

PortECHO

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina

SPAT 2^{ème} Trimestre 2018

n°34



**EXTENSION
DU PORT DE TOAMASINA:**

**LES PREMIERS
CHANTIERS**



- ☐ MICTSL ET SON PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS :
des engagements aujourd'hui honorés
- ☐ CELLULE ANTI-CORRUPTION DE LA S.P.A.T. :
Première séance de formation



www.port-toamasina.com

LES CONCESSIONNAIRES



Gestion et exploitation du Terminal pétrolier

Plateforme Terminal Pétrolier
BP 433 Manangareza
Toamasina 501
Tél : +261 20 53 327 73
info@galana.com



Gestion et exploitation du Terminal à conteneurs



Madagascar International Container
Services Limited
10, rue de Commerce
Ampasimazava Toamasina I
Tél : +261 20 53 352 04/06
info@ictsi.mg



Société de Manutention des Marchandises Conventionnelles

5 rue de Commerce Ampasimazava Est
BP 529 Toamasina 501
Tél : +261 20 53 312 63
contact@smmc.mg



Gestion et exploitation des Marchandises conventionnelles



4. EDITORIAL

6. ECONOMIE ▼



Extension du port de Toamasina: les premiers chantiers

- 11. Lutte contre la corruption : SPAT et BIANCO s'engagent ensemble
- 12. MICTSL ET SON PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS : des engagements aujourd'hui honorés
- 15. APIOI : vers le développement de la croisière Océan Indien
- 16. CELLULE ANTI-CORRUPTION DE LA S.P.A.T. : Première séance de formation
- 18. CSCPC : un travail progressif
- 19. «Du côté des quais» LA POLLUTION MARINE (SUITE ET FIN)
- 20. AMBATOVY : La plus grande unité Industrielle de Madagascar
- 23. SMMC: - Mot du Directeur Général - La SMMC, de chantier en chantier



25. AKON'NY MPIASA

- 25. INO MARÔ ASANAO Ê ? : "SAMBATRA IZAY MAHAFOY NY AINY HO AN'NY MPIARA-BELONA".
- MOUVEMENT DU PERSONNEL : 2^{ème} TRIMESTRE 2018

26. TRAFIC MARITIME

28. MOUVEMENTS DES NAVIRES

29. ANNUAIRE DES MAREES

30. INO MARÊSAKA AKÔ?

- 30. JOURNEE MONDIALE DE L'ENVIRONNEMENT 05 JUIN 2018 A VATOMANDRY : Déchets plastiques ? Un danger imminent, et pourtant, une filière économique potentielle !
- 32. FANKALAZANA NY FETIM-PIRENENA MALAGASY 26 JIONA 2018 : Fanehoana ny Fitiavan-Tanindrazana

33. EVENEMENT

- ALLIANCE FRANÇAISE DE TAMATAVE : « Regards croisés », mêler création et travail !

34. SANTE

- « LA SANTE EST UN CAPITAL » : Concilier travail de nuit et santé, c'est tout à fait possible !

35. SPORT

- ASIEF 2018 : « le sport, désormais une mission »

36. EDUCATION & CULTURE

- LIBERTE - LIBERTINAGE

38. ACTUS EN PHOTOS

39. LOISIRS



Directeur de Publication
AVELLIN Christian Eddy

Directeur de Rédaction
Zoéline RAKOTONIRINA-MINIMINY

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

Infographie
Mamy RAZAKALIMANANANDRO
Johany Marino HARINDRATSIMBA

Photographie
Johany Marino HARINDRATSIMBA

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

Zone Industrielle Nord des hydrocarbures
Ankorondrano
D.L N° 1542/09/18

Nombre de tirage:
1 200 exemplaires

Kill two birds with one stone!

The laying down of the first stone on the 23rd April 2018 is a date to remember in Toamasina Port. This bodes a new era of that port's history books, insofar as, through that ceremony, the development plan is launched. From then on, so as to adapt itself to port and maritime new requirements and, in conformity with the international standards, Toamasina Port is building itself a new face.

This breakthrough, since we can qualify it so, is not nevertheless isolated. In fact, when launching the process of its development plan, during seven to eight years, Toamasina Port acts as a catalyst, in the sense that it brings about a major change in the city itself. Kill two birds with one stone or double effect, in the way that the Toamasina Port development will bloom inside the port itself (in its own area) as well as outside (in the city).

Staying in its bubble or shell, in other words, isolating itself? Certainly not! Remaining unmoved by the population's expectations? On the contrary! At the same time its development plan is being realized, Toamasina Port intends touching the inhabitants, supporting their concern, sharing values and experiences with them, reaching out the city and its inhabitants, encouraging port/city dialogue, and thus, in order to promote port and city integrated development. In short, such is the spirit in which Toamasina Port intends to realize its development!

How will S.P.A.T meet that challenge? Acta non verba! Actually, for this state representative company, words are enough. From now on, it's time for deeds. In actual practice, the city is associated to that development plan, or rather Toamasina Port has already started to associate the city to it! Renovation of the Centre Régional de la Jeunesse et des Sports Theater, construction of a building intended for the Port Academy Center of Toamasina (P.A.C.T), those are the first realizations from which the population will benefit at first.

And by those ones, S.P.A.T wishes to call out every citizen, as well as every economic pole, to make an effort, to rule out any wait-and-see policy, to forge ahead, to cultivate and to promote the spirit of **"together we are, the better we make progress"**. If each of us brings his/her little contribution for the benefit of his/her area, fellow citizens, city and nation, the country will make progress, it will develop.

Then, no matter which social levels, no matter the differences, the main thing is that **little light brought by each of us. It will give heat and greatness to what we are together undertaking!** For, if we chose to make progress for the benefit of unity and brotherhood, of the common goal to boost the national economy, of the unanimous aim to develop our country, it is together that we shall do it better!

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

EXTENSION DU PORT
DE TOAMASINA :

les premiers chantiers



Que vous ayez été témoin de la pose de la première pierre de l'extension du Port de Toamasina, que vous l'ayez appris par la presse radio-télévisée, acteur et/ou opérateur dans le secteur portuaire et maritime, simple citoyen, vous devez être impatient de connaître la suite réservée à cette pierre symbolique. Puisque, via le PortEcho, la S.P.A.T. s'est engagée à vous tenir régulièrement informé de la situation de ce chantier colossal, nous vous livrons ci-après quelques clichés des premiers chantiers, environ quatre mois après son lancement officiel.

■ **Réhabilitation du Silo Portuaire de Toamasina ;**

■ **Réhabilitation de la Salle de Spectacle du CRJS** (Centre Régional de la Jeunesse et des Sports), ce, dans le cadre de sa responsabilité sociétale envers la ville portuaire de Toamasina ;

■ **Construction d'un bâtiment R + 2, prévu pour abriter le Port Academy Center of Toamasina (PACT).**

1. SITUATION DES CHANTIERS DIRECTEMENT LIES A L'EXTENSION

Chantier « Diagnostic et Plan de Pré-transplantation corallienne »

Le récif joue un rôle important dans l'écosystème. C'est à partir de ce fait que, dès 2009, l'étude de la distribution du corail autour du Grand Récif ainsi que du Récif de la Pointe Hastie a été réalisée dans le cadre du Projet d'extension du Port de Toamasina. Cette étude corallienne a été principalement effectuée grâce à l'intervention de missions de plongée sous-marine. Les résultats de celles-ci ont abouti au constat que la couverture de corail est élevée sur

Sachez d'abord que l'extension proprement dite sera réalisée grâce à une succession de chantiers, répartis sur sept à huit années consécutives. Qu'ils soient directement liés à l'extension ou qu'ils accompagnent celle-ci, les premiers chantiers concernent des travaux préalables, ce, pour garantir un programme cohérent de développement ville/port. Ainsi, l'extension démarre, d'un côté, par le volet « transplantation corallienne » et, de l'autre, par des infrastructures culturelles et sociales. A propos du premier volet, il faut préciser que la réalisation des travaux en mer doit respecter les mesures réglementaires de préservation de l'environnement marin. C'est ce qui justifie le chantier « **Diagnostic et Plan de Pré-transplantation corallienne** ». Pour le second, en plus de la préparation des chantiers intra-muraux (cas de la réhabilitation du silo portuaire), il s'agit de préparer les employés, comme la population, à un port rénové dans un futur proche. Ainsi, la S.P.A.T. a pris en charge les chantiers suivants :



Les étapes des opérations de transplantation de coraux assurées par la société Créocéan OI



Vue partielle des coraux

le plateau et la pente externe du Grand Récif. Tandis qu'autour du Récif de la Pointe Hastie, elle s'avère généralement inférieure à celle du Grand Récif. Cependant, la diversité corallienne est très faible. Le Cahier des Charges, élaboré à l'issue de l'étude, affiche 100 colonies à transplanter. La S.P.A.T. et PENTA-DAIHO ont conjointement validé la zone de transplantation : au niveau de l'endroit où les *acropoles branchus* et les *porites submassifs* sont largement dominants.

Par la suite et pendant plusieurs années, du fait de la crise qui a sévi à Madagascar, le projet est passé par une période de mise en veilleuse. Ainsi, quand il a fallu reprendre le dossier de projet, les consultants ont jugé primordial de mettre à jour l'étude initiale. C'est à ce titre que, pendant une durée de deux ans, *Créocéan OI* (Créocéan Océan Indien) s'est vu confier, par *PENTA-DAIHO joint venture*, une deuxième étude (mise à jour de la version initiale) ainsi qu'un suivi environnemental. La mission sur terrain, effectuée du 30 avril au 05 mai par ce Bureau d'Etudes, entre dans le cadre de cette deuxième étude d'environnement naturel.

Pour ce qui est de la transplantation proprement dite, elle a été prévue du 05 au 11 juin 2018. Cependant, le Bureau d'Etudes a dû prendre en considération le futur remblayage sur le Récif de la Pointe Hastie, remblayage nécessité par l'aménagement d'une aire d'entreposage de conteneurs (Package 2).

Quant au suivi, il consiste, d'abord, à trans-

planter les coraux qui seront impactés par le remblai, et ensuite, à surveiller l'état de santé du récif sur la zone d'impact indirect. Ce travail inclut deux étapes distinctes :

1. la transplantation corallienne,

qui comprend :

- ▶ le diagnostic pré-transplantation des sites source et cible ;
- ▶ la transplantation avant les travaux ;
- ▶ le suivi des colonies transplantées pendant les travaux ;

2. le suivi du récif (suivis «spot check» pendant les travaux).

A ce sujet, il est intéressant de noter que la mission a observé une dégradation ainsi qu'une décoloration du récif corallien, avec croissance d'algues, voire, existence de coraux morts à certains endroits. Or, vu l'importance du rôle de ce récif vis-à-vis de l'écosystème régional (il sert également d'habitat pour d'autres organismes marins), toute dégradation supplémentaire du Grand Récif doit être évitée, ou tout au moins, réduite au minimum. Il est également important de préciser que le transfert est effectué directement dans des bassines d'eau de mer circulante, et couvertes durant le transport (ceci pour éviter le stress, effet d'une exposition prolongée aux UV et à la chaleur). Et, du fait de l'abondance des porites cylindrica au niveau de la Pointe Hastie, il n'est pas possible de transplanter toutes les colonies. Enfin, avant d'être géo-localisée, chaque colonie transplantée est minutieusement classée en fonction de sa taille. Ce procédé permet de la répertorier sur la grille et d'établir enfin une carte de distribution.



Chantier du Port Academy Center

2. SITUATION DES CHANTIERS ACCOMPAGNANT L'EXTENSION

Chantier Réhabilitation du Silo Portuaire de Toamasina et Transfert de Compétences



Actuellement, après une première séance de formation en 2007 et, en marge du chantier de réhabilitation du silo lui-même, des employés suivent un deuxième niveau de formation de base théorique, portant sur la maintenance ainsi que l'exploitation. A savoir que les matériels, qui seront mis en service au silo, sont issus de la technologie moderne du step seven. **« Ce chantier**

s'inscrit dans le cadre de la mise aux normes des infrastructures ainsi que de l'optimisation de l'utilisation des espaces portuaires. Les matériels utilisés pour la gestion, tant du silo en béton de 25 000 tonnes que du silo métallique de 4 000 tonnes, sont une des spécialités de BÜHLER. Le soja passe au silo en béton avant d'arriver au silo métallique », explique François TSIMIJALY, Chargé des Opérations sur le PORTALINO. D'ailleurs, tous les chantiers, menés par la S.P.A.T., doivent dorénavant respecter les normes internationales et s'adapter aux nouvelles technologies de construction. Tel est le cas du PACT et de la Salle de Spectacle du CRJS.



Delphin MANDRINDRA, Responsable du SILO portuaire et François TSIMIJALY, Chargé des Opérations sur le PORTALINO



Grue de quai PORTALINO, en pleine aménagement



Chantier Port Academy Center of Toamasina (PACT)



La première pierre de ce chantier a été posée en début d'année, exactement le 19 janvier 2018. Les travaux, réalisés sur fonds propres de la S.P.A.T., et assurés par l'entreprise COLAS (qui y emploie 120 personnes), devront durer 08 (huit) mois. L'installation de chantier a été effective dès le 05 février ; tandis que les travaux de fondation ont été achevés le 20 février. Aujourd'hui, six mois après, les gros œuvres sont en cours de finition. Les matériaux à l'importation sont attendus aux mois d'août/septembre. **« Certes, le passage de deux cyclones à Toamasina n'a pas été sans im-**

pact sur l'avancement du chantier », s'accorde à dire Ony ANDRIAMANANTENA, Conductrice des Travaux (COLAS) et HARIVÉLO, Représentant du cabinet RAFANO Architectes. Cependant, l'on peut encore escompter l'achèvement total des travaux à la fin de l'année. A noter qu'il s'agit d'une infrastructure moderne R + 2 (surface bâtie de 6 670 m²) en béton et charpente métallique, implantée dans le centre ville de Toamasina, sur un terrain clôturé de 11 863 m². Outre le bâtiment réservé au service de sécurité et au local technique, ainsi que l'aménagement extérieur et le réseau terrestre, trois grands bâtiments composent ce chantier. Ceux-ci abriteront respectivement :

- le centre de formation ;
- les salles de formation ;
- l'amphithéâtre.

Pour ce qui est son utilisation future, il est important de souligner que cette infrastructure abritera :

- un centre d'apprentissage linguistique ;
- un centre de formation en matière d'activités portuaires ;
- une infrastructure d'accueil pour rencontres et réunions d'envergure.

Employés du Port de Toamasina, comme habitants de la ville, pourront bénéficier des formations dispensées dans ce centre.



Chantier Réhabilitation de la Salle de Spectacle du CRJS



Salle de spectacle du CRJS, en pleine rénovation

« **Le chantier consiste à conforter et à aménager structurellement le bâtiment, ce, avec les matériaux adéquats** », précise Johary RAKOTONDRAINIBE, Conducteur de Travaux auprès de l'Entreprise ECRS. La descente de l'équipe du PortEcho sur terrain a permis d'apprécier la vitesse d'avancement des travaux. Au rythme actuel de la réalisation de ce chantier, on peut espérer que les travaux

seront achevés plus tôt que prévu, bien entendu, sous réserve d'absence d'intempéries, puisque celles-ci peuvent fortement impacter sur l'avancement des travaux). En tout cas, la globalité des travaux de gros œuvre est aujourd'hui en cours de finition. Toutes les structures en béton armé sont achevées. La peinture sous couche est également achevée à 95%. Le carrelage, le plafond, la plomberie, la menuiserie en alu-

minium et l'installation électrique sont en phase de finition. L'ECRS (employant 130 personnes qui travaillent d'arrache-pied sur ce chantier), est en train de passer au second œuvre (englobant l'aménagement extérieur, l'allée piétonne et la suite de la pose de carreaux).

Quant à la qualité du travail, en tant qu'architecte et non moins maître d'œuvre, « le cabinet RAFANO surveille en permanence et de façon méticuleuse, non seulement, l'avancement des travaux, mais aussi, le suivi de la traçabilité des matériaux ainsi que le respect des normes internationales. La technologie de pointe est utilisée dans le respect de la traçabilité et de la rentabilité, afin que le rendu final puisse prétendre être la vitrine de Toamasina », souligne Johnny Patrick LAINIRINTSOA, Représentant du cabinet.

Sachez enfin que cette infrastructure abritera une salle de spectacle d'une capacité de 387 personnes et doté de chaises ainsi que de plafond acoustiques, de fauteuils (spécial salle de cinéma), de matériels de sonorisation et d'éclairage (conçus pour les salles de spectacle).

Bref, tous ces travaux sont cohérents et forment un tout, conçu spécialement, non seulement, pour satisfaire les attentes des utilisateurs, mais aussi, pour respecter l'esprit de partenariat entre la ville et le Port de Toamasina.

*Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA*



Lutte contre la corruption : SPAT et BIANCO s'engagent ensemble

La première phase du programme de lutte contre la corruption a été ratifiée par l'Etat Malgache, le 21 décembre 2015. La deuxième phase (qui va s'étaler jusqu'en 2019) vise la mise en place des structures et organes opérationnels pour la lutte contre la corruption à Madagascar. Le 10 juillet dernier, en présence d'un représentant du PNUD, les Directeurs Généraux respectifs de la S.P.A.T. et du BIANCO (Bureau Indépendant Anti Corruption) ont signé une convention de partenariat.

Etant un des premiers portails d'entrée et de sortie des hommes et des marchandises, sinon le premier, le Port de Toamasina s'avère un lieu de prédilection de la corruption. A présent que l'extension et le développement du Port de Toamasina sont officiellement lancés, l'éradication complète de la corruption y est nécessaire et urgente. Pour quelle raison ? Tout simplement parce que développement et corruption ne font pas bon ménage ! C'est ce qui a motivé la signature d'une convention de partenariat entre la S.P.A.T. et le BIANCO.

Interviewé à l'issue de la cérémonie de signature, Jean Louis ANDRIAMIFIDY, Directeur Général du BIANCO, a tenu à rappeler le processus adopté dans la lutte contre la corruption. Cette dernière est un véritable fléau à Madagascar, dans ce sens qu'elle engendre un manque à gagner de 250 milliards d'Ariary aux dépens de l'économie malgache. Nonobstant ce triste constat, il n'y a pas lieu de perdre espoir, puisque c'est un mal qu'on peut conjurer d'avance. Comment et que faire alors ? Le processus de lutte a prévu 3 (trois) phases successives :

► **Première phase (de 2015 à 2018) :** Ratification, Prévention et Education massive ;

► **Deuxième phase (de 2018 à 2019) :** Mise en place des structures et des organes opérationnels. Au passage, il est intéressant de souligner à ce sujet que la S.P.A.T. a mis en place sa CAC ou Cellule Anti Corruption. Composée de 20 membres issus de différentes

structures de la société, elle aura pour mission de mettre en œuvre le plan de lutte contre la corruption, tout en continuant les actions de prévention et d'éducation des employés ainsi que des usagers portuaires. Toutefois, de sorte à garantir l'efficacité des actions de lutte, dès lors qu'il y a lieu de dénoncer et/ou d'interpeler, une plateforme constituée par les diverses parties prenantes au Port de Toamasina (laquelle sera mise en place au sein du BIANCO national) prendra le relais ;

► **Troisième et dernière phase,** appelée aussi « **phase de rupture** », programmée **de 2020 à 2025**. Ici, il s'agit en quelque sorte du passage à l'acte, en d'autres termes, l'application de la loi à tous ceux qui sont impliqués. Celle-ci devrait augurer l'entrée du pays dans un contexte dénué de toute forme de corruption.

Pour PortEcho, la question devrait interpeler tout un chacun. En fait, il faut oser avouer que le problème de la mise en œuvre de la lutte contre la corruption à Madagascar est le fruit du manque de volonté générale vis-à-vis de la lutte. Or, la corruption est une des causes avérées de la pauvreté sévissant dans le pays. Et si la lutte contre cet autre fléau est et demeure une priorité pour Madagascar, force est pour les malgaches de reconnaître que la lutte contre la corruption est le seul et unique moyen pour sortir de la pauvreté !

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

MICTSL ET SON PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS :

des engagements aujourd'hui honorés



Dans le souci d'éradiquer la congestion au port de Toamasina, d'une part et, de faire valoir le respect des normes et de la qualité, d'autre part, la société MICTSL s'est engagée à avancer le renouvellement de ses matériels de manutention à la fin du premier semestre 2018. Chose promise, chose due ! Avec la réception et la mise en service d'un lot impressionnant de matériels de manutention, la MICTSL a aujourd'hui honoré ses engagements vis-à-vis de la communauté portuaire. A l'occasion, et à la demande de la S.P.A.T., Michaël RATRIMO, Directeur de l'Administration et du Développement du Terminal (MICTSL), a accordé une interview à PortEcho.

PE : Le renouvellement des matériels de manutention de la MICTSL a été réalisé en moins de six mois. Pour quelle raison ? Et de quels matériels s'agit-il ?

MR : Sachez tout d'abord qu'un investissement ne s'improvise pas. Il doit être planifié longtemps à l'avance et en cohérence avec le volume de conteneurs à manipuler. Ainsi, en se basant sur les tendances et estimations de volume sur plusieurs années et, dans le cadre de sa politique d'investissement, MICTSL a, bien à l'avance, élaboré son plan d'acquisition de matériels. Depuis quelques années, nous avons enregistré une moyenne de 12% d'augmentation en termes de trafic conteneurisé. Soudainement,

en 2017, nous avons assisté à une hausse exceptionnelle d'environ 21% aussi bien à l'import qu'à l'export. Cette nouvelle donne a contraint MICTSL à réajuster l'exécution de son programme d'investissement en équipements de manutention. En un temps record, MICTSL a obtenu l'accord de sa maison mère pour avancer d'une année les investissements prévus initialement pour 2019; ceci, pour faire face aux impacts de cette hausse exceptionnelle.

Ces acquisitions se détaillent comme suit :

- 1 Empty Handler KALMAR (pour la manipulation de conteneurs vides et permettant le gerbage sur 7 hauteurs) en mars 2018 ;
- 1 Reach Stacker KALMAR de 45 tonnes

(en complément des 5 existants) ;

- 1 grue mobile GOTTWALD twinlift de dernière génération (mise en service le lendemain de son débarquement le 02 juin 2018) ;
- 3 RTG (Rubber Tyred Gantry) KALMAR E-ONE², débarqués le 02 juillet 2018 (ayant une capacité de gerber sur 5 hauteurs-6 rangées, et intégrant un système de réduction de la consommation de carburant en concordance avec la politique de sauvegarde environnementale de la société) ;
- 16 nouvelles remorques en plateforme, réceptionnées le 28 juillet 2018.

Il faut souligner que la prévision initiale dans le plan d'investissement 2019 fait état d'une seule grue de type RTG. Afin de



Photo: M.I.C.T.S.L

Rubber Tyred Gantry au débarquement sur le port de Toamasina

s'assurer que les équipements à sa disposition puissent satisfaire aux futures demandes et, par la même occasion, éviter d'être pris au dépourvu comme l'année dernière, MICTSL a pris la décision de rajouter 2 RTG complémentaires.

03 autres remorques et 03 têtes de tracteurs complètent la liste des investissements en équipements de manutention de MICTSL pour cette année 2018 ; le coût total de l'ensemble avoisine les 12 millions de Dollar.

PE : La congestion au sein du terminal et de la place portuaire a nettement diminué ces derniers mois. Doit-on cette amélioration tangible à la nouvelle acquisition de matériels de manutention par la MICTSL ?

MR : Dire que la congestion portuaire a été débloquée, parce que MICTSL a mis en service un lot important d'équipements de

manutention, équivaldrait à fausser l'approche d'un problème beaucoup plus étendu. En fait, la mise en service des nouvelles acquisitions en matériels de MICTSL n'est que « la cerise sur le gâteau », dans ce sens que la congestion subie récemment au Port de Toamasina est l'effet de plusieurs facteurs réunis, facteurs qui concernent tous les acteurs et opérateurs portuaires. C'est d'ailleurs ce qui a justifié les concertations ainsi que les réunions



Empty Handler

trimestre 2018. D'où une crise ponctuelle à laquelle MICTSL devait faire face.

Parallèlement, afin que les solutions retenues soient celles appropriées pour éradiquer la congestion, d'autres facteurs à l'origine de la congestion, indépendants de la volonté et au-delà de la responsabilité de la MICTSL, sont à prendre en considération. En général, ceux-ci sont d'ordre organisationnel et concernent la totalité des acteurs et opérateurs portuaires. Ainsi, des décisions concertées relatives à la réorganisation du travail, au niveau de chaque acteur et/ou opérateur portuaire, ont été prises. Pour sa part, MICTSL a, entre autres, étendu les heures d'ouverture de son service de facturation pour être opérationnel 12 heures sans interruption durant les jours ouvrables. Quant à la Douane, à la demande des opérateurs portuaires, elle a réaménagé ses horaires de travail (7h à 12h et 14h à 20h). Ce réaménagement semble avoir eu un impact sur l'arrivée des camions au terminal car au lieu de se présenter à 11 heures, les transporteurs ont commencé à arriver tôt le matin. Si bien que, dès le mois d'avril-mai, c'est à dire bien avant l'arrivée des nouveaux équipements de MICTSL, le délai de passage des camions au terminal s'est largement amélioré (d'une moyenne de 3 heures au mois de février, 2 heures au mois de mai et 1 heure actuellement).

Au passage, et non des moindres, MICTSL tient à saluer le concours de la S.P.A.T., qui a provisoirement mis à sa disposition les terre-pleins sis respectivement au môle A et à l'ex-CEMEDI. Ces terre-pleins additionnels ont contribué significativement à réduire le taux d'utilisation des aires d'entreposage au terminal et ainsi éliminer les manipulations superflues rallongeant ainsi la durée de chargement. Cependant, il ne faut pas oublier que nos infrastructures (quai, route d'accès et terre-plein) restent encore très limitées en attendant la fin des grands travaux d'extension qui font actuellement l'objet de toutes les attentions.

Tous les efforts fournis allant dans la même direction, le souci de collaboration et la prise de responsabilité au niveau de chacun des maillons, sont d'ailleurs à saluer, dans la mesure où ils ont permis d'améliorer, de façon tangible, le processus de la chaîne logistique au Port de Toamasina et ses environs immédiats !

**D'après l'interview réalisée par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO
et Alexina TIANA**

successives entre les principaux acteurs et opérateurs portuaires (Ministère en charge des Transports, Douane, S.P.A.T., MICTSL, Groupements des Transporteurs, Groupements des Transitaires, Groupement des Exportateurs, Compagnies de Navigation, GasyNet, Permissionnaires au Port de Toamasina, ...). L'objectif de ces rencontres étant de trouver des solutions concertées et pérennes en vue de fluidifier la circulation au sein de la place portuaire comme à l'extérieur de celle-ci, et ainsi se doter des conditions optimales pour le bon déroulement des opérations portuaires.

Pour revenir aux efforts déployés par MICTSL, il faut se référer à cette augmentation subite du trafic conteneurisé depuis mi-2017. Combinée avec plus de 2000 conteneurs dédouanés mais non-enlevés par leurs réceptionnaires, cette augmentation a engendré une saturation des aires d'entreposage dont le taux d'utilisation a atteint 88% de sa capacité au premier



Photo: M.I.C.T.S.L

A bord, une Grue mobile de quai



APIOI :

vers le développement de la croisière Océan Indien

Association en plein essor, l'APIOI (Association des Ports des Îles de l'Océan Indien) s'attelle aujourd'hui à une étude visant le développement de la croisière dans la Région Océan Indien. C'est d'ailleurs l'objet de sa réunion du 1er juin dernier, laquelle s'est tenue dans les locaux de la MPA ou Mauritius Ports Authority.

L'APIOI a pour vocation d'instaurer une dynamique de coopération entre les ports de la région, tout particulièrement, autour des thèmes de la croisière, de la formation, de la pêche, de la plaisance, du développement durable, de la sécurité et de la sûreté au sein des ports. Comptant plusieurs pays riverains membres en son sein, dont Madagascar, l'Île Maurice, La Réunion, Les Seychelles, Mayotte, Les Comores, l'association s'emploie à concrétiser ses actions, à la fois au niveau de l'Océan Indien et auprès des ports membres.

Les ports figurent parmi les premiers vecteurs de l'économie, si ce ne sont les premiers. De plus, les ports membres de l'APIOI représentent des pays insulaires, donc des pays dont les économies respectives sont fortement tributaires de leurs ports. Parallèlement, avec un taux de croissance dans le monde de 7,9 % en 3ans, de 2013 à 2016 *, la croisière se présente comme un secteur particulièrement porteur. Dans ce contexte, la concurrence s'avère un fait incontournable. Ainsi, l'APIOI se doit d'assurer une meilleure gestion de la compétition. C'est d'ailleurs dans cette même perspective que de nombreux pays optent pour l'alliance. Pour sa part, misant sur l'avenir et l'envergure du secteur, l'APIOI programme l'élaboration d'un projet d'étude sur le développement de la croisière dans la région Océan Indien. Et, pour ce faire, elle a choisi de conjuguer ses actions avec celles de l'Association des Îles Vanille (une autre association regroupant les îles de l'Océan Indien, dont Mayotte, La Réunion, Comores, Maurice et Madagascar). Cette dernière ayant été créée dans une vision de

« la reconnaissance de l'Océan Indien comme une destination de vacances de qualité », l'alliance des deux associations s'annonce plutôt fructueux.

La réunion du 1er juin dernier à l'Île Maurice, preuve infaillible d'une communauté solidaire, qui se veut avancer à grands pas, est donc celle qui démarre l'initiative. Ayant débuté par la prise de connaissance du rapport d'analyse des offres reçues en termes d'étude pour le développement de la croisière, elle a ensuite été centrée sur l'analyse desdites offres. A noter que celle-ci a été effectuée selon les paramètres, de manière transparente, avec des détails pour le moins clairs. Pour ce projet, le succès ne peut qu'être aboutissant.

La S.P.A.T. étant un des fondateurs de l'association (l'APIOI a vu le jour en 2007 à Toamasina), elle peut aujourd'hui légitimement s'enorgueillir d'avoir été à l'initiative de la collaboration entre les îles associées au sein de l'APIOI, ainsi que de la coopération fraternelle, qui continue à propulser les ports membres vers la réussite de leurs objectifs communs.

Recueilli par
Monica RAHARIMALALA

*<https://www.businesscoot.com/fr/page/le-marche-de-la-croisiere-dans-le-monde>

CELLULE ANTI-CORRUPTION DE LA S.P.A.T. :

Première séance de formation

Les 24 et 25 mai 2018 à l'Hôtel Calypso (Toamasina) et, par la suite, dans la Salle de Formation de la S.P.A.T., les 20 (vingt) membres de la CAC (Cellule Anti-Corruption) de la S.P.A.T. ont suivi une première séance de formation, laquelle a été conjointement dispensée par le BIANCO (Bureau Indépendant Anti-Corruption) et le PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement). « **Connaître les principes, les codes d'éthique ainsi que les démarches à suivre, afin de minimiser les risques de corruption** », tel a été le sujet abordé et traité à l'occasion.

Que faire pour disposer d'un système de contrôle efficace et responsable ?

Les valeurs varient d'une culture à l'autre. Cependant, il est universellement acquis que, de sorte à lutter efficacement contre la corruption, on doit impérativement prioriser une valeur, et c'est la transparence. Dans la pratique, vu la complexité en termes d'esprit de la loi et de termes de la loi, on se trouve devant un ensemble codifié qui s'avère différent et difficile à déchiffrer. C'est ce qui exige que tout citoyen doit se soumettre à l'exigence d'une bonne conduite vis-à-vis des contribuables, sinon par rapport à quelque chose liée à la moralité. Là, il est question de « **l'autorisé et interdit** ».

L'intégrité, l'impartialité et l'honnêteté

Le premier jour de la formation a été consacré à la gestion des risques ainsi qu'au choix des solutions à adopter dans le cadre de la lutte contre la corruption. Quant au deuxième jour, dans l'intérêt de l'organisation, de la société et/ou de l'Etat, les formateurs ont directement attaqué les questions liées au processus du marché public ainsi que les phases de risque de corruption. Ils ont alors mis en exergue que la passation de marché public, entre secteurs privé et public vis-à-vis des contribuables, peut porter atteinte à l'image de l'organisation ou de la société elle-même. De ce fait, les responsables sont constamment tenus d'adopter une attitude professionnelle et responsable, ainsi que d'observer l'impartialité et l'équité. Pour ce faire et, même si la confidentialité doit être respectée dans le cadre du processus, ils ont l'obligation, à la fois, d'appliquer les règles et de respecter les règlements stipulés dans les principes et les codes d'éthique. Leur intégrité est de mise.

A ce sujet, il est important de ne pas perdre de vue qu'il peut y avoir plusieurs risques dans le cadre du processus de passation de marché public. D'ailleurs, le risque zéro n'existe pas. En effet,



Séance de formation de la CAC SPAT avec le concours du BIANCO et le PNUD

toutes les zones sont censées en comporter. Nonobstant ceci, le best practice ou la meilleure pratique s'avère le respect du principe d'intégrité, d'impartialité et d'honnêteté. Entre autres exemples de risque, on peut citer la fraude, la connivence, la corruption, le conflit d'intérêt et la coercition.

Application des « cadres logiques »

Les risques gagnent à être analysés et pris en considération dès le départ. Et puisqu'ils ont toujours un coût et qu'il faut budgétiser ceux-ci, la gestion des risques est bénéfique, dans ce sens qu'elle permet d'avoir une plus grande confiance dans le bon approvisionnement au bon moment, un meilleur contrôle de l'incertitude, et enfin, une amélioration de la prise de décision. Par conséquent, une communication d'équipe forte devrait permettre aux spécialistes de passation de marché public d'œuvrer ensemble pour la prévention des risques. D'où l'importance du rôle qui leur est attribué, l'impact final étant, bien entendu, le résultat.

Ainsi, tout au long de la formation, les cas de pratiques frauduleuses ainsi que les signes d'avertissement potentiels de pratiques contraires à l'éthique, ont été identifiés en détail. Pour ces derniers, les procédures à suivre sont les suivantes :

- ▶ le dépistage pré-embauche ;
- ▶ la classification et la protection de l'information ;
- ▶ les normes de sécurité des données ;
- ▶ le mécanisme de reporting des données.



Tandis que l'intervention de Cédric DUVAL, représentant du PNUD, a porté sur le droit et le devoir relatifs au recrutement, ainsi que le contrôle du processus de la réception des biens et des services.

L'argent des contribuables doit être utilisé d'une manière efficiente

« L'important, ce n'est pas ce que l'on achète, mais avec quel argent et de qui on l'a acheté ». La formation professionnelle du personnel permettra d'avoir un système de contrôle efficace et responsable, dans lequel les comportements et la crédibilité sont mis en jeu. Dans le cas de pression éventuelle, il ne faut pas faire ce qui est demandé. Il faut juste se cantonner à suivre les codes. En ce qui concerne le cycle de procurement, ce qui devrait primer c'est le meilleur rapport entre le prix et la qualité, la compétitivité effective ainsi que l'intérêt de l'organisation ou de la société. Il est primordial de s'assurer que le meilleur rapport qualité/prix répond aux exigences des TDR ou Termes De Référence.

En fait, pour éviter la planification, les fraudes, les retards et la corruption, il faut :

- avoir l'œil de contrôle à chaque étape des différents types de contrats ;
- déceler la défaillance de la planification du projet, ce, afin de révéler les types de risques ;
- garantir la transparence du processus, de même que la séparation des fonctions (ceux qui procèdent à la passation et ceux qui la valident doivent être distincts) ;
- recruter les ressources nécessaires, ce, à la fois pour assurer l'exécution des activités planifiées et faire l'analyse des coûts budgétisés par rapport aux besoins exprimés ;
- bien s'assurer que le personnel est convenablement formé, ce, afin de minimiser les risques de violation réelle ou perçue de la confidentialité, lors de la réception, l'ouverture et l'évaluation des offres. Enfin, de sorte à minimiser les risques d'impasse sur les détails de l'accord et, pour qu'il n'y ait pas de masquage (par accord apparent vis-à-vis des différentes attentes de l'acheteur et du fournisseur), les utilisateurs sont sollicités au moment de la vérification.



A ce titre, il faut :

- définir les termes avec soin ;
- enregistrer les obligations de chaque partie ;
- clarifier toutes les ambiguïtés.

En cas de besoin, la clause particulière ainsi que la conservation des enregistrements (procès-verbal) de toutes les négociations, accords ou déclarations sur l'honneur, s'avèrent obligatoires.

A souligner enfin que, au moment de la signature de la convention de partenariat entre le BIANCO et la S.P.A.T., cette dernière dispose déjà d'un plan d'action de lutte contre la corruption, un plan prêt à être mis en œuvre par les membres de sa CAC.

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

Vue générale des membres de la Cellule Anti Corruption de la SPAT



CSCP : un travail progressif

Plaçant la fluidité du trafic et la célérité des opérations portuaires au centre de ses préoccupations, le CSCP (Comité de Suivi et de Concertation Portuaires) ne ménage aucun effort pour atteindre ses objectifs. Le 06 juin dernier, dans la salle de conférence de la S.P.A.T., ses membres se sont de nouveau réunis, ce, dans le cadre du suivi mensuel de l'avancement de la situation. A l'occasion, l'assistance (composée des représentants respectifs de la Direction Régionale des Transports, de la Douane, des transitaires, des compagnies de Navigation, des transporteurs, de l'ASS - Sécurité à l'interne du Port de Toamasina, de la MICTSL et de la S.P.A.T.) a fait un tour d'horizon des faits nouveaux et/ou significatifs en rapport avec l'ordre du jour.

Afin de minimiser les désagréments que les opérateurs auront certainement à subir du fait des travaux d'extension, il est nécessaire, dès à présent, de prendre les mesures et les dispositions qui s'imposent. C'est dans cette optique que, dans le cadre de sa mission d'identifier les problèmes éventuels et d'y apporter les solutions concertées et appropriées, le CSCP continue à chercher une issue durable. Objectif ultime : éradiquer les désagréments socio-économiques dus à la congestion devenue trop fréquente, dans l'enceinte portuaire comme à l'extérieur de celle-ci.

A ce sujet, il faut souligner que pratiquement tous les opérateurs ont une part de responsabilité vis-à-vis des multiples problèmes soulevés. Par conséquent, ils ont le devoir de les résoudre unanimement. Lors de la réunion mensuelle, les participants ont pris connaissance des rapports suivants, lesquels portent sur l'exécution des premières mesures :

- Rapport sur l'exécution des dispositions prises par le Gouvernement lors des deux réunions présidées par Monsieur MAHAFALY Solonandrasana Olivier, Premier Ministre sortant, et Monsieur TAZAFY Armand, Ministre de l'Industrie et du Développement du Secteur Privé (par le Représentant de la Direction Régionale des Transports) ;
- Rapport sur l'exécution des dispositions unanimement prises par la Région Atsinanana, la Préfecture, la Commune Urbaine de Toamasina et le Groupement des Transporteurs (par le Président

du Groupement des Transporteurs) ;

- Rapport sur la situation actuelle et la mise en œuvre des conventions signées avec les transitaires et les transporteurs (par le représentant de la MICTSL) ;
- Rapport sur la situation actuelle du Service des Douanes au Port de Toamasina (par le Représentant de la Douane) ;
- Rapport sur le suivi de la mise en œuvre des dispositions correctives (prises lors des précédentes réunions) et de la gestion des escales (par le Représentant de la S.P.A.T.).

Ensuite, l'assistance a pris soin de passer en revue les mesures applicables, afin de garantir le bon déroulement des activités respectives des opérateurs portuaires.

Enfin, avant de clore la réunion, elle a décidé de créer un sous-comité, dont la mission est de recenser les problèmes issus de l'application des mesures adoptées, ainsi que d'en rendre compte au CSCP avant chaque réunion mensuelle.

Recueilli par
Natacha TSILANGOY



«Du côté des quais»

LA POLLUTION MARINE (SUITE ET FIN)

Mers et océans couvrent 72 % de la surface de la terre, ce qui en fait des éléments essentiels de l'humanité. D'une façon ou d'une autre, et même s'il vit à l'intérieur des terres, chaque être humain dépend de la mer. Malheureusement, depuis des décennies, l'on assiste à une forte dégradation de ce milieu naturel ô combien importante pour la survie humaine, dégradation conséquente de la présence de matières polluantes. De sorte à interpeler massivement sur cette situation désastreuse, PortEcho a estimé important de vous partager la recherche documentaire suivante, portant sur la pollution marine.

LA POLLUTION MARINE :

Quelles en sont les conséquences ?

Il va sans dire que la pollution engendre des conséquences néfastes sur le plan économique. Généralement, les villes littorales et/ou portuaires sont obligées de faire face à d'énormes dépenses pour le nettoyage des plages, l'élimination des déchets, la préservation de la santé publique des communautés côtières ... Il en est de même pour les industries maritimes. En effet, ces dernières sont fréquemment confrontées à des surcoûts au niveau de la maintenance des matériels flottants, ainsi que de la gestion des déchets dans les ports. Pour les industries de tourisme et de pêche, il y a même perte de valeur sur les zones polluées : plus la pollution prend de l'ampleur, plus celles-ci deviennent des territoires isolés, voire hostiles à toute activité.

Pire encore, la pollution marine provoque une perte de biodiversité, et ainsi, entrave les fonctions de l'écosystème. A titre d'exemple, les engins de pêche abandonnés peuvent entamer et tuer la vie marine, mais aussi, peuvent aller jusqu'à étouffer les habitats fauniques. Les pesticides et autres toxines adhèrent à de minuscules particules de plastique rejetés (micro plastique), qui peuvent être ingérés accidentellement par une petite vie aquatique. Une fois absorbées et à mesure qu'elles progressent dans la chaîne alimentaire, les toxines se multiplient, s'accumulent dans les organismes des oiseaux, de la vie marine et éventuellement chez les humains.

LA POLLUTION MARINE :

Quelles sont les mesures prises ?

Il est déplorable qu'au cours des dernières décennies, les océans soient devenus la poubelle de notre monde moderne. En effet, que ce soit de façon délibérée ou inconsciemment, tous y déversent des déchets. Face à l'immensité des océans, ce geste de notre part paraît souvent anodin. Mais, sachez que ces déchets ressurgiront à des proportions que nous sommes loin d'imaginer, et encore moins de maîtriser. Nous perdons souvent de vue que les océans sont la source de la vie sur terre, et qu'ils la maintiennent

dans un écosystème équilibré. Ainsi, apprendre à gérer les océans de façon durable est la seule voie vers une paix et une prospérité universelles. Par conséquent, de sorte à préserver l'état naturel des milieux marins et à conserver la vie de ses habitants, une meilleure gestion des déchets, telle que présentée ci-après, peut énormément contribuer à prévenir les dégâts :

► **tout citoyen** doit se contraindre à jeter ses déchets aux poubelles, augmenter le recyclage au niveau domestique, choisir des produits réutilisables et contribuer aux actions de nettoyage des zones polluées ;

► **tout industriel et tout gouvernement** doivent respecter leurs obligations respectives au niveau de la prévention de la pollution marine. Si les industriels peuvent améliorer la conception des produits, de façon à réduire les polluants organiques issus des eaux usées et de l'agriculture, les gouvernements, quant à eux, sinon les organismes non étatiques, sont à même d'organiser des campagnes de sensibilisation pour le nettoyage et la lutte contre la pollution marine, et enfin, à l'échelle mondiale, de coopérer avec les pays voisins ;

► **tout organisme international**. Les Nations Unies ont été à l'avant-garde des efforts entrepris, afin d'assurer une utilisation pacifique des océans, utilisation fondée sur la coopération entre les pays ainsi que sur un cadre juridique international. C'est ainsi que, pendant plusieurs années d'efforts, sous l'égide de l'ONU, diverses conférences de la communauté internationale ont abouti à l'établissement d'un traité international unique, régissant toutes les affaires maritimes. L'adoption de la Convention sur le Droit de la Mer est alors née. Son champ d'application est vaste et couvre l'ensemble de l'espace marin ainsi que de son utilisation, y compris la navigation et le survol, l'exploration et l'exploitation des ressources, la conservation des ressources biologiques, la protection et la préservation du milieu marin, et enfin, la recherche scientifique marine.

D'après la recherche menée par
RAHARIMALALA Sheena,
 Etudiante-stagiaire au Département Communication de la S.P.A.T.,
 recueillie par **RAZAKALIMANANANDRO Mamy**

AMBATOVY : la plus grande uni

Ambatovy est née d'un investissement colossal de 8 milliards de dollars, et constitue sans conteste la plus grande unité industrielle de l'histoire économique de Madagascar. **Ambatovy est d'ailleurs l'une des entreprises industrielles les plus ambitieuses de l'histoire de Madagascar, de l'Afrique sub-saharienne et de cette partie de l'Océan indien.**

Une exploitation minière intégrée

Ambatovy est une exploitation minière intégrée : toutes les opérations sont effectuées à Madagascar, de l'extraction du minerai à la Mine (Moramanga), au raffinage à l'Usine de transformation, à Toamasina. Ces opérations intégralement sur le territoire national permettent à la Grande Ile de garder les valeurs ajoutées économiques de l'exploitation du nickel et du cobalt.



Le complexe industriel d'Ambatovy à Toamasina.

Le complexe industriel d'hydrométallurgie implanté au sud de la ville de Toamasina sur 320ha se compose de trois grandes catégories d'usines :

Les usines auxiliaires

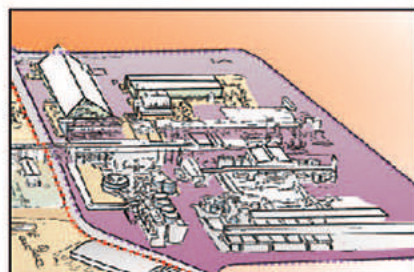
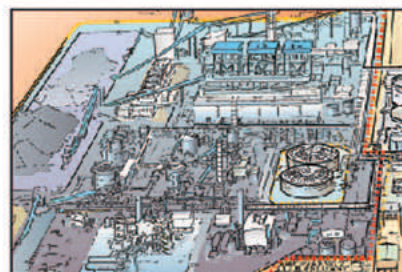
composées de différentes usines produisant les intrants nécessaires au procédé hydrométallurgique, dont une centrale électrique, une usine d'acide sulfurique, une usine de calcaire, une usine d'hydrogène, et bien d'autres.

L'usine de lixiviation acide sous pression

communément appelée PAL de l'anglais *Pressure Acid Leach* où le minerai est traité avec de l'acide sulfurique à haute pression pour faire fondre le nickel et le cobalt.

La raffinerie

où la solution issue du traitement par lixiviation acide sous pression, appelée sulfure de nickel et de cobalt, est raffinée pour atteindre une pureté de 99,8% et prendre la forme finale de briquettes ou de poudre.



Industrie industrielle de Madagascar

UN IMPACT ECONOMIQUE SANS PRECEDENT

Ambatovy est un contributeur majeur à l'économie de Madagascar. Par le choix de raffiner les métaux à Madagascar, les impacts économiques directs sont sans précédent dans l'histoire économique de la Grande Ile dont une mutation significative des exportations et des impacts forts sur la balance commerciale du pays, des milliers d'emplois directs créés, un vaste marché de sous-traitance au profit des PME locales – jusque-là inconnu à Madagascar – un transfert de compétences à la main-d'œuvre locale.



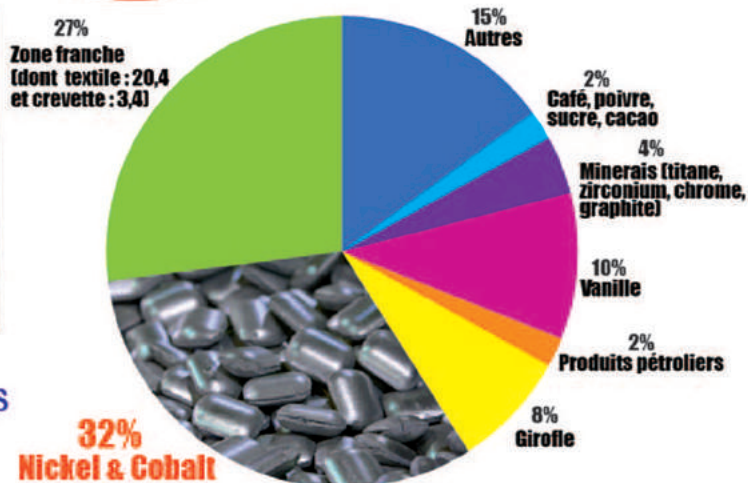
1er investisseur direct étranger

8 milliards de dollars d'investissement dans une exploitation minière intégrée. Le plus grand investissement étranger direct (IDE) jamais effectué à Madagascar.



1er exportateur et pourvoyeur de devises

Le nickel et le cobalt produits par Ambatovy représentent, à eux seuls, 32% des recettes d'exportation de Madagascar en 2015.



1er des plus grands employeurs privés de Madagascar

Plus de 9 000 emplois directs, dont 3 000 employés d'Ambatovy et 6 000 de sous-traitants sur son site et des dizaines de milliers d'emplois induits.



1er pourvoyeur de contrats et de marchés locaux

En 2017, près de 240 millions de dollars d'achats locaux en biens et services et plus de 3,5 milliards de dollars depuis 2007, au profit de 550 PME locales issues de 40 secteurs d'activités.

En 2017, 3 000 paysans ont vendu aux six centrales d'achat d'Ambatovy 1 407 tonnes de fruits et légumes pour les besoins de sa cantine.



1er contributeur social

Ambatovy a consacré plusieurs millions de dollars dont un fonds social de 25 millions mis en place depuis 2013 pour des projets sociaux et d'infrastructures comme, entre autres, le Bazary Be de Toamasina et le marché de Moramanga. Cette contribution volontaire complète ses engagements sociaux requis par les cahiers de charges au profit des communautés hôtes.



▼ Débarquement de ciment en big-bags



▼ Stockage de ciment en big-bags et débarquement de véhicules



▼ Stockage des véhicules débarqués au Parc à véhicules MAHASARIKA, dotés de caméras de surveillance HD



UN PROFESSIONNEL DE LA MANUTENTION PORTUAIRE



Mot du Directeur Général

La continuité de l'Etat sera notre mot maître pour ce changement de direction au sein de la Société de Manutention des Marchandises Conventionnelles (SMMC). Appelé à assurer la Direction Générale de la Société depuis mi-août dernier, nous fixons parmi nos objectifs le travail dans une ambiance sereine pour obtenir des résultats plus que productifs et d'œuvrer ensemble, avec toutes les entités, pour la concrétisation de l'Extension du Port de Toamasina. Que ce soit à l'interne ou à l'externe, la SMMC se fera une obligation d'être une Société modèle et performante. Notre tendance, dans la chaîne des échanges internationaux, sera orientée vers la mondialisation et vers une ouverture à l'international de nos actions. J'en appelle ainsi à une franche collaboration de la part de tout un chacun car nos résultats seront à la mesure de notre professionnalisme.

Rosalien Niriko TSIRENGE
Directeur Général de la SMMC

LA SMMC, de chantier en chantier !

Le 23 avril 2018, massivement représentée à la cérémonie de pose de la première pierre de l'extension du Port de Toamasina, la SMMC a publiquement prouvé sa volonté d'accompagner la concrétisation de ce projet d'envergure. Certes, la S.P.A.T., Autorité Portuaire, est la principale initiatrice du projet. Toutefois, les discours qui se sont succédés à l'occasion ont mis en exergue que tous les acteurs et les opérateurs portuaires, sans exception, en sont parties prenantes. Par conséquent, ceux-ci doivent s'impliquer au maximum pour la réussite du projet.

Pour la SMMC, c'est aujourd'hui chose acquise. En effet, en sa qualité de concessionnaire en matière de gestion des marchandises conventionnelles et, pour accorder ses pas au rythme de l'évolution du Port de Toamasina, elle a déjà mis sur pied un véritable programme, qui se composera d'une série de chantiers, tant physiques qu'organisationnels. Au niveau interne, tous ces chantiers visent un seul et même objectif : la mise aux normes et qualité.

Le nouvel espace commercial a été inauguré et est aujourd'hui opérationnel. Cependant, l'optimisation et la

mise aux normes des espaces de travail ne s'arrêteront pas là. Il faut savoir que les efforts en termes de rénovation et de réaménagement des bureaux ainsi que des espaces de travail, de dotation de ceux-ci en équipements, entrent dans le cadre d'un vaste programme de mise aux normes et qualité. Actuellement, le siège de la SMMC continue dans cette lancée. Les chantiers aux premier et deuxième étages du bâtiment du siège sont en cours de finition et la construction d'un magasin de stockage à l'intérieur du Port bat son plein.

En vue d'un résultat harmonieux, ce vaste chantier touche pratiquement toutes les structures organisationnelles. Cependant, le plus édifiant est, sans nul doute, la requalification ainsi que le rajeunissement du personnel recruté. Dans ce domaine précis, le souci qualité, devenu un véritable état d'esprit au sein de la SMMC, implique la normalisation de la main-d'œuvre. Aujourd'hui, c'est ce qui explique le choix de la société dans le recrutement de main-d'œuvre qualifiée. A titre d'exemple, on peut citer le cas des conducteurs d'engins, dès lors recrutés sur la base de leur niveau de qualifications.



Présence massive du personnel de la SMMC lors de la pose de première pierre de l'extension du Port.

En termes de matériels de manutention, il est également essentiel de souligner que, dans le but d'optimiser les performances sur les sites d'opérations et, de sorte à faire face au boom du trafic de marchandises conventionnelles actuel et à moyen terme le trafic généré par l'extension du Port, la société s'est engagée dans un important chantier de renouvellement du parc de matériels, tels que l'acquisition d'une grue de quai pour le cabotage, de quatre (4) tracteurs ainsi que d'autres équipements. Et toujours dans la même perspective, elle projette l'extension des parcs à véhicules, et magasins de stockage, extension qui sera essentiellement matérialisée par la construction d'autres parcs et magasins en dehors de l'enceinte portuaire.

Le dernier et non le moindre s'avère la volonté de la société d'optimiser la satisfaction du client, ceci, en offrant à ce dernier de nouvelles prestations et/ou de nouveaux produits.

Dans la pratique, ce souci est respecté à travers l'incitation des chargeurs à la mise en big-bag des produits en conventionnel (sacheries), tels que le ciment et le riz à l'import, ou encore le graphite à l'export. Au passage, il est rappelé que l'emballage en big-bag présente des atouts qui s'assimilent à ceux de la conteneurisation. A vrai dire, si l'emballage en big-bag est plus commode en manutention, il n'en demeure pas moins des avantages qu'il offre, à savoir :

- Réduction des frais de débarquement
- Facilitation des opérations de manutention
- Rapidité des opérations
- Sécurisation des marchandises.

Depuis le regain de ce trafic en 2015 (17.000 Tonnes), la transaction de cette catégorie de marchandises ne cesse de se progresser pour atteindre 177.860 Tonnes au mois d'Août pour l'exercice 2018 après avoir réalisé un trafic de 85.000 Tonnes en 2016 et 111.000 Tonnes en 2017. Un tonnage plus de 250.000 Tonnes serai attendu à la fin de cette année 2018.

Bref, ce qui est essentiel à retenir, c'est que, pour répondre aux attentes de ses partenaires, d'un côté et, de satisfaire les demandes de ces derniers, de l'autre, la SMMC ne cesse de multiplier ses efforts, et ce, peu importe le chantier que cela implique.

Certes, le chantier « amélioration de la qualité » au sein de la SMMC est loin d'être achevé. D'ailleurs, il ne le sera jamais, puisque la société a affirmé sa volonté d'améliorer encore et toujours. Progrès continu s'avère alors le défi permanent que la société entend relever. Et qui dit progrès continu, entend éternel chantier.

Source: SMMC

INO MARÔ ASANAO Ê?

**“SAMBATRA IZAY MAHAFOY
NY AINY HO AN'NY MPIARA-BELONA”.**

Mpijoboka an-dranomasina matianina na “plongeur professionnel” iray miasa ato amin'ny Seranantsambon'i Toamasina BOTOMORA Donné, 39 taona raha nanomboka nijoboka tamin'ny faha enina ambiny folon'ny taonany, no nohadihadian'ny PortEcho mikasika ny asany.

PE: Mba afaka lazainao aminay ve ny asan'izany mpijoboka an-dranomasina izany?

B.D: Amin'ny ankapobeny fijobohana andranomasina, dia azo tsinjara toy izao manaraka izao:

- Manavotra ain'olona na sambo
- Manala izay sakana mety hanelingelina ny sambo, mety ho tady io na zavatra hafa
- Mampiakatr' entana na zavatra latsaka mbola ilaina
- Manadio ny vatan-tsambo anaty rano amin'ireo ankora isan-karazany izay mipetapetaka aminy
- Manampy ireo teratany vahiny amin'ny fambolena vatohara na “coraux”
- Manao ihany koa fanadihadiana na fikarohana raha toa ka ilaina izany.

PE: Firy ianareo no miara-miasa?

B.D: Roa lahy izahay, ny antony dia satria ny asa mihintsy no mitaky izany. Vao tsy ela ihany koa moa no nananganana ity sampana ity ato amin'ny seranana ka inoana fa hiampy miandalana eo ihany ny isanay.

PE: Alohan'ny handraisana ny asa, inona avy ny fepetra tsy maintsy raisina ?

B.D: Tsy maintsy eo ampelatanana ny fanomezan-dalana na ny irak'asa izay hatao avy amin'ny manamboninahitra na ny “Officier” ny seranana izay miahy ny aro-loza:
- Tsy maintsy mifanome toromarika

- Jerena tsara ny fitaovana ho enti-miasa

- Fantarina tsara ny faritra sy ny toerana hiasana. Mba tokony tsy ho any amin'ny toerana misy sambo mifamezivezy.

PE: Ahoana indray ny momba ny lamin'asa ?

B.D: Mila finiavana toy ny asa rehetra ihany, fiezahana hanaton-tosana ny asa an-tsakany sy an-davany, anatin'ny firaisankina sy ny fanomezana fahafaham-po ny orinasa. Eo ihany koa ny fitadiavana sosokevitra hanatsarana hatrany ny fomba fiasa.

PE: Misy hevitra tianao haroso ve hanatsarana ny asa?

B.D: Saro-pady ny asa an-dranomasina, ka ny fananana fitaovana no laharam-pahamehana mba ahafahana manatontosa tsara ny asa. Noho izany dia ilaina ny fanomezana ireo fitaovana izay mifandraika amin'ny teknolojia vaovao. Fa tsy ambanin'izany rehetra izany koa anefa ny fitaizam-batana sy ny fifehezan-tena.

PE: Inona no hafatra tianao hampitaina amin'ny mpamaky?

B.D: Mila finiavana sy hery ary tanjaka ity asa ity, fa indrindra olona sahy mandray andraikitra toy ny asa rehetra ihany. Koa adidy ny fanatanteraha ny asa na amin'ny mora na amin'ny sarotra. Ho an'ny tenanay manokana moa dia ny fijobohana anaty rano sy ny mamono afo no anton'asa. Ny famonoana afo dia traikefa nana-nana tato amin'ny toeram-piasana.

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

MOUVEMENT DU PERSONNEL 2^{ème} TRIMESTRE 2018

■ AGENTS RETRAITÉS (05)

Nom et Prénoms	Matricule	Fonction	Date de départ
RA-LOUIS Joseph	1989146	Matelot	28/04/2018
RAYMOND	1994095	Chef du Sce Comptabilité	23/04/2018
MAMETSA Narcisse	1978293	Graisneur Remorqueur	28/04/2018
RABENANDRASANA Roger	1989003	Directeur d'Appui	13/05/2018
ZAKATIANA Adrien	1989195	Lamaneur	03/06/2018

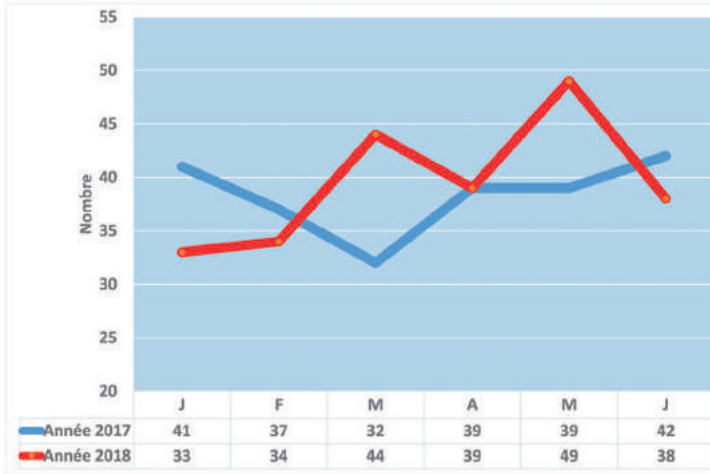
Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

(1^{er} semestre 2017/2018)

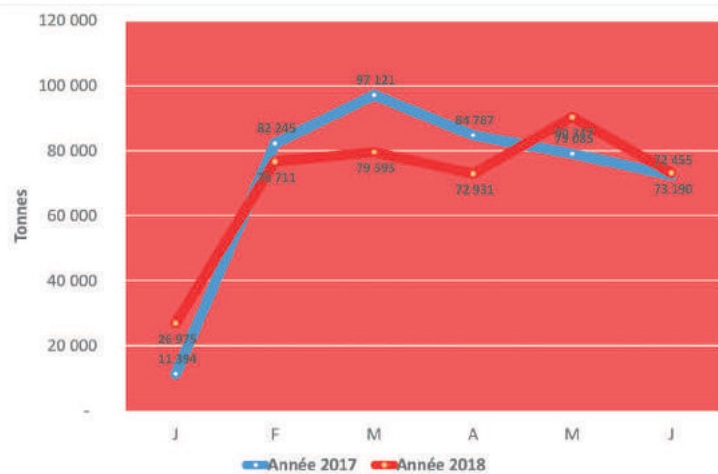
	2017	2018	Evolution % 2017/2018
TOUCHEES DES NAVIRES (Nombre)			
Lignes commerciales			
Long cours	198	183	
Caboteurs	6	24	
Pétroliers	20	30	
Divers	8	237	
Lignes non commerciales			
Bornage et Pêche	818	863	
Total	1048	1100	5
TRAFIC DE CONTENEURS (EVP)			
Conteneurs pleins	75 190	75 587	
Conteneurs vides	37 612	48 685	
Total	112 802	124 272	10
Poids de marchandises conteneurisées (en tonne)	1 293 339,91	1 328 606,25	2,76
Rendement opérationnel (boîte/heure)			
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes)			
Trafic long cours			
Débarquement	154 163	235 063	
Embarquement		20 004	
Manipulation			
Total	154 163	255 067	65,45
Trafic cabotage			
Débarquement	7 202	5 166	
Embarquement	11 020	7 953	
Total	18 222	13 119	
Total	172 385	268 168	55,57
Trafic bornage			
Trafic bornage (en tonnes)	68 568,08	82 422,51	
TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes)			
Débarquement	355 765,05	341 978,05	
Embarquement	71 322,81	77 772,07	
Total	427 087,87	419 750,13	-1,71
TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes)			
Total	1 240 501,76	725 659,39	-39,32
TRAFIC MARITIME GLOBAL	3 201 883	2 851 624,28	-11

source: Contrôle de Gestion de la SPAT

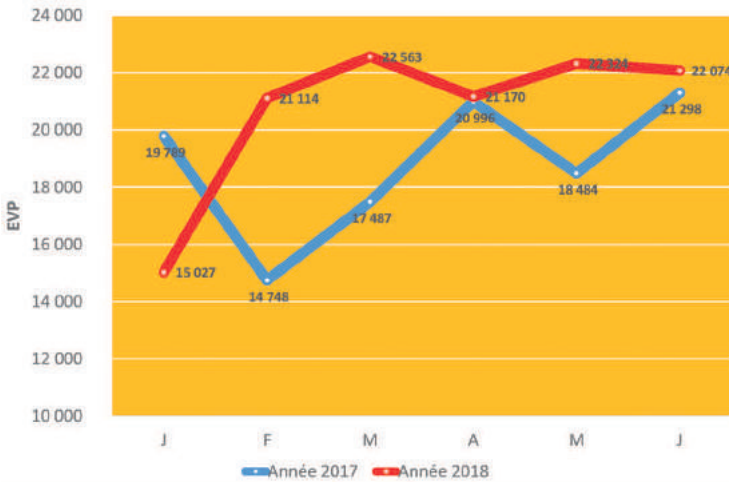
TOUCHÉES DES NAVIRES



TRAFIC DES HYDROCARBURES



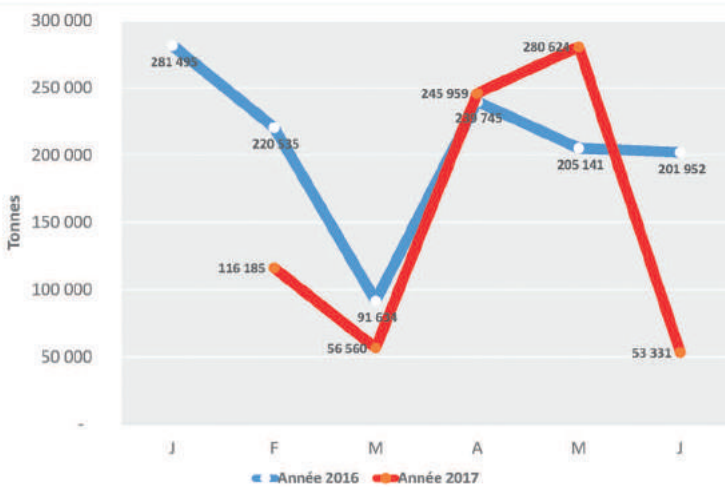
TRAFIC DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES



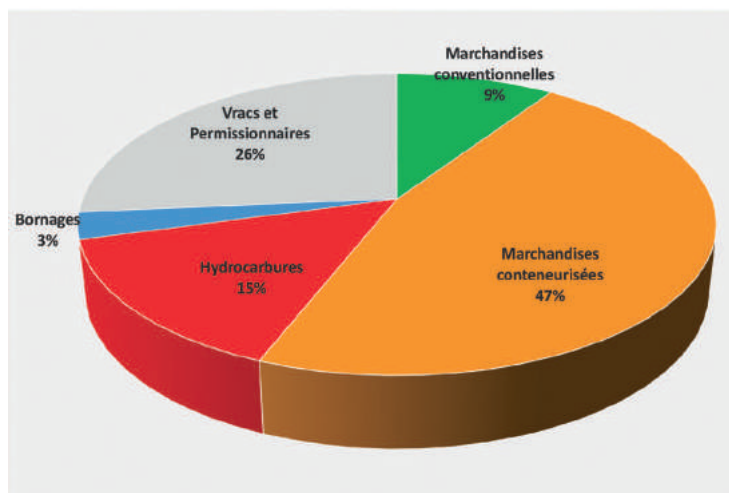
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES



TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES



PART DE TONNAGE





ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS

		PORT DE TOUCHEES			
NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	DUR	TMM	RUN	PLU
HOEGH TRIGER	017	04/09	09/09	11/09	12/09
SERENITY ACE	012	09/10	18/10	14/10	16/10
CSCC ASIA	016	28/10	02/11	04/11	05/11

ARMEMENT: CMA CGM

FEEDER CENTER & MOZEX
TAMATAVE
IMPORTS & EXPORTS

IO FEEDER	2	CMA CGM KAILAS	REPDG	MUPLU	MGTM M	REPDG	MUPLU	MGTM M	REPDG	MUPLU	MGTM M
		VOYAGE	0JG0DR1MA			0JGOER1MA			0JG0FR1MA		
		ETA	17/8	19/8	21/8	24/8	26/8	28/8	31/8	2/9	4/9
		ETA	17/8	20/8	22/8	25/8	26/8	29/8	1/9	2/9	5/9
M O Z E X	BUXHANSA	SGSIN	MYTPP	REPDG	MGTM M	MZMPM	MZBEW	MZMNC	MUPLU	SGSIN	MYTPP
	VOYAGE	04J19W1MA			04J1AE1MA			04J1PW1MA			
	ETA	13/8	14/8	24/8	25/8	6/9	10/9	19/9	24/9	7/10	8/10
	ETD	14/8	14/8	24/8	26/8	7/9	12/9	21/9	25/9	8/10	9/10
	X-PRESS MAKALU	SGSIN	MYTPP	REPDG	MGTM M	MZMPM	MZBEW	MZMNC	MUPLU	SGSIN	MYTPP
	VOYAGE	04J1BW1MA			04J1CE1MA			04J1RW1MA			
	ETA	19/8	20/8	30/8	1/9	13/9	18/9	26/9	1/10	14/10	15/10
	ETD	20/8	21/8	31/8	2/9	14/9	20/9	28/9	2/10	15/10	16/10
	CMA CGM UTRILLO	SGSIN	MYTPP	REPDG	MGTM M	MZMPM	MZBEW	MZMNC	MUPLU	SGSIN	MYTPP
	VOYAGE	04J1DW1MA			04J1EE1MA			04J1TW1MA			
	ETA	26/8	27/8	6/9	15/9	20/9	25/9	3/10	8/10	21/10	22/10
	ETD	27/8	28/8	7/9	16/9	21/9	27/9	5/10	9/10	22/10	23/10
MAERSK DOUALA	SGSIN	MYTPP	REPDG	MGTM M	MZMPM	MZBEW	MZMNC	MUPLU	SGSIN	MYTPP	
VOYAGE	04J1FW1MA			04J1GE1MA			04J1VW1MA				
ETA	2/9	3/9	13/9	22/9	27/9	2/10	10/10	15/10	28/10	29/10	
ETD	3/9	4/9	14/9	23/9	28/9	4/10	12/10	16/10	29/10	30/10	
BEETHOVEN	SGSIN	MYTPP	REPDG	MGTM M	MZMPM	MZBEW	MZMNC	MUPLU	SGSIN	MYTPP	
VOYAGE	04J1HW1MA			04J1IE1MA			04J1XW1MA				
ETA	9/9	10/9	20/9	29/9	4/10	9/10	17/10	22/10	4/11	5/11	
ETD	10/9	11/9	21/9	30/9	5/10	11/10	19/10	23/10	5/11	6/11	

REPDG is Pointe des Galets, MUPLU is Port Louis, MGTMM is Tamatave, MYPKG is Port Kelang, SGSIN is Singapore, MYTPP is Tanjung Pelepas, MZMPM is Maputo, MZBEW is Beira, MZMNC is Nacala
Please note that above mentioned dates are provided for information only and are subject to change at any time without notice

Août				Septembre				Octobre									
	Heure	haut. en m		Heure	haut. en m		Heure	haut. en m		Heure	haut. en m		Heure	haut. en m			
1 Me	04h19 10h58 16h53 23h20	0.80 0.40 0.80 0.45	16 J	06h04 12h15 18h40	0.85 0.40 0.75	1 S	05h17 11h59 17h33	0.85 0.45 0.75	16 D	00h34 08h08 13h42 20h34	0.50 0.75 0.60 0.65	1 L	06h15 12h52 18h19	0.85 0.55 0.75	16 M	00h52 09h12 14h34 21h29	0.55 0.75 0.65 0.70
2 J	04h57 11h38 17h30	0.80 0.40 0.80	17 V	00h34 07h20 13h14 19h55	0.45 0.80 0.45 0.70	2 D	00h13 06h26 13h04 18h45	0.45 0.80 0.50 0.70	17 L	01h45 09h50 16h41 22h11	0.55 0.75 0.60 0.70	2 M	01h02 08h27 14h28 20h55	0.45 0.80 0.55 0.70	17 Me	02h34 10h27 17h16 22h35	0.55 0.80 0.60 0.75
3 V	00h01 05h46 12h28 18h21	0.45 0.80 0.45 0.75	18 S	01h30 08h52 14h36 21h21	0.45 0.75 0.55 0.70	3 L	01h19 08h27 14h32 20h58	0.45 0.80 0.50 0.70	18 M	03h46 11h01 17h55 23h10	0.55 0.80 0.55 0.70	3 Me	02h37 10h07 16h19 22h24	0.45 0.85 0.55 0.75	18 J	04h33 11h15 17h43 23h18	0.55 0.80 0.55 0.80
4 S	00h51 07h03 13h31 19h43	0.45 0.75 0.45 0.75	19 D	02h47 10h14 16h48 22h34	0.50 0.80 0.55 0.70	4 M	02h46 10h09 16h18 22h29	0.45 0.85 0.50 0.75	19 Me	05h23 11h49 18h23 23h51	0.50 0.80 0.50 0.75	4 J	04h17 11h11 17h31 23h23	0.45 0.90 0.45 0.85	19 V	05h29 11h50 18h06 23h52	0.50 0.85 0.50 0.85
5 D	01h54 08h50 14h51 21h22	0.45 0.75 0.50 0.75	20 L	04h29 11h19 18h04 23h30	0.50 0.80 0.50 0.75	5 Me	04h20 11h18 17h39 23h30	0.40 0.90 0.45 0.80	20 J	06h08 12h25 18h46	0.45 0.85 0.50	5 V	05h30 12h02 18h20	0.35 1.00 0.40	20 S	06h05 12h19 18h29	0.45 0.90 0.50
6 L	03h11 10h17 16h22 22h37	0.45 0.80 0.45 0.75	21 M	05h43 12h09 18h43	0.45 0.85 0.50	6 J	05h36 12h12 18h33	0.35 0.95 0.40	21 V	00h24 06h41 12h55 19h08	0.80 0.40 0.90 0.45	6 S	00h11 06h24 12h45 19h00	0.90 0.30 1.00 0.35	21 D	00h21 06h36 12h45 18h53	0.90 0.40 0.90 0.45
7 M	04h31 11h23 17h41 23h36	0.40 0.90 0.45 0.80	22 Me	00h12 06h29 12h49 19h12	0.75 0.40 0.85 0.45	7 V	00h21 06h34 13h00 19h18	0.85 0.30 1.00 0.35	22 S	00h52 07h10 13h21 19h30	0.85 0.35 0.90 0.40	7 D	00h54 07h11 13h25 19h37	0.95 0.25 1.05 0.35	22 L	00h50 07h06 13h10 19h18	0.95 0.40 0.95 0.40
8 Me	05h42 12h18 18h40	0.35 0.95 0.40	23 J	00h47 07h04 13h21 19h37	0.80 0.40 0.85 0.45	8 S	01h06 07h23 13h43 19h58	0.95 0.25 1.05 0.30	23 D	01h19 07h37 13h45 19h54	0.90 0.35 0.90 0.40	8 L	01h35 07h53 14h02 20h13	1.00 0.25 1.00 0.30	23 M	01h18 07h36 13h35 19h45	0.95 0.35 0.95 0.35
9 J	00h28 06h40 13h09 19h30	0.85 0.30 1.00 0.35	24 V	01h17 07h35 13h50 20h01	0.80 0.35 0.90 0.40	9 D	01h49 08h08 14h24 20h37	0.95 0.20 1.05 0.30	24 L	01h45 08h05 14h08 20h18	0.90 0.35 0.95 0.35	9 M	02h13 08h33 14h36 20h47	1.05 0.25 1.00 0.30	24 Me	01h46 08h07 14h01 20h14	1.00 0.35 0.95 0.35
10 V	01h15 07h32 13h57 20h15	0.90 0.20 1.05 0.30	25 S	01h44 08h04 14h15 20h25	0.85 0.35 0.90 0.40	10 L	02h30 08h51 15h03 21h14	1.00 0.20 1.00 0.30	25 M	02h11 08h32 14h31 20h44	0.95 0.30 0.95 0.35	10 Me	02h51 09h12 15h08 21h20	1.00 0.30 0.95 0.35	25 J	02h17 08h40 14h29 20h45	1.00 0.35 0.95 0.35
11 S	02h01 08h20 14h42 20h58	0.90 0.20 1.05 0.30	26 D	02h09 08h31 14h39 20h50	0.85 0.30 0.90 0.40	11 M	03h11 09h32 15h41 21h51	1.00 0.25 0.95 0.30	26 Me	02h37 09h02 14h55 21h12	0.95 0.35 0.90 0.35	11 J	03h27 09h49 15h38 21h53	1.00 0.35 0.90 0.35	26 V	02h50 09h16 14h59 21h20	1.00 0.40 0.95 0.35
12 D	02h45 09h07 15h27 21h40	0.95 0.20 1.00 0.30	27 L	02h35 08h59 15h02 21h16	0.90 0.30 0.90 0.40	12 Me	03h52 10h14 16h17 22h27	0.95 0.30 0.90 0.35	27 J	03h06 09h34 15h21 21h42	0.95 0.35 0.90 0.35	12 V	04h04 10h27 16h06 22h27	0.95 0.45 0.85 0.40	27 S	03h26 09h56 15h32 21h59	1.00 0.40 0.90 0.35
13 L	03h30 09h52 16h11 22h21	0.95 0.20 0.95 0.30	28 M	03h00 09h27 15h25 21h43	0.90 0.30 0.90 0.40	13 J	04h34 10h55 16h52 23h04	0.90 0.35 0.85 0.40	28 V	03h38 10h09 15h50 22h16	0.95 0.40 0.85 0.40	13 S	04h42 11h06 16h31 23h04	0.90 0.50 0.80 0.45	28 D	03h09 09h42 15h10 21h45	0.95 0.45 0.85 0.40
14 M	04h16 10h38 16h56 23h03	0.90 0.25 0.90 0.35	29 Me	03h27 09h57 15h50 22h12	0.90 0.35 0.85 0.40	14 V	05h20 11h40 17h30 23h45	0.85 0.45 0.75 0.45	29 S	04h15 10h51 16h23 22h57	0.90 0.45 0.85 0.40	14 D	05h28 11h51 16h56 23h49	0.85 0.55 0.75 0.50	29 L	04h02 10h38 15h59 22h42	0.90 0.50 0.80 0.45
15 Me	05h06 11h25 17h44 23h46	0.90 0.35 0.85 0.40	30 J	03h57 10h31 16h18 22h44	0.85 0.35 0.85 0.40	15 S	06h22 12h31 18h24	0.80 0.50 0.70	30 D	05h02 11h43 17h06 23h50	0.90 0.50 0.80 0.45	15 L	07h00 12h50 17h31	0.80 0.60 0.70	30 M	05h26 11h49 17h27 23h57	0.90 0.55 0.75 0.50
			31 V	04h32 11h10 16h50 23h23	0.85 0.40 0.80 0.40							31 Me	07h27 13h23 19h49	0.85 0.55 0.75			



JOURNÉE MONDIALE DE L'ENVIRONNEMENT
05 JUIN 2018 A VATOMANDRY

Déchets plastiques ? Un danger imminent, et pourtant, une filière économique potentielle !

En 1974, l'ONU adopte la date du 05 juin pour célébrer annuellement la Journée Mondiale de l'Environnement. Chaque année, un thème d'actualité est choisi pour marquer l'évènement. « Les effets néfastes des déchets plastiques dans le monde », tel est le thème par lequel, cette année, Antonio Guterres, Secrétaire Général de l'ONU, interpelle le monde entier sur les conséquences néfastes des déchets plastiques sur l'environnement ainsi que sur la préservation de toutes les espèces vivantes. A Vatomandry, ville hôte de la célébration nationale de la journée, PortEcho a représenté la S.P.A.T., aux côtés de la délégation de la structure en charge de l'Environnement dans la société.

Rejoignant la communauté internationale dans la lutte contre la pollution par les plastiques à usage unique, Madagascar a célébré, comme il se doit, la Journée Mondiale de l'Environnement à Vatomandry. En initiant les activités programmées au cours de la journée, le Ministère de l'Environnement vise à exhorter le Gouvernement, les industries, les communautés, de même que tous les citoyens malgaches, à explorer ensemble les alternatives durables, visant à réduire, de toute urgence, la production ainsi que l'utilisation des plastiques à usage unique. Ces derniers sont pointés du doigt pour être les responsables de la pollution des océans, et ainsi, constituent une menace sur la santé et l'environnement. D'ailleurs Madagascar a déjà adopté le Décret sur l'interdiction de la production, de l'importation, de la commercialisation, de la constitution de stock et de l'utilisation des sachets et des sacs plastiques d'épaisseur inférieure ou égale à 50 microns.

Si la volonté malgache est chose acquise à ce sujet, pour le moment, Madagascar ne dispose pas pour autant de politique bien définie sur la gestion des déchets plastiques. Jusqu'ici, la plupart de ces déchets sont déversés dans la mer et, à la longue, empoisonnent tout l'environnement marin. Il est vrai que leur dispersion dans la nature relève de l'incivisme, et est ainsi tributaire de la prise de conscience de tout citoyen. Toutefois, l'absence d'une politique d'envergure, visant à faire du traitement, du recyclage et de la valorisation des déchets, une véritable filière d'activité économique, s'avère un facteur aggravant vis-à-vis de la situation.

Pour sa part, en sa qualité d'autorité dans le premier port international de la Grande Ile, la S.P.A.T. entend déployer tous les moyens nécessaires pour prouver qu'elle est une entreprise citoyenne et responsable, et qu'elle œuvre en faveur de la protection de l'environnement. A ce titre, elle a déjà mis en place un système de gestion de déchets. Et actuellement, elle travaille en collaboration avec des sociétés titulaires de permis environnementaux pour la dépollution en mer. En fait, la S.P.A.T. a, depuis longtemps, pris conscience que, chaque année, le Port de Toamasina génère entre 450 à 500 tonnes de déchets, dont :

- ▶ 120 m3 de déchets liquides, essentiellement contenant des produits chimiques (comme les hydrocarbures). Pour lutter contre le déversement de ce type de déchets en mer, la S.P.A.T. a mis en œuvre des dispositifs de prévention ainsi que des matériels de dépollution. Ainsi, 6 (six) séparateurs d'hydrocarbures ont été installés aux égouts à risque, ceci, afin d'éviter la pollution par des hydrocarbures issus des terre-pleins. Actuellement, la S.P.A.T. dispose des



Les représentants de la SPAT à cette Journée Mondiale

Bien entendu, la première solution est d'arrêter de jeter les déchets plastiques à tout vent. Mais, si en plus, on approfondit les initiatives de recyclage et/ou de réutilisation, on salerait moins notre planète. Les idées ne manquent pas, et peut-être, il suffit juste de booster l'imagination et la créativité.

Sur ce plan, on peut déjà saluer les efforts des écologistes qui ont fait de leurs maître-mots les verbes « recycler » et « réutiliser » ! Mais on peut également soutenir des initiatives tout aussi louables, comme celle récemment entreprise par la COI (Commission de l'Océan Indien), avec le soutien de l'AFD (Agence Française de Développement). Il s'agit de la conduite d'une étude de diagnostic, étalée sur la région. Cette étude a permis d'identifier des filières potentielles de traitement recyclage-valorisation de déchets. Sont concernés par cette étude : les déchets métalliques, des huiles usagées, du papier ou encore du plastique. Il s'avère que la filière plastique apparaît comme ayant **le potentiel d'intervention régionale le plus important**. L'opportunité de conduire une initiative régionale dans ce sens fait l'objet d'une réflexion au niveau de la COI.

Sur le plan local et artisanal, et qui mérite certainement d'être renforcé et financièrement appuyé, l'on peut citer l'exemple de l'utilisation des déchets plastiques dans la construction de pavés. D'une pierre deux coups, puisqu'on débarrasse notre environnement des déchets plastiques, pour l'embellir avec ces mêmes déchets.

équipements de dépollution suivants :

- 750 m de barrage de confinement (doté par l'OLEP),
- une centaine de mètres de barrage absorbant,
- et d'autres petits équipements de dépollution.

Enfin, des exercices de simulation de lutte contre le déversement d'hydrocarbures en mer sont annuellement effectués à l'aide de ces matériels.

► 343 m³ de déchets solides (d'après les responsables du Département Environnement de la S.P.A.T., les plastiques représentent, en moyenne, entre 15 à 20% de ces déchets solides).

L'enjeu en vaut la peine, puisque la menace de ce type de pollution sur la planète se confirme. En effet, les recherches et les études concordent à conclure qu'en 2050, il y aura plus de plastiques que de poisson dans les océans. Et les chiffres affichés à ce sujet sont tous aussi hallucinants les uns que les autres :

- Près de 50 000 tonnes de déchets ménagers (250 000 tonnes par an dans la capitale) sont des déchets plastiques non biodégradables ni altérables, par le fait de leur durée de vie qui peut atteindre jusqu'à 500 ans ;
- Les déchets plastiques sont des polluants directs causant plusieurs maladies. ;
- D'après Ellen Mac Arthur, le ratio tonne de plastiques-tonne de poisson dans les océans étaient de 1 pour 5 en 2014, sera de 1 pour 3 en 2025, et dépassera 1 pour 1 en 2050. Selon toujours cette navigatrice, 412 kg de plastiques sont déversés dans les mers par seconde, dont 80% proviennent des continents riverains de l'Océan Pacifique.

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Visite des officiels lors du vernissage

FANKALAZANA NY FETIM-PIRENENA MALAGASY 26 JIONA 2018



FANEHOANA NY FITIAVAN-TANINDRAZANA



Ireo solon-tenan'ny mpiasa, nandray anjara tamin'ny matso

Ny andron'ny 26 Jiona dia andro natokana hankalazana ny nahazoantsika Malagasy fahaleovantena. Tany am-piandohana dia ny foloalindahy ihany no nankalaza azy io, fa taty aoriana kosa dia ny Malagasy rehetra no niaraka nankalaza izany fety izany. Feno 58 taona izao no nahazoana fahaleovantena, ary tamin'ny fomba manetriketrika no nankalazana izany andro lehibe manan-tantara izany teto Toamasina ny manerana ny nosy manontolo.

Amin'ny maha lanonana miaramila sy manan-kaja ny fetin'ny 26 jona, dia nisy ny fandraisam-pitenenan'ireo manampahefana ambony isan-tsokajiny. Narahin'ny matso lehibe izay nentina nanamarika ny fotoana, izay niarahana tamin'ireo foloalindahy eto Toamasina manokana sy ireo mpiasan'ireo orinasa miankina na tsia amin'ny fanjakana, ary ireo fikambanana samihafa. Teo ihany koa ny fandraisana anjara mavitrikan'ireo mpianatra avy amin'ireo sekoly eto an-toerana.

Toy ny isan-taona dia nandray anjara ihany koa ny solontena avy amin'ny seranatsambo izay notronin'ny Tale Jeneraly sy ny Tale misahana manokana ny mpiasa, notronin'ireo mpiara-miasa aminy. Nahatsapana ny finiavan'ny mpitantana ny orinasa hanakaiky sy ny hanotrona hatrany ny mpiasany amin'izay toerana na andraikitra sahanin'izireo izany. Koa dia fisaorana sy fankatelemanana no atolotr'ireo mpiasa nandray anjara tamin'ny matso azy ireo.

Tsy nataon'izy ireo sakana ny orambe nikija tamin'ny ny fankalazana ny asaramanitra. Tsy nampihemotra ny mpandray anjara hanamarika ny asaramanitra izany. Tao anatin'ny filaminana tanteraka sy fitsikitsikiana no nanatontosan'izy ireo ny matso sy ny filaharana. Izany no t0ontosa, dia satria mbola mandala ny fihavanana sy fitiava-tanindrazana ny Malagasy.

Nanome voninahitra ny lanonana ny Ministry ny mponina sy ny fiahiana ny vehivavy NAHARIMAMY Lucien Irmah.

Nangonin'i
Alexina TIANA

Alliance Française de Tamatave :

« Regards croisés », mêler création et travail !

Le 20 juin dernier, parmi les diverses activités organisées dans le cadre de la célébration de la fête nationale malgache, l'Alliance Française de Tamatave (AFT) a procédé au vernissage de « Regards croisés ». Pour supporter les artistes, une foule est venue honorer de sa présence l'évènement ainsi que l'exposition vente, qui se sont tenus dans les locaux de l'AFT.

Le thème évocateur de « **Regards croisés** » concorde parfaitement avec le sens dans lequel l'AFT a tenu à organiser l'évènement. En effet, résidence artistique sur Tamatave réunissant six artistes, dont des plasticiens, des photographes, une animatrice 3D, des slamers, « **Regards croisés** » vise, d'un côté, à rassembler des personnes d'horizons, de générations, de notoriétés et de disciplines différentes et, de l'autre, à les amener à regarder la ville de Toamasina, ce, en vue de croiser leurs perspectives, pour en faire un véritable spectacle de créations.

Réservée à la clôture, la soirée du 20 juin 2018 couronne un an de travail commun entre l'AFT, les artistes et le Lycée Français de Tamatave. A l'occasion, Madame CHAMPVERT, Directrice de l'AFT, résume en ces termes ses souhaits : « **l'implication de ce dernier établissement est la volonté de créer chez les jeunes de Tamatave une envie de regarder leur ville différemment, de voir qu'ils sont acteurs et qu'ils peuvent transformer leur environnement** ».

En tout cas, par le biais d'activités comme celle-ci, la conviction que l'art est un moyen de rassembler tant les idées que les personnes prend, plus que jamais, tout son sens. En effet, à travers « Regards croisés », les artistes en herbe, de même que les simples spectateurs, peuvent observer, d'une manière artistique, les différents abords et visages de la ville. Mieux, il induit, chez les jeunes, la volonté de faire de leur passion une véritable vocation.

C'est peut-être cette même perspective qui a motivé la S.P.A.T. à accepter d'être partenaire et promoteur de l'évènement. Quant au succès affiché par « Regards croisés », l'AFT le doit essentiellement à l'organisation, le choix méticuleux des artistes, la participation des jeunes, et surtout l'harmonisation du tout !

Recueilli par
Monica RAHARIMALALA



Concilier travail de nuit et santé, c'est tout à fait possible !

L'organisme étant généralement sensible aux bruits, toxiques, manque d'éclairage et variations de température, l'idéal, c'est de limiter le travail pendant la journée, d'autant plus que la nuit se définit comme la période propice au repos et à un sommeil réparateur.

Or, ce n'est pas toujours faisable. En effet, le travail en équipe d'une manière alternée (pendant 24 heures de suite, donc, y compris pendant la nuit) est généralement adopté pour répondre au besoin de production continue (sachez au passage que, dans la réglementation du travail, sauf dérogation, le travail de nuit est compris entre 20 heures et 06 heures).

En effet, dans certains contextes spécifiques, sinon pour certaines activités, le travail de nuit est incontournable. Pourtant, certains types de travail sont à l'origine de fatigues difficiles à récupérer et, à la longue, entraînant des troubles du sommeil, eux-mêmes aboutissant à diverses maladies, entre autres, l'hypertension artérielle (HTA), la maladie cardio-vasculaire, ... sinon, des accidents de travail (motifs relativement fréquents de consultation en médecine du travail). Le problème est que le travail de nuit implique une perturbation de l'organisme humain, du fait qu'il est régulièrement soumis à des rythmes qui ne concordent pas avec ceux de son horloge biologique.

1. Quand s'endormir après une faction de nuit ?

Faire une sieste après un déjeuner en famille, ce, pour augmenter la réserve de sommeil sans interruption, et ainsi, particulièrement réparateur.

2. Quand et comment revenir à un horaire du jour ?

Dormir pendant une journée de suite et, la nuit suivante, observer un repos de 10 heures d'affilée, ce, pour remettre la pendule biologique à l'heure.

3. Combien de temps faut-il se reposer entre les factions de nuit ?

Observer au minimum 7 heures de repos au lit (même si l'on ne dort pas) et, mieux encore, une sieste de 2 heures l'après-midi (ce qui donne, à la limite, 5 à 6 heures de sommeil).

- éliminer, autant que possible, toute source de bruit (télévision, musique, téléphone... et prévoir un aménagement de la chambre à coucher, son vitrage et sa teinture, pour contribuer à l'isoler des nuisances sonores...);
- éliminer toute source de lumière (qui peut être une source de gêne pendant le sommeil);
- éviter tout changement d'habitude avant le coucher (rituel);
- éviter de prendre un repas trop copieux avant de se coucher (cela perturbe l'endormissement);
- éviter les boissons alcoolisées pendant la soirée, voire aux heures de travail
- s'assurer de la qualité du matelas (les matelas spacieux et fermes favorisent le sommeil);
- éviter de prendre un stimulant ou produit dopant (thé, café ou cola)

5. Comment s'alimenter pendant le travail de nuit ?

- autant que possible, en groupe et à une heure régulière (l'idéal se situe entre 22h 30 et 01h 30). Les aliments pauvres en graisse et faibles en calories (inférieures à 600) sont recommandés;

- ne pas consommer de produits laitiers car ceux-ci déclinent la vigilance.

6. Quelles activités physiques pour les travailleurs de nuit ?

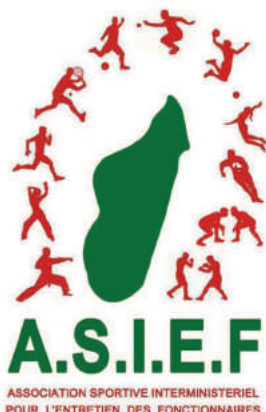
Participer, avant le travail de nuit, à une activité physique ou sportive régulière, mais peu fatigante, est recommandé pour éviter le stress et le vieillissement précoce. A ce propos, beaucoup d'entreprises sont aujourd'hui convaincues de l'avantage de doter les travailleurs de nuit de leurs propres espaces de loisirs.

7. Quelles autres recommandations pour les employeurs ou leurs représentants ?

Ceux-ci devraient élaborer un plan de roulement efficace, tant pour l'intérêt de l'entreprise que pour la préservation de la santé des travailleurs de nuit. Aussi, leur est-il recommandé de :

- réduire au minimum incontournable le travail de nuit permanent;
- réduire au minimum les séquences de factions de nuit pour le bien être général des employés, ceci, en intercalant les rotations rapides aux rotations courtes (appelées également rotations vers l'avant matin/après-midi/nuit);
- s'assurer que les travailleurs de nuit bénéficient d'une alimentation saine, équilibrée et adéquate, ce, par la mise en place d'une cantine respectant les normes d'hygiène diététique, de santé et de l'environnement;
- instaurer une salle de repos au sein des périmètres des lieux de travail de nuit.

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA
sur proposition de
Docteur Elda BOTOMORA



ASIEF 2018 :

« le sport, désormais une mission »

Le championnat régional de l'ASIEF de Toamasina (Association Sportive Interministérielle pour l'Entretien des Fonctionnaires) a commencé au début du mois de juillet dernier. Tous les ministères y sont représentés. Et leurs équipes respectives sont déjà en pleine préparation des rencontres nationales, qui auront lieu fin septembre-début octobre.

La pratique d'une activité physique et sportive contribuant à l'entretien, à la forme, et surtout à la santé de l'organisme humain, le déficit de l'éducation physique ainsi que l'inexistence d'activité physique ont une répercussion sur la santé de la population mondiale en général et, sur les travailleurs, en particulier. L'objectif de l'ASIEF est, d'un côté, d'inciter chaque employé à pratiquer une discipline sportive de son choix et, de l'autre, d'instaurer la solidarité et l'esprit d'équipe entre les fonctionnaires nationaux, cela, afin d'obtenir un meilleur résultat en termes de travail. Lors de la dernière édition de l'ASIEF à Toliara, le Ministre de la Fonction Publique a même martelé que « la pratique du sport est désormais obligatoire pour les fonctionnaires malgaches ! »

Nonobstant cette interpellation, jusqu'ici, seulement 25% des fonctionnaires ont participé aux activités sportives lors des éditions précédentes de l'ASIEF. Par conséquent, l'association s'emploiera dorénavant à inciter les 75% autres d'y adhérer. Pourquoi une telle résolution ? Tout simplement dans le but de réduire le taux de mortalité précoce chez les fonctionnaires, mortalité due à diverses maladies, effets du stress, du « burn out », de la routine et de la monotonie quotidienne. Tel est le défi qu'a lancé Jean Aimé Botosera ANDRIANARISON, alias John Love, Président de l'ASIEF.

Jusqu'à maintenant, 13 disciplines ont été programmées dans le cadre de la compétition nationale. Bien entendu, tous les ministères sont invités à y participer. « *Un jour chômé pour les sportifs en vue de l'entraînement, un terrain pour jouer et un Ordre de Route pour les joueurs qui se déplacent dans le cadre de la compétition, dans la mesure où ils sont en déplacement dans le cadre de leur travail. Une rubrique budgétaire à chaque discipline et à chaque institution est aussi nécessaire* », ajoute le Président de l'ASIEF.

Si tel est le contexte, à quel taux de participation doit-on s'attendre cette année ? Si, en 2017, la compétition nationale à Toliara a pu réunir 5 000 fonctionnaires, cette année, l'objectif est d'accueillir, dans la capitale Bestimisarakha, 7 000 fonctionnaires sportifs, ceci, durant deux semaines de compétition. Enfin, dans la perspective de cette prochaine édition de l'ASIEF, les 22 (vingt-deux) régions (qui composent la Grande Ile) devraient avoir bouclé leurs championnats respectifs avant les sommets nationaux, prévus du 23 septembre au 5 octobre 2018 à Toamasina.

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Image d'archive



Tout être humain doté de conscience, d'intelligence, responsable de son comportement au sein de la communauté, ne peut nier l'importance de la liberté, sa portée dans toute organisation ainsi que ses limites. Tout acte délibérément entrepris est jugé à travers la notion de LIBERTÉ.

Liberté est un langage colporté d'une époque à une autre, d'un continent à un autre, et l'on peut dire qu'elle est incorporée à l'intérieur de nous-mêmes. Elle est toujours présente dans les organisations socio-économiques et culturelles. Elle ne peut pas être ignorée. Et ceci nous amène à entreprendre des pérégrinations intellectuelles pour mieux cerner le sens ou la (les) définition(s) que l'on pourrait lui accorder.

DEFINITION DU TERME

En 1190, liberté est synonyme de « libre arbitre » et ce mot vient du terme « livreiteit ». En 1266, les libertés sont considérées comme étant des « franchises accordées à une ville ».

Le sens évolue dans le temps et dans l'espace, si bien qu'en 1324, la liberté a pour signification : état d'indépendance, d'autonomie par rapport aux causes extérieures. Et l'on peut considérer que la liberté est un terme susceptible de controverses.

La liberté exprime la situation d'un individu qui n'est pas sous l'autorité ou la dépendance d'autrui, dans son sens étroit. La liberté peut être aussi définie comme étant la permission de faire quelque chose (au sens large). Elle est perçue comme une absence de contrainte dans la pensée, dans l'expression, dans l'allure, dans le comportement.

Dans le domaine des politiques, la liberté c'est le pouvoir d'agir, au sein d'une société organisée, selon sa propre détermination, dans la limite des règles admises et en

vigueur- mutuellement définies.

L'Abbé Guillaume RAYNAL (1713 – 1796) disait : « la liberté est la propriété de soi ; on distingue trois sortes de liberté : la liberté naturelle, la liberté civile, la liberté politique ; c'est-à-dire la liberté de l'homme, celle du citoyen et celle d'un peuple » (Histoire philosophique, IX, XXIV).

En bref, le terme liberté embrasse plusieurs domaines de la vie et chaque domaine a son propre engagement, l'essentiel est de savoir la cerner, afin de pouvoir répondre à ses exigences.

LIBERTÉ ET CONSCIENCE PROFESSIONNELLE

La profession étant un moyen d'existence par lequel l'homme peut subvenir à ses besoins fondamentaux, elle exige compétence, assiduité, persévérance et abnégation - qualités qui permettent au responsable du métier de rendre compétitifs les produits à travers lesquels il veut manifester ses valeurs vis-à-vis de sa clientèle.

De telles attitudes sont vérifiables au niveau des personnes qui pratiquent ce qu'on appelle « profession libérale ». C'est tout à fait normal et louable car elles vivent avec et c'est leur gagne-pain. Elles sont attachées étroitement à leur métier et tout écart dans l'exercice de leur fonction entraînerait des conséquences négatives, si non fatales pour leur entreprise. En bref, l'on peut conclure que la conscience professionnelle guide tout acte au sein d'une profession libérale, du fait que l'entrepreneur est son propre patron, il est responsable vis-à-vis de lui-même. Cette conscience professionnelle issue d'une profession libérale peut-elle subsister au niveau des entreprises étatiques, privées ?

Pour répondre à cette question, l'auteur vous renvoie à son dernier article intitulé LA CONSCIENCE et surtout à la question : « Et qu'est – ce qui détermine la conscience professionnelle ? » L'auteur y accorde une importance particulière.

Le libertinage n'a pas sa place dans tout acte professionnel.

LA LIBERTÉ AU SEIN D'UNE ENTREPRISE OU LE DEVOIR DU CITOYEN POUR LE DÉVELOPPEMENT DE SON ENTREPRISE

« La liberté est le droit de faire tout ce que les lois le permettent ». Cette citation est de Montesquieu dans son ouvrage « Esprit des lois, XI, 3 ».

Une entreprise est régie par des règles que chaque agent, employé de cette entreprise, se doit de respecter. Cela pourrait être considéré comme étant une contrainte mais une contrainte contradictoirement consentie par l'employeur et l'employé. L'objectif est de parvenir à réaliser dans un contexte spatio-temporel les missions définies sous forme de contrat, de programme et d'activités. L'employeur et l'employé sont embarqués dans un même bateau qu'ils doivent mener à bon port. Aucune liberté n'est bafouée, car chacun est conscient de son rôle, de ses responsabilités, de ce à quoi une entreprise est créée et mise en activité.

Nul ne peut se départir de son engagement, une manière noble d'affirmer sa liberté tout en respectant la liberté des autres dans le concert d'une organisation mutuelle.

Dans toute entreprise, le devoir de tout citoyen est de ne jamais « prendre des libertés », c'est-à-dire des libertés qui frisent l'insolence, les offenses, l'inconvenance.

Prononcer le mot de liberté requiert tout une réflexion sur la manière d'être et de faire, sur les relations avec autrui, sur le rôle dans le

maintien de l'ordre et du respect de cette même liberté. Si chaque citoyen, dans une entreprise, parvient à méditer en toute conscience à ce questionnement, le développement socio-économique et culturel d'un pays serait assuré. Citons, pour conclure, Montesquieu :

« Il n'y a point de mot qui ait reçu plus de différentes significations... que celui de liberté. Les uns l'ont pris pour la facilité de déposer celui à qui ils avaient donné un pouvoir tyrannique ; les autres pour la faculté d'élire celui à qui ils devaient obéir ; d'autres pour le droit d'être armés et de pouvoir exercer la violence ; ceux-ci, pour le privilège de n'être gouvernés que par un homme de leur nation, ou par leurs propres lois... Ceux qui auraient goûté du gouvernement républicain l'ont mise dans ce gouvernement ; ceux qui avaient joui du gouvernement monarchique l'ont placée dans la monarchie ». (Montesquieu, Esprit des lois, XI, II).

La liberté serait-elle conjecturale, conjoncturelle ou contextuelle ?

Rien qu'un conseil : Réfléchissez avant de faire usage de ce terme « LIBERTÉ », où que vous soyez : elle est SACRÉE bien que parfois banalisée. De ce fait, elle ne sera pas bafouée.

ZANDRY Séraphin Fred Aimé
Psychosociologue
Directeur des Ressources Humaines

MAIS LIBERTINAGE, C'EST QUOI ?

Ce terme a fait son apparition dans le langage courant en France en 1603. En fait, il désigne tout comportement d'indépendance, de refus de toute contrainte et de toute sujétion. C'est un véritable dérèglement dans l'organisation d'une société. Le libertinage est compris sous l'aspect de licence de l'esprit en matière de foi, de discipline et de morale religieuse.

En 1674, il a pris le sens d'inconduite de celui qui hait la contrainte, c'est aussi synonyme de débauche, de dévergondage et de vice.

En bref, le libertinage mine toute action qui aspire à l'harmonisation d'un développement durable. Le libertinage ne peut que nuire toute émancipation, tant sociale, économique que culturelle. Sainte-Beuve (1804 - 1869), écrivain français dans « ses causeries du lundi du 9 juin 1851 » de renchérir : *« Elle s'élève contre le libertinage à la mode parmi les jeunes gens, ce mot de libertinage, dans la langue du XXII^e siècle, signifie... la licence de l'esprit dans les matières de foi, et c'est encore dans ce sens que le prend Madame de Lambert : « La plupart des jeunes gens croient aujourd'hui se distinguer en prenant un air de libertinage qui les décrie auprès des personnes raisonnables. C'est un air qui ne prouve pas la supériorité de l'esprit, mais le dérèglement du cœur ».*

Le libertinage est un grand fléau qu'il faut combattre à tout prix.





1er Mai 2018: Fête de travail: opération de reboisement effectuée par la SPAT et en partenariat avec la région Atsinanana et le Parc Ivoloïna, dans le cadre de la protection de l'environnement



Des employés de la SPAT, lors du reboisement



19 Juin 2018: Médecins de la SPAT avec des médecins représentants de la SANOFI, lors d'une séance de sensibilisation au port de Toamasina sur le traitement du diabète, .



10 Juillet 2018: Réunion de présentation du package I par le cabinet de consultant PENTA-OCEAN/DAHIO dans le cadre du projet d'extension du port de Toamasina



17 Juillet 2018: Signature de la convention de partenariat entre la SPAT et le BIANCO, représenté respectivement par AVELLIN Christian Eddy (D.G de la SPAT) et Jean Louis ANDRIAMIFIDY (D.G du BIANCO) dans le cadre de la lutte contre la corruption



Photo marquant l'après cérémonie de la signature de la convention de partenariat

LEXICOLOGUE	TENTÉ	DÉDAIGNEUX	NÉGATION
ORGANE ARTIFICIEL	OFFRE PUBLIQUE D'ACHAT		PRÉOCCUPATION
DANS LE VAUCLUSE		IL PASSE À TURIN	ARIDES
ÉMACIÉS		PRODUITS CAPILLAIRES	
GARANTIES D'ORIGINE	DAME		DESSERVIR
	COULEUR DE BIÈRE		
TROISIÈME TYPE	PRIVÉ DE		
À L'EXCÈS	SEMBLÉ	DÉCOUVERT	EXÉCUTAS
SANS EFFET		DÉMONSTRATIF	
GRAND ARBRE		PASSER UN BON MOMENT	
IMPARTIAUX			

RECETTE



PROFITEROLE AU FOIE GRAS ET À L'ANANAS

Difficulté: Moyen
Préparation: 50 min
Cuisson: 45 min
Calories = Elevé

▼ **Ingredient pour 04 personnes**

- Farine : 125 g • Sucre : 100 g • Beurre : 60 g • Fromage blanc : 120 g
- Crème liquide : 30 cl • Oeufs : 4 • Pain d'épice rassis : 2 tranches
- Foie gras mi-cuit : 220 g • Vin blanc : 25 cl • Ananas bien mûr : 1/2
- Oignon : 1 • Vinaigre de vin : 10 cl • Gingembre moulu : 1 cuil. à café
- Piment : 1 pincée • Sel • Poivre

▼ **Etapes de préparation**

1. La veille, préparez la glace : mixez le foie gras avec le fromage blanc, la crème liquide et 15 cl de vin blanc. Salez et poivrez généreusement. Placez en sorbetière puis faites prendre au congélateur.
2. Epluchez l'ananas, retirez le cœur fibreux et coupez-le en morceaux. Mixez la pulpe avec l'oignon pelé et haché, le vin blanc restant, le vinaigre, le gingembre, le piment et le sucre. Placez ce mélange dans une petite casserole et faites compoter 20 min à couvert. Réservez.
3. Le lendemain, préchauffez le four th. 6 (180 °C). Mixez les tranches de pain d'épice en chapelure grossière.
4. Dans une casserole, portez à ébullition 25 cl d'eau et le beurre. Hors du feu, jetez la farine et mélangez vigoureusement. Remettez sur feu doux jusqu'à ce que la pâte se détache des parois. Retirez du feu et incorporez les œufs un par un en mélangeant bien entre chaque ajout. Salez, poivrez. Mettez la pâte à choux dans une poche à douille et dressez des tas espacés sur une plaque de four recouverte de papier sulfurisé. Saupoudrez de chapelure de pain d'épice et enfournez 15 à 20 min. Laissez refroidir sur une grille.
5. Coupez les choux en deux. Garnissez-les d'une petite boule de glace au foie gras et servez entourés de sauce aigre douce à l'ananas.

Source : cuisineaactuelle.fr

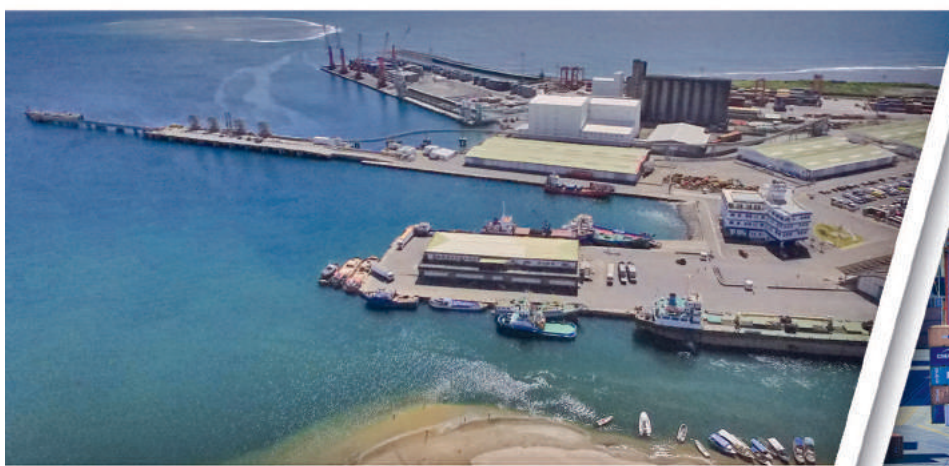


DESSIN D'ENFANT

Dessin de: RATSARA Keichya Mäëlys, 6 ans
 Petite fille de Monique HENRIETTE



BREYER A MOUÏS



CHANTIERS



MISE AUX NORMES



DEVELOPPEMENT DURABLE



The New Era Award
for technology,
innovation & quality

Rome, Juin 2014



International Star
for leadership
in quality

Paris, Juin 2014



International Award
for leadership
in image and quality

Madrid, Décembre 2014



Best Quality
Leadership Award

Los Angeles
Décembre 2014



Enceinte portuaire B.P 492 - Toamasina MADAGASIKARA



+261 20 53 321 55 /57



spat@port-toamasina.com



www.port-toamasina.com