

# PortEcho

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina

SPAT 2<sup>e</sup> Trimestre 2019

n°37



**SPAT, MIARA-MIRONA  
AMIN'NY BAREA**



# LUTTE CONTRE LA CORRUPTION

Dans les annales du  
Port de Toamasina



Par une Convention de partenariat, le BIANCO et la SPAT ont convenu d'entretenir une collaboration franche en matière de lutte contre la corruption et de renforcement de la bonne gouvernance dans la gestion du Port de Toamasina.

« MINIMISER LES RISQUES DE CORRUPTION DANS LE CADRE DU PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE TOAMASINA »



**Directeur de Publication**  
AVELLIN Christian Eddy

**Directeur de Rédaction**  
Zoëline RAKOTONIRINA-MINIMINY

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

**Infographie**  
Mamy RAZAKALIMANANANDRO  
Johany Marino HARINDRATSIMBA

**Photographie**  
Johany Marino HARINDRATSIMBA

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

Zone Industrielle Nord des hydrocarbures  
Ankorondrano  
D.L N°

**Nombre de tirage:**  
400 exemplaires

#### 04. EDITORIAL

#### 06. ECONOMIE ▼



#### 06. UNE VOIE RAPIDE, POUR DESENGORGER TOAMASINA

- 07. CAN 2019 SY NY BAREA MADAGASIKARA: Baolina kitra, mitondra hery majika.
- 08. CEREMONIE SYMBOLIQUE DU LANCEMENT DE FABRICATION DE « DOLOS »
- 10. BOOM DU TRAFIC CIMENTIER AU PORT DE TOAMASINA : Comment les opérateurs y font face ?
- 16. A.P.I.O.I : Réunion du Conseil d'Administration, le 05 avril 2019 aux Seychelles
- 17. PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA : Séance de consultation publique sur le thème « Etude d'Impact Environnemental des travaux de dragage complémentaire »
- 18. 01 MAI 2019 : dans l'accomplissement du devoir éco-citoyen
- 20. « Du côté des quais ... »
- 20. LE CONTENEUR, cet emballage qui a révolutionné le transport maritime ! (suite)
- 22. POUR UNE SECURITE MARITIME EFFICACE ET ADAPTEE !
- 23. AMBATOVY / JOURNEE MONDIALE DE SENSIBILISATION AUX PASSAGES A NIVEAU : les efforts continuent
- 24. S.M.M.C

#### 26. INO MARÈSAKA AKÔ?

- LUTTE ANTI -CORRUPTION : Porte ouverte les 05 et 06 avril 2019 à Toamasina

#### 28. TRAFIC MARITIME

#### 30. MOUVEMENTS DES NAVIRES

#### 31. ANNUAIRE DES MAREES

#### 32. AKON'NY MPIASA

- 32. INO MARÔ ASANÔ Ê ?
- 33. 26 JONA 2019 : MALAGASY AHO, TIA NY TANINDRAZAKO, TIA FANDROSOANA
- 33 MOUVEMENT DU PERSONNEL 2<sup>ème</sup> TRIMESTRE 2019

#### 34. SANTE

- « LA SANTE EST UN CAPITAL » : Votre sourire aussi est un capital ! (Suite)

#### 35. SPORT

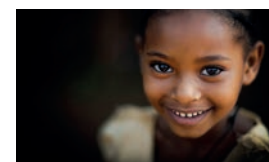
- LE FITNESS : rassemble des employés du Port de Toamasina

#### 36. EDUCATION & CULTURE

- SOYONS FANS DE LA RECTITUDE

#### 37. ACTUS EN PHOTOS

#### 38. LOISIRS





# STANDARD-LEVEL PORT FACILITIES, to support a productive process

---

**“Moving from our vision into action”** was the motto His Excellency Andry Nirina RAJOELINA launched, while showcasing the *“Initiative pour l’Emergence de Madagascar”*, that broad national program, which aims to “provide concrete solution to each problem”, and therefore, towards a sustainable development in Madagascar. Yes indeed, the Big Island abounds in potential to support that development. And, among other solutions, PortEcho should highlight the openness to globalization, together with the prioritization of the transport sector, as both are playing a booster and a catalyst role for national growth.

Recently, Toamasina Port metamorphosis is shaping up. However, S.P.A.T commitment goes far beyond a simple infrastructure development. Actually, by adopting H.E the President of Madagascar Republic’s slogan, it implements a real change in work organization, facilities and equipment renewal, all that, in order to raise Toamasina Port to international standards, meet the ships and goods new requirements, face with emerging national and international changes, and finally, meet the new challenges of the third millennium.

To this end, Toamasina Port development will not only be physical. All resources (human and material resources, fleet for ships reception, equipment as well as security devices, safety and environmental protection, even work organization), which require to be mobilized in a model of productive process, will have to adapt or be adapted to the future Toamasina Port. In short and, in order to materialize the emblem of public action for the benefit of the state economy, everything will have to comply with universal standards. And everything must be deployed in their productive configuration.

That is the challenge Toamasina Port, S.P.A.T and its partners will have to take up. And this is how they will adhere to the “Initiative pour l’Emergence de Madagascar” implementation. In case, in the face of this worthy challenge, the commitment surpasses the institution and must reach the individual himself, so that one and all contribute towards the whole project achievement!

**Monica Raharimalala**

# Une voie rapide, pour désengorger Toamasina

Le 07 avril dernier, il est de nouveau à Toamasina, pour la pose de la première pierre de la voie rapide devant désengorger la ville de Toamasina. Il, c'est SEM Andry Nirina RAJOELINA, Président de la République de Madagascar, lequel, moins d'un mois après qu'il a promis publiquement ce projet à la population tamatavienne (le 17 mars 2019 exactement), revient pour lancer ledit projet. Pour notre jeune Président, chaque promesse induit immédiatement une action concrète. La présence effective de SEM l'Ambassadeur de Chine ainsi que du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Habitat et des Travaux Publics à la cérémonie n'est pas fortuite. L'un et l'autre sont conscients que la concrétisation de ce grand projet est désormais confiée sous leurs responsabilités respectives.

“ Sois constant dans tes actions et fidèle dans tes promesses. ”

Ce proverbe oriental résume en une phrase l'esprit qui anime le nouveau Pouvoir. Comme promis et, par la première pierre officiellement posée ce 07 avril 2019, la construction de cette autoroute à 4 voies double sens, d'une longueur de 9,692 km, est dès lors lancée, pour 24 mois, sous la tutelle du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Habitat et des Travaux Publics, et en partenariat avec le Gouvernement chinois, via la Société AFECC.

Désengorger Toamasina s'avère une nécessité impérieuse. Nous sommes tous conscients qu'à Madagascar, environ 80% des marchandises, à l'import comme à l'export, transitent par le Port de Toamasina. Dans un sens comme dans l'autre sur l'axe Port de Toamasina/hinterland, ce trafic important engendre une circulation quotidienne de centaines de camions, non

seulement, empruntant la RN2 (de jour comme de nuit), mais aussi, traversant la ville de bout en bout pour arriver et ressortir du port. Pour comble, faute de parking, sinon pour des raisons de dysfonctionnement dans l'organisation au niveau des acteurs et/ou opérateurs, l'embouteillage se crée du Boulevard de l'Ivondro jusqu'aux rues environnantes. Pour la ville comme pour les habitants, la situation est tout simplement asphyxiante.

Nul besoin de démontrer que la mise en service de cette autoroute, outre le fait d'engendrer des retombées positives au niveau de la circulation générale dans la ville, améliorera la fluidité des activités au sein du Port de Toamasina, diminuera et allégera les trafics lourds dans le centre ville. Au bout du compte, c'est le développement des activités économiques des populations riveraines (PAPS) qui en sera le bénéficiaire ultime.

Toamasina, peut dès lors, se réjouir de cette autoroute, qui agira littéralement comme un bol d'air. Mais, la liste des infrastructures, dont cette ville bénéficiera, ne fait que commencer. Dans son discours, SEM le PRM a tenu à citer les prochaines infrastructures à réaliser dans le cadre du développement de la ville, entre autres :

- ▶ la modernisation du front de mer par :
  - la réfection du Boulevard Ratsimilaho ;
  - l'aménagement de la plage à l'image des stations balnéaires internationales (avec des aires de sport, un jardin qui sera baptisé « Jardin Fitiavana », des allées piétonnes, etc...);
- ▶ la construction d'un gymnase couvert aux normes internationales (en remplacement du gymnase SOAVITA, devenu obsolète) ;
- ▶ la création d'un Centre de Formation Professionnelle pour les Jeunes.

Enfin, Toamasina bénéficiera de 10 camions bennes, destinés à l'assainissement de la ville.

Recueilli par  
Natacha TSILANGOY

CAN 2019 SY NY BAREA MADAGASIKARA

# “BAOLINA KITRA, MITONDRA HERY MAJIKA”

Tsy nataon'ny tompon'andraikitra eo anivon'ny SPAT ambanin-javatra ny lalao baolina kitra izay notontosaina tany Egypta ary nandraisan'ny ekipampirenena Malagasy BAREA anjara, ny alakamisy faha 11 ny volana jolay 2019. Fiadiana ny amboara ho an'ny tompodakan'i Afrika eo amin'ny taranja baolina kitra. Niantomboka tamin'ny fifanintsanana ka hatramin'ny ampahefadana izay nifanindranan'ny ekipa Malagasy sy ny voromaherin'ny Tonizia tao amin'ny kianjan'ny miaramila tao Le Caire renivohitra. Nisy arak'izany ny solotenan'ny mpiasan'ny SPAT, ho fiaraha-mientana amin'ny fitondrampanjakana sy ny vahoaka Malagasy iray manontolo.

draikitra voalohany misahana manokana ny mpiasa ato amin'ny SPAT Ramatoa Radotiana koa moa dia nanao ny ainy tsy ho zavatra tamin'ny fikarakarana ny taratasy rehetra ary tsy namela ireo mpiasa mihintsy teny Ivato raha tsy efa lasa ny fiaramanidina.

Alohan'ny hiditra tao anaty fiaramidina indray koa dia nisy avy hatrany ny fizarana kasikety



Solontenan'ny mpiasan'ny SPAT, niaraka tamin'ny filoham-pirenena Andry Nirina RAJOELINA tany Egypta



Solontenan'ny mpiasan'ny SPAT, manandratra avo ny sainam-pirenena ho mariky ny firaisam-po sy fanohanana ny BAREA MADAGASIKARA

Nosafidin'ny tompon'andraikitra ny SPAT ny **ankitsapaka na “tirage au sort”**, mba hisian'ny mangarahara sy ho fanomezana fahafaham-po ny tsirairay amin'ny fifantenana ny mpiasa izay hisolo tena ny orinasa tany an-toerana, natao teo anatrehan'ny vadintany na huissier de justice mihitsy izany. Mpiasa 20 no nokasaina halefa, fa ny 16 no nahavita ny taratasy ara-dalana hihazo an'i Egypta notarihin'i Rasolofonirina Nancia sy Mampihavana Denis.

voafaritra. Ho an'i Marie Odile, manokana, “planton”,ato amin'ny SPAT dia **“fanomezana lehibe avy tamin'ny tale jeneraly”** hoy izy izao fahazoako mandeha any Egypta izao, satria dia sambany tamin'ny fiainako izany handeha fiaramanidina izany. Tsy mbola



Marie Odile, 54 taona

## TANTERAKA NY NOFINOFY

Voaray sy voasolo tena tao daholo ny ambaratonga isantsokajiny manomboka tamin'ny mpiasa antselika, na mpiasa tsotra na irakiraka indrindra fa ny ireo manana andraikitra ambony

noeritreretin'ny saiko na dia indray maraina aza izany handeha andafy izany, na dia anisan'ny mba naniry sy nanononofy an'izany aza aho matetika. Ankehitriny anefa dia tanteraka izany! Azoko lazaina tsy ampihambahambana hoy hatrany izy fa tamin'ity indray mitoraka ity dia nahatsapana fa tia anay madinika tokoa izy satria tsy nasiany tombo sy hala fa rehefa anjaranao ny handeha dia tsy maintsy lasa ianao. Ny tena nanamarika ahy hoy ihany i Marie Odile dia ny nahafafahako nihaona mivantana sy niresaka tamin'ny Filohampirenena Andry Rajoelina izay tsy ho hadinoiko mihitsy”, hoy izy namarana ny teniny.

Nizotra tamin'ny antsakany sy andavany ny dia, vao teo ampiangana dia efa nanomboka ny ambiantsy. Ny Tale tomponan-

sy ny maillot BAREA nataondry zareo avy ao amin'ny CNAPS. Teo sahadry dia efa nanomboka nisy ny serasera sy ny fifankahalalana teo amin'ny samy mpandeha nisolotena ny toerampiasan'ny tsirairay avy toy ny orinasa STAR ohatra. Nony tonga tany an-toerana dia fo iray no nitempo ho an'ny Malagasy rehetra, tonga tsy nantsoina rafiraisankina sy raffankatiavana ka samy niara-nanohana ny ekipa Malagasy avokoa. Baolina kitra, nahafahana nitondra avo ny fanevam-pirenena teo anatrehan'ny firenena Afrika sy manerana an'izao tontolo izao. Tantara vaovao no voasoratra eo amin'ny lafiny baolina kitra manokana; fa indrindra ny hery majika nana-nany, nampiray fo ny malagasy iray manontolo.

**Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA**



Démoulage d'un bloc de DOLOS au moyen du boîtier de commande à distance



## CEREMONIE SYMBOLIQUE

### DU LANCEMENT DE FABRICATION DE « DOLOS »

« Dolos » est l'appellation donnée à ce bloc de béton armé de forme géométrique complexe, pouvant peser jusqu'à 88 tonnes. Dans les infrastructures portuaires et à travers le monde entier, il est utilisé, en grand nombre, en tant que revêtement de protection contre la force érosive des vagues. Inventé en 1963 par Aubrey Kruger (1935-2016), dessinateur sud-africain en matière d'architecture portuaire, il a été, pour la première fois, déployé en 1964 sur le brise-lames d'East London, une ville portuaire sud-africaine. Dans le cadre de l'extension du Port de Toamasina, le prolongement de l'actuel brise-lames sera réalisé à l'aide de 2 600 pièces de 50 tonnes et de 800 pièces de 30 tonnes de dolos. Socle symbolique de l'extension portuaire et, étape importante reflétant l'avancement de cette extension, cet élément a valu la cérémonie de lancement, qui a eu lieu, à même le chantier de construction, le 05 juillet dernier. Ont honoré de leur présence ladite cérémonie des représentants des personnalités gouvernementales et diplomatiques, des représentants des parlementaires, des autorités locales, civiles et militaires, des représentants des collectivités et associations civiles, des représentants des partenaires publics et commerciaux...

La cérémonie a été assortie d'une démonstration technique, laquelle a mis en avant la haute technologie japonaise, telle que prônée lors de la Conférence Internationale de Tokyo sur le Développement de l'Afrique, notamment la TICAD 6 en 2016 au Kenya. En effet, la démonstration (avec l'utilisation de moules géantes métalliques à dolos, importées du Japon, le coulage du béton au moyen de pompes à béton, le démoulage et le transfert des dolos, et tout ceci, avec commande à distance) a témoigné de la mise en œuvre de l'infrastructure de haute qualité

à Madagascar. Tous les invités présents ont été admiratifs face cet exemple inédit d'infrastructure moderne.

Mais ce qui est encore le plus significatif, c'est que, du côté malagasy comme du côté japonais, le projet a été perçu comme fondé sur un exemple de partenariat fructueux, solide et constructif de la coopération nippo-malagasy vers un développement durable à Madagascar. Les discours, qui ont été prononcés à l'occasion, en témoignent. En voici quelques extraits :



« La forme tout à fait inhabituelle de ce bloc de protection qu'est le dolos n'est certainement pas le fait d'un pur hasard. En fait, il est le fruit d'une expertise mondialement reconnue dans la construction d'infrastructure maritime. Vous avez sûrement eu l'occasion de remarquer que les blocs composant le brise-lames actuel est de forme tétrapode. Au fur et à mesure des études visant, non seulement une meilleure protection des installations portuaires, mais aussi, à une préservation optimale de l'environnement marin, les chercheurs, ingénieurs, techniciens et experts, ont





Un bloc de DOLOS pesant 50 tonnes

abouti à cette forme inhabituelle... la S.P.A.T, conjointement avec les entreprises japonaises responsables des travaux, démontreront publiquement leur souci constant pour la fiabilité, l'efficacité, la technicité, l'expertise, et tout cela, au profit d'un développement durable, et cela, via une réponse appropriée à la préservation de l'environnement. Développement durable, oui, dans ce sens que l'extension du Port de Toamasina s'avère un véritable outil de désenclavement et de croissance économique pour Madagascar. Développement durable, oui, parce que l'extension du Port de Toamasina permet à Madagascar de profiter du savoir faire et de l'expertise d'une des puissances économiques mondiales. Développement durable, oui, parce que, au-delà d'une coopération entre deux pays, l'extension du Port de Toamasina est en train de bâtir le pont entre malgaches et japonais, les uns et les autres animés du souci de partage, d'échange et de transfert de compétences »,

AVELLIN Christian Eddy,  
Directeur Général de la S.P.A.T.



« Ce projet s'avère sans doute un des projets phares du Gouvernement malagasy, mais présente également une importance prépondérante pour le Gouvernement japonais dans l'atteinte des objectifs globaux de la TICAD... Je tiens vivement à remercier également les entités et organismes qui facilitent, de près ou de loin, la réalisation de ce projet... Permettez-moi de citer, entre autres, les Autorités locales, les services centraux et les démembrements régionaux respectifs du Ministère de l'Economie et des Finances, du Ministère des Transports, du Tourisme et de la Météorologie, et du Ministère de l'Environnement. Leur étroite collaboration ont permis de soulever les barrières, qui sont tout de même envisageables pour des projets de grande envergure comme celui du développement du Port de Toamasina... La JICA s'engage à renouveler ses appuis au Gouvernement malagasy pour la réalisation de ses visions nationales et de sa Politique Générale de l'Etat pour la modernisation des infrastructures... La JICA se tiendra à l'écoute des résultats des différentes rencontres de haut niveau. Les engagements conjoints de nos deux pays marquent sûrement la continuité d'une collaboration exceptionnelle et la réussite de nos projets... Je souhaite sincèrement que ce projet soit un projet exemplaire aux yeux des populations respectives malagasy et nipponne, ainsi qu'aux yeux des autres partenaires au développement... »,

Oki SUGIMOTO,  
Représentant Résident Adjoint de la JICA – Madagascar.



« C'est avec beaucoup de fierté que je constate la haute technologie japonaise contribuer au développement de la Grande Île. Je voudrais adresser mes félicitations aux Autorités locales et aux habitants de la région de Toamasina. Votre compréhension ainsi que votre soutien envers ce projet d'envergure sont incontournables, non seulement pour dynamiser la région de Toamasina, mais aussi pour faire de Madagascar un acteur majeur dans la région Indopacifique... Permettez-moi de rappeler que le Projet d'Extension du Port de Toamasina est placé dans le contexte de « l'Océan Indopacifique libre et ouvert » que préconise le Gouvernement du Japon, ayant comme objectif d'améliorer la connectivité entre l'Asie et l'Afrique. Au cœur de cette stratégie, se trouve la promotion de la stabilité et la prospérité de l'ensemble de ces deux régions, promotion et stabilité qui auront, pour conséquence, une incidence positive sur l'ensemble du monde. Etant un pays situé au carrefour de l'Océan Indopacifique, Madagascar jouera un rôle central et deviendra un pays leader dans l'intégration régionale... »,

Kei KATAGARI, représentant  
SEM l'Ambassadeur  
du Japon à Madagascar.



« Notre sincère gratitude et reconnaissance sont acquises à l'endroit des partenaires techniques et financiers, conduits par le Gouvernement japonais, d'avoir eu l'initiative de contribuer et d'apporter son soutien en faveur de ce projet. Que ce soit un partenariat gagnant-gagnant et qu'il apporte, pour tous, des profits respectifs... Soyez assurés que la Préfecture ainsi que les autorités locales de Toamasina sont à vos côtés et toujours disponibles pour vous appuyer, pour vous soutenir, dans toutes les démarches, dans les efforts entrepris par la S.P.A.T et les entreprises japonaises, une équipe conjointe dynamique au service du développement durable à Madagascar... »,

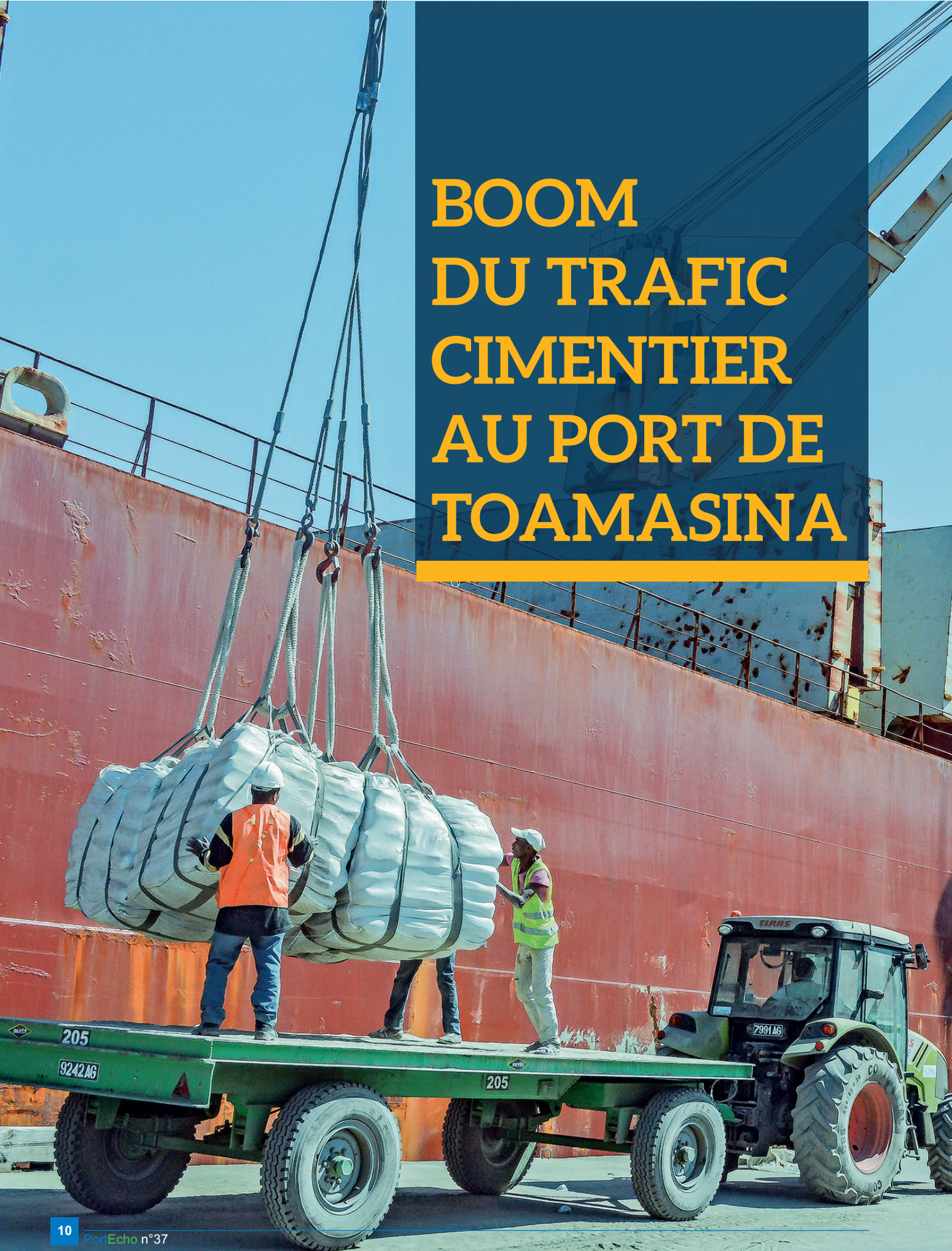
Hariliva RAKOTOMALALA,  
Secrétaire Général  
de la Préfecture  
de Toamasina, représentant le  
Préfet de Toamasina.

« Bref, deux pays, deux peuples, deux cultures, avec une seule et même vision, la fraternité, un état d'esprit, une volonté, une vision, et surtout, une synergie complète aux engagements entrepris dans le cadre de l'Initiative pour l'Emergence de Madagascar... »,

AVELLIN Christian Eddy,  
Directeur Général de la  
S.P.A.T.

Recueilli par Liliane  
MELQUIOND-ZAFINIRINA

# BOOM DU TRAFIC CIMENTIER AU PORT DE TOAMASINA



# Comment les opérateurs y font face ?

Durant ces dernières années à Madagascar, l'investissement en bâtiment a connu un accroissement phénoménal. Ce pic a commencé dans les zones urbaines, pour se répandre progressivement jusque dans les zones rurales. Le phénomène est d'autant plus amplifié que l'Etat, en mettant en œuvre une série de projets d'infrastructures, s'est lui-même engagé dans un défi de taille, défi qui reflète les multiples engagements pris dans le cadre de l'Initiative pour l'Emergence de Madagascar (IEM). Bref, une véritable mutation bouleverse le pays, mutation au sein de laquelle, parmi les produits phares en termes d'infrastructure, le ciment prend une place de choix. Pour PortEcho, l'opportunité a été une occasion d'enquêter autour de ce matériau : provenance, quelles matières premières, conditionnement, acheminement, comment les opérateurs et les acteurs concernés y font face... ? Bref, quel parcours ce matériau emprunte-t-il avant d'atterrir sur chantier, et comment bouleverse-t-il l'organisation des activités des divers opérateurs en la matière ?

## La SMMC et la manutention du ciment en big bag

**V**ers 2015-2016, le domaine de la construction s'avère littéralement en explosion à Madagascar, et avec celui-ci, la hausse du trafic cimentier se confirme. Selon les opérateurs, les plus gros consommateurs de ciment résident à Antananarivo (la capitale) ainsi qu'à Antsirabe (une des villes assez proches de la première). Mais, très rapidement, l'explosion gagne dans la partie Nord Est de la Grande Ile (à Mananara-Nord et à Sambava). Et si, au début, le phénomène a été juste perçu comme une croissance ponctuelle, aujourd'hui, avec la mise en œuvre de l'IEM, il a tout simplement pris l'allure d'un boom de trafic. Ce qui explique, bien évidemment, l'émergence de demandes induisant l'accroissement, à la fois en nombre des opérateurs et en volume des importations. Au Port de Toamasina, PortEcho a axé ses enquêtes auprès de deux sociétés exerçant dans le domaine de l'importation du ciment : la première, qui n'est autre que le manutentionnaire portuaire ; tandis que la seconde exerce dans la production ainsi que la mise en sac du ciment en vrac.

A l'arrivée au Port de Toamasina, le ciment en big bag est réceptionné par les soins de la Société de Manutention des Marchandises Conventionnelles (SMMC). Celle-ci déclare sans hésitation que l'augmentation connue pour ce trafic a été tellement rapide, qu'il n'est pas exagéré de parler d'une explosion. A partir de 2015, c'est du moins de cette façon que l'on peut qualifier la situation. Et comme il fallait s'y attendre, de nouveaux opérateurs sont entrés en jeu. Comme il est le cas, vers fin 2015, de la société WAPI, première société importatrice chinoise, dont l'entrée en scène booste le volume du trafic de 17 026 tonnes (en 2015) à 84 000 tonnes en 2016. En 2017, face à ce matériau plus que porteur, d'autres opérateurs (comme la NS Entreprise) ont emboîté le pas à WAPI (laquelle a pris entretemps le nom d'ARENASOL). Conséquence, le volume du trafic, avec les deux sociétés confondues, passe de 111 033 tonnes en 2017 à 313 499 tonnes en 2018.

Pour cette année 2019 et, considération faite des impacts économiques positifs de l'IEM, la vision est grandiose. La NS Entreprise, à elle seule, assure un minimum de cargaison annuelle de 6 navires de 40 000 tonnes. A ce rythme, à la fin du mois de mai, elle a réceptionné 4 navires, ce qui pourra porter le nombre des touchées prévisionnelles à 8 navires de 40 000 tonnes chacun. En parallèle, en juin dernier, ARENASOL a importé une cargaison de 50 000 tonnes. A ceci devait s'ajouter un troisième opérateur, la Société STIMEX, qui a commencé en avril dernier avec un volume d'importation de 25 000 tonnes.

Face à cette augmentation aussi vertigineuse qu'inattendue, la SMMC est poussée à déployer tous les efforts possibles pour satisfaire ses clients. Comment organiser et gérer les opérations de manutention ? Comment optimiser l'entreposage de ce matériau, qui s'apparente aux marchandises dites « périssables » ? Réservation de quais et de magasins, gestion des engins de manutention, tout doit être synchronisé pour suivre le rythme infernal de la hausse du trafic. Une tâche qui s'avère ardue, bien évidemment !

## Gestion des entrepôts

Le trafic du ciment en big bag ayant doublé par rapport à l'année dernière, l'estimation 2019 se chiffre donc à 500 000 tonnes. Or, la capacité maximale des magasins n'est que de 60 000 tonnes. Par conséquent, si les importations des trois opérateurs confondus maintiennent le rythme actuel, la SMMC aura à gérer, en même temps, 115 000 tonnes de ciment en big bag, soit 55 000 tonnes de plus que la capacité qui peut être stockée dans les magasins existants.

Il va de soi que, en sa qualité de manutentionnaire, la SMMC souhaite faire de son mieux pour donner satisfaction à ses clients ainsi que de les fidéliser. A ce titre, elle doit trouver tous les moyens nécessaires pour une gestion optimale de l'entreposage (durée de stockage, délai d'enlèvement,...). Et si normalement, un enlèvement se fait en 10 jours, les équipes de manutention réussissent déjà à assurer une opération d'enlèvement de 40 000 tonnes en 6 à 7 jours maximum.

Certes, cette belle performance de la SMMC constitue déjà un point fort en sa faveur. Toutefois, cela ne suffit pas à elle seule. C'est la raison pour laquelle, dès le débarquement, le client est incité à enlever ses marchandises sous palan. Cette procédure exige du client à aligner les camions dédiés à l'enlèvement tout le long du quai, ceci, avant le débarquement en soi. Ainsi, les colis sont débarqués directement du navire à bord des plateformes ou des remorques des camions. Il va sans dire que l'enlèvement sous palan présente un avantage énorme en termes de gain de temps. Et par rapport à la gestion des magasins de stockage, il permet de délester le volume des marchandises à stocker de 10 à 12 000 tonnes pour une période de 10 jours.

Prenant eux aussi conscience de la problématique, les clients contribuent à la recherche de

solutions pour la gestion optimale des magasins. A titre d'exemple, les clients chinois ont proposé un nouveau procédé d'arrimage, qui consiste à empiler les big bag suivant la hauteur du magasin. Auparavant, en soulevant les colis par-dessous, un simple élévateur arrive à peine à arrimer les big bag en 3 plans. Or, la technique transmise par les clients chinois (laquelle consiste à renverser et à renforcer les fourches des élévateurs) a permis de stocker jusqu'à 6 plans. Ce qui a eu pour effet de doubler la capacité de stockage dans les magasins. A noter que la SMMC dispose des magasins A1, A2, B1, ainsi que des hangars 6 et 7. Outre cette solution émanant des clients et, pour faire face au problème crucial d'espace, elle a sollicité la S.P.A.T pour lui allouer un magasin supplémentaire. C'est en satisfaction de cette demande que le magasin B2 est actuellement en cours de réhabilitation. Dédié à toute marchandise périssable, ce magasin sera prochainement fonctionnel.



Opération de débarquement de ciments en big bags au quai

## Les ressources humaines et matérielles

Il faut savoir qu'au cours d'une opération de manutention, autant les ressources humaines (main d'œuvre) que les ressources matérielles sont incontournables. A bord dans les cales opérantes, dans les magasins, les deux types de ressources sont exigés. A titre d'exemple :

■ avec 4 cales opérantes, le besoin est d'une équipe de 12 personnes à bord et de 12 autres en magasin, ce qui en fait 24 personnes par cale et un total de 96 dockers, ceux-ci encadrés par des employés responsables et permanents (chefs de bord, chefs de



Chariot élévateur, opérant dans le hangar à ciment

panneaux, chefs de quai, responsables de sécurité...);

■ **quant aux moyens de transport**, une opération de débarquement doit prévoir des tracteurs à remorque de 10 tonnes, ce, pour l'acheminement des marchandises (à raison d'une cargaison de 4 big bags de 2 tonnes de ciment pour chaque remorque). Généralement, 2 tracteurs/remorques sont affectés par cale. Mais ceci peut varier en fonction des besoins, d'autant plus qu'il est d'usage de garder au moins un tracteur de secours à disposition, en cas d'imprévu. Et même avec une organisation réputée bien rodée et parfaitement structurée, il n'est pas exclu que la SMMC rencontre des problèmes imprévus (insuffisance des ressources matérielles), surtout en cas de débarquement parallèle de 2 navires.

### L'étendue du rôle de la SMMC

Comme nous le savons, la SMMC manutentionne toutes les marchandises dites « conventionnelles » (c'est-à-dire qui ne sont pas conteneurisées). Ainsi, dans la liste des types de trafic conventionnel, outre les big bags, les fardeaux, les fûts, les véhicules... figurent également les marchandises issues du dépotage nommé D3bis. Récemment, l'administration douanière a exigé que ce dépotage se fasse en magasin. D'où une demande supplémentaire d'espace. Depuis la mise en application de cette décision, la SMMC doit prendre en considération les impacts de celle-ci sur la gestion des magasins. A défaut d'espace suffisant et, pour dégager l'espace requis pour le dépotage, elle se trouve aujourd'hui dans l'obligation d'empiéter sur l'espace alloué au « *Vary Mora* », le riz exceptionnellement importé par les soins de la Présidence de la République de Madagascar, afin d'aider les familles les plus démunies.

Malheureusement pour la SMMC, le magasin de stockage de ciment n'est pas le seul problème à prendre en compte en termes de gestion d'espace. L'aire d'entreposage des véhicules est également à la source d'une autre saturation. Avec un rythme mensuel de 4 Ro-Ro, transportant chacun 300 à 450 véhicules, la SMMC doit faire face à la réception de 1 200 à 1 300 véhicules par mois. Or, le terre-plein MAHASARIKA, aire d'entreposage dédiée à ce trafic, ne peut contenir que 1 000 véhicules tout au plus. Fort heureusement, un espace affecté en « Zone Tampon », lui est ponctuellement réservé pour entreposer les gros engins.

Faisant front à toutes ces difficultés d'espace en même temps, la SMMC n'a peut être pas tort de tirer la sonnette d'alarme. En tout cas, l'attention de toutes les autorités responsables est attirée, quant à l'importance et à l'urgence de la solution du problème d'entreposage des marchandises conventionnelles. En effet, la perspective du développement de ce trafic est aujourd'hui avérée. D'autant plus que le trafic de transbordement pourrait s'ajouter au trafic cimentier. Une première opération test a déjà eu lieu il y a quelques années. Cette deuxième opération a été faite à l'initiative de la Société Bolloré Logistic. Si la SMMC réussit à gérer celle-ci dans les conditions exigées par l'initiatrice, elle ouvrira une voie sur le boom du trafic de véhicules. Mais déjà, rien que pour cette année, 500 véhicules neufs sont attendus courant juillet, plus de 1 000 véhicules en une fois en août et 1 700 en septembre. Et parallèlement, un autre opérateur s'annonce avec un trafic de 2 000 véhicules tous les deux mois. Tout ceci pour, d'ores et déjà, faire prendre conscience de l'importance et de l'urgence de l'extension des aires d'entreposage de véhicules.

Jusqu'à il y a quelques années, seul le trafic conteneurisé a été réputé en flèche. C'est d'ailleurs le bond en avant, constaté au

niveau du trafic conteneurisé, qui a fait naître une inquiétude grandissante par rapport à une saturation éventuelle des conteneurs. En tout cas, la tendance est que les opérateurs commencent progressivement à se tourner vers le conventionnel.

**Richard RABEMANANTSOA**, Directeur des Opérations de la SMMC, estime que:

« *les marchandises conventionnelles n'ont plus aucune raison d'être marginalisées. Ainsi, je sollicite une parité entre les conteneurs et les marchandises conventionnelles. En tout cas, dans l'intérêt commun du Port de Toamasina, l'affectation des espaces non utilisés devrait être faite, de façon à répondre équitablement aux attentes des usagers portuaires.* »



Pour sa part, malgré l'ampleur émergeante du trafic conventionnel, le Directeur Général de la SMMC, **Rosalien Niriko TSIRINGE**, reste optimiste quant à la situation de la SMMC :



Rosalien Niriko TSIRINGE, Directeur Général de la SMMC,

« *Contrairement aux avis de certaines personnes, nous sommes confiants de l'évolution des marchandises conventionnelles, d'autant plus qu'en perspective des chantiers initiés par l'Etat (dont de nombreux projets routiers), il faut s'attendre à ce que la majeure partie des matériaux nécessaires seront importés en conventionnel. Enfin, avec la reprise des activités de la KRAOMA, la SMMC attend un trafic à l'export de 25 000 tonnes de juin à décembre* », explique-t-il.

Ce qui est rassurant, c'est que jusqu'ici, la SMMC a pu répondre aux attentes des clients. Son Directeur Général s'est d'ailleurs fixé comme mission d'améliorer, de façon continue, la qualité des prestations de service, cela, dans le but d'instaurer la confiance des clients ainsi que de les attirer et de les fidéliser. A ce titre, le respect du timing ainsi que la sécurisation des marchandises figurent aujourd'hui parmi les priorités de la société. Conduire à bien les missions à lui assignées, ce, en tenant compte des perspectives à long terme, d'un côté et, motiver les employés, tant sur le plan social que professionnel, de l'autre, voilà comment la Direction Générale de la SMMC compte apporter sa contribution au redressement de l'économie nationale. Bien entendu, l'impact de cette stratégie se reflète déjà au niveau du rendement affiché par la société.



## HOLCIM : le géant du traitement du ciment en vrac



Opération d'ensachage de ciment en vrac

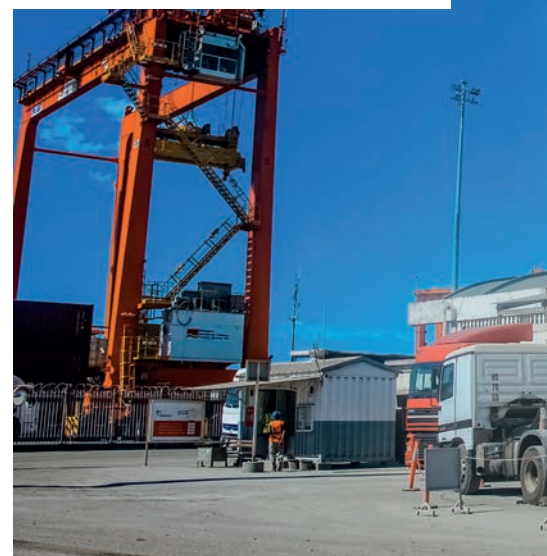
HOLCIM Madagascar dispose de deux usines, chacune jouant un rôle distinct. La première, sise dans l'enceinte du Port de Toamasina, consiste en un terminal de séchage et de mélange ; tandis que la seconde, celle d'Ibity (appelée usine intégrée, d'une capacité de production de 200 000 tonnes par an) traite les matières issues des carrières, ce, jusqu'à la livraison du produit.

Il faut savoir que l'organisation de la logistique d'accueil du ciment exige une chaîne de travail, depuis le débarquement du navire jusqu'à la mise en sac. En fait, le ciment en vrac est déchargé du navire, pour être transféré dans le silo de stockage, via la trémie de déchargement. Le processus de production consiste à mettre en sac et/ou en big bag le ciment produit à partir de celui stocké dans le silo. Les sacs, sinon les big

bags, sont ensuite disposés sur les plateformes des camions pour être, soit livrés aux clients distributeurs, ou stockés dans des dépôts. Quant aux matières premières, elles sont importées par navire vraquier (au rythme de touchées annuelles de 9 ou 12 navires).

Fort de cet important volume de trafic, HOLCIM Madagascar impose sa marque dans le trafic cimentier malagasy. Premier opérateur de ciment en vrac à Madagascar, la Société a toujours su faire face à un marché pourtant concurrentiel. Le système de management de qualité (elle est certifiée à l'ISO 9001-2015) lui permet jusqu'ici de satisfaire les besoins de ses clients. Elle est d'ailleurs en mesure de déployer une large gamme de produits de qualité, adaptés à tous les types de travaux et ayant chacun ses spécificités. Les marques Lova, Orimbato, Manda et Toky ont fait leur preuve et sont aujourd'hui nationalement réputées.

La conviction de HOLCIM Madagascar à contribuer à la relance économique nationale n'est plus à démontrer. En effet, selon le dernier rapport de l'EITI (version 2016), HOLCIM Madagascar a contribué à plus de 26 milliards d'Ariary aux recettes publiques (-17% des recettes publiques issues du secteur extractif). Ce qui la place au 2ème rang après AMBATOVOY. A noter que sa contribution s'est présentée sous forme, non seulement, de taxes, d'impôts, de redevances et de ristournes minières, mais aussi, au niveau d'investissements sociaux.



### Santé-Sécurité : un engagement avec objectif zéro accident

Sa certification à l'ISO 14001-2015 du système de management environnemental démontre l'engagement de HOLCIM Madagascar à accorder la priorité au volet environnemental de ses activités, ce, en poussant toujours plus loin ses objectifs environnementaux. D'ailleurs, pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixée, ainsi que pour respecter les normes fixées par l'Etat en matière d'environnement, HOLCIM Madagascar collabore, de façon constante, avec l'ONE. Cette année, avec le thème « la lutte contre les poussières », la société entend relever le défi de placer des filtres partout où cela est nécessaire ainsi que d'éliminer les fuites.

Par ailleurs, s'engageant au challenge du zéro accident, la société fait observer des mesures extrêmement strictes, visant l'instauration d'une culture ainsi que d'une discipline, ceci, dans le cadre du volet Santé-Sécurité. Tous (salariés comme



*Opération de contrôle et suivi, effectuées par les responsables d'usine HOLCIM*

sous-traitants) sont ainsi contraints à respecter les mesures. Enfin, en termes de sécurité, la sensibilisation est permanente, afin que chacun se sente responsable de

soi, de ses collaborateurs et de son entourage. Chaque employé est tenu d'avoir une culture de Santé-Sécurité, basée sur les 5 règles suivantes :

1. l'analyse de risque ;
2. l'exigence d'une autorisation expresse pour les travaux à risque (en hauteur, par exemple) ;
3. l'exigence du port d'équipement approprié et conforme ;
4. zéro tolérance vis-à-vis de toute drogue et/ou alcool ;
5. la déclaration obligatoire de tout incident et/ou accident, ce, de sorte que ceux-ci ne se reproduisent plus.

Il est clair, qu'avec de tels engagements commerciaux, sociaux, citoyens et responsables, HOLCIM Madagascar crée de la valeur ajoutée au bénéfice de toutes les parties prenantes (actionnaires, salariés, clients, fournisseurs, communautés...), et se soucie manifestement du respect de chaque individu. Tandis que dans le domaine de l'éducation, l'hygiène, la santé et les activités génératrices de revenus, elle investit des moyens substantiels pour honorer ses engagements.

**Recueilli par  
Natacha TSILANGOY**



*Silo de stockage de ciment en vrac sis dans l'enceinte du Port de Toamasina*



# APIOI :

## Réunion du Conseil d'Administration, le 05 avril 2019 aux Seychelles

Sous la présidence de Mr. Ramalingum MAISTRY, la réunion du Conseil d'Administration de l'Association des Ports des Iles de l'Océan Indien (APIOI) a eu lieu le 05 avril dernier aux Seychelles. La S.P.A.T y a été représentée par deux cadres féminins, nommément ZAFINIRINA Paule Liliane et RAHARIMALALA Monica. A l'Ordre du Jour, 14 points prévus dans la convocation. Entre autres résolutions, le Conseil d'Administration a procédé à la nomination de Monsieur Eric LEGRIGEOIS comme Administrateur et Trésorier, et de Monsieur Egbert MOUSTACHE comme Administrateur, ce dernier en remplacement du Colonel André CISEAU. L'occasion a été mise à profit pour suggérer que les anciens Présidents de l'Association deviennent des membres d'honneur.

**D**es questions majeures ont été débattues au cours de la réunion, notamment, la relance de la croisière, le budget et la plateforme féminine. D'ailleurs, pour les années 2019 et 2020, l'APIOI a intégré dans son Plan d'Actions :

- la promotion du genre ;
- la politique de communication en vue d'une visibilité optimale (magazine, presse etc.) ;
- la lutte contre la piraterie (un volet à voir en association avec la COI) ;
- l'enjeu énergétique ;
- le plan de formation mutualisé, après négociation avec le Centre de Formation IPER (Le Havre), notamment en matière de Sécurité/Sûreté (Code ISPS).

En sus de ces questions primordiales, le Conseil d'Administration s'est penché sur

le point d'avancement du dossier « croisière ». D'ailleurs, pour le bassin de l'Océan Indien, l'idée est, d'abord, de joindre les 9 ports membres de l'APIOI, et ensuite, de poursuivre l'étude avec 12 ports. A noter qu'en termes de croisière, d'autres ports malgaches comme Nosy-be, et Antsiranana ont exprimé leur intérêt.

Tandis qu'à propos de la plateforme féminine (qui a tenu sa deuxième réunion le même jour), le Président a rapporté le projet de cette plateforme au sein de l'APIOI (question soulevée au cours de sa réunion le 24 janvier dernier à l'Ile Maurice). Le Conseil d'Administration de l'APIOI a exprimé sa volonté de lui donner plus d'importance ainsi que de lui allouer un budget, ce, après sollicitation d'un partenariat avec WILAT International. A noter que l'APIOI a déjà prévu un financement de 10 000 euros.

Enfin, toutes les conditions étant réunies, l'APIOI et l'AFD (Agence Française de Développement) ont procédé à la signature de la convention de financement de 50 000 euros, la moitié de ce qui a été prévu.

*Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA*

### A RETENIR DANS L'AGENDA :

**Prochaine réunion du Conseil d'Administration au mois de septembre prochain à Madagascar et prochaine session de l'Assemblée Générale en 2020 à La Réunion.**





PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA

## Séance de consultation publique sur le thème « Etude d'Impact Environnemental des travaux de dragage complémentaire »

« Vers un port mis aux normes et compétitif, certes, mais en plus, responsable en termes de préservation de l'environnement et du développement durable », tel est le double challenge que la S.P.A.T entend relever tout au long de la concrétisation du Projet d'Extension du Port de Toamasina. Pour ledit projet, un permis environnemental a déjà été délivré en 2010. Il s'agit de celui portant le numéro 40/10-MEF/ONE/DG/PE. A présent les entreprises responsables des travaux devront passer au dragage de 500 000 m3 de matières (ceci, sous l'égide et l'organisation de l'Office National pour l'Environnement – ONE - Atsinanana). C'est donc l'objet de la consultation publique du 18 juin dernier au Foyer Social de la Cité Canada à Toamasina. Y ont été conviées toutes les entités représentatives du public de la Région Atsinanana.

Outre le fait de déceler ensemble des problèmes significatifs environnementaux, l'objectif ultime de la consultation publique est d'aboutir à des solutions et/ou suggestions concertées, ce, par rapport aux travaux de dragage, qui seront prochainement entrepris dans la rade de Toamasina. L'occasion a été mise à profit pour rappeler à l'assistance l'ensemble des travaux inscrits dans le cadre du projet, à savoir :

- le prolongement du brise-lames sur 345m (la construction de dolos devant composer la barrière de protection a déjà commencé) ;
- la construction d'un nouveau quai C4 (supporté par des pieux en acier), dédié aux méga porte-conteneurs et en prolongement du quai C actuel ;
- l'augmentation du tirant d'eau (profondeur) aux quais existants C1, C2 et C3 ;
- l'extension du terminal à conteneurs, en avançant vers le Récif Hastie.

L'idée force de la consultation publique elle-même, sous la direction de Flore RABENJARISON, Consultante de l'ONE/ARTELIA Madagascar, consiste à déterminer les précautions, mesures et dispositions

à prendre dans le cadre des travaux de dragage. A savoir que ceux-ci dureront dix mois et seront suivis de la construction d'un quai temporaire d'une longueur de 150 m au niveau de la Pointe Tanio. Entre autres préalables, la qualité de l'eau ainsi que la dispersion des sédiments en mer ont fait l'objet d'une simulation technique, utilisant ou non le rideau de turbidité aux alentours de la Pointe Tanio. A l'issue de ladite simulation, des mesures seront prises, telles :



Flore RABENJARISON,  
Consultante de l'ONE/ARTELIA Madagascar

1. le transport des métaux lourds du môle C au site de confinement ;
2. la transplantation des coraux au C3 ainsi qu'au récif Hastie ;
3. l'amointrissement des nuisances sonores par le choix d'utilisation de machines hydrauliques (donc, silencieuses) ;
4. l'amointrissement des impacts sociaux éventuels, notamment sur les activités de pêche. En fait, l'objectif est, d'un côté, d'élaborer un draft, portant sur la gestion de l'environnement (vu les mesures prises au préalable) et, de l'autre, de trouver les solutions visant à minimiser l'impact de l'extension sur les zones d'activité des pêcheurs.

Particulièrement animée et assortie de débats pour le moins passionnés, cette consultation publique a, encore une fois, rempli son rôle de recueillir l'opinion de la population de Toamasina sur les éventuels impacts environnementaux des travaux inscrits dans le cadre de l'extension portuaire. En fait, les participants ont montré leur grand intérêt pour l'avenir du Port de Toamasina. Nonobstant cela, si le public y a été fortement représenté, la persistance de l'Association ADOPT à remettre en question l'emplacement de la future extension, ainsi qu'à soutenir que « l'avenir de Toamasina est, encore et toujours, la baie d'Ivondro, plutôt que le port actuel », a dévié le véritable objet de la consultation. En effet, et sans doute de façon délibérée, cette association a tout simplement mis de côté l'Etude d'Impact Environnemental des travaux de dragage, pour ramener de nouveau les débats vers un sujet pourtant clos depuis longtemps.

En tout cas, ce qui importe c'est que, respectueux de la liberté d'expression, les organisateurs ont laissé libre cours aux membres de l'Association ADOPT, tout en rappelant que le Cahier de Doléances est et reste ouvert pour toute éventualité. Mais, d'ores et déjà, les organisateurs retiennent les premières mesures suivantes :

- ▶ des études environnementales et sociales nécessitent d'être menées ;
- ▶ la gestion des déchets ainsi que l'installation d'un incinérateur doivent être prioritaires ;
- ▶ une cellule environnementale et de communication doit être créée ;
- ▶ un bureau destiné à recevoir les doléances et/ou suggestions, issues de la population, doit, d'urgence, être mis en service ;
- ▶ une formation professionnelle, à l'échelle locale et en rapport à l'extension portuaire, doit être envisagée très rapidement.

Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

01 MAI 2019

# DANS L'ACCOMPLISSEMENT DU DEVOIR ECO-CITOYEN



Le 02 février dernier à Moramanga, lors du lancement officiel de la campagne de reboisement 2019, fidèle à la politique nationale de régénérer le manteau forestier de la Grande Ile, SEM Andry Nirina RAJOELINA, Président de la République de Madagascar a exhorté chaque citoyen malagasy à planter 5 (cinq) arbres. « Madagasikara maitso », ou reverdir la Grande Ile, figure désormais parmi les grands défis du nouveau Pouvoir. A ce titre, et pour marquer la Fête du Travail, des actions de reboisement ont été réalisées ici et là.



Pour sa part, le 1er mai dernier, sous la houlette de son Directeur Général, AVELLIN Christian Eddy, la S.P.A.T a choisi Ivoloïna pour réaliser sa contribution à cette dynamique verte. Ce jour là, 1 000 arbres « *zanatany* » y ont été plantés. Entendez différentes variétés (eucalyptus, ravintsara, manguiers, corossol...) à l'image des 180 employés participants et originaires de diverses régions, qui ont accompli leur devoir éco-citoyen dans la joie et l'allégresse. Bref, un moment convivial entre collègues et

humains, tout en resserrant les liens entre employés et employeurs, et surtout, une opportunité de contribuer à la sauvegarde de la planète.

Il est intéressant de souligner que l'engagement de la S.P.A.T dans le reboisement périodique date de plusieurs années. Consciente de l'enjeu de la reforestation pour lutter contre la dégradation de l'environnement, la Direction Générale s'est régulièrement obligée d'impliquer les employés dans cet acte noble et civique. D'ailleurs, ce n'est pas la première

NT



fois que le site d'Ivoloina est choisi.

De plus, la S.P.A.T. fait régulièrement suivre l'évolution des jeunes plants. Ainsi, un système de suivi a été instauré en association avec des habitants sur place, ceci, afin d'assurer la croissance des plants. Cette année, après constat visuel des jeunes plants, il a fallu en replanter 50 autres, pour remplacer ceux qui n'ont pas poussé. Ce qui est encourageant, c'est qu'environ 85% des arbres plantés l'année dernière sont actuellement en pleine croissance !

Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Employés et Directeur Général de la S.P.A.T contribuent ensemble dans l'accomplissement de leur devoir éco-citoyens.



« Du côté des quais... »

# LE CONTENEUR

## CET EMBALLAGE QUI A RÉVOLUTIONNÉ LE TRANSPORT MARITIME ! (SUITE)

Tous à bord pour un nouveau périple du voyage dans l'histoire du conteneur ! Plus besoin de rappeler son influence sur l'évolution du transport maritime. Néanmoins, il est fondamental de souligner que le transport conteneurisé s'est toujours avéré une industrie à la fois dynamique et en constante évolution. A vrai dire, en termes de transport multimodal, les diversités des marchandises (circulant à travers le monde via le trafic maritime) incitent les constructeurs à produire, encore et toujours plus, des types de conteneurs, ceci, pour se conformer, non seulement aux normes internationales, mais aussi et surtout, aux spécificités des cargaisons. En effet, et afin de répondre aux besoins émergents (mondiaux, régionaux, locaux), nombreux sont aujourd'hui les types de conteneurs en cours de développement et de personnalisation. Au cours de cette troisième étape de notre voyage, nous vous invitons à découvrir les différentes variantes des conteneurs maritimes de base, c'est-à-dire les conteneurs DRY.

### LES VARIANTES DU CONTENEUR DE BASE



#### ■ Conteneurs « Reefer »

Ce type de conteneurs existe en 20 et 40 pieds, avec les mêmes dimensions extérieures que les conteneurs dry de mêmes dimensions. Il s'agit de conteneurs "thermiquement isolés", dotés d'un dispositif de maintien de température. Ils permettent le transport de marchandises sous température dirigée.

Les conteneurs reefer doivent être, en quasi-permanence, alimentés électriquement, ce, pour permettre le fonctionnement de son groupe frigorifique. Ceci est valable aussi bien à terre

qu'à bord du navire, sur camion ou par train. Par ailleurs, afin d'assurer la bonne circulation de l'air froid (notamment pour le retour vers l'évaporateur), d'une part et, de permettre à la marchandise d'en bénéficier pleinement, d'autre part, l'emportage doit répondre à certaines règles physiques. La répartition de l'air froid doit également favoriser, à la fois une température homogène dans le conteneur et l'évacuation de l'éthylène, du dioxyde de carbone ainsi que d'autres gaz indésirables. Sous ces températures contrôlées, on retrouve de multiples options de conteneurs reefer, comme :

- conserver une température ambiante définie ;
- chauffer en continu jusqu'à + 30 °C ;
- refroidir en continu jusqu'à - 35 °C ;
- offrir une fonction isotherme, telle une glacière.



#### ■ Conteneurs « Open top » et « Open side »

Les caractéristiques (tailles et dimensions) des « open top » sont identiques à celle des conteneurs dry. Néanmoins, le haut de ces conteneurs est ouvert. Ce sont en fait des conteneurs sans toit. Pour leur protection, on les recouvre d'une bâche, sinon d'une couverture rigide amovible. Les poutres transversales au-dessus de chaque porte sont détachables. Ces conteneurs ont été créés pour permettre de charger un objet encombrant ou

qui ne peut être démonté, ou encore des produits lourds dont la manutention ou le chargement s'effectue par le haut et à l'aide de grues.

Tandis que les « open side », également appelés conteneurs à ouverture latérale, comme son nom l'indique, sont des conteneurs dont l'une des parois est remplacée par une bâche en plastique. Cela permet de charger le conteneur directement par le côté et à l'aide d'un chariot à fourches.



### ■ Conteneurs-citernes, pour vrac liquides et gaz

Les conteneurs-citernes ISO ont été développés pour le transport de tous types de liquides en vrac (et ainsi, pour remplacer le transport en fût). Contrairement aux conteneurs dry polyvalents (destinés aux produits dites sèches), les conteneurs-citernes ne sont

conçus que pour une seule famille de produits déterminés (chimiques, alimentaires, gazeux, liquéfiés, pressurisés ou non...). Ce type de conteneur maritime à usage spécifique est composé de deux éléments, la citerne ou le réservoir et le cadre. Celui-ci est fabriqué

selon les normes ISO et est nécessaire à la préemption du système des matériels de levage, ainsi qu'à la protection de la citerne. Quant au réservoir en acier inoxydable, il est entouré d'une isolation ainsi que d'une couche protectrice de polyuréthane et d'aluminium. La plage de contenance du réservoir s'étale de 14.000 à 26.000 litres selon la masse du liquide. En outre, selon la famille des produits à charger, les types de réservoir sont classés en fonction de la spécification de son enveloppe ainsi que de ses valves raccords. C'est cette classification du réservoir qui détermine le type de produit que peut accueillir la citerne. Généralement, les conteneurs-citernes sont équipés d'accessoires destinés à faciliter le chargement et le déchargement du contenu. Ils sont également équipés d'accessoires de sécurité.

dues dans l'emballage, le transport de charge et le stockage. A savoir également qu'il existe plusieurs dimensions standards de palettes. Elles sont particulièrement adaptées aux différents chargements de conteneurs maritimes :

- palette Euro : 80 x 120 cm, également appelée palette EPAL (la plus couramment utilisée et la plus commercialisée en Europe) ;
- palette ISO ou VMF : 100 x 120 cm.

Les conteneurs palletwide existent dans les quatre versions les plus courantes de conteneurs : 20', 40', 40' HC et 45' HC. Un conteneur palletwide de 20' peut contenir 15 palettes Europe (contre 12 pour un conteneur classique). Un conteneur pallet wide de 40' a une capacité de 30 palettes (contre 25 pour un 40' standard). Enfin, un palletwide de 45' peut en charger 33 au lieu de 27.

Certes, dans le trafic maritime, la variante du type de conteneurs de norme ISO est la plus couramment utilisée. Toutefois, la liste des catégories de ces conteneurs n'est pas exhaustive. En fait, tout dépend des besoins exprimés par les chargeurs ainsi que des spécificités des cargaisons.

### ■ Conteneurs « Plateau » ou « Flat rack »

Il s'agit de conteneurs à usage spécifique, considérés comme des variantes du 20 pieds ou du 40 pieds et, dans sa majorité, polyvalents. Ils sont dépourvus de parois latérales fixes ainsi que de toiture. Ils ont une structure en acier aux normes ISO, des coins ISO et des passages de fourches. Doté d'un plancher en bois, ce type de conteneur est posé sur des traverses en acier et a été conçu pour le transport de colis lourds ou

volumineux. L'objectif étant de conserver une résistance longitudinale, les conteneurs plate-forme sont moins hauts et dotés d'un sol plus épais que les conteneurs de base. Contrairement aux autres conteneurs, ils sont adaptés aux marchandises qui n'exigent pas d'être étanches à l'eau.

Ces conteneurs sont particulièrement pratiques pour le transport des charges hors normes (engins de chantier, etc...) et sont destinés aux objets qui ne peuvent être placés dans un conteneur ordinaire. Ils existent sous les deux formes principales suivantes :

- le flat rack fixed end (à parois d'extrémités fixes) ;
- le « flat collapsible » à parois d'extrémités mobiles).



### ■ Conteneurs « Palletwide »

Les conteneurs « palletwide » ont été spécialement conçus pour le transport de palettes en bois. Extérieurement, les dimensions de ces conteneurs sont identiques à ceux du conteneur ISO standard. Cependant, les dimensions intérieures sont plus larges que celles des conteneurs de base. En effet, si la largeur interne d'un conteneur de base est de 2,348m, celle des palletwide est de 2,438m. Cette variation de mesure répond à l'exigence de l'optimisation du chargement des palettes, dans ce sens que la surface au sol inoccupée du conteneur est ainsi limitée au minimum. A savoir que la palette en bois, également appelé « palette de manutention », est un accessoire destiné à rationaliser la manutention, le stockage et le transport de marchandises. Les palettes sont très répan-



A suivre

Proposé par  
Mamy RAZAKALIMANANDRO



## POUR UNE SÉCURITÉ MARITIME EFFICACE ET ADAPTÉE !

Le 20 mai dernier, à l'occasion de la 3<sup>ème</sup> réunion du comité de pilotage pour la gouvernance du Centre Régional de Coordination des Opérations, Madagascar a signé deux accords régionaux, cela, suite à la mise en place, par les 7 états de l'Afrique orientale et de l'Océan Indien, d'une architecture régionale de sécurité maritime efficace et adaptée.

Ladite architecture repose sur deux mécanismes, portant respectivement sur :

- l'échange ainsi que le partage de l'information maritime ;
- la coordination d'actions conjointes en mer.

A noter que la traduction opérationnelle de ces mécanismes relève de la responsabilité conjointe du Centre Régional de Fusion de l'Information Maritime ou CRFIM (basé à Madagascar) et du Centre Régional de Coordination Opérationnelle (basé aux Seychelles).

Les activités respectives des deux centres régionaux tiennent une grande importance dans la sécurisation du domaine maritime au niveau, non seulement régional, mais aussi mondial. En effet, appelés à collaborer étroitement avec les centres nationaux des pays signataires des accords, ainsi que d'autres partenaires clés dans le domaine de la sécurité maritime, ils constituent un modèle de coopération efficace. D'ailleurs, à travers l'échange d'informations et le signalement

au niveau des autorités nationales, ce modèle a déjà démontré son efficacité dans l'interception de cas d'infractions maritimes.

Pour le cas spécifique de Madagascar, comme l'a souligné Christian Ntsay, Premier Ministre, *« l'absence de gardes côtes constitue un handicap considérable à la sécurité et à l'économie du pays. Les trafics de tout genre, les exportations illicites de bois précieux et de pierres précieuses, ainsi que les pêches illicites, compromettent considérablement les rentrées d'argent dans les caisses de l'Etat »*. En effet, en l'absence de garde côtes pour sécuriser ses frontières, Madagascar perd quelques 750 millions de dollars par an. C'est d'ailleurs ce manque à gagner considérable qui a incité l'Etat malgache à envisager prochainement le déploiement de gardes côtes !

Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

JOURNÉE MONDIALE DE SENSIBILISATION AUX PASSAGES À NIVEAU :

# LES EFFORTS CONTINUENT

Ambatovy a participé à la célébration de la journée mondiale de sensibilisation aux passages à niveau, organisée conjointement avec Madarail et sous le haut patronage du Ministère des Transports, du Tourisme et de la Météorologie, les 7 et 8 juin 2019, à l'Esplanade de la Mairie de Tamatave. C'est la première fois à Madagascar qu'un tel événement est célébré, pendant lequel le public a pu se renseigner et s'informer sur une série de mesures sur la sécurité des voies ferroviaires, notamment pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.



Tamatave accueille la journée mondiale de la sécurité aux passages à niveau pour la première fois

**P**our Ambatovy, la sécurité de la population sur les endroits qui touchent de loin ou de près ses activités est une priorité absolue. Ambatovy a toujours sensibilisé et continuera à sensibiliser la communauté sur la sécurité des voies ferrées, du fait que le train constitue le moyen de transport de ses matières premières utiles à la production du nickel et du cobalt, allant du Port de Tamatave à son usine à Antanandava.

Madarail, étant le transporteur exclusif des matières premières d'Ambatovy, s'occupe de la gestion des voies ferrées et des trains mis à sa disposition. Néanmoins, Ambatovy dispose de personnel compétent qui assure la mise en œuvre des mesures d'atténuation prévues par les Etudes d'Impact Environnemental et Social. C'est une raison pour laquelle il est devenu une habitude pour Ambatovy d'appuyer Madarail tous les ans dans les activités visant à améliorer la sécurité des riverains, des piétons, des tireurs de pousse-pousse, des motards, des chauffeurs de voitures, des élèves, et d'autres usagers allant du Port à l'usine. Tout cela se conjugue, d'une part, avec la mise en place de plusieurs infrastructures telles que les murs de sécurité le long des voies ferrées, les ponts aériens, les panneaux de signalisation au niveau des passages à niveau (au nombre de 20), la mise aux normes des barrières aux passages à niveau et l'appui à l'entretien communal des ponts aériens. Et d'autre part, la sensibilisation sur les consignes de sécurité ferroviaire auprès des élèves de 24 établissements scolaires situés le long des voies ferrées de la zone corridor. Au total, 5 680 élèves sont sensibilisés pour l'année 2019. Des consignes de sécurité ferroviaire sont également offertes aux gargotiers, aux personnes à mobilité réduite et aux familles des malades mentales.



Démonstration sur la sécurité aux passages à niveau

Notons que la majorité des accidents et presque accidents aux passages à niveau sont dus à l'entêtement ou aux comportements inadaptés d'un piéton ou d'un véhicule, à une faute d'inattention, à l'impossibilité de se dégager, ou encore à une infraction contre des barrières fermées.

C'est la raison pour laquelle la célébration de la journée mondiale de la sécurité aux passages à niveau reste très importante chaque année. Cette fois-ci, ce fut une réussite pour la célébration car durant les deux jours, 9 681 visiteurs ont directement été sensibilisés.

Source: Ambatovy

## REBOISEMENT du 30.05.2019



Prononciation d'allocution du Directeur Général de la SMMC, lors du reboisement.

chacun. Ce qui fait que le reboisement est le seul moyen, habituel et rapide, pour les responsables aussi bien du secteur public que ceux du secteur privé, de contribuer à atteindre l'objectif qui consiste à refaire de Madagascar une île verte.

Les objectifs visés sont de plusieurs ordres : préserver la forêt naturelle, assurer une couverture végétale de toutes les aires dénudées, protéger les sols contre l'érosion et réduire le taux de chômage.

Ainsi donc, pour impliquer la Société dans cette action menée



Opération de reboisement effectué par la SMMC en partenariat avec la Région Atsinanana, le Fokontany de Befamoa – Brickaville ainsi que le Ministère de l'Environnement, dans le cadre de la protection de l'environnement.

« Plantation réussie, source d'énergie durable face au changement climatique », telle est la devise pour cette année de reboisement de 2018-2019.

Selon Gilbert Choulet : « *Dans chaque forêt, il y a un arbre qui te correspond ; pour ne pas te détruire, protège-la.* » Non seulement, pour des aspects esthétiques, mais les arbres ont toujours été intimement liés à l'évolution de la biodiversité terrestre, surtout l'humanité, car l'oxygène, l'eau, les aliments et les médicaments dépendent tous des forêts.

Faire en sorte que la Grande-Île retrouve sa renommée d'antan en termes de richesse forestière et de biodiversité, est aussi un défi que tous les malgaches doivent lancer. Cette situation requiert la prise de responsabilité de tout un

par l'Etat, tous les employés et collègues de la Société de Manutention des Marchandises Conventionnelles (SMMC), ont été conviés par le Directeur Général, Niriko Rosalien TSIRENGE, afin de participer activement à ce reboisement, du jeudi 30 mai 2019, à Befamoa – Brickaville.

Les responsables locaux étant très reconnaissants de cette bonne initiative de la SMMC, en ayant choisi leur localité pour cette opération. Ils ont promis de faire leur mieux à protéger les jeunes plants contre les feux de brousses ou autres, pour que les efforts de la SMMC ne restent pas vains.

Le Directeur Général a remercié le Président du « Fokontany » local, les représentants du Ministère de l'Environnement, le Chef

de Cantonnement, ainsi que tous les habitants environnants, et surtout tous les employés qui ont été venus massivement à l'appel de ce jour, qui est normalement un jour férié où tout le monde devrait rester auprès de sa propre famille, mais sont venus nombreux pour honorer la Société et aussi pour montrer leur motivation sur l'importance de ce reboisement dans la vie quotidienne. Il a aussi confié au président du « Fokontany » le suivi de ce reboisement ainsi que la protection de ces jeunes plants.

Ce reboisement fait déjà partie de la politique nationale de l'Etat car le plan de cette année prévoyant 30.000 hectares d'aménagement pour la Région Atsinanana. Et la SMMC contribue sur 5 hectares d'aménagement, en héritage pour des générations et des générations, parce que « **PLANTER DES ARBRES C'EST MÉDITER AUX GÉNÉRATIONS FUTURES** ».

Pour cette première édition ainsi que pour l'ouverture de la saison de reboisement pour la SMMC, 1000 jeunes plants ont été plantés sur une surface de 1 hectare. Le Directeur Général a promis que les 4 hectares restants devraient être achevés cette année même.

Il a été choisi de faire du reboisement des espèces telles que l'eucalyptus, de types *Corymbia citriodora*, (*Eucalyptus citronné*), *Eucalyptus robusta*, (*Eucalyptus des marais*) et *Eucalyptus grandis* dit gommier rose, qui présentent plusieurs avantages. Il s'agit d'arbre à croissance rapide, résistant au sol aride, capable de se régénérer, ce qui permet de faire des coupes tous les trois ans.

Reboiser, c'est donc investir dans sa parcelle en faveur de la forêt, de son patrimoine et de l'économie locale !

Reboiser est une chose. Faire le suivi des plantes en est une autre. S'assurer que les plantes atteignent l'âge adulte est tout aussi des gestes responsables et citoyens.

***A court, moyen ou long terme, le reboisement reste plus que jamais le bon plan !***

## ASA TAGNAMARO du 31.03.20



Participation de la SMMC au « TAGNAMARO »

L'initiative « TAGNAMARO, andron'ny olom-pirenena », lancée par le Ministère de la Communication et de la Culture, consiste à effectuer des travaux d'intérêt général pour redresser le pays. Conformément à cet esprit Tagnamaro, l'appel à la mobilisation et la participation citoyenne est lancé. Ainsi donc, chaque individu est appelé à participer activement à des travaux communautaires visant à renforcer l'unité nationale.

En réponse à ces appels lancés, et pour son lancement officiel le samedi 31 mars 2019, la SMMC a adhéré au projet. En commençant par la participation au nettoyage des voies situant devant le CRJS et le CEG RATSIMILAHO. Un tracteur avec remorque de la SMMC a été mis à la disposition du public pour le transport des ordures.

Tout comme lors de la première édition, le personnel de la SMMC s'est donné encore la main pour la deuxième édition, le samedi 27 avril 2019, en nettoyant les alentours de l'enceinte de l'EPP MORARANO, avec la contribution de quelques habitants du quartier, quelques parents d'élèves et des enseignants. A cet effet, deux



19 / 27.04.2019 – 15.06.2019

## ASIEF du 01.06.2019



devant les voies CRJS et CEG RATSIMILAO

bidons de peinture ont été octroyés par la SMMC pour rénover les salles de classes.

Travaux faits, le tracteur avec remorque, ainsi que quelques employés de la SMMC se sont rendus au Port Fluvial pour aider ceux qui y sont déjà, en transportant les ordures récoltées du Canal de Pangalane pour être transféré au lieu y afférent.

Le samedi 15 juin 2019, Madagascar entrait dans la 4<sup>è</sup> édition du « Tagnamaro ». Pour cette continuité, la SMMC n'a pas été en reste. Bien sûr, les dirigeants actuels étaient de la partie pour honorer, ensemble avec cette forte délégation, ce travail d'intérêt général. En tout cas, ce jour-là, les âmes éprises de changement qui animent désormais la SMMC avaient affiché une certaine satisfaction en participant à ces travaux entrepris du côté de la grande surface SHOPRITE et donc, y avaient pris goût pour vouloir poursuivre dans cette même perspective la prochaine fois.

Comme quoi, il y a aussi un temps pour joindre l'utile à l'agréable tout en étant sûr et certain d'atteindre en temps voulu l'objectif visé.

« La santé ressemble de plus en plus au sport : on en parle tous les jours aux nouvelles, même s'il n'y a rien de particulièrement intéressant à raconter », selon Jean Dion.

Une meilleure circulation du sang dans les artères, une augmentation de la puissance musculaire du cœur, un ralentissement de la fréquence cardiaque de repos. Ce sont que quelques avantages de pratiquer du sport.

La favorisation et la pratique de l'activité physique et sportive des fonctionnaires, face à la propagation généralisée de l'inactivité physique, est le but de l'Association Sportive Interministérielle pour l'Entretien des Fonctionnaires dit ASIEF.

Outre la solidarité entre les fonctionnaires, l'objectif principal des rencontres sportives est de réduire le taux des maladies des fonctionnaires puisque le sport est un médicament gratuit.

Cette année, le second tournoi de l'ASIEF se déroulera du 7 au 20 octobre 2019 à Antsiranana, dans la capitale de la région DIANA.

Le Bureau Directeur de l'Antenne Régionale Atsinanana de l'ASIEF a invité les sportifs de la SMMC à participer à l'ouverture officielle de cette saison sportive du sport

d'entretien. Cette ouverture officielle du Tournoi Sportif 2019 interservices publics de la Région Atsinanana, s'est déroulée le 01 juin 2019, au Gymnase couvert du CRJS Toamasina, dont la devise pour cette année est

**« SANTE, PAIX ET UNITE REGIONALE PAR LE SPORT. »**



Participation des sportifs de la SMMC à l'ouverture du Tournoi ASIEF

## DEFILE du 26 JUIN 2019

**« MALAGASY AHO, TIA TANINDRAZANA, TIA FANDROSOANA ».**

Telle est la devise de cette année. Comme chaque année, des employés de la SMMC participent activement au défilé. Ils ont été représentés par les membres des syndicats existant au Port, les membres de l'association du personnel féminin ainsi que quelques employés journaliers. La pluie ne les a pas empêchés, de même que pour les habitants de Toamasina, à défiler et célébrer le 59<sup>e</sup> anniversaire de l'indépendance de Madagascar.

Cette année, certains des matériels utilisés par la SMMC ont également été exposés durant le défilé, pour montrer aux gens la qualité des matériels exploités par la société et pour montrer qu'elle suit la norme tels :

- Voiture de sécurité OROCH,
- Elévateur YALE de 8 tonnes,
- Tracteur et remorque KLASS de 10 tonnes,
- TUG MASTER MAFI et porte-char de 70 tonnes

Défilé des représentants de la SMMC suivi des matériels utilisés par la SMMC lors de la célébration du 59<sup>e</sup> anniversaire de l'indépendance de Madagascar.

- Logger "TANGATRIKA"
- Chargeuse BOBCAT

Si nous le rappelons, le 26 juin est une journée consacrée à la célébration du jour de l'indépendance des Malagasy. Auparavant, seule l'armée célébrait et participait au défilé. Mais à l'heure actuelle, tout le monde y participe. La célébration la plus glorieuse de cette journée historique a donc été marquée par des défilés des soldats, des entre-

prises privées et/ou publiques, des diverses organisations, des diverses divisions politiques et même des étudiants de nombreuses écoles locales.

Le Directeur Général et ses collaborateurs proches remercient tout le personnel de la SMMC qui a participé à ce défilé. Que Dieu les protège et les bénisse.

Source: SMMC

# LUTTE ANTI-CORRUPTION :

Porte ouverte les 05 et 06 avril 2019 à Toamasina



Partout où on va, partout où on entre, l'argent est devenu maître à Madagascar. Il faut payer ! Pour obtenir ce à quoi on a normalement, légitimement et légalement droit, « tsy maintsy mandoa tapany, mba hahazoana erany », il faut d'abord payer en partie pour être intégralement payé (traduction libre). Une pratique devenue courante, au vu et au su de tous les citoyens, et que, pour comble de malheur, la lenteur notoire de la machine administrative (délibérée ou non) devait amplifier encore et toujours plus ! Oui, depuis ces dernières décennies, la corruption est devenue une réalité minant le quotidien de la population. Et, avec le temps, elle a pris une ampleur telle, qu'elle a compromis tout effort de développement.

**M**ais cela, c'était avant que le nouveau Président de la République ne s'engage publiquement à éradiquer tout ce qui peut bloquer le développement national ainsi que le bien-être de ses concitoyens. **Lutter contre la corruption sous toutes ses formes, et ainsi, asseoir un des piliers du développement durable, deviennent dès lors des priorités nationales.** C'est donc dans un esprit d'adhésion à cette initiative, tant noble que salubre pour le pays, que, les 05 et 06 avril derniers à Toamasina, une Porte Ouverte a été organisée à même l'Avenue de l'Indépendance. Parmi les participants, l'on compte plusieurs organismes et sociétés œuvrant pour la même cause, dont la S.P.A.T, représentée par sa Cellule Anti-Corruption (CAC), laquelle compte 20 (vingt) membres.

Force a été de reconnaître que, jusqu'ici, la perception de la corruption à Madagascar reste très élevée. Et la Porte Ouverte a, non seulement exposé publiquement les formes de la corruption au quotidien, mais aussi et surtout, sensibilisé les visiteurs sur les moyens de lutte, les résultats ainsi que les perspectives, etc... Si éradiquer totalement ce fléau (notamment dans l'administration publique) s'avère difficile, **il n'est nullement impossible pour autant.** Aujourd'hui, avec l'avènement du nouveau Pouvoir, les moyens déployés pour la lutte sont à la hauteur du fléau. Pour ne citer que les institutions qui ont vu le jour, entre autres, le Pôle Anti-Corruption (PAC), érigé à Antananarivo et composé de 24 membres. Véritable pas en avant dans le traitement des dossiers de corruption (infractions économiques et financières), ce pôle traite impartialement les auteurs (qu'il s'agisse d'un simple citoyen ou d'un haut responsable étatique)

Il faut dire que, aussitôt après leur prise de pouvoir, nos nouveaux dirigeants ont d'emblée démarré les actions de lutte contre la corruption, déclenché la poursuite des auteurs d'infractions, remué les grands dossiers laissés de côté des années durant. En termes de lutte contre la corruption, il faut

désormais ne retenir que les deux mots suivants : « **Tolérance Zéro** ». En tout cas, nous assistons aujourd'hui à un revirement inespéré : **nos dirigeants s'emploient sans relâche à instaurer la culture de transparence, et le gouvernement relève le défi d'apporter un nouveau visage dans le service public.**

Dans cette lancée, le Conseil pour la Sauvegarde de l'Intégrité est créé, avec pour mission le pilotage de la stratégie nationale pour la lutte. La mise en place d'une institution judiciaire spécialisée, comme le PAC, constitue une grande démarche pour renforcer la répression des infractions. A ce titre, le 06 avril dernier, dans son discours d'inauguration d'un bâtiment au Tribunal de Toamasina, Jacques RANDRIANASOLO, Ministre de la Justice, a été plus que ferme dans la publication de l'intention du Ministère sur l'assainissement de la justice, afin de redorer son image publique ainsi que de restaurer la confiance des justiciables.

Pour sa part, Frédéric LESNE, Conseiller en Développement Organisationnel au sein du Transparency International-Initiative Madagascar, résume l'évolution des efforts de la façon suivante : « **Il est vrai que le score de Madagascar diminue dans le classement, cela veut dire que la situation empire (...), des institutions collaborent fréquemment avec le BIANCO, et l'on sait qu'ils font des choses positives, alors que c'est loin d'être idéal. Il y a encore beaucoup de choses à corriger et des luttes à faire. Mais, disons qu'il y a des avancées et on doit continuer dans ce sens** ».

Sinon quel bilan accorder à la Porte Ouverte ? Objectif atteint, dans ce sens qu'elle a permis de rendre publique ceci : « **Désormais la lutte contre la corruption s'avère l'attitude, la façon de penser, le comportement à adopter pour tout citoyen malagasy** ».

Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Vue partielle des invités .



Stand de la Cellule Anti-Corruption de la SPAT durant cet événement



Cérémonie de coupure de ruban, honorée par Jacques RANDRIANASOLO, Garde de sceaux, Ministre de la Justice, lors de l'inauguration du nouveau bâtiment du tribunal

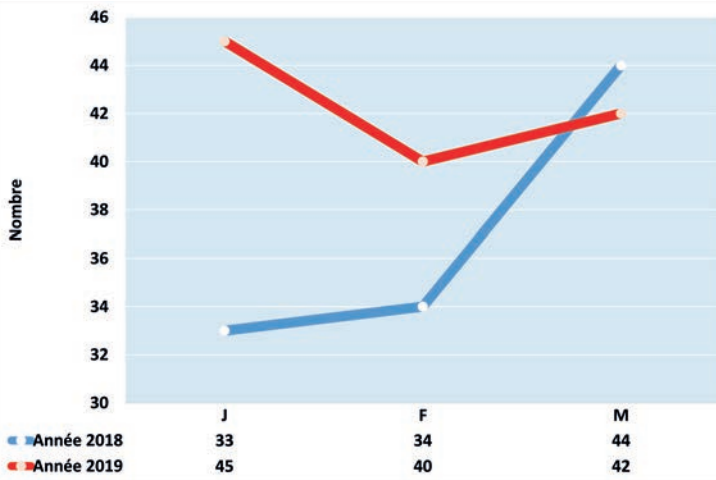
# Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

1<sup>er</sup> Timestre 2018/2019

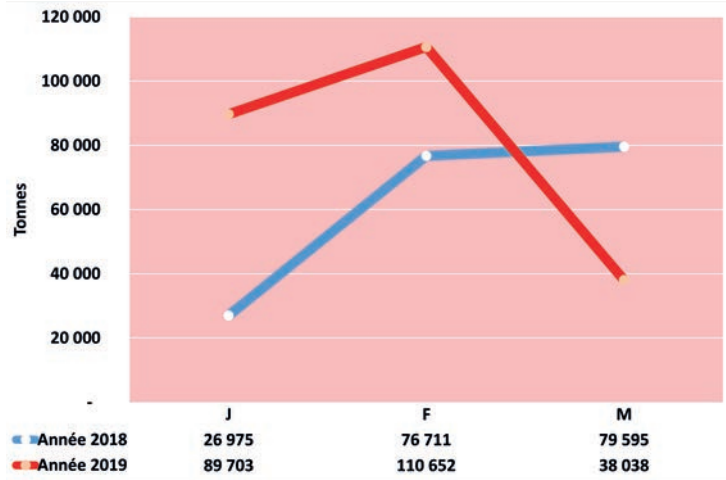
	2018	2019	Evolution % 2018/2019
<b>TOUCHEES DES NAVIRES (Nombre)</b>			
<b>Lignes commerciales</b>			
Long cours	82	103	
Caboteurs	12	8	
Pétroliers	17	16	
Divers			
<b>Lignes non commerciales</b>			
Bornage et Pêche	423	483	
<b>Total</b>	<b>534</b>	<b>610</b>	<b>14</b>
<b>TRAFIC DE CONTENEURS (EVP)</b>			
Conteneurs pleins	37 011	36 700	
Conteneurs vides	21 693	23 545	
<b>Total</b>	<b>58 704</b>	<b>60 251</b>	
Poids de marchandises conteneurisées (en tonne)	696 640	643 268	
Rendement opérationnel (boîte/heure)	31,36	45,81	
<b>TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes)</b>			
<b>Trafic long cours</b>			
Débarquement	143 813	168 079	
Embarquement	20 004		
Manipulation			
<b>Total</b>	<b>163 817</b>	<b>168 079</b>	<b>2,6</b>
<b>Trafic cabotage</b>			
Débarquement	2 346	3 786	
Embarquement	4 305	17 093	
<b>Total</b>	<b>6 651</b>	<b>20 879</b>	
<b>Total</b>	<b>170 468</b>	<b>188 958</b>	<b>10,847</b>
<b>Trafic bornage</b>			
Trafic bornage (en tonnes)	41 634	52 496	
<b>TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes)</b>			
Débarquement	141 962	210 870	
Embarquement	41 319	36 523	
<b>Total</b>	<b>183 281</b>	<b>238 393</b>	<b>30,06</b>
<b>TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes)</b>			
<b>Total</b>	<b>172 745</b>	<b>485 073</b>	<b>180,8</b>
<b>TRAFIC MARITIME GLOBAL</b>	<b>1 264 589</b>	<b>1 608 189</b>	<b>27,17</b>

source: Contrôle de Gestion de la SPAT

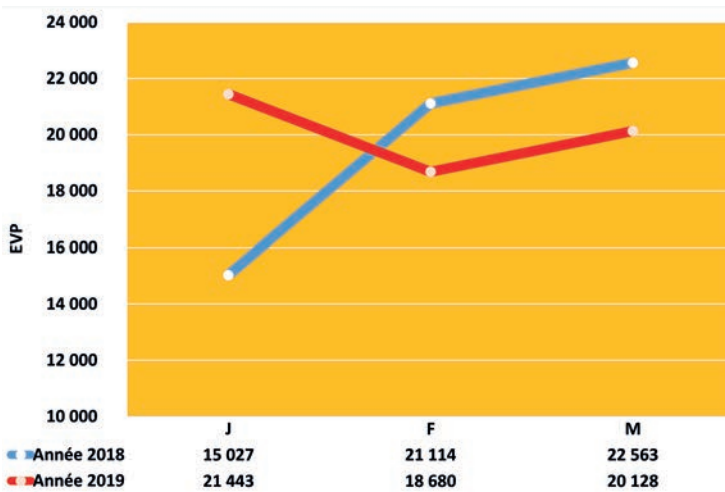
TOUCHÉES DES NAVIRES



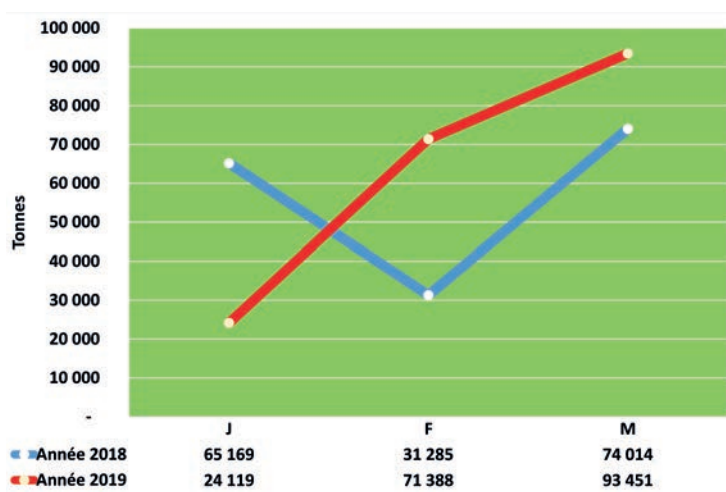
TRAFIC DES HYDROCARBURES



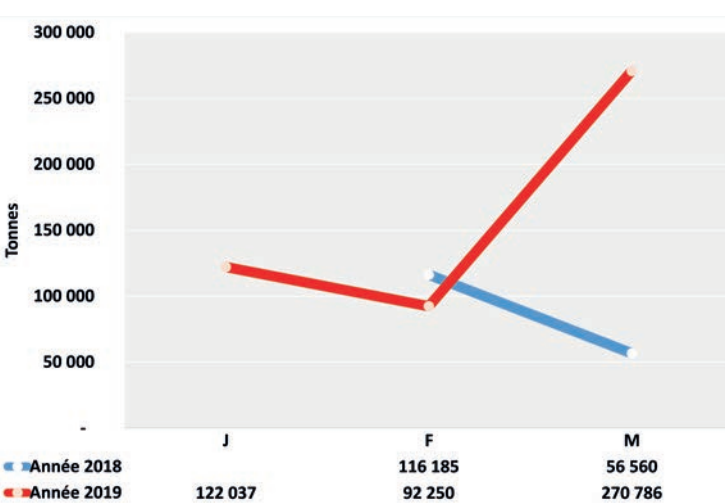
TRAFIC DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES



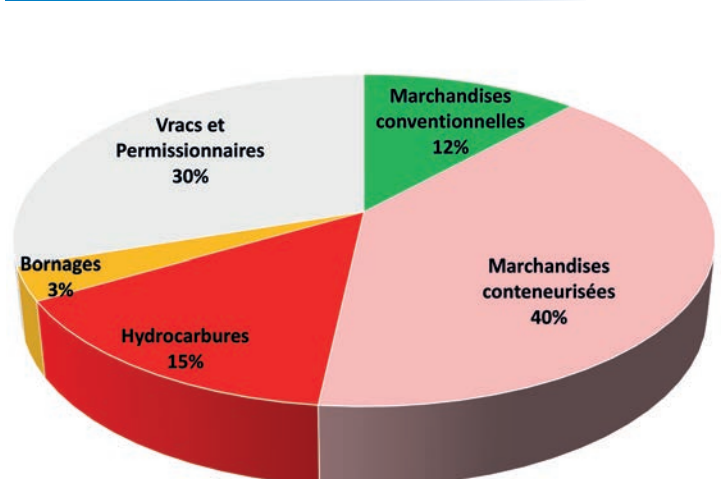
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES



TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES



PART DE TONNAGE



**ARMEMENT: HÖEGH AUTOLINERS**

NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	PORT DE TOUCHEES		
		TMM	REU	PLU
		ARR	ARR	ARR
HÖEGH ANTWERP	41	30/06	02/07	03/07
HÖEGH TARGET	24	01/08	03/08	04/09
HÖEGH DETROIT	90	31/08	02/09	03/09

**ARMEMENT: PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)**

NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	PORT DE TOUCHEES							
		PLU		REU		TMM		MPM	
		ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
KOTA NELAYAN	0125E	-	-	15/06	16/06	19/06	19/06	24/06	25/06
KOTA NEKAD	0132E	22/06	23/06	24/06	24/06	26/06	26/06	24/06	25/06
KOTA NAZIM	0137E	29/06	30/06	-	-	03/07	03/07	08/07	09/07
KOTA NANHAI	0035E	06/07	07/07	08/07	08/07	10/07	10/07	15/07	16/07
KOTA ANGGUN	0329E	-	-	15/07	15/07	17/07	17/07	22/07	23/07
KOTA NASRAT	0117E	20/07	21/07	22/07	22/07	24/07	24/07	29/07	30/07
KOTA NELAYAN	0126E	27/07	28/07	29/07	29/07	31/07	31/07	05/08	06/08
KOTA NAZAR	0137E	03/08	04/08	05/08	05/08	07/08	07/08	12/08	13/08
KOTA NAZIM	0138E	10/08	11/08	12/08	12/08	14/08	14/08	19/08	20/08
KOTA NANHAI	0036E	17/08	18/08	19/08	19/08	21/08	21/08	26/08	27/08
KOTA NEKAD	0134E	24/08	25/08	26/08	26/08	28/08	28/08	02/09	03/09
KOTA NASRAT	0118E	31/08	01/09	02/09	02/09	04/09	04/09	09/09	10/09

**ARMEMENT: MAERSK LINE**

NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	PORT DE TOUCHEES							
		PLU		REU		TMM		SEY	
		ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
CAP CARMEL	925S   926N	27/06	28/06	-	-	05/07	05/07	10/07	12/07
CMA CGM KAILAS	927W   928E	-	-	05/07	06/07	07/07	08/07	-	-
ANNA-S.	926S   927N	04/07	05/07	-	-	12/07	14/07	17/07	19/07
CMA CGM KAILAS	928W   929E	10/07	11/07	12/07	13/07	14/07	15/07	-	-
MERATUS JAYAWIJAYA	927S   928N	11/07	12/07	-	-	19/07	21/07	-	-
CMA CGM KAILAS	929W   930E	17/07	18/07	19/07	20/07	21/07	22/07	-	-
BOMAR RADIANT	928S   929N	18/07	19/07	-	-	26/07	28/07	31/07	02/08
CMA CGM KAILAS	930W   932E	24/07	25/07	26/07	27/07	28/07	29/07	-	-
CAP CARMEL	929S   930N	25/07	26/07	-	-	02/08	04/08	-	-
CMA CGM KAILAS	931W   932E	31/07	01/08	02/08	03/08	04/08	05/08	-	-
ANNA-S.	930S   931N	01/08	02/08	-	-	09/08	11/08	14/28	16/08
CMA CGM KAILAS	932W   933E	07/08	08/08	09/08	10/08	11/08	12/08	-	-

Please note that this schedule is subject to change without notice.  
The departure time is not equal to closing time, which is different from port to port. To get information regarding actual closing time in a specific port, please contact your local booking office.

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

# INO M'ARÔ ASANÔ Ê?

«Miandraikitra, mikajy ary mitahiry ireo entana tonga sy alefan'ny orin'asa SMMC». Nanatona an' Andriamatoa TAMBY Edisson Jouhandeau, misahana ny fitahirizana entana ao amin'ny orin'asa SMMC ny PortEcho hanadihady mikasika ny andraikitra sahaniny.

**PE :** Mba afaka ambaranao fohifohy aminay ve izany ny asa sahaninao izany?

**TEJ :** Miandraikitra ny fiantsohana sy fitandrovana ary ny fitahirizana ny entana kirakirain'ny orin'asa SMMC ny tenako dia ireo entana aondrana na ampidinina amin'ny sambo. Izany hoe, alohan'ny hanondranana azy, dia raisina avy amin'ny mpanondrana ny entana; torak'izany koa ho an'ireo entana vao tonga ka mandra-pa-nomezana azy amin'ny tompony. Raha atao indray mijery izany dia misahana ireo entana mila tahirizina anatin'ny magazay izany na eny ankalamanjana amin'ny toerana malalaka voatokana ho amin'izany.

**PE:** Ahoana ny fitsipiky ny asa?

**TEJ:** Misy ny lamina atao mialoha sy mandritra ary aorianan' ny fitahirizana ireo entana ireo :

- Mialohan'ny fandraisana ny entana, dia tsy maintsy homanina ny toerana andraisana azy sy ireo mpiasa izay hisahana ny asa.

- Mandritra ny asa kosa, dia misy ny fitanàna an-tsoratra ny isany, ny karazany ary ny

toeran'ireo entana izay miditra sy mivoaka ao anaty toby fitahirizan'entana. Tomponandraikitra feno amin'ny entana raisinay an-tanàna izahay, noho izany dia tsy maintsy atao izay hitandrovana azy tsy ho very na tsy ho simba.

- Ary aorian'ny fahalasan'ny entana dia tsy maintsy diovina ny toerana fitahirizana mba hahafahana mandray izay entana ho tonga manaraka

**PE:** Ahoana ny fisorohana ireo loza mety hitranga mandritra ny fanatontosana ny asa?

**TEJ:** Mba ho fiarovana ireo loza mety hitranga dia tsy maintsy asiana toerana ampy ifamezivezen'ny fitaovana sy ny olona, torak'izany koa ny tokony hahahentitra amin'ny tokony hananana hazavana sy jiro mazava tsara amin'ny alina;

- fitaovana mifanaraka amin'ny entana kirakiraina no ampiasaina;

- Olona manana traikefa sy voaofana no misahana ny asa ary fitaovam-piarovana manara-penitra no ampiasain'ny isambatan'olona, izay tokony hifanaraka amin'ny loza sorohana;

- Manara-maso ny fizotran'ny asa no adidin'ny tompon'andraikitra tsirairay ary tokony ho afaka manapak'evitra avy hatrany raha ahiana hisy loza mety hitranga eo am-panatanterahana ny asa.

**PE:**Teny atsipy ho an'ny mpamaky?

**TEJ:** Ny fifanakalozana iraisam-pirenena amin'ny nosy toa an'i Madagasikara dia mandritra ny fotoana voafetra ihany satria mandalo ny sambo no eto. Izany no mahasaropady an'ity andraikitra ity satria miantoka zavatra maro mifampiankina. Raha ny zava-misy ankehitriny anefa dia tsapa fa tsy maharaka ny entana mifamezivezy ny toerana fametrahana izany ka mila fanitarana. Noho izany dia angatahana ny fiaramiasa amin'ireo tompon'andraikitra isan-tsokajiny.

Isaorana ny PortEcho nisafidy anay ny amin'ity nomerao iray ity, torak'izany ihany koa isika mpamaky.

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



26 Jiona 2019

## MALAGASY AHO, TIA NY TANINDRAZAKO, TIA FANDROSOANA

Feno 59 taona katroka ny nahazoan'ny Malagasy fahaleovantena, sy nahavitan'ny fifanarahana tamin'ny frantsay momban'ny fiaraha-miasa Malagasy sy Frantsay, nampitana ny fahaiza-manao ka nananganana ny foloalindahy, mariky ny fiandrianam-pirenena. Ny hetsika rehetra dia natao tao anatin'ny lohahevitra hoe: **" Malagasy aho, tia ny tanindrazako, tia fandrosoana".**

Tanjon'ny fitondram-panjakana ankehitriny ny hamerina indray ao am-pon'ny Malagasy ny fitiavan-tanindrazana, ny hasiny fa indrindra ny fiandrianany amin'ny maha firenena mahaleo tena azy. Nanomboka ny faha 06 ny volana jona ny fankalazana ny fetim-pirenena Malagasy, izay nomarihina tamin'ny fomba samihafa isaky ny faritra 22 manerana ny nosy. Niavaka ny fankalazana tamin'ity taona ity satria nisy ireo fomba mahazatra izay novaina mba hanatsarana zavatra na teo amin'ny toe-tsaina izany na teo amin'ny fanomanana. Ny andron'ny fankalazana dia nialohavan'ny fanomezana mariboninahitra miisa 216 ho an'ireo izay mendika izany ny marainan'ny 25 jona 2019.

Raha ny teto Toamasina manokana dia hita ny fahavitrihan'ireo mpandray anjara isan-tsokajiny na ny fikambanana izany na ny orinasa; eny fa indrindra ny mpianatra. Amin'ny maha fetin'ny miaramila ny fetim-pirenena dia ny miaramila no nitarika ny matso lehibe nanokafana ny fankalazana ny fa 59 taonan'ny fahaleovantenan'i Madagasikara.

Raha ho an'ny S.P.A.T indray kosa dia nisy ny fandraisana anjaran'ireo mpiasa vavy sy lahy narahin'ny fikambanana antsoina hoe: APF (Association du Personnel Féminin de la S.P.A.T); izay ivondronan'ireo vehivavy mpiasa raikitra na tsia, niforona ny volana marsa lasa teo. Malalaka ny fidirana ho mpikambana rehefa vonona hanaraka ny fitsipika sy fifampifehezana ho fitsinjovana manokana ny tombotsoan'ny vehivavy manoloana ny adidy sy andraikitra izay sahaniny, indrindra mba ho fifampitaizana.

Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Solontenan'ny mpiasa lahy sy vavy nandritra ny matso



Solontenan'ny A.P.F na "Association du Personnel Féminin de la S.P.A.T"

MOUVEMENT DU PERSONNEL 2<sup>ème</sup> TRIMESTRE 2019

■ AGENTS RETRAITES (09)

Nom et Prénoms	Matricule	Fonction	Date de départ
TSIMILEFALAHY Rakotondrasoa Gastel Tahangy Honororat	1990108	Médecin Responsable	01/04/2019
ZATOVO Albert	1981280	Lamaneur	07/04/2019
TSIMIJALY François	1996018	Chargé des Opérations Portalino	07/04/2019
BOTRA Roger	1981224	Chef d'équipe Lamaneur	01/05/2019
RAHANTAMALALA Justine	1987002	Major Responsable PMI	20/05/2019
SAMIMANDIMBY David	1990057	Chargé de la Trésorerie	09/06/2019
AROND	1983177	Lamaneur	18/06/2019
BESOA Bernard	1978219	Lamaneur	19/06/2019
JAO LEONCE	1992.025	Mécanicien	25/06/2019

# Votre sourire aussi est un capital ! (suite)

« Le sourire est un clin d'œil à l'intelligence et une porte ouverte à la communication humaine »,

Jacques Caron, joueur professionnel, puis entraîneur canadien de hockey sur glace

« Un sourire coûte moins cher que l'électricité, mais donne autant de lumière »,

l'Abbé Pierre (1912-2007), prêtre catholique français et Député Fondateur du mouvement Emmaüs (organisation non confessionnelle de lutte contre l'exclusion)

« Le sourire fait fondre la glace, installe la confiance et guérit les blessures. C'est la clef des relations humaines sincères »

Voltaire (1694-1778), philosophe, conteur et poète français

## AVERTISSEMENT :

L'usage régulier d'un sourire peut être très bénéfique pour la santé. ABUSEZ-EN ! pensée positive inspirée d'un blog. ■

Comme dans le précédent numéro, nous avons sélectionné ces citations et pensées pour souligner à quel point le sourire est important dans votre vie, tant sociale que professionnelle. Et si l'avantage d'exposer un beau sourire n'est pas inné chez tout le monde, les progrès de la médecine dento-maxillaire sont là pour le donner à ceux qui n'en ont pas naturellement bénéficié. A ce titre, et toujours sur les conseils et les recommandations d'un médecin stomatologue du CEMEDI (Centre Médical et de Diagnostic de la SPAT), PortEcho vous partage ci-après d'autres types d'anomalies possibles. A souligner que toute anomalie peut être suffisamment corrigée, pour donner à tous le pouvoir de sourire !

## LA DYSHARMONIE DENTO-MAXILLAIRE - DDM (Deuxième partie)

### Les étiologies de la dysharmonie dento-maxillaire

La dysharmonie dento-maxillaire ou DDM est un terme médical signifiant une perturbation entre la taille des dents d'une arcade dentaire et le périmètre de cette dernière. Elle peut être par défaut ou par excès. La DDM figure parmi les problèmes les plus fréquents en odontologie. Le signe majeur de l'anomalie, à savoir l'encombrement dentaire, commence à inquiéter patients et praticiens dès l'établissement de la denture mixte. D'ailleurs, afin d'être à même d'en informer son patient, le rôle du praticien consiste à détecter les étiologies (c'est-à-dire les différentes causes) ainsi que d'évaluer leur évolution dans le temps.

#### 1 - Etiologie par hérédité

Cette étiologie héréditaire donne lieu à des dysharmonies dento-maxillaires vraies.

##### ■ La phylogénie

Depuis son apparition sur terre, l'homme ne cesse d'évoluer et de nombreux remaniements apparaissent graduellement. En particulier, au niveau de la sphère oro-faciale, on a pu observer, au fil du temps, un rétrécissement du support osseux maxillaire et mandibulaire. Cependant, la taille des dents n'a pas diminué aussi rapidement que le volume osseux. La conséquence en est que l'être humain a désormais tendance à avoir des maxillaires plus étroits, tout en conservant la même

largeur dentaire. De ce fait, l'espace requis pour l'alignement normal des dents n'est pas présent, ce qui entraîne une tendance à la dysharmonie dento-maxillaire.

##### ■ L'embryologie

Embryologiquement, les dents et l'os alvéolaire n'apparaissent pas tout à fait en même temps chez le fœtus. Par ailleurs, ils ne dérivent pas tous des mêmes structures embryologiques. Des influences endocriniennes différentes agissent au niveau du développement osseux et dentaire, d'où les divergences de développement de volume entre ces deux structures. On dit alors qu'il y a un asynchronisme de développement dentaire et osseux. La croissance de la mandibule se prolonge au-delà de la croissance du maxillaire d'environ deux ans. La croissance du maxillaire est sous l'influence, entre autres, de la croissance du cerveau. 95% de la taille de ce dernier est achevée à vers l'âge de 8-9 ans, tandis que la croissance de la mandibule est plus en rapport avec la croissance générale, donc plus tardive.

##### ■ La génétique

Chaque individu se forme à partir d'une hérédité croisée, c'est-à-dire qu'il hérite d'une multitude de gènes, à la fois du père et de la mère. Au niveau de la sphère oro-faciale, la génétique des dents et des maxillaires est plurifactorielle, autrement dit, régie par de nombreux gènes. En effet, la morphologie osseuse d'un individu est codée par des gènes différents de ceux qui codent le système dentaire.

Ainsi, le volume et la largeur des dents ne sont pas génétiquement reliés avec ceux de l'os alvéolaire qui les supporte. De ce fait, des dents larges et volumineuses peuvent se développer sur un os fin et étroit, ce qui entraîne alors, par définition, une dysharmonie dento-maxillaire par excès dentaire. En ce sens, un individu possède un mélange de gènes provenant de son père et de sa mère. Or, les gènes codant pour le développement dentaire et ceux qui codent pour l'os ne sont pas forcément hérités du même parent. Ce qui peut alors entraîner des anomalies. Les dents et les bases squelettiques sont donc fixées par l'hérédité.

##### ■ Etiologie familiale ou ethnique

De par leur origine ethnique, certains individus ont une tendance à la dysharmonie dento-maxillaire, laquelle perdure comme un trait commun à un groupe. Ce fait rejoint le facteur génétique et phylogénétique, car les gènes inscrits dans l'hérédité des individus se transmettent, lorsqu'il y a des reproductions au sein d'une même communauté. La conséquence en est une tendance familiale, sinon au sein d'une ethnique entière, à la dysharmonie dento-maxillaire.

A suivre.

Recueilli par Monique HENRIETTE  
Sur proposition de  
Dr ANDRIAMANANTENASOA  
Zakoly Vonjy Arilala



## LE FITNESS

# RASSEMBLE DES EMPLOYES DU PORT DE TOAMASINA

Une belle silhouette s'entretient régulièrement, n'est-ce pas ? En fait, pour sculpter son corps, il suffit juste de consacrer quelques minutes d'exercices bien calibrés par jour, en d'autres termes, pratiquer le fitness. Qu'importe le moment, le matin, avant d'aller au travail, sinon le soir avant de rentrer chez soi, c'est selon la disponibilité de chacun. Généralement, les exercices commencent par les muscles les plus durs à travailler, sinon pour beaucoup de personnes, ceux ciblant des zones précises du corps. En tout cas, c'est ce souci d'entretien physique qui a motivé des employés confondus de la S.P.A.T., de la MICTSL et de la SMMC à se retrouver régulièrement à l'East Academy de Toamasina.

**C**onnaître les bons exercices et les combiner avec un programme d'entraînement efficace aident à garder fermes les muscles des cuisses ainsi que les abdominaux et les fessiers. Bien entendu, les exercices sont plus efficaces s'ils sont accompagnés d'un régime alimentaire sain et équilibré. Il faut d'ailleurs penser à respecter certaines recommandations, entre autres :

- bien préparer son corps, pour augmenter la motivation ainsi que pour avoir une bonne endurance ;
- adopter une bonne hygiène de vie (durée de sommeil suffisante, alimentation saine et équilibrée, hydratation journalière, ce, en buvant une quantité suffisante d'eau).

Soucieux d'arriver à des progrès rapides et pérennes, l'East Academy prévoit trois programmes d'entraînement cuisses - fessiers - abdomen. Et pour faire perdre le surplus de poids, l'académie conseille

un régime faible en calories, en tout cas, qui en apporte moins que l'on n'en dépense. Nonobstant cela, il faut veiller à consommer suffisamment de protéines, dans la mesure où ces dernières contribuent à renforcer les muscles abdominaux. Il est d'ailleurs recommandé de privilégier des aliments, tels que les œufs, la viande, le poisson...

Enfin, le training doit, non seulement être très varié, mais aussi, solliciter les muscles à des niveaux toujours plus élevés. Tel est d'ailleurs le principe du « work-out ». Bref, de manière générale, tous les exercices qui font travailler ces régions-là sont presque toujours pertinents.

*Recueilli par  
Liliane MELQUIOND-ZAFINRINA*

# SOYONS FANS DE LA RECTITUDE

**Q**u'on le veuille ou non, nos attitudes et nos comportements sont toujours jugés bons ou mauvais, élogieux ou immoraux, par la communauté à laquelle nous appartenons et au sein de laquelle nous évoluons. Une communauté ne peut subsister et survivre décemment sans le respect des normes et règles établies consensuellement par l'ensemble des groupes sociaux qui constituent cette même communauté. Principes fondamentaux et phénomènes valables pour tout être naturellement vivant sur terre : humain, animal, végétal...

La nature est ce qu'elle est : belle, accueillante, imprévisible, voire traîtresse mais, toujours est-il, le monde continue sans relâche sa propre histoire et, avec lui, l'homme qui est le principal artisan du développement. Cet artisan des principes moraux et organisationnels s'active et ne cesse de développer relativement les liens et les règles socio-économiques, politiques et culturels entre individus, groupes sociaux et religieux. Et la rectitude fait partie intégrante de ces règles à travers laquelle l'homme se doit d'observer et de prendre en considération. Pour certains, ce terme est peu usité dans le langage courant ; pour d'autres, il est rarement choisi et partant, au service d'une minorité, d'une spécialité ; pour d'autres encore, il est désuet. Loin de là : ce terme est plutôt banal, car il exprime quotidiennement nos actes de vie, sans que nous nous en apercevions : actes élogieux, moralement et civilement admis et recommandés par la communauté.

Notre devoir consiste à décortiquer le sens et le contenu de ce terme.



## LA RECTITUDE, C'EST QUOI ?

Au sens strict, la rectitude se caractérise par la mise en évidence de ce qui est droit. Le terme, de par cette définition, revêt un sens mathématique en géométrie, car il est d'usage de dire : la rectitude d'une ligne.

La rectitude se définit aussi par l'argument qui tend à prouver ou à justifier un comportement, une attitude, une prise de décision, un acte pris délibérément.

Bref, la rectitude est la faculté propre à l'homme de connaître et de juger, faculté par laquelle l'homme parvient à distinguer le bien du mal, le vrai du faux. C'est la justesse d'esprit, du bon sens et du jugement. Elle est la concrétisation de la valeur qu'on peut attribuer à l'exactitude, à la rigueur, à la raison, à l'honnêteté, à la franchise, à la fidélité, au respect des engagements et au devoir. La rectitude n'est que l'expression de l'attention scrupuleuse de l'homme qui consiste à ne léser personne et à réparer les dommages, si dommage il y a.

A l'heure actuelle, et ce, dans le cadre des programmes mondialisés, la lutte contre la corruption est fortement médiatisée. L'on peut comprendre que la rectitude, à travers les activités y afférentes, est la vertu de celui qui ne se laisse pas corrompre. C'est la qualité d'une personne intègre. La définition de la rectitude se rapproche étroitement du sens du mot PROBITÉ, droiture du cœur qui porte à l'observation stricte des devoirs, de la justice et de la morale.

La lecture de cet article nous interpelle et fait appel à l'examen de notre conscience, car plusieurs valeurs ont été évoquées, impliquées. Et elles sont étroitement liées à l'appréciation ainsi qu'à la compréhension profondes de la rectitude, entre autres, la raison, la droiture, la justice, le devoir, l'exactitude, la rigueur, l'intégrité, la probité, la justesse, la franchise. Cet appel à la conscience cible plusieurs domaines de la vie : la vie familiale, la vie associative, la vie communautaire ou sociale, la vie religieuse, la vie professionnelle... Autant de substantifs qui servent de balises pour l'atteinte du respect de la moralité et du civisme.

La moralité et le civisme ne s'acquièrent pas à la naissance, mais ils sont le produit de l'éducation – étape par laquelle la génération montante internalise les rudiments des bonnes manières, afin qu'elle puisse s'intégrer au fur et à mesure dans le monde des adultes. C'est un pas à franchir et l'attention réflexive est sollicitée au cours des âges : enfance, adolescence, jeunesse.

L'éducation est, par essence, ces étapes par lesquelles l'individu se met en contact des faits et phénomènes sociaux pour mieux les appréhender, les assimiler et surtout pour pouvoir discerner le bien du mal. En bref, pour accomplir une bonne pratique des conduites à tenir non seulement face à la société, mais aussi vis-à-vis de soi-même et de ses proches immédiats.

## QUEL RÔLE JOUE L'OBSERVATION DE LA RECTITUDE EN FAMILLE ?

La famille est l'école par excellence où se jouent les premiers apprentissages : le babillage, les premiers pas, la connaissance du milieu, de son environnement familial, la connaissance élémentaire des préceptes moraux et leur pratique au sein du vécu quotidien. Et plus tard, ces acquisitions se consolident, s'affirment pour devenir par la suite une ligne de conduite. C'est le commencement de l'observation de la RECTITUDE

au foyer. Le FOYER qui, au sens propre comme au figuré, symbolise la chaleur, la solidarité, l'appartenance, l'intimité, l'adhésion à un but commun. Le Foyer est, par excellence, la bonne école qui transmet dès l'enfance la notion du vrai et du faux, du bon et du mauvais, de la conduite à tenir en société.

L'observation de la rectitude nous honore et nous élève au rang des personnes bien élevées et éduquées, car les valeurs ont été assimilées et mises en pratique.



## ET AU SEIN D'UNE ENTREPRISE ?

Toute entreprise, qu'elle soit d'Etat ou privée, est toujours régie par un engagement entre l'entrepreneur et le personnel appelé à faire fonctionner décentement cette entreprise, et ce, à travers des contrats, par l'observation des valeurs sciemment admises. La rectitude se manifeste au sein d'une entreprise par L'INTERNALISATION DE LA CONSCIENCE PROFESSIONNELLE. Ce terme exprime, en un mot, tout ce que doit observer, et l'entrepreneur, et le personnel. La conscience professionnelle fait appel à la probité, à la rigueur, à la justice. Autant d'attitudes morales et civiques qui conditionnent l'atteinte des objectifs préconisés par l'entreprise.

## ET QUE CONCLURE ?

Dans la vie, il faut toujours se poser la question : que dois-je faire et que dois-je transmettre pour que mon entourage parvienne à remplir ses responsabilités ? La réponse est simple, mais requiert de la volonté, de l'abnégation et de la patience pour celui qui va l'entreprendre : *Apprenez à votre entourage à faire de l'introspection, à évaluer les efforts entrepris, à se projeter dans un avenir meilleur, à partir d'une analyse exhaustive et objective d'une situation.*



**En bref,  
SOYONS  
FANS DE LA  
RECTITUDE.**

**ZANDRY Séraphin Fred Aimé**  
Psychosociologue  
Directeur des Ressources Humaines



**18 Avril 2019:** Présidence du Conseil d'Administration de la S.P.A.T. cérémonie de passation entre: a g. Herisoa RAZANADRAKOTO, PCA sortant, et à d. RAMONJAVELO Manambahoaka Valéry, PCA entrant



**17 Mai 2019:** Première visite de l'Ambassadeur des Etats-Unis auprès de la République de Madagascar, Michael PELLETIER, sur les chantiers de l'extension du port de Toamasina.



**11 Juin 2019:** Visite des nouvelles infrastructures réalisés par la S.P.A.T, par le Président du Conseil d'Administration et le Directeur de Cabinet civil de la Présidence de la République, Madame DELMOTTE Stéphanie. lors de leur passage au port de Toamasina



**14 Juin 2019:** Election des représentants du Comité d'Entreprise et des Délégués du personnel de la S.P.A.T



**14 Juin 2019:** A l'initiative de l'APIOI, séance d'information sur l'ISPS code, en faveur du staff dirigeant de la S.P.A.T



**27 Juin 2019:** Après une première visite sur les chantiers de l'extension du port, SEM le Cardinal Désiré TSARAHAZANA et sa délégation, ont été reçus dans la salle de conférence de la société, par le staff dirigeant de la S.P.A.T



# BLANQUETTE DE VEAU À L'ANCIENNE

Pour 8 Pers. • Préparation: 30 min • Cuisson: 1 h 45 min • Difficulté: Intermédiaire

## INGREDIENTS

- 1 kg d'épaule ou de sauté de veau • 400 g de champignons de Paris
- 2 carottes • 3 blancs de poireau • 1 branche de céleri • 1 citron • 1 oignon
- 1 échalote • 1 gousse d'ail • 2 jaunes d'œuf • 50 g de farine • 70 g de beurre
- 3 c. à soupe de crème fraîche allégée à 5% de MG • 4 c. à soupe de vin blanc sec
- 1 bouquet garni (persil, thym, laurier) • 4 clous de girofle • 4 brins de persil plat
- Sel, poivre

## PREPARATION

**ÉTAPE 1** Pelez les carottes, l'ail, l'échalote et l'oignon. Piquez l'oignon avec les clous de girofle et coupez-le en 4. Coupez l'échalote en deux et hachez l'ail. Tranchez les carottes, le céleri et les blancs de poireau en rondelles. Nettoyez et émincez les champignons grossièrement. Tranchez la viande en morceaux d'environ 70 g.

**ÉTAPE 2** Dans une cocotte, une marmite ou un faitout, portez à ébullition 2 l d'eau, puis plongez-y les morceaux de viande pendant 1 min pour les blanchir (les débarrasser de leurs impuretés et de leur amidon). Videz alors le contenu de la cocotte dans une passoire afin de jeter l'eau de cuisson tout en récupérant les morceaux de veau. Passez la viande sous l'eau froide, égouttez-la, puis remettez-la dans le fond de la cocotte.

**ÉTAPE 3** Ensuite, ajoutez l'oignon, l'échalote, l'ail, le poireau, le céleri, les carottes et le bouquet garni. Salez et poivrez. Mouillez avec le vin puis ajoutez de l'eau de façon à immerger la viande et les légumes. Couvrez, portez à ébullition, puis baissez le feu et laissez mijoter environ 1h30 à petits frémissements.

**ÉTAPE 4** Pendant la cuisson de la viande, faites revenir dans une poêle les champignons (environ 10 min à feu moyen), avec 20 g de beurre et les 3/4 du jus du citron. Puis préparez un roux blond : dans une casserole, faites fondre le reste de beurre, saupoudrez-le avec la farine, mélangez vivement le tout au fouet jusqu'à ce que le beurre ait été entièrement absorbé et que le tout brunisse légèrement, puis stoppez la cuisson et laissez refroidir. Une fois que la viande est cuite, versez le contenu de la cocotte dans une fine passoire de façon à filtrer le bouillon de cuisson dans un saladier. Rallumez le feu sous la casserole contenant le roux, versez le bouillon en plusieurs fois et fouettez en permanence pour délayer le roux, faire épaissir la sauce et la porter à ébullition.

**ÉTAPE 5** Pour finir, remettez la viande et les légumes (sans les aromates) dans la cocotte, ajoutez les champignons poêlés, mélangez le tout à la sauce et réchauffez pendant 10 à 15 min. Au moment de servir, mélangez la crème et les jaunes d'œuf, puis incorporez ce mélange à la sauce, en mélangeant sans arrêt pour ne pas laisser bouillir. Parfumez avec le reste du jus de citron, puis disposez dans un plat creux et décorez avec les brins de persil.

JEUNES FILLES OU INSECTES	DESIR PASSIONNÉ	QUI N'EXISTENT PAS	ÉTOILE
DÉCEPTIONS	GIFLE		PATRIE DES EUDOIS
LE TEMP DU MUGUET		PÉRIODE DES AMOURS	
MEUBLE DE RANGEMENT		PESTAS	
TROMPE		QUI NE MANQUE PAS D'AIR	CHOSE CONCRÈTE
CAMARADERIES		TEL CERTAIN ÉTÉ	
COINS PERDUS	DU NEZ		FICELÉES
	DEVISE COMMUNE		VIEILLE MESURE CHINOISE
PRONOM		ANCIENNE RELATION	REVÊTIT
LEGS DE FAMILLE		ACCORD DE L'EST	
OUEVRES MUSICALES			

## Sary hindrana





Société de Manutention  
des Marchandises Conventionnelles

# SMMC

PORT TOAMASINA

## Un Professionnel de la Manutention Portuaire

### \* Débarquement et embarquement de :

- véhicules
- ciment en big-bags
- chrome
- sacheries, fardeaux de fer, etc.

### \* Location de matériels :

- Grues à conteneurs 40 T
- Elévateurs 2,5 T, 7 T, 8 T, 16 T
- RORO Tractor MAFI avec remorque de 70 T & Gooseneck
- Tracteurs avec remorques 10 T et 25 T
- etc.



**5, Rue de Commerce - Ampasimazava-Est  
B.P. : 529 - Toamasina (501) - MADAGASCAR**



**+261.20.53.312.63**



**www.smmc.mg**

**contact@smmc.mg**

**comm\_smmc@yahoo.com**

