôle de Gestion de la SPAT

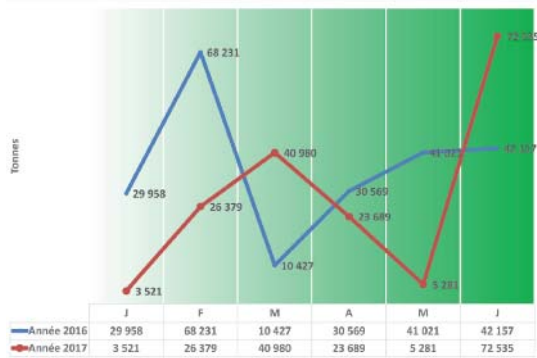
TOUCHÉE DES NAVIRES



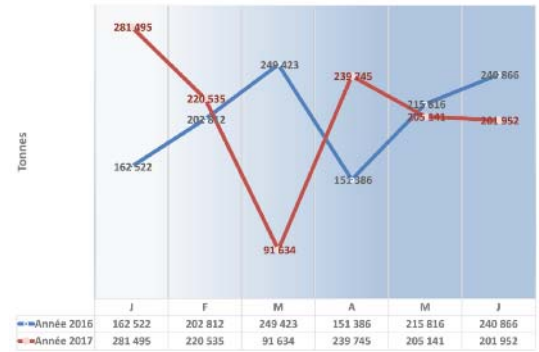
TRAFIC DES CONTENEURS



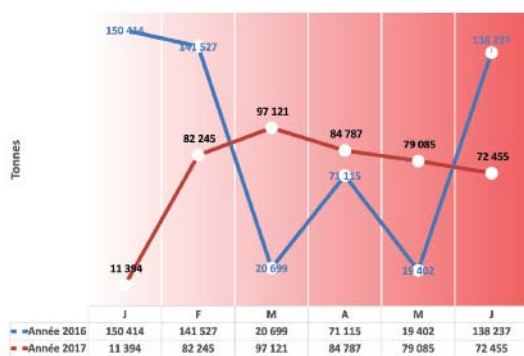
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES



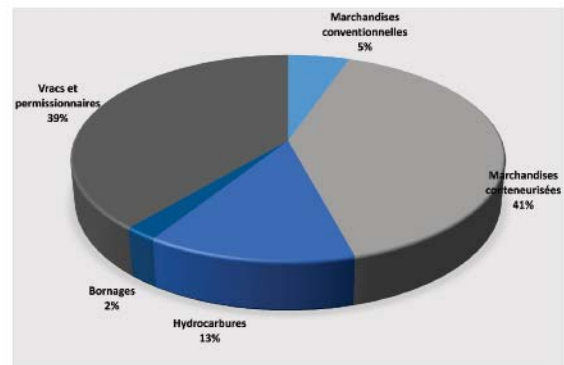
TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES



TRAFIC DES HYDROCARBURES



PART DE TONNAGE





ARMEMENT HOEGH AUTOLINERS

		PORT DE TOUCHÉES							
NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	DUR		TMM		RUN		PLU	
HOEGH TRADER	135	01/10	02/10	07/10	07/10	09/10	09/10	10/10	10/10
HOEGH TRIGGER	012	29/10	30/10	03/11	03/11	05/11	05/11	06/11	06/11
HOEGH TARGET	014	15/11	16/11	20/11	20/11	-	-	-	-
HOEGH TROTTER	006	10/12	10/12	14/12	14/12	-	-	-	-

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

		PORT DE TOUCHÉES		
NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	SIN	TMM	MPM
KOTA NEKAD	0116 W	19/09	04/10	12/10
KOTA NIPAH	0086 W	27/09	12/10	16/10
KOTA NANHAI	0019 W	05/10	20/10	23/10
KOTA NAZIM	0122 W	12/10	26/10	31/10
KOTA NAZAR	0119 W	17/10	01/11	06/11
KOTA AZAM	0249 W	24/10	08/11	13/11
KOTA NELAYAN	0112 W	31/10	15/11	20/11
KOTA NEKAD	0117 W	07/11	22/11	27/11
KOTA NIPAH	0087 W	14/11	29/11	04/12

Octobre				Novembre				Décembre						
	Heure	haut. en m		Heure	haut. en m		Heure	haut. en m		Heure	haut. en m		Heure	haut. en m
1 D	05h40 0.45 12h05 0.85 18h17 0.50		16 L	00h09 0.90 06h25 0.35 12h39 1.00 18h55 0.40	1 Me	05h19 0.40 11h30 0.95 17h38 0.40 23h43 1.00	16 J	00h09 1.00 06h27 0.40 12h22 0.95 18h32 0.40	1 V	05h36 0.40 11h37 1.00 17h47 0.35	16 S	00h27 1.00 06h46 0.50 12h29 0.90 18h42 0.45		
2 L	00h07 0.85 06h18 0.40 12h35 0.90 18h45 0.45		17 M	00h49 0.95 07h06 0.35 13h15 1.00 19h27 0.35	2 J	05h59 0.35 12h03 1.00 18h14 0.35	17 V	00h41 1.00 06h59 0.40 12h49 0.95 19h00 0.40	2 S	00h02 1.10 06h23 0.40 12h17 1.00 18h30 0.35	17 D	00h57 1.00 07h15 0.50 12h56 0.90 19h11 0.45		
3 M	00h38 0.90 06h52 0.35 13h04 0.95 19h14 0.40		18 Me	01h25 1.00 07h43 0.35 13h47 0.95 19h56 0.35	3 V	00h20 1.05 06h39 0.35 12h38 1.00 18h50 0.30	18 S	01h10 1.00 07h29 0.45 13h14 0.90 19h27 0.40	3 D	00h46 1.10 07h09 0.35 12h58 1.00 19h14 0.30	18 L	01h26 1.00 07h44 0.50 13h21 0.90 19h41 0.45		
4 Me	01h09 0.95 07h26 0.30 13h33 0.95 19h45 0.35		19 J	01h58 1.00 08h16 0.35 14h15 0.95 20h24 0.35	4 S	00h58 1.05 07h21 0.30 13h14 1.00 19h29 0.30	19 D	01h38 1.00 07h58 0.45 13h37 0.90 19h55 0.40	4 L	01h32 1.10 07h56 0.40 13h40 1.00 20h00 0.30	19 M	01h54 1.00 08h12 0.50 13h46 0.90 20h11 0.45		
5 J	01h41 1.00 08h01 0.30 14h04 1.00 20h17 0.30		20 V	02h28 1.00 08h48 0.35 14h40 0.95 20h52 0.35	5 D	01h39 1.10 08h04 0.35 13h51 1.00 20h10 0.30	20 L	02h05 0.95 08h27 0.50 13h59 0.90 20h24 0.45	5 M	02h20 1.10 08h44 0.40 14h25 0.95 20h48 0.30	20 Me	02h21 0.95 08h42 0.55 14h11 0.90 20h43 0.45		
6 V	02h15 1.00 08h38 0.30 14h36 1.00 20h51 0.30		21 S	02h57 0.95 09h18 0.40 15h03 0.90 21h19 0.40	6 L	02h24 1.05 08h51 0.40 14h32 0.95 20h55 0.35	21 M	02h32 0.95 08h57 0.50 14h22 0.85 20h56 0.45	6 Me	03h12 1.05 09h34 0.45 15h14 0.95 21h39 0.35	21 J	02h49 0.95 09h13 0.55 14h37 0.90 21h16 0.45		
7 S	02h52 1.00 09h18 0.30 15h10 0.95 21h28 0.30		22 D	03h24 0.95 09h48 0.45 15h24 0.85 21h47 0.40	7 M	03h13 1.05 09h41 0.45 15h17 0.90 21h45 0.35	22 Me	03h00 0.90 09h30 0.55 14h46 0.85 21h31 0.50	7 J	04h12 1.00 10h28 0.50 16h13 0.90 22h36 0.40	22 V	03h20 0.90 09h47 0.55 15h08 0.85 21h53 0.50		
8 D	03h32 1.00 10h00 0.35 15h46 0.90 22h09 0.35		23 L	03h51 0.90 10h19 0.50 15h44 0.85 22h17 0.45	8 Me	04h14 0.95 10h38 0.50 16h16 0.85 22h44 0.40	23 J	03h33 0.85 10h08 0.60 15h15 0.80 22h12 0.50	8 V	05h26 0.95 11h29 0.55 17h34 0.85 23h40 0.45	23 S	03h56 0.90 10h26 0.60 15h45 0.85 22h35 0.50		
9 L	04h17 0.95 10h48 0.40 16h27 0.85 22h55 0.35		24 M	04h19 0.85 10h53 0.55 16h05 0.80 22h52 0.50	9 J	05h40 0.90 11h48 0.55 17h52 0.80 23h56 0.45	24 V	04h16 0.85 10h55 0.60 15h55 0.80 23h04 0.55	9 S	06h51 0.90 12h40 0.55 19h12 0.85	24 D	04h42 0.90 11h13 0.60 16h37 0.85 23h27 0.55		
10 M	05h13 0.90 11h44 0.45 17h19 0.80 23h51 0.40		25 Me	04h53 0.80 11h34 0.55 16h30 0.75 23h37 0.55	10 V	07h23 0.90 13h17 0.55 19h46 0.80	25 S	05h34 0.80 11h56 0.60 17h11 0.75m	10 D	00h58 0.50 08h10 0.90 14h04 0.60 20h34 0.85	25 L	05h49 0.85 12h09 0.60 18h05 0.80		
11 Me	06h37 0.85 12h55 0.50 18h53 0.75		26 J	05h47 0.80 12h30 0.60 17h06 0.70	11 S	01h28 0.50 08h46 0.90 14h58 0.55 21h06 0.85	26 D	00h10 0.55 07h34 0.80 13h09 0.60 19h47 0.75	11 L	02h29 0.55 09h15 0.90 15h23 0.55 21h39 0.90	26 M	00h31 0.55 07h20 0.85 13h15 0.60 19h54 0.85		
12 J	01h04 0.45 08h35 0.85 14h33 0.55 21h03 0.75		27 V	00h39 0.55 08h34 0.75 13h50 0.65 20h46 0.70	12 D	03h05 0.50 09h48 0.95 16h08 0.50 22h05 0.90	27 L	01h27 0.55 08h44 0.85 14h25 0.60 21h00 0.80	12 M	03h53 0.50 10h08 0.90 16h21 0.50 22h31 0.95	27 Me	01h47 0.55 08h37 0.85 14h26 0.55 21h10 0.90		
13 V	02h41 0.50 10h05 0.90 16h26 0.55 22h25 0.80		28 S	02h06 0.55 09h58 0.80 15h34 0.60 22h07 0.75	13 L	04h18 0.45 10h37 0.95 16h54 0.45 22h52 0.95	28 M	02h45 0.55 09h34 0.90 15h28 0.55 21h51 0.90	13 Me	04h53 0.50 10h52 0.90 17h04 0.50 23h15 0.95	28 J	03h07 0.55 09h37 0.90 15h33 0.50 22h10 0.95		
14 S	04h23 0.45 11h09 0.90 17h34 0.50 23h23 0.85		29 D	02h40 0.55 09h46 0.85 15h46 0.55 21h53 0.80	14 M	05h10 0.40 11h17 0.95 17h31 0.45 23h33 0.95	29 Me	03h51 0.50 10h17 0.90 16h18 0.50 22h36 0.95	14 J	05h38 0.50 11h29 0.90 17h40 0.45 23h53 1.00	29 V	04h20 0.50 10h29 0.95 16h33 0.45 23h02 1.05		
15 D	05h34 0.40 11h58 0.95 18h19 0.45		30 L	03h48 0.50 10h24 0.90 16h28 0.50 22h31 0.85	15 Me	05h52 0.40 11h52 0.95 18h03 0.40	30 J	04h46 0.45 10h57 0.95 17h03 0.40 23h19 1.00	15 V	06h14 0.50 12h01 0.90 18h12 0.45	30 S	05h20 0.45 11h17 0.95 17h27 0.40 23h52 1.10		
			31 M	04h37 0.45 10h57 0.90 17h04 0.45 23h07 0.95							31 D	06h13 0.45 12h03 1.00 18h17 0.35		



FANKALAZANA NY FETIM-PIRENENA MALAGASY 26 JONA 2017

“ANDRIANIKO NY TANIKO, NY FISANDRATANY NO FANAMBIKO”

Niavaka ny fankalazana ny fetim-pirenena tamin'ity taona 2017 ity, satria telo andro mialohan'ny fotoana, dia efa nianoka tanteraka tao anatin'ny ambiantsin'ny fety ny teto andrenivohitr'i Toamasina. Nosafidina manokana koa ny teny filamatra hoe: “Andrianiko ny taniko, ny fisandratany no fanambiko.”



Solontenan'ny mpiasan'ny SPAT nandritran'ny Diaben'ny Firaisankina

Ny faha 23 ny volana jona dia efa nanomboka ny diaben'ny firaisankina izay notontosain'ireo orinasa miankina na tsia amin'ny fanjakana sy ireo fikambanana samihafa narahin'ireo mpanao fanatanjahantena. Nafanain'ny mpitsoka mozikan'ny tafika ny fotoana ary nofanana tamin'ny Zumba notarihin'ny avy ao amin'ny talem-paritra misahana ny tanora sy ny fanatanjahantena eto Toamasina. Raha noharina tamin'ny taon-dasa dia nitombo avo telo heny nohon'ny tamin'ny taon-dasa ny mpanandray anjara.

Ny andro manaraka kosa dia ny fanatontosana ny andiany faharoan'ny hazakazaka lavitrezaka nokarakarain'ny Ben'ny tananan'i Toamasina voalohany. Amin'ny maha mpiara-miombon'antoka ny seranatsambo sy ny tananan'i Toamasina manokana dia nandray anjara ihany koa izy tamin'ny fanatontosana ny fifaninanana no sady ihany koa nampandray anjara ireo mpihazakazaka fito lahy izay mpiasa raikitra ao aminy.



Mpandray anjara tamin'ny Diaben'ny Firaisankina

Mpandray anjara any amin'ny telonjato mahery no nihazakazaka tamin'ity taona 2017 ity, raha tany amin'ny dimanjato tany ho any tamin'ny taon-dasa. Tsapa fa nanjakan'ireo efa za-draharaha amin'ity taranja ity ny fifaninanana. Na izany aza anefa dia naniry ny maro ny amin'ny hanatsarana hatrany ny eo amin'ny lafiny fikarakarana sy ny fanomanana ny fifaninanana amin'ny ankapobeny.

Ny andron'ny 26 jona dia niavaka ihany koa satria tsara ny andro, tsy nilatsaka ny orana toy ny isan-taona, ary voahaja soa aman-tsara ny ora fanombohana sy ny fiarafaran'ny matso. Iaraha-mahalala fa ny fetim-pirenena dia voalohany indrindra fetin'ny foloalindahy, izay nomarihiny tamin'ny alalan'ny matso lehibe. Fa taty aoriana kosa izany dia niova endrika tsikelikely ka lasa afaka nandray anjara ny besinimaro ; ary tamin'ity indray mitoraka ity dia tsara ny mampahafantatra fa nampitoviana tamin'ny taona nahazoana ny fahaleovantena ny isan'ny mpianatra nandray anjara tamin'ny matso izany hoe niisa 1960.

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Fiaingana teo amin'ny hazakazaka lavitrezaka



Ireo solontenan'ny SPAT tamin'ny hazakazaka lavitrezaka



Mpiasan'ny SPAT nandritra ny fandraisana anjara tamin'ny matso



SALON DE LA RECHERCHE AU SERVICE DE L'ECONOMIE ET DE L'EMPLOI

LE MANQUE D'EMPLOI EST DÛ À L'INSUFFISANCE DE L'INFORMATION

Pendant deux journées successives, les 11 et 12 juillet derniers, les tamataviens ont pu bénéficier, à la fois des produits finis (issus de la recherche innovante faite par des jeunes nationaux) et des conseils prodigués par des enseignants, des responsables d'entreprises ainsi que d'organismes indépendants ou rattachés à des ministères. Il s'agit du Salon de la Recherche et de l'Emploi, Edition 2017.

Fruit du partenariat entre les formateurs et les employeurs, ce salon s'est tenu à même l'esplanade de l'Hôtel de Ville de Toamasina, ceci, à l'initiative et grâce à la collaboration de l'Université de Toamasina avec des associations patronales, dont le Groupement du Patronat Malgache (FIVMPAMA), le Groupement des Entreprises de Madagascar (GEM), le Groupement des Entrepreneurs de Toamasina (GEPAT), ainsi que la représentation du Bureau International du Travail (BIT). Cette année, le salon s'est distingué des précédentes éditions par la présence de « MADA Job Recrutement », un service auprès des jeunes à la recherche d'emploi et/ou de formation. Ledit organisme, par le biais du Chargé de Recrutement, Eric RAZAFINDRAKOTO, a affirmé sans la moindre hésitation que :

“ ce n'est pas le travail qui manque à Toamasina, mais ce sont les tamataviens qui ne s'informent pas assez ”

Ainsi, quelques cinquante exposants et animateurs scientifiques de l'Université de Toamasina, divers centres de formation, et enfin, des représentations issues des entreprises, se sont regroupés pour animer cette plateforme d'information, de promotion, d'échanges, d'exposition, tant d'équipements que d'innovations relatives à la recherche d'emploi et/ou de formation.



Lors du vernissage, les autorités locales visitant le stand de la SPAT

Principales cibles : les jeunes en général, et les étudiants, en particulier, ceux-là mêmes qui sont censés détenir le savoir, et auxquels les participants proposent, expliquent et développent les multiples débouchés et filières. Cependant, en deux journées, la réalité saute forcément aux yeux : l'inadéquation entre exigences des pourvoyeurs d'emplois (entreprises) et l'éducation offerte aux jeunes. Le taux de cette inadéquation, constaté dès les stages professionnels, interpelle plus d'un. En tout cas, la prise de conscience sur ce fait a été telle que la question a, pour ainsi dire, dominé la conférence-débat, organisée dans la grande salle de l'Hôtel de Ville de Toamasina. Et au Professeur Jérôme VELO, Président de l'Université de Toamasina, de lancer les réflexions en ces termes : « Il s'agit de faire rencontrer les jeunes et les offres d'emplois. C'est-à-dire, faire connaître aux étudiants le domaine du travail, par l'intermédiaire de leur rapproche-

ment avec le milieu des entreprises ». En d'autres mots, un matching de l'offre avec la demande !

Alors, si la conférence a été close avec le salon lui-même, les réflexions et les initiatives ne le sont pas pour autant. Bien au contraire. Un travail titanesque et de longue haleine attend les divers responsables. Pour leur part, conscients des enjeux, les partenaires stratégiques envisagent déjà l'édition 2018 du salon, et cela, dans l'intérêt de l'avenir des jeunes, et par effet induit, de l'avenir économique du pays.

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Engouement des visiteurs devant le stand de la SPAT

« LA SANTÉ EST UN CAPITAL »

UN ÉLECTROCARDIOGRAPHE AU CEMEDI !



Pour renforcer ses appareils de diagnostic, le Centre Médical et de Diagnostic de la S.P.A.T. (CEMEDI) a récemment fait l'acquisition d'un électrocardiographe CAREWELL 1112L 12 pistes. Automatique et portable, celui-ci assure un rapport de haute précision et d'exactitude élevée pour l'enregistrement d'un E.C.G. Son utilisation requiert l'expérience d'un personnel, spécialement formé en la matière. Bien entendu, ce nouvel appareil est mis au service de la prise en charge médicale, autant des adhérents que de tous ceux (résidents ou étrangers) qui viennent en consultation au centre.

En abrégé E.C.G., *l'électrocardiogramme est le tracé papier de l'activité électrique dans le cœur*, tandis que l'électrocardiographe est l'appareil permettant de l'effectuer. L'ECG est un examen de réalisation rapide. Il peut être fait en cabinet de médecin, à l'hôpital, voire à domicile (sachez qu'il existe actuellement des appareils portatifs). Cependant, son interprétation reste complexe et requiert une expérience confirmée du clinicien. L'ECG consiste à étudier, de façon précise, l'activité du cœur, ceci, grâce à des électrodes posées sur la poitrine, les poignets et les chevilles.

Pourquoi un électrocardiogramme ?

A priori, il est réalisé pour s'assurer de l'état de santé du cœur du patient. Mais il peut égale-

ment l'être pour surveiller l'évolution d'une pathologie, par exemple, en cas de suspicion d'une maladie cardiaque, d'apparition de douleurs thoraciques inexplicables, d'augmentation de la tension artérielle, ou encore de certains troubles du rythme cardiaque (généralement signes de souffrance cardiaque).

Au CEMEDI, l'ECG est obligatoirement pratiqué :

- à titre de **dépistage systématique** (lors des visites médicales d'embauche, chez les sportifs, chez les patients âgés de 45 ans et plus, dans le cadre d'un bilan préopératoire, etc) ;
- à titre de **suivi** (chez le diabétique, l'hypertendu, ...)

■ **pour diagnostiquer des maladies cardiovasculaires.** Dans ce cas précis, il reste l'examen majeur, permettant de poser des diagnostics précis en cardiologie (manifestation de douleurs thoraciques localisées, suspicion d'un infarctus du myocarde, palpitations et troubles du rythme cardiaque, perte de connaissance inexplicables, insuffisance cardiaque...).

Si l'ECG est le premier examen à réaliser, dès que le médecin suspecte un problème cardiaque, ce dernier doit nécessairement le compléter par d'autres examens de diagnostic, comme l'échographie cardiaque, le doppler cardiaque, ainsi que le dosage des enzymes cardiaques.

Si vous connaissez à présent l'essentiel de ce qu'il faut savoir sur les matériels et les dispositifs utilisés par les médecins pour soigner un cœur malade, ne perdez surtout pas de vue que vous êtes le premier à prendre soin du vôtre, aussi bien sur le plan santé que dans la vie sociale. Un grand homme du cinéma a dit : « ...Peu importe que vous ayez du style, une réputation, ou de l'argent, si vous n'avez pas bon cœur, vous ne valez rien ... ». Comment faire pour avoir un cœur bien portant ? Les portes du CEMEDI vous sont ouvertes pour tout renseignement ou information dans ce sens !



Dr. SANONY David, avec son assistant, lors d'un exercice d'Electrocardiogramme

Recueilli par
Monique HENRIETTE
Sur proposition de
Dr SANONY David
Responsable de l'E.C.G - CEMEDI-SPAT



ASOIMI TULEAR

QUAND ON A QUE L'AMOUR DU SPORT

Le propre d'un sportif est de pouvoir rebondir après un échec. A vrai dire, c'est son challenge quotidien. En d'autres termes, un vrai sportif ne baisse jamais les bras. Malheureusement, le sport malgache souffre, en général, d'un manque d'attention et de considération. Ceci est encore plus évident dans les sphères où la pratique du sport n'est pas prioritaire. Et c'est sans aucun doute pour interpeller autorités, responsables et sportifs, que MAHARANTE Jean de Dieu, Ministre de la Fonction Publique, a accentué, dans son discours d'ouverture du championnat national des fonctionnaires à Toliara (ASOIMI) que :

« **le sport est une obligation** »

Le sport lui-même sous-entend plusieurs qualités réunies : discipline, organisation, santé, amitié et fraternité, et surtout fair-play. Rien de tel pour disposer d'employés à la fois motivés et bien portants. Heureusement pour la S.P.A.T., la Direction Générale a toujours tenu à ce que l'entreprise soit représentée à toute rencontre locale ou nationale, comme lors du championnat régional de toutes les entités ministérielles à Toamasina. Et pour l'ASOIMI à Toliara, l'entreprise a consenti à apporter une contribution matérielle et financière à la hauteur des attentes de ses participants.

A ce propos, représentant le Ministère des Transports et de la Météorologie, la délégation de la S.P.A.T., composée de 28 personnes, a participé aux trois disciplines sportives, à savoir, le foot ball à 9, le basket ball et le lawn tennis.

Du 18 au 28 septembre derniers, avec la participation de 3 750 fonctionnaires venant de toutes les régions de la Grande Ile, les rencontres se sont déroulées sans interruption

pendant dix jours, dans presque toutes les infrastructures sportives de la région. Faute de président légalement élu, l'édition 2017 de l'ASOIMI a été placée sous la direction du C.I.S.E.F. ou Comité Interministériel des Sports d'Entretien des Fonctionnaires. A noter que les organisateurs ont promis à tous les participants que l'élection du nouveau président sera réalisée dans les plus brefs délais, à Antananarivo. Il faut reconnaître que l'organisation gagne à être renforcée. Le responsable du CISEF lui-même en est convaincu. Et, entre autres effets des lacunes en termes d'organisation, il faut souligner que la lutte contre le mercenariat est encore loin d'être gagnée. La preuve, deux finales en foot ball jeunes et mixte ont été prévues, sans qu'elles n'aient officiellement eu lieu.

Heureusement, contretemps et désorganisation n'ont pas empêché la délégation de la S.P.A.T. de gagner une coupe et trois médailles en lawn tennis simple, cela, grâce à Liliane en simple dame, et à Judio en simple homme et double mixte. Forts de leur entraînement péri-

dique et de leur complémentarité au jeu, d'un côté, et de l'encouragement à distance (un stimuli judicieux) de la part de ZANDRY Séraphin, Directeur des Ressources Humaines de la S.P.A.T., de l'autre, les deux athlètes ont pu vaincre leurs adversaires respectifs, et ainsi, hisser haut le fanion de l'entreprise.

Enfin, contrairement aux usages, et sans doute en considération des problèmes d'organisation, la prochaine rencontre n'a pas été officiellement annoncée à la fermeture des jeux ASOIMI à Toliara. Les participants espèrent unanimement que tout rentrera dans l'ordre dans les prochains douze mois, et que le championnat national pourra avoir lieu dans de meilleures conditions. Peu importe où cela va se tenir, les participants s'y préparent déjà. Quand on n'a que l'amour du sport, ce ne sera certes pas un problème passager qui douchera l'enthousiasme général !

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



LES VALEURS



à L'HONNEUR

Le terme « valeur » est, à chaque époque et selon les circonstances, évoqué sans que personne ait mesuré le sens profond qu'il comporte. L'on se vante parfois de la valeur de l'argent de manière ostentatoire voire avec un air de suffisance et de dédain par rapport à ceux qui en sont dépourvus. Dans d'autres situations, la probité, l'observation de la justice et de la piété prennent le devant à toutes considérations éducatives et socio-culturelles. Les valeurs religieuses prônent la foi, le pardon, la tolérance et l'humilité. Il est, sans doute aucun, de nuancer que les valeurs diffèrent d'un pays à un autre, de même pour les villes que pour les campagnes. Et ceci nous pousse à creuser le sens profond du terme et son impact au niveau de la communauté ou d'un groupe social bien déterminé.

LA VALEUR : SA SIGNIFICATION

Selon Larousse la valeur est « ce qui est posé comme vrai, beau, bien, selon les critères personnels ou sociaux et sert de référence, de principe moral »

Paul ROBERT dans son Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française définit la valeur en ces termes : « Ce par quoi une personne est digne d'estime, au regard des qualités que l'on souhaite à l'homme dans le domaine moral, intellectuel, professionnel ». Définition qui, à mon humble avis, est très étoffée si on réfère à l'être humain. L'oreille fine de l'observateur arrive à retenir certains termes qui se rapprochent plus ou moins du sens des valeurs, à savoir : le mérite - la moralité - la distinction - la capacité - le calibre - l'étoffe -

la carrure - la classe - l'envergure - la stature - la trempe. Au XVIII^e siècle, la valeur est considérée comme le courage et la hardiesse au combat (bravoure, vaillance). Elle peut être comprise comme étant le caractère de ce qui est important, de ce qui satisfait à une certaine fin. La philosophie la conçoit comme « *le caractère de ce qui est estimé subjectivement et posé comme estimable objectivement* ».

Autant de définitions nous amenant à mieux cerner la valeur du terme et, d'ores et déjà, appréhender les impacts qui en découlent au niveau des relations interpersonnelles et professionnelles.

Dans certaines circonstances, on use du pluriel

de ce substantif : LES VALEURS. Le bon usage nous incite à nous référer à des documents qui vont nous éclairer : Les valeurs sont « l'ensemble des principes, des idéaux, auxquels se réfère une société donnée, à une époque donnée, pour fonder ses jugements, sa morale, son comportement » (cf : Dictionnaire de la langue française, Encyclopédie Bordas). Le Dictionnaire Encyclopédie Universel les définit comme « le principe idéal auquel se réfèrent les membres d'une collectivité pour fonder leur jugement, pour diriger leur conduite ». Et le Grand Larousse Universel de renchérir : « C'est l'ensemble des règles de conduite, des lois jugées conformes à un idéal par quelqu'un ou par une collectivité ». Ainsi, on cite parfois des valeurs morales, sociales, intellectuelles,

esthétiques et d'échelle des valeurs. L'échelle des valeurs est tout simplement le « classement hiérarchisé des principes et idéaux auquel se réfère un individu ou une communauté pour guider et orienter ses jugements, ses actions, ses comportements ».

Inutile d'affirmer que chaque pays et chaque société a leurs propres valeurs - valeurs qu'ils conservent et défendent jalousement. Qu'en est-il pour Madagascar ?

LES VALEURS MALAGASY

Madagascar est riche en valeurs socio-culturelles et sa situation géographique lui a permis de garder intactes certaines valeurs de base qui sont traditionnellement transmises de génération en génération. LE FIHAVANANA fait partie intégrante du lot, laquelle valeur véhicule

toute attitude comportementale du malagasy, bien qu'actuellement certains faits ne soient plus pris en compte - ce qui affaiblit la portée socio-culturelle du FIHAVANANA et son envergure dans l'organisation sociale. Cette envergure du FIHAVANANA se traduit explicitement à travers ce proverbe : « **Aleo very tsikalakalam-bola toy izay very tsikalakalam-pihavanana** ». Littéralement : « **Il vaut mieux perdre la bagatelle d'argent que de perdre la bagatelle de FIHAVANANA** ».

Pour le Malagasy traditionnel, l'argent est au second plan par rapport au FIHAVANANA. Si on se réfère à l'échelle des valeurs, le FIHAVANANA est au faite de toutes considérations morales, sociales, culturelles. Le conflit au sein d'une société se règle par le FIHAVANANA - FIHAVANANA qui invite chaque membre d'une même communauté à se remettre en question, à s'auto-évaluer et à se regarder avec objectivité. Le FIHAVANANA ne peut être traduit au risque de trahir le sens profond qui le constitue.

Le FIHAVANANA comporte en lui-même la bonne entente entre les hommes, la solidarité,

le respect mutuel, l'observation des traditions et des liens familiaux, la protection et la conservation des cultures, la considération de l'autre - cet autre qui n'est qu'un élément de soi-même par le respect des règles régissant l'Administration de la Cité. Et quand le FIHAVANANA présente une brèche, l'on se précipite pour le raccommoder. Et c'est à juste titre que l'Etat Malagasy a mis en place le Conseil de Réconciliation Nationale (Filankevitry ny Fampihavanam-pirenena). Le Malagasy qui se respecte ne peut se passer du FIHAVANANA. A méditer consciencieusement pour que l'appât du gain matériel n'emboîte le pas aux principes fondamentaux de l'âme malagasy.

Les us et coutumes malagasy transcendent du FIHAVANANA : les « laza », « toalaza », « sambatra », « famorana » (fêtes traditionnelles de la circoncision) en sont des témoignages incontestables de fraternité, de rassemblement des familles au sein du terroir. Les liens de parenté s'affermissent et se consolident. La conservation des traditions ancestrales sont plus ou moins sauvegardées à travers le FIHAVANANA.

LES VALEURS POUR LA PROSPERITE DE L'ENTREPRISE



Toute société, commerciale ou industrielle, a ses propres valeurs de par ses finalités, ses objectifs, sa raison d'être, son organisation. Tout agent lié à un contrat de travail se doit, en premier lieu, de respecter les règles de gestion de la Société dans laquelle il s'est engagé. La plus noble et la plus importante de toutes les valeurs résident dans la considération de l'esprit d'appartenance. Esprit d'appartenance qui consiste à reconnaître que chaque agent,

de quelque classification qu'il soit, est RESPONSABLE de la réussite ou de l'échec de l'entreprise. En d'autres termes, chacun doit s'approprier de la formation et de l'objet de la Société. Appartenir c'est vivre avec, partager les mêmes joies, éprouver les mêmes déceptions, redresser ensemble les errements et les situations scabreuses, œuvrer dans la même direction, partager le même langage, défendre le projet/vision de la Société en y apportant les

arguments convaincants à ceux qui n'y croient pas. L'assiduité, la ponctualité, la capacité de projection découlent de l'observation de l'esprit d'appartenance. Par ailleurs, la créativité et l'anticipation peuvent être considérées comme éléments qui propulsent de nouvelles idées vers l'atteinte des objectifs.

En guise de conclusion, il est indiscutable que l'appréciation d'une valeur se prête parfois à des débats car elle est sujette à des appréciations subjectives. Certes, mais pour une entreprise bien structurée, la remarque semble erronée du fait qu'une entreprise fonctionne dans un système où tout est régi par des règles - où tout le monde porte l'empreinte d'un même moule - où chacun se doit d'honorer les valeurs consensuellement établies par l'employeur et l'employé.

Pour terminer, voici quelques méditations : « *La valeur est toujours une préférence objectivée et rectifiée...Cependant, la préférence ne se change en valeur qu'à la condition de fonder le préféré sur le préférable* ». (L.LAVELLE, Traité des valeurs)

« *Il y a eu des valeurs, mais il n'y en a plus... Le monde a marché tant qu'on a cru en Dieu, dans la raison, le progrès. Mais nous ne croyons plus qu'à une chose qui ne comporte aucune politique. Nous ne croyons plus qu'à la mort* ». (NIZAN, Cheval de Troie)
Qui des deux auteurs aurait raison ?

ZANDRY Séraphin Fred Aimé
Psychosociologue
Directeur des Ressources Humaines



26 juin 2017 et 23 Juillet 2017: Deux dates marquant la visite de la JICA et ses délégations au port, dans le cadre du projet d'extension du port de Toamasina



26 juin 2017: Fête de l'Indépendance: Employés féminins et masculins en tenue de défilé



19 Juin 2017: Au port de Toamasina: Les officiels avant l'arrivée de son SEM le Président de la République, pour la réception des dons



01^{er} Aout 2017: Délégation Chinoise de la ville de Ningbo, conduite par les autorités locales, en visite de courtoisie auprès du Directeur Général de la SPAT

RECETTE DE CUISINE

Hachis parmentier de poisson:

- Origine : Cuisine Française
- Nombre de personnes : 6
- Difficulté : facile
- Préparation : 30 min | Cuisson : 45 min



INGREDIENTS

- 500 g de pommes de terre farineuses, 500 g de poisson en mélange morue, lieu, ou filets de cabillaud, le zeste finement râpé d'1 citron, 25 g de beurre (plus un peu pour graisser le plat), sel et poivre noir du moulin, 1 oeuf battu.
- **Pour la sauce:** 1 noix de beurre, 1 cuil. à soupe de farine, 15 cl de lait

PRÉPARATION

- Préchauffez le four à 220 °C (th. 8). Graissez un plat à four et réservez. Coupez le poisson en morceaux de la grosseur d'une bouchée. Assaisonnez, parsemez de zeste de citron et mettez dans le fond du plat préparé. Laissez macérer pendant que vous préparez le dessus.
- Faites cuire les pommes de terre à l'eau salée jusqu'à ce qu'elles soient tendres.
- **Pour la sauce,** faites fondre le beurre dans une casserole, ajoutez la farine et laissez cuire quelques minutes en remuant. Retirez du feu et ajoutez le lait peu à peu, en fouettant. Remettez sur le feu et portez à ébullition, puis baissez le feu et laissez frémir, en fouettant constamment, jusqu'à ce que la sauce soit épaisse et lisse. Ajoutez le persil et assaisonnez à votre goût. Versez sur le poisson.
- Égouttez les pommes de terre puis écrasez-les avec le beurre. Posez les pommes de terre à la cuillère ou à la poche à douille sur le poisson. Dorez à l'oeuf battu. Faites cuire 45 min afin que le dessus soit doré.

Servez chaud.

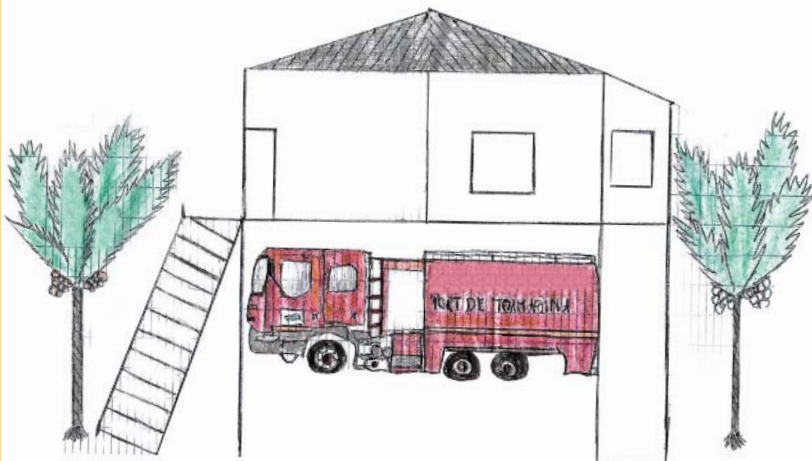
HUMOUR

Un jeune homme demande à son grand-père comment être heureux.
 - Fiston, il faut la santé et un bon travail.
 - Tu as eu cela, toi, pépé ?
 - Moi ? J'ai toujours eu une bonne santé parce que Mémé a toujours eu un bon travail !

DESSIN D'ENFANT

Dessin de :
Forian Alan Stiven

Fils de ZAFITSIAFATOTRA Stanislas
 Responsable de Facturation Navire



NAR- QUOISES	SAISIT BRUS- QUEMENT	À NE PAS CHERCHER À 14 H	ENRACI- NÉES
VIVE INCLINATION	PRISONNIÈRE		DIRECTION
VILLE DES ALPES		NOBLE OU HIBOU	
IMPLORER		TEL UN CHOIX DIFFICILE	
SOUTIEN PROVISOIRE			SON EXCELLENCE
SANS MOTIFS		PAS BRILLANTE	COUCHER
MOIS PRINTANIER		CHARME	TÉNUÉ
IMAGINATIF			TRÈS COURT
DISPARU À JAMAIS	COUVRIR		
	LUMIÈRE DU NIL		
		TERREAU DE LÉGUME	
ÉCRITS MOQUEURS			



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