

PortECHO

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina

SPAT 3^e Trimestre 2019

n°38

MISE AUX NORMES DES SILOS PORTUAIRES,

pour faire face à l'évolution
du trafic de céréales



14

**PROJET D'EXTENSION
DU PORT DE TOAMASINA :**
Première visite groupée
des parlementaires

32

**JOURNEE MONDIALE DE LA MER,
JOURNEE DES GENS DE MER :**
25 et 26 octobre 2019
à Toamasina



www.port-toamasina.com

NOS PARTENAIRES CONCESSIONNAIRES



**Société de Manutention
des Marchandises
Conventionnelles**

**Gestion et exploitation
des Marchandises Conventionnelles**

 5 rue de Commerce
Ampasimazava Est
BP 529 - Toamasina 501

 +261 20 53 312 63

 contact@smmc.mg



**Madagascar International
Container Terminal Services
Limited**

**Gestion et exploitation du terminal
à conteneurs**

 10, rue de Commerce
Ampasimazava
Toamasina 501

 +261 20 53 352 04/06

 info@ictsi.mg



**Plateforme
Terminal
Pétrolier (P.T.P)**

**Gestion et exploitation du terminal
pétrolier**

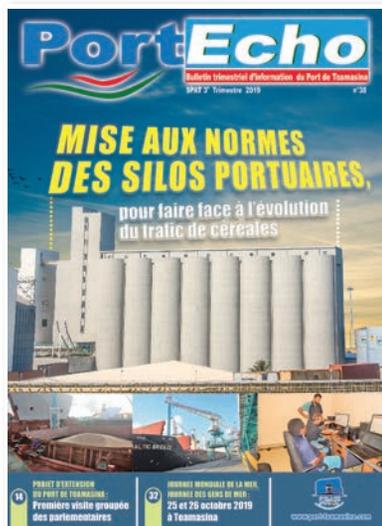
 BP 433
Manangareza
Toamasina 501

 +261 20 53 327 73

 info@galana.com



www.port-toamasina.com



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° 1629/01/20

Nombre de tirage:
400 exemplaires

04. EDITORIAL 06. ECONOMIE ▼



06. MISE AUX NORMES DES SILOS PORTUAIRES, POUR FAIRE FACE A L'EVOLUTION DU TRAFIC DE CEREALES

- 10. PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA: Interview du Ministre des Transports, du Tourisme et de la Météorologie.
- 12. SECURITE ET SÛRETE PORTUAIRES : Série de formations à l'île Maurice et au Havre
- 13. APIOI
Comité Technique Croisière : une marche commune !
- 14. PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA : Première visite groupée des parlementaires
- 15. CELLULE ANTI-CORRUPTION DE LA S.P.A.T. : Suivi et évaluation du Plan d'actions 2019-2020
- 16. « ASA TAGNAMARO » : la S.P.A.T. se mobilise
- 18. PEPINIERE D'AMBATOVY : production de 360.000 plants par an !
- 20. LE CONTENEUR: cet emballage qui a révolutionné le transport maritime (suite et fin)

22. INO MARÈSAKA AKÔ?

- ANTSIRANANA
une ville portuaire, touristique et multiculturelle

24. TRAFIC MARITIME

26. MOUVEMENTS DES NAVIRES

27. ANNUAIRE DES MAREES

28. AKON'NY MPIASA

- INO M'ARÔ ASANÔ Ê ?
- MOUVEMENT DU PERSONNEL 3^{ème} TRIMESTRE 2019

29. EVENEMENT

- 29. SERA'BEN' NY ASA 2^{ème} EDITION
- 30. JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA REDUCTION DES RISQUES ET DES CATASTROPHES : prévoir pour un développement durable
- 32. JOURNÉE MONDIALE DE LA MER, JOURNÉE DES GENS DE MER : 25 et 26 octobre 2019 à Toamasina

34. SANTE, «Votre santé est un Capital».

- VOTRE SOURIRE AUSSI EST UN CAPITAL ! (Suite) : LA DYSHARMONIE DENTO-MAXILLAIRE - DDM (Deuxième partie)

35. SPORT

- ASIEF 2019 : S.P.A.T. et S.M.M.C se démarquent aux rencontres finales Atsinanana

36. EDUCATION & CULTURE

- L'OPTIMISME, MANIÈRE DE TRADUIRE UNE PENSÉE POSITIVE

38. ACTUS EN PHOTOS

39. LOISIRS



Toamasina Port silos meet standards, in order to fight against malnutrition

Existing in this third millennium is synonymous of both adapting and developing. Therefore, as a key player in national economic development, Toamasina Port must ensure compliance, intelligence and efficiency of its infrastructure.

In the aim of « guaranteeing food security for Malagasy », demographic growth will require a deep change of the concerned sectors. **“Together, we will stop the scourge of malnutrition”**. Such were the words of His Excellency Mr Andry RAJOELINA, President of the Republic of Madagascar, at the Tokyo International Conference on African Development 7 in Yokohama, Japan, in order to publicly express his will to eradicate malnutrition in Madagascar.

Being aware of these recent years increase of cereal demand, S.P.A.T. is committed to adapting and upgrading its infrastructure, which is dedicated to the production, the storage and the distribution of cereals throughout the island. In doing so, Toamasina Port demonstrates its willingness to contribute to the food security objectives, and thus, by choosing to rehabilitate and to modernize its grain silos, not only as far as volume and know-how are concerned, but also by bringing new technologies in. It should be noted that, in the value chain, and particularly highlighting the field of port intelligence as advocated in our cybernetics era, these joined together three elements ensure fluidity, which asset is a must for Toamasina Port competitiveness.

The flourishing economy of a country is integrated, and again, food security is one of the major issues, if not the priority to ensure the sustainability of its population. For this vital objective (since it is a matter of ensuring a good nutrition for all), is it still necessary to remind that the involvement must be general, and that it must constantly encourage and support all efforts to overcome the lack of infrastructure and means?

Monica RAHARIMALALA

MISE AUX NORMES DES SILOS PORTUAIRES,

POUR FAIRE FAIRE
À L'ÉVOLUTION
DU TRAFIC DE CÉRÉALES



« Chaque investissement doit avoir un impact réel sur la vie des Malagasy. Le bien-être de la population est une priorité ». C'est par ces mots que, le 17 septembre dernier au CCI Ivato, lors du Forum International du Tourisme, Son Excellence Monsieur Andry RAJOELINA, Président de la République de Madagascar, a exprimé sa volonté de faire du bien-être des ses concitoyens la visée ultime de tout investissement à réaliser dorénavant. Bien entendu, citoyenne et, de surcroît, investie dans la responsabilité sociétale d'entreprise, la S.P.A.T. apportera sa contribution, en vue de relever ce défi majeur. Mais alors comment ?

FACE
ION
LES

AU SILO PORTUAIRE DE TOAMASINA

D'aucuns n'ignorent que le Port de Toamasina est actuellement en pleine phase d'extension. Mais ce qui est moins notoire, c'est que ce projet d'envergure (qui vise la mise aux normes des infrastructures, des installations ainsi que des équipements du Grand Port), ne concerne pas uniquement le brise-lames, les quais et les terre-pleins. En fait et à terme, le vent d'extension et de modernisation touchera l'ensemble de la logistique d'accueil des navires, des passagers et des marchandises. En d'autres mots, toutes les infrastructures, de même que l'utilisation de la place portuaire de Toamasina, doivent être mises aux normes et optimisées. Certes, pour des raisons de moyens, tous les chantiers ne sont pas faisables simultanément. Il faut savoir que, outre ceux inclus dans le cadre du financement de la JICA, la S.P.A.T. doit faire face à de nombreux autres travaux en accompagnement au Projet d'Extension en soi. Comment déterminer une priorité dans une liste de travaux aussi longue? Tout simplement, en analysant minutieusement les hypothèses de l'évolution des trafics. C'est ainsi que, eu égard au défi lancé par l'Etat et, prenant conscience de l'évolution tangible du trafic des céréales et grains au Port de Toamasina, la S.P.A.T. a entrepris d'accélérer la réhabilitation du silo portuaire de Toamasina.

C'est ce qui explique le fait que ce silo a récemment changé de visage, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Il faut rappeler que, pour être dûment certifié au code ISPS (International Ship and Port facility Security), tout port est tenu de mettre aux normes ses infrastructures, ses installations, ses équipements et ses matériels, et par-dessus tout, ses dispositifs de sécurité. Ainsi, l'obligation de mise aux normes ne se limite nullement aux quais et terre-pleins, mais concerne tout espace et/ou installation, sis au sein du périmètre portuaire. C'est donc ce qui justifie la réhabilitation ainsi que la mise aux normes du silo portuaire, selon la technologie moderne du step seven (une des exigences de la mise aux normes, depuis la conception des travaux jusqu'au choix des matériels utilisés). A priori coûteux, ce choix a cependant l'avantage de diminuer plusieurs rubriques de charges prévues dans le panel des coûts d'ensemble.

Il est vrai en effet que de nombreux travaux sont requis en accompagnement de l'extension du Port de Toamasina. Néanmoins, considération faite de l'évolution des trafics ainsi que des exigences que cela fait naître, l'Autorité Portuaire a choisi de commencer par la réhabilitation du silo, ce, en le dotant de matériels performants et modernes. Ainsi, les travaux de réhabilitation ont débuté en 2017, cela, par la réfection de l'intérieur pour déboucher ensuite à celle de l'extérieur. Elle a été réalisée en deux phases distinctes :

1. Phase 1, en juillet 2017 et portant sur le bâtiment. Elle a été assurée par l'entreprise suisse RENO BETON S.A (représentée sur place par des techniciens spécialistes en béton), cela, conjointement avec la société CIMELTA ;

2. Phase 2, de 2018 à ce jour, et portant sur les équipements, pour la mise aux normes desquels la S.P.A.T. a conclu un contrat avec BUHLER. Celle-ci dirige et supervise les travaux, tandis que la main-d'œuvre est fournie par la S.P.A.T.

A l'issue de ces deux phases de travaux,

aux Etats-Unis et, intervenant surtout dans les pays anglophones, cette entreprise ne s'est implantée à Madagascar qu'en 2016. Passée experte en matière de protection contre l'incendie, elle met en avant la protection de l'homme (dont les employés) et dispense une formation continue avant la mise en œuvre des travaux. En bref, cette entreprise est réputée pour :

- être à l'écoute des besoins ainsi que des exigences de la société ;
- s'assurer que les ressources humaines sont respectées et protégées ;
- former continuellement le personnel et exercer un suivi rigoureux par un contrôle périodique ;
- travailler avec deux cabinets d'architecture.

Grâce à son expérience et son savoir faire, la société NEWGEN accompagne les entreprises du début jusqu'à la fin, ce, avec garantie et en commençant par l'engineering ainsi que l'étude du dossier. En fait, sa manière de procéder consiste toujours à commencer par la sensibilisation, pour élaborer ensuite le budget. Et c'est seulement après ces deux étapes qu'elle passe à l'action.



Silo portuaire: salle de commande, de suivi et de contrôle de la manutention de blé par informatisation de la technologie (Bulher)

le silo est désormais doté d'une technologie de pointe (avec commande à distance, via deux ordinateurs très performants).

Pour le système de protection contre l'incendie, la S.P.A.T. a sélectionné l'entreprise de nouvelle génération NEWGEN, dont la moyenne d'âge des employés est de 30 ans. Créée en 1886

« Pour s'assurer de bien cerner les attentes de l'entreprise, il lui arrive même de se substituer à celle-ci », confirme le Directeur, Briac Herimalala RIVOMANANDRAIBE. Quant à l'étude, elle est toujours axée sur la détection des points sensibles ainsi que le design. Enfin, elle effectue un contrôle systématique trimestriel et semestriel,

de même qu'un suivi de la maintenance des matériels, ceci, pendant une période de garantie d'un an.

Quant à François TSIMIHALY, Responsable du Silo Portuaire, il précise que « **ce silo est compartimenté en plusieurs cuves. Des installations métalliques ou en béton sont utilisés suivant les grains à stocker (blé, soja, etc). En ce moment, le silo est en phase de mise en route. Sur les 30 employés du silo, 24 ont pu suivre la formation dispensée par la société NEWGEN. Le 06 septembre dernier, sous la direction de cette dernière, ils ont pu participer à une simulation de test. Cette opération a permis de confirmer que les huit étages sont mises aux normes, c'est-à-dire dotées de matériels de qualité et hautement performants (à noter que, pour la plupart, ceux-ci sont de marque BUHLER). De plus, un déclencheur d'alarme de fumée et de chaleur est installé à chaque étage. Enfin, la bouche d'incendie, se trouvant à l'extérieur du silo, est alimentée par la réserve d'eau, dont l'adduction se fait à partir d'une machine à pompe ou d'un compresseur. En cas de force majeure, sinon si l'eau de la pompe fait défaut, de sorte à prendre immédiatement le relais, le camion-pompier est tenu prêt 24h/24 ».**



Séance de formation pour la protection contre l'incendie du silo portuaire initié par la société NEWGEN

EN PARTENARIAT AVEC LMOI

Parallèlement à la réhabilitation ainsi qu'à la mise aux normes du silo portuaire de Toamasina, l'entreprise locale LES MOULINS DE L'OCEAN INDIEN (LMOI), filiale d'un groupe américain du secteur, a, elle aussi, procédé à la réhabilitation de son silo, sis sur un terrain de 5 ha à Tanambao Verrerie, Toamasina. Ce besoin de réhabiliter s'explique par la nécessité d'un plan de relance à Madagascar. Le fait est que la production de blé y reste très faible comparée à la demande (5 tonnes par an, alors que le besoin annuel du marché est estimé entre 100 000 à 120 000 tonnes). C'est d'ailleurs dans la perspective de ce plan que LMOI a désormais repris l'approvisionnement en farine dans la Grande Ile. D'ailleurs, l'évolution de la demande s'avérant constante, LMOI a été obligée de trouver une solution, d'abord pour disposer d'un stock en permanence, et ensuite, pour être en mesure de procéder à la transformation du blé ainsi que de la mise en sac de la farine sur place. C'est la raison pour laquelle, elle a dû mettre en service un autre silo disposant de 6 grandes cuves de 6 000 tonnes. Avec cette capacité, elle peut

relayer le silo portuaire, dont la capacité est de 25 000 tonnes. A noter que les navires céréaliers, qui transportent une cargaison moyenne de 30 000 tonnes, font escale tous les 45 jours au Port de Toamasina. Si le temps le permet, le débarquement est effectué en environ 15 à 20 jours. A titre d'exemple, le navire BALTIC BREEZE, mis à quai dans la semaine du 15 septembre dernier, avait à son bord 32 500 tonnes de blé. Et si la réception est assurée par le silo portuaire, le stockage, par contre, est fait au silo de la LMOI.

« En général, le blé, qui arrive à Madagascar, est embarqué au Port de KAZAN (Russie). Pour le moment, le silo portuaire est en période de simulation ainsi que de finalisation des réglages. Tandis que celui de LMOI est encore en phase de test ou d'essai, autrement dit, pas encore au stade de production. A priori, le démarrage en soi est effectif à fin octobre, puisque le début de la production est tributaire d'un minimum de stock de 6 000 tonnes. A cette période, plusieurs tests à vide et à charge sont prévus pour être exécutés », explique François TSIMIHALY.

Quant à Delphin MANDRINDRA, Chargé du Silo et de la Grue PORTALINO, il a ajouté que **« le prochain arrivage de blé est attendu fin Décembre 2019.**

Jusqu'ici, le débarquement ainsi que la gestion du stock nécessite environ un mois. De plus, l'intervention humaine reste encore incontournable, et cela,

malgré le fonctionnement assisté par ordinateur pour les deux silos respectivement en béton et métallique ».

A préciser que le silo en béton s'avère efficace. Toutefois, son utilisation coûte plus cher que celle du silo métallique. Par contre, pour des raisons climatiques et du fait de l'environnement marin (très présent et qui accentue le problème de rouille), l'utilisation de ce dernier n'est pas non plus sans inconvénient. Pour ces raisons d'ailleurs, pour le stockage du blé, l'utilisation du silo en béton est privilégiée, tandis que, le silo métallique est plutôt dédié au stockage du son de blé ainsi que du tourteau de soja (destiné à être transformé en provende).

En résumé, la mise aux normes quasi en parallèle, tant du silo portuaire que celui de LMOI, vise à :

1. produire de la farine de qualité, et ainsi, à répondre aux besoins des consommateurs ;
2. faire face à l'évolution du trafic des céréales au Port de Toamasina ;
3. contribuer au défi de l'industrialisation de la Grande Ile et, par effet induit, au bien-être général de sa population !

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Opération de chargement de blé sur camion pour le compte de LMOI



PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA :

“ Les transports, le tourisme et la météorologie sont des secteurs importants du développement économique et social de Madagascar ”

dixit le Ministre des Transports, du Tourisme et de la Météorologie, sur le site web du MTTM

Le 18 novembre dernier, profitant d'une réunion relative à la promotion du tourisme de croisière ainsi que d'une visite au Port de Toamasina, Joël RANDRIAMANDRANTO, Ministre des Transports, du Tourisme et de la Météorologie (MTTM), a livré son point de vue sur le Projet d'Extension du Port de Toamasina.

PE : Pourriez-vous nous faire part de votre point de vue sur le Projet d'Extension du Port de Toamasina ?

MTTM : Extension du Port de Toamasina ? C'est un exemple tout donné de projet de développement durable ! D'ailleurs, je trouve inimaginable que certains individus et/ou associations y fassent objection. A moins de vouloir délibérément fermer les yeux sur la réalité du transport maritime en ce troisième millénaire, on ne peut qu'adhérer au Projet d'Extension du Port de Toamasina !

D'ailleurs, est-il encore nécessaire de rappeler qu'avec l'augmentation avérée des flux du trafic maritime, de nouvelles

exigences sont apparues et que, dès lors, la mise en œuvre du Projet d'Extension du Port de Toamasina devient incontournable dans l'intérêt économique de Madagascar ?

Fort heureusement, sous la tutelle du MTTM, la S.P.A.T. a compris suffisamment tôt qu'il est de son devoir de tout mettre en œuvre, pour que l'extension soit concrétisée. La situation d'avancement des chantiers (constatée de visu ce jour) est une preuve irréfutable de cette prise de conscience.

PE : Ce n'est pas votre première visite de ces chantiers, n'est-ce pas ?

MTTM : Absolument pas ! Récemment, j'ai

effectué une première visite, au cours de laquelle j'ai donné quelques directives et recommandations. Aujourd'hui, je me réjouis de constater que l'aménagement d'une aire d'entreposage de conteneurs de 5 ha (financé entièrement sur fonds propres de la S.P.A.T.) en est à sa phase de finition. Quant aux travaux sur financement de la JICA, l'avancement est globalement satisfaisant. Personnellement, je suis confiant que le calendrier sera respecté.

D'après l'interview effectuée par Aléxina TIANA



LA SPAT

AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DE LA GRANDE ÎLE

Tél. : + 261 20 53 321 55

E-mail : spdg@port-toamasina.com

www.port-toamasina.com

LE PORT DE TOAMASINA ET SON EXTENSION



Prolongement du brise-lames

2023

L=345m



Approfondissement des quais existants

2026

C1=14m / L=220m | C2=14m / L=134m | C3=16m / L=172m



Construction d'un quai à conteneurs C4

2024

L=470m

P=16m



Aménagement d'une aire de stockage de conteneurs

2019

S=5ha



Aménagement d'une aire de stockage de conteneurs

2022

S=10ha



SECURITE ET SÛRETE PORTUAIRES

Série de formations à l'Île Maurice et au Havre

Créer une communauté dans la zone Océan Indien, améliorer le processus de la sécurité et de la sûreté au sein des ports, et enfin, asseoir une volonté commune de continuité, tel est le triple objectif de la série de formations, successivement organisées à l'Île Maurice et au Havre (France). Celle-ci repose sur un mécanisme, à la fois d'échange ainsi que de partage de l'information maritime et de coordination d'actions conjointes en mer.

Outre le fait d'avoir permis à l'ensemble des participants d'acquérir une première approche des différentes problématiques portuaires des îles de l'Océan Indien, la première séance de formation (qui a eu lieu à l'Île Maurice) a été axée sur l'aspect théorique du code ISPS. Cette séance a comporté deux phases, notamment :

1. la première phase (du 10 au 14 juin derniers) s'est entièrement concentrée sur l'audit des ports membres de l'APIOI. Pour chacun des ports concernés, celle-ci a été close par un rapport d'audit, assorti d'un plan d'actions, lui-même comprenant des pistes d'amélioration simples, concrètes et à mettre en œuvre au cours des prochains mois ;

2. la seconde phase (du 17 au 21 juin derniers), qui a consisté en une formation dispensée à 12 participants (soit 2 par port), a permis de présenter les standards liés au code ISPS. Cette deuxième et dernière phase a été clôturée par l'attribution de certificats aux participants.

Quant à la deuxième séance de formation, organisée du 16 au 20 septembre derniers par l'IPER (le Havre, France), elle a eu pour objectif de mettre en place un réseau d'acteurs au sein de la région Océan Indien, notamment en ce qui concerne la mise en commun des contrôles d'accès dédiés au trafic de croisière.

A mi-parcours entre la première séance (Phase 1) et la seconde séance, la série de formations a prévu un entretien à distance avec une formatrice de l'IPER, entretien au cours duquel le participant rend compte des difficultés rencontrées, sinon formule éventuellement des interrogations portant sur la mise en œuvre du plan d'actions, ceci, dans le but d'améliorer les systèmes de sécurité et de sûreté au sein de chaque port.

Dans l'ensemble, les participants de la S.P.A.T., nommément

RANDRIANGODONA Pascal, Directeur par intérim de la Capitainerie, et RAKOTONJANAHARY Clément, Chef du Département Police du Domaine Portuaire, ont tous deux ressenti des retours positifs. Ils ont particulièrement apprécié :

- les échanges entre stagiaires et formateurs pendant et après les sessions ;
- la restitution des résultats aux participants, ce qui leur permet de désormais de comprendre les problématiques propres à chaque port ;
- la visite du Terminal Croisière ainsi que du Contrôle d'Accès des Passagers au Port du Havre.



RAKOTONJANAHARY Clément, Chef du Département Police du Domaine Portuaire (à g.) et RANDRIANGODONA Pascal, Directeur par intérim de la Capitainerie (à dr.), lors de la formation à l'Île Maurice.

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



C'était le 27 septembre dernier, dans l'enceinte de Mauritius Port Authority à Port Louis, Ile Maurice, que le Comité Technique Croisière de l'A.P.I.O.I s'est formé et a tenu sa réunion d'introduction. L'A.P.I.O.I (Association des Ports des Iles de l'Océan Indien), rappelons-le, a été créée le 8 mai 2007 à Toamasina, Madagascar. Rassemblant aujourd'hui l'île de la Réunion, Mayotte, l'île Maurice, Madagascar, les Seychelles et les Comores, elle a pour vocation « d'instaurer une dynamique de coopération entre les ports de la région, ce, afin de mieux défendre leurs intérêts communs, ainsi que de réfléchir conjointement aux défis et opportunités qui se présentent à eux », en d'autres termes, s'engager dans une marche commune !

Dans le domaine touristique, le secteur croisière, pour lequel les ports et les villes (qui les abritent) en sont les premiers concernés, s'avère en plein essor. Dans la pratique, cet essor se manifeste à travers une évolution rapide, non seulement de la structure des voyageurs en mer, mais aussi des navires, de même que des destinations. Cette évolution elle-même est l'effet induit des efforts déployés par les croisiéristes maritimes, dans la recherche de nouvelles expéditions exotiques, jusqu'alors inexplorées ou méconnues. Pour leur part, œuvrant en association avec les Iles Vanille, les ports membres de l'A.P.I.O.I ne manquent pas de faire bénéficier la zone maritime de l'Océan Indien de cette opportunité tant inattendue qu'extraordinaire. L'enjeu est de taille, dans ce sens que l'on compte 70 lignes de croisière et 402 paquebots circulant dans le monde. Un secteur jugé pourtant maîtrisable par les experts.

Armée de son ambitieuse volonté à faire progresser, l'APIOI a concrétisé son projet d'étude Croisière, lequel projet est soutenu par l'AFD et l'INTERREG. C'est ainsi que le contrat sur l'étude de préféabilité du développement de la croisière dans l'Océan Indien a été signé le 17 juillet dernier aux Seychelles, ce, entre l'A.P.I.O.I

et INCHCAPE Shipping Services Mauritius Ltd, l'entreprise meneuse de l'étude. D'emblée, l'étude Croisière a formé un Comité Technique, lequel assurera une meilleure synchronisation dudit projet, et ce, en assignant un référent pour chaque port.

La réunion d'introduction du 27 septembre dernier a été la première prise de contact entre l'INCHCAPE et ledit Comité Technique. Cette rencontre a eu pour objet de faciliter la mise en place des phases de l'étude, notamment des diagnostics à effectuer dans chaque port. Dans cette démarche, l'A.P.I.O.I favorise l'harmonisation des enjeux économiques et environnementaux, ceci, afin d'affirmer la pérennité de ses projets.

A souligner que cette étude cible la solidarité entre les ports membres de l'association avec d'autres entités, elles-mêmes conscientes de l'importance d'une union solidaire, aux fins d'un développement durable et éthique du secteur touristique maritime.

*Recueilli par
Monica RAHARIMALALA*

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE TOAMASINA :

Première visite groupée des parlementaires

Le 12 octobre dernier, dans l'objectif de constater de visu la situation d'avancement des chantiers liés au Projet d'Extension du Port de Toamasina, elle a visité le Grand Port. Elle, c'est une éminente délégation essentiellement composée des parlementaires élus dans le Faritany de Toamasina, conduite par Mme Christine RAZANAMAHASOA, Présidente de l'Assemblée Nationale, et avec la présence effective de :

- Mme Angelica Bavy Michelle, Vice Présidente de l'Assemblée Nationale, représentante du Faritany de Toamasina,
- Mme Lucien Irmah NAHARIMAMY, Ministre de la Population, de la Protection Sociale et de la Promotion de la Femme,
- Mme Marie Thérèse VOLAHAINGO, Ministre de l'Education Nationale et de l'Enseignement Technique et Professionnel,
- M. Guy ANDRIAMANANORO, Directeur Général auprès de la Présidence en charge des Projets Présidentiels,
- Représentants des autorités locales civiles et militaires

AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., a tenu à accueillir la délégation à l'entrée même du port, ce, en vue d'une visite pour le moins historique pour deux raisons :

1. **c'est la toute première fois que l'Assemblée Nationale est aussi massivement représentée au cours d'une visite du Port de Toamasina ;**
2. **c'est l'Assemblée Nationale qui est la première structure étatique à avoir officiellement adopté le Projet d'Extension du Port de Toamasina ainsi que le principe de financement dudit projet par le Japon.**

de respecter le principe de la transparence ainsi que de la bonne gouvernance. A ce titre, tout a été organisé, de sorte que les visiteurs soient informés des tenants et aboutissants de ce projet d'envergure nationale. Sur terrain, AVELLIN Christian Eddy a donné à l'assistance autant de détails que possible : les données techniques et financières, le taux d'avancement de chaque chantier, la provenance des matières premières utilisées, les mesures prises pour minimiser les impacts environnementaux, les chantiers lancés en accompagnement au Projet d'Extension (entre autres, l'aménagement d'un terre-plein de 5 ha, en vue de désengorger momentanément le terminal à conteneurs), les résultats attendus après achèvement de chacun de ces chantiers, notamment l'augmentation de la capacité d'accueil du Port de Toamasina, une fois le nouveau quai opérationnel...

Tout au long de la visite, les parlementaires ont été convaincus de l'intérêt de la concrétisation du projet pour le développement économique de Madagascar. En effet, l'utilisation à bon escient du Prêt japonais à l'extension ainsi qu'à la modernisation des infrastructures portuaires, contribue à promouvoir le développement économique et social du pays.

L'intérêt de la délégation a été manifeste, sa satisfaction palpable. En tout cas, la Présidente de l'Assemblée Nationale n'a pas tari d'éloges à l'endroit du Directeur Général de la S.P.A.T. pour la gestion de la concrétisation du Projet d'Extension du Port de Toamasina.

Pour la S.P.A.T., cette visite, à marquer d'une pierre blanche, lui a permis d'afficher sa volonté

*Recueilli par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO*

Le Directeur Général de la SPAT, AVELLIN Eddy Christian, exposant aux invités les tenants et aboutissants du projet d'extension du port de Toamasina

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

SUIVI ET ÉVALUATION DU PLAN D' ACTIONS 2019-2020

Sous la houlette de son jeune Président de la République, Madagascar entend relever un défi de taille : le développement national. Or, développement et corruption n'ont jamais fait bon ménage, le dernier constituant un véritable frein au développement. Par conséquent, afin de relever le défi, la lutte contre la corruption (ce fléau qui a miné le pays en plusieurs décennies) doit être considérée comme la priorité des priorités de la stratégie nationale. Dès lors, transparence, intégrité et participation citoyenne s'avèrent les points clés, voire les maîtres mots, tout au long de la mise en œuvre du Programme Général de l'Etat.



Faly RALAIMANAMPISOA, Chef de Division Education et émissaire du BIANCO

Pour marquer sa volonté de contribuer à la lutte contre la corruption et, celle-ci devant impliquer tous les citoyens malagasy, la S.P.A.T. a d'emblée mis en place sa Cellule Anti Corruption ou CAC. Dans le souci de rester cohérente vis-à-vis des efforts nationaux en vue du développement économique, de la bonne gouvernance, et enfin, de l'instauration de l'Etat de droit, elle a donc signé une convention avec le BIANCO (Bureau Indépendant Anti Corruption), lequel bureau véhicule, à l'échelle nationale, la nécessité du retour aux valeurs morales et culturelles, ainsi qu'à la responsabilité citoyenne. D'emblée et, considération faite de ces objectifs, la

CAC/SPAT élabore son Plan d'actions 2019-2020.

Le 11 septembre dernier, le Chef de Division Education et émissaire du BIANCO, Faly RALAIMANAMPISOA, s'est rendu à la S.P.A.T., ceci, dans le cadre d'une mission de constat et d'évaluation dudit Plan d'actions. Après constat de la mise en œuvre partielle de ce plan, il a tenu à féliciter l'Autorité Portuaire ainsi que les membres de la CAC/SPAT, ce, pour leur abnégation ainsi que leur volonté. Néanmoins, trois points majeurs méritent toujours d'être approfondis, notamment l'esprit de la CAC, la mise à jour de son Plan d'actions et la

formation de ses membres.

Parallèlement, pendant toute la durée de la concrétisation du Projet d'Extension du Port de Toamasina, la JICA (Japan International Cooperation Agency) s'emploiera à impliquer toutes les parties prenantes dans la lutte contre la corruption. A ce titre, le BIANCO et la JICA sont unanimes à œuvrer pour que la CAC/SPAT devienne une entité pilote, à même de transposer leurs acquis à toutes les autres parties prenantes.

Quant aux membres de cette cellule, ils ont tenu à rassurer le représentant du BIANCO qu'ils sont prêts à assumer leur rôle, mais cela, sous réserve que les conditions, qu'ils ont posées durant la mise à jour du Plan d'actions, soient remplies. A préciser que leurs interventions respectives ont été axées sur les trois points majeurs évoqués précédemment.

Enfin, grâce à l'octroi d'affiches, de dépliants, d'autocollants, de roll-up ainsi que de boîtes à suggestions et de doléances, l'Autorité Portuaire ainsi que la JICA ont fait preuve de leur engagement dans « **une priorité avec zéro tolérance** », comme l'a martelé Faly RALAIMANAMPISOA, lors de la clôture de sa mission. Rendez-vous est pris pour une prochaine évaluation en juin 2020 !

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

« ASA TAGNAMARO » : la S.P.A.T. se mobilise

Rappelons-le, « Tagnamaro » est une initiative du Gouvernement malagasy, plus précisément du Ministère de la Communication et de la Culture, visant à une mobilisation citoyenne générale, ceci, à travers des actions communes de nettoyage et d'embellissement des bâtiments publics, des rues, des quartiers, etc. Depuis son lancement jusqu'à sa sixième édition, toutes catégories de citoyens confondus se sont impliqués et continuent à s'impliquer à l'initiative. En effet, assoiffés de civisme, employés de la Fonction Publique comme du secteur privé, des institutions et des collectivités, membres d'associations et d'ONG, d'écoles, d'églises, de centres hospitaliers, bref, tous se sentent partie prenante au « Tagnamaro ». Et bien entendu, entreprise citoyenne et responsable, la S.P.A.T. n'a pas failli à ce devoir citoyen général.

« Nous sommes les initiateurs du projet, mais non le leader. Chaque entité, groupement, société privée ou publique ou même les habitants de quartier, peuvent organiser son tagnamaro chaque troisième samedi du mois », a précisé Lalatiana ANDRIATONGARIVO RAKOTONDRAZAFY, Ministre de la Communication et de la Culture, le samedi 17 août dernier. Apparemment, le message est passé. Mieux, il été reçu avec enthousiasme, puisqu'il a fait naître un véritable élan populaire à travers tous le pays.

Rappelons-le également, l'esprit « Tagnamaro » ne se limite pas aux activités de nettoyage et d'embellissement. Il est en même temps un moyen de véhiculer l'esprit patriotique et le sens de la responsabilité chez chaque citoyen, cela, à travers l'amélioration de l'environnement des bâtiments publics, des locaux universitaires, des centres hospitaliers, des monuments historiques, des canalisations, des rues, des établissements scolaires publics... Enfin, il est aussi une preuve de solidarité vis-à-vis du respect ainsi que de l'entretien des biens publics, bref, un coup de pouce citoyen, pour ainsi dire ! Alors à sa sixième édition, les travaux effectués dans le cadre du tagnamaro sont estimés aux alentours de 500 millions Ariary. Quand on pense que ce chiffre représente un élan gratuit de la part des citoyens malagasy, il y a de quoi les motiver pour la suite !

Toamasina s'est mobilisée, ce samedi 17 août 2019, dédié au patriotisme et placé sous le thème « Tagnamaro, andron'ny olom-pirenena », en français, « journée du citoyen ». Endroit à la fois emblématique et privilégié des tamataviens, l'axe longeant le CRJS a sans doute le plus bénéficié de la mobilisation citoyenne.

Ce jour-là, employés des ministères, des directions régionales, des organismes rattachés et de diverses institutions, y ont massivement participé. Pour sa part, la S.P.A.T., elle aussi massivement représentée, a également fait un don de matériels à l'occasion.

Rendez-vous à la prochaine édition, puisqu'à présent que l'élan est pris, rien ni personne n'arrêtera le « Tagnamaro » !

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



SPAT ET SES ACTIONS CITOYENNES

Vision dans un développement durable

RENFORCEMENT DANS L'ENGAGEMENT SOCIAL

*Valorisation de son capital humain, intégration forte dans la Relation ville port :
Education, Santé, Sport et culture*



ENGAGEMENT DANS LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

*Mécénats, Lutte contre la pauvreté, Lutte contre la corruption,
forte implication dans la politique des 3P*



PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

*Reboisement, Lutte contre la pollution marine et terrestre,
Asa tagnamaro*



Pépinière d'Ambatovy :

production de 360.000 plants par an !

En 2007, Ambatovy a créé sa pépinière et l'a agrandie en 2011. C'est une pépinière de recherche, de simulation, d'observation, d'expérimentation et de conservation. Elle sert surtout à fournir des plants pour couvrir les surfaces décapées et libérées par l'exploitation au fur et à mesure de l'évolution de l'exploitation minière.

La pépinière d'Ambatovy est composée de diverses infrastructures dont un laboratoire de préparation et de production de graines, une sècherie, une chambre froide pour la conservation à long terme des graines, une serre de production

et de germination, trois orchidariums, une vitrine de restauration, un arboretum pour sauvetage des espèces SOCs, des plates-bandes de production et d'élevage, etc. Cette grande infrastructure de production de plantes locales et endémiques occupe une superficie de 15 ha. Actuellement, elle produit environ 360 000 plants par an et abrite plus de 10 000 individus d'orchidées composés de 283 espèces récupérées pendant le défrichage.

La pépinière produit actuellement 175 variétés d'arbres autochtones, (Harongana, Varongy, Ditimena, Voamboana, tavolo, etc.).



L'orchidarium d'Ambatovy à Ampagadianrandraka - Moramanga

Ces espèces végétales sont tirées d'un inventaire botanique détaillé et effectué avant la construction de 24 hectares par an à raison de 12 500 plants par hectare.

Pour s'occuper de cette pépinière, une équipe de 15 personnes composée de techniciens, de botanistes, et d'ouvriers spécialisés, y travaillent tous les jours et à plein temps.

Les graines sont collectées dans l'empreinte minière non encore défrichée en fonction des saisons de maturité des graines afin d'alimenter les banques de semences et de répondre à la demande de la pépinière qui

assure la production annuelle destinée à couvrir une superficie de 24 hectares par an à raison de 12 500 plants par hectare.

Ambatovy ambitionne d'apporter une contribution significative et durable pour Madagascar sur le plan environnemental, c'est pourquoi Ambatovy respecte plusieurs normes nationales et internationales les plus strictes et les plus complètes en matière de protection de l'environnement dont le PGES, (plan de gestion environnementale et sociale), le décret MECIE, les principes de l'Equateur, les normes de performance de la sa Société Financière Internationale (SFI), le Business and Biodiversity Offsets Programme (BBOP).

Source: Ambatovy



La serre de production de jeunes plants d'Ambatovy à Ampagadianrandraka - Moramanga



Selon les cahiers de charges définis par le Plan de Gestion Environnementale et de Développement Social (PGEDS), la réhabilitation minière fait partie des engagements d'Ambatovy en matière de protection et de conservation de l'environnement dans son site minier à Moramanga, depuis la phase de construction jusqu'à la fermeture de l'exploitation.



La pépinière d'Ambatovy occupe une superficie de 15 ha, et produit des plantes locales et endémiques, environ 360 000 plants par an, et plus de 10 000 individus d'orchidées composés de 283 espèces.



La pépinière d'Ambatovy est complétée par la pépinière villageoise. Ambatovy collabore avec les VOI des villages aux alentours de la Mine.

35 ans après le début de l'exploitation, l'empreinte de la Mine sera réhabilitée. Les surfaces décapées et libérées par l'exploitation, au fur et à mesure de l'évolution de l'exploitation minière seront couvertes de végétations et les espèces animales et végétales endémiques seront réintroduites





LE CONTENEUR,

cet emballage
qui a révolutionné
le transport maritime ! (suite et fin)

A travers les récentes parutions du PortEcho, vous avez pu suivre, étape par étape, l'évolution du conteneur, cet emballage qui a révolutionné le transport maritime. Révolutionné semble un grand mot, mais l'histoire du conteneur justifie amplement son utilisation. Rappelez-vous, si au départ, le conteneur n'était pas plus qu'un contenant, il s'avère aujourd'hui un des principaux vecteurs du transport multimodal. Mieux, il a contribué à l'accélération des échanges mondiaux. Joli parcours, n'est-ce pas ? Malheureusement, ce voyage à travers l'histoire du conteneur doit prendre fin à travers les quelques lignes suivantes. Et pour clore en beauté notre voyage, nous dédions cette dernière étape aux conventions et réglementations, nées de la prolifération des types de conteneurs ainsi que de ses diverses utilisations.

Alors, tous à bord pour la suite et la fin du voyage !

N.B. : Toutes les décisions, toutes les réglementations, tous les textes, adoptés et/ou ratifiés sur proposition des organes ou entités, visent essentiellement la sécurité des conteneurs, la facilitation ainsi que la fluidité de leur circulation inter frontalière.

Dans le transport multimodal, qu'il soit plein ou vide, le conteneur est, selon le cas, considéré comme une marchandise. Dans ce sens, il se présente comme une unité de transport intermodale. Et en tant que telle, il peut être transféré sans rupture, tout en utilisant divers moyens de locomotion. Ceci étant, et le développement de la conteneurisation se confirmant au fil des années, les organismes opérateurs à l'échelle internationale ont jugé nécessaire d'établir des conventions ainsi que de définir des normes, ceci, afin que le conteneur devienne officiellement une unité de transport combinée, utilisable dans le cadre des échanges internationaux de marchandises. Ci-après quelques-unes des conventions et des normes adoptées :

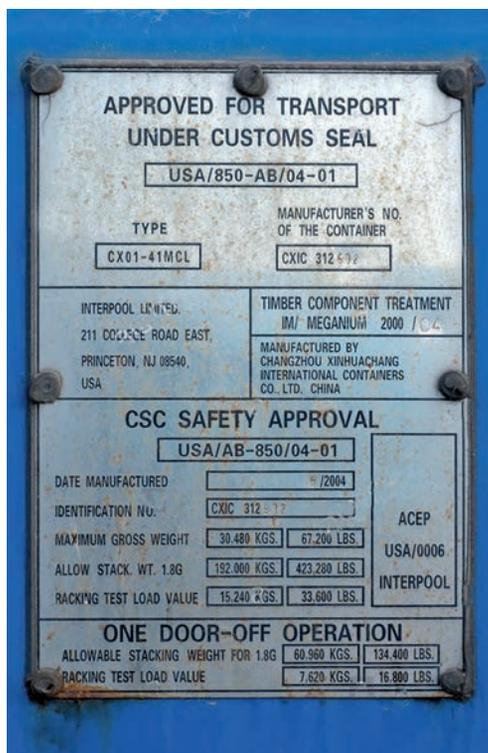
■ CSC (Convention for Safe Containers) ou Convention internationale pour la sécurité des conteneurs

En coopération avec la Commission Economique pour l'Europe, l'Organisation Maritime Internationale ou OMI a élaboré un projet de convention pour la sécurité des conteneurs. En 1972, lors d'une conférence convoquée conjointement par les Nations Unies et l'OMI, la convention finalisée a été adoptée. Portant sur la sécurité des conteneurs, celle-ci vise deux objectifs :

- 1. l'une consiste à maintenir un niveau élevé de sécurité de la vie humaine, lors du transport et de la manutention des conteneurs, cela, en fournissant des procédures de test généralement acceptables, avec les exigences de résistance associées ;
- 2. le second consiste à faciliter le transport international de conteneurs, ceci, en fournissant des règles de sécurité internationales uniformes, applicables de la même

manière à tous les modes de transport de terrestre. De cette façon, la multiplicité des réglementations nationales, divergentes en matière de sécurité, peut être évitée.

N.B. : Les exigences de la convention s'appliquent à la grande majorité des conteneurs de fret utilisés sur le marché international, à l'exception de ceux conçus spécialement pour le transport aérien.



Normes ISO, définissant les dimensions et les caractéristiques des conteneurs

L'Organisation Internationale de Normalisation (ISO ou International Standardisation Organisation) a codifié les normes de construction de conteneurs. La plupart des conteneurs maritimes, mis sur le marché, doivent dès lors répondre aux mêmes normes de construction, et cela, en ce qui concerne leurs dimensions et leurs caractéristiques techniques. Ainsi en fonction des besoins, il est apparu une gamme de types de conteneurs codifiés et adaptés aux diverses marchandises transportées.

Objectif : pouvoir combiner aisément les différents modes de transport, tout en facilitant leur manutention par des engins adéquats.

Le TIR ou Transports Internationaux Routiers

Le TIR est un régime de transit international, basé sur une convention de l'ONU et mis en œuvre au niveau mondial dans le cadre d'un partenariat public-privé. Il se rapporte au régime de transit douanier international, applicable à l'échelle mondiale. Le TIR permet aux marchandises d'être expédiées d'un pays d'origine, via des pays de transit, vers un pays de destination, ce, dans des compartiments de chargement scellés et contrôlés par les douanes et par le biais d'un système multilatéral mutuellement reconnu. Ainsi, il s'avère le moyen le plus simple, le plus sûr et le plus fiable, de transporter des marchandises à travers de multiples frontières internationales, et qui permet aux opérateurs de transport ainsi qu'aux autorités douanières de gagner du temps, et donc, de l'argent.



L'UIC ou Union Internationale des Chemins de fer

Il s'agit d'une organisation mondiale qui œuvre pour la promotion, l'harmonisation et l'amélioration des conditions de construction et d'exploitation des chemins de fer. Pour cette mission, l'union a la charge, à la fois de définir et d'adopter les normes internationales pour le transport des conteneurs par voie ferroviaire. Plus particulièrement, les conteneurs, chargés sur les wagons ou bogies, sont considérés comme des UTI (ou Unités de Transport Intermodal), cela, dans le cadre du trafic combiné. L'acheminement des UTI par voie ferroviaire se trouve ainsi couvert par la procédure du transport exceptionnel, selon la fiche UIC de l'Union Internationale des Chemins de Fer.

A ce titre et de façon à faciliter ainsi qu'à accélérer le trafic de façon fiable, un système de codification des divers éléments du trafic combiné a été instauré. Ce système garantit la sécurité d'exploitation des

UTI, indique leurs gabarits respectifs et permet l'identification du propriétaire. Pour l'UIC, le marquage et l'identification doivent être conformes à la norme ISO 6346 pour les conteneurs maritimes et à la fiche UIC 592 pour les conteneurs terrestres. Les prescriptions de ce système sont reprises dans la fiche UIC 596-6 et concernent les UTI, les wagons porteurs, et enfin, les lignes.

Pour la reconnaissance ainsi que l'acceptation d'embarquement sur transport combiné, les conteneurs doivent, en premier lieu, répondre aux critères requis par la CSC, et ensuite, selon les cas, être codifiés par la société de ferroutage (transport combiné rail-route) en respect de la fiche UIC 596-6.

Enfin, comme tout produit manufacturé et lancé sur le marché, il est doté d'un cycle de vie. En effet, à l'ère où l'on met en avant les bienfaits de la récupération, au terme

de ses innombrables voyages à travers les océans, une seconde vie est possible pour la fameuse boîte métallique! En effet, après un voyage, généralement de l'Asie vers l'Europe, il est considéré comme neuf, d'où son appellation de conteneur premier voyage. Mais après plusieurs voyages, il devient un conteneur d'occasion. Cependant, grâce à ses nombreux atouts, tant en termes de volume, que de solidité, de coût etc, le conteneur maritime peut s'offrir, après reconversion, une seconde vie. Survient alors une liste infinie de transformations au gré des besoins et des imaginations : maison, piscine, stand, bar, restaurant, container frigorifique mobile, espace de stockage, bureau, atelier, le conteneur se déplie en mille et une utilisations et n'a pas fini de vous émerveiller. A bientôt pour un prochain voyage !

D'après les recherches effectuées par Mamy RAZAKALIMANANANDRO

INO MARÊSAKA AKÔ ?

ANTSIRANANA

une ville portuaire, touristique et multiculturelle



L'histoire de Diego-Suarez remonte en l'an 1500, quand le navire de Diego Diaz fit naufrage dans cette baie d'une beauté exceptionnelle (celle-ci est aujourd'hui classée deuxième plus belle baie du monde, après celle de Rio de Janeiro). Cependant, ladite baie ne fut reconnue qu'en 1506 par un autre navigateur portugais, Hernan Suarez. C'est de ces deux navigateurs et explorateurs portugais que la ville tient son nom de Diego-Suarez. L'appellation malagasy « Antsiranana » est relativement récente.

Une ville touristique et multiculturelle

Le 17 septembre dernier au CCI Ivato, à l'occasion du Forum international « **Wave Madagascar** » Son Excellence Monsieur Andry RAJOELINA, Président de la République de Madagascar, a souligné à maintes reprises que « *le secteur du tourisme constitue la pierre angulaire de l'émergence de Madagascar, un levier essentiel du développement économique, social et culturel. Le tourisme est l'un de nos meilleurs atouts ou de nos plus grandes forces* ». Une façon d'inciter les opérateurs touristiques à investir en quantité et en qualité. Une façon également de rappeler aux mêmes opérateurs que Diego-Suarez est un joyau

qui n'attend que d'être restauré. Jugez-en par vous-même !

Bénéficiant d'une vue panoramique sur le « Nosy Lonjo », un îlot à forme conique, la ville est renommée par le « varatraza », un vent du nord relativement chaud qui y balaie fréquemment l'atmosphère. Bâtie sur un ancien site volcanique, elle a pu développer, au fil des années, des forêts primaires tellement denses que cet atout lui a valu son appellation de « poumon vert de Madagascar ».

De dimensions raisonnables et déployant des abords plutôt propres et bien entretenus,

la ville ne manque pas de charme. En tout cas, elle ne laisse pas indifférent celui qui la découvre pour la première fois. De plus, et sans nul doute de par son éloignement par rapport à la capitale ainsi que son enclavement (effet de la dégradation avancée des routes), elle ne souffre pas outre mesure d'infrastructures d'accueil. Mieux, la région DIANA, dans laquelle la ville est comprise, non seulement regorge d'atouts touristiques, notamment des parcs ainsi que des sites touristiques uniques au monde, mais aussi abrite une faune et une flore endémiques. A ce propos, on peut citer des exemples comme :

- le parc de la montagne d'Ambre, classé Parc National depuis 1958, situé à une quarantaine de kilomètres de Diego-Suarez et s'imposant à une altitude de 875 à 1 475 m. Ses forêts humides constituent un refuge idéal pour une faune endémique, dont le gecko (célèbre pour son art du camouflage), diverses espèces de caméléons, dont le *brookesia minima* (le plus petit de la planète, mesurant environ 3cm), des papillons tant impressionnants que superbes, des vers de terre de 30cm, des lémuriers lents et rapides composant trois familles distinctes (les fuloas, les coronatus et les microcèbes), des mangoustes (élégantes et sauvages au début, mais se laissant toujours à la fin se faire apprivoiser par l'homme), etc. ;

- les circuits en forêt, très larges et pour la plupart accessibles, malgré une végétation inconnue et démesurée. Ils sont toujours tentants pour les randonneurs, qui les arpentent en toute tranquillité ;

- la vallée des tsingy: panorama grandiose de roches en rouge brique très foncé et pointant vers le ciel (ce qui donne l'impression d'un paysage de science fiction). Le tsingy, qui s'étend sur la partie Ouest et Nord-Est de Madagascar, justifierait, à lui seul, le voyage dans la Grande Ile ;

- Ramena, qui est aussi un village de pêcheurs, déployant une des plus belles plages de Madagascar, situé à 20 km de la ville et longée par les anciennes salines. Sur la route qui y mène, l'on peut admirer, à droite, la montagne garnie de baobabs endémiques, parmi lesquels l'*andasonia suarenzisi* (une espèce aujourd'hui menacée, donc à protéger), suivie de belles plages de sable blanc jusqu'à Ramena. La couleur émeraude de la mer, la beauté exceptionnelle de la plage ainsi que des pains de sucre (émergeant depuis des siècles au milieu de la mer et qui racontent toute une histoire), et enfin, des fonds marins pratiquement intacts et regorgeant de ressources sous-marines, sont tous une invitation à la détente et à la découverte. Farniente sur la plage, plongée en apnée ou en bouteille, le voyageur peut laisser libre cours à ses désirs !

- une population particulièrement cosmopolite, où cohabitent divers groupes ethniques et religieux. Diego-Suarez est un modèle de tolérance, d'hospitalité et de cohabitation. En effet, malgaches, indiens, chinois, vazaha (personnes de race blanche) se côtoient pour composer une communauté laborieuse et avenante. Héritage de ce melting pot, la ville évoque la belle vie et continue à rester le symbole d'un certain art de vivre, où le dévouement et les loisirs occupent une place privilégiée !

Une ville portuaire, mais pas seulement...



Opération de manutention à quai d'un Thonier.

Ancien port de guerre (les navires de guerre ont toujours privilégié cette baie exceptionnelle), aujourd'hui devenue un port commercial et touristique, Diego-Suarez est aussi la ville portuaire par excellence à Madagascar. Onze ans après sa dernière réhabilitation, le port de Diego-Suarez (qui compte 24 employés en tout) nécessite sérieusement un lifting. Il faut rappeler que la dernière réhabilitation de son quai de 301m date de 2008. Plus de 10 ans après, il se trouve forcément dans un état guère satisfaisant, et cela, alors que ses activités sont en croissance constante. Or, **« l'augmentation du trafic dépend des infrastructures »**, comme le rappelle Adrien Fabrice RATSIMBAZAFY, Directeur par intérim de l'APMF à Antsiranana. La limitation du tirant d'eau (à tout juste 10 m) exige le dragage, en vue de l'approfondissement des abords du quai, et cela, de sorte que le port puisse accueillir des gros porteurs.

Toujours grâce à sa baie, Diego-Suarez est aussi une base navale et naturellement stratégique. Ses chenaux d'accès, comportant deux passes (une petite et une grande), exigent une dextérité confirmée des pilotes.

Quant à son trafic maritime, il allie :

- les porte-conteneurs (au rythme d'une escale trimestrielle et dont l'opération pour débarquer environ 150 conteneurs dure deux à trois jours). Ce qui ne le met pas à l'abri de la saturation du terre-plein ;

- les paquebots (à un rythme d'une touchée toutes les deux semaines, avec 1 500 à 2 000 croisiéristes, en général anglophones et germanophones). La saturation du port est souvent à son comble, surtout si l'escale d'un paquebot coïncide avec un jour ouvrable. A noter au passage que les plus fréquents sont AIDA et COSTA MEDITERRANEA, dans un périple qui part des Seychelles, passent par Nosy-Be, Diego-Suarez, pour rejoindre ensuite Toamasina.

Récemment, les travaux de construction d'un nouveau ponton flottant au sud du quai ont été réceptionnés. Celui-ci permettra l'accueil de deux navires en simultané. Aujourd'hui, cette nouvelle installation s'avère plus que nécessaire, puisqu'il faut également tenir compte des escales régulières des navires thoniers. Ceux-ci desservent l'usine de thon « Pêche et froid Océan Indien », sise à proximité du port et débarquant une cargaison journalière de 300 à 2 000 tonnes de thon.

En tout cas, afin de gérer de façon optimale l'utilisation du quai, chaque après-midi, l'APMF tient une réunion avec tous les opérateurs et les concessionnaires, entre autres, la CMDMD et la COMADIE, lesquelles occupent la majeure partie des terre-pleins.

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

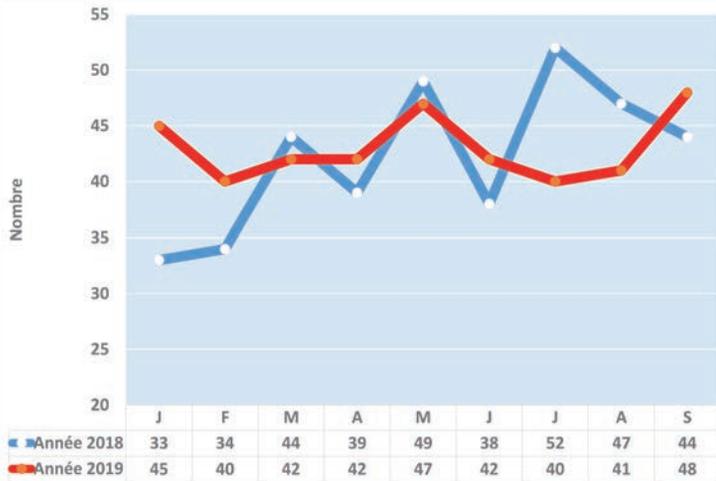
Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

Janvier à Septembre 2018/2019

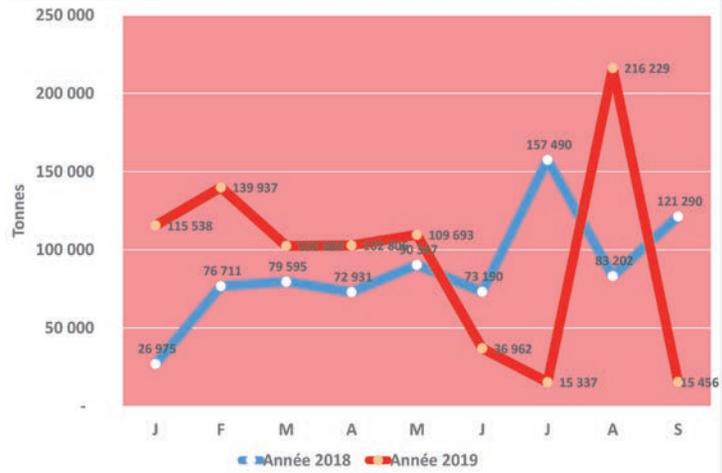
	2018	2019	Evolution % 2018/2019
TOUCHEES DES NAVIRES (Nombre)			
Lignes commerciales			
Long cours	295	299	
Caboteurs	37	38	
Pétroliers	48	48	
Divers		2	
Lignes non commerciales			
Bornage et Pêche	1 308	1 413	
Total	1 688	1 800	6,64
TRAFIC DE CONTENEURS (EVP)			
Conteneurs pleins	113 66	107 200	
Conteneurs vides	70 065	64 365	
Total	183 665	171 565	-6,59
Poids de marchandises conteneurisées (en tonne)	1 954 613,10	1 832 508,71	
Rendement opérationnel (boîte/heure)	35,60	49,25	
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes)			
Trafic long cours			
Débarquement	310 329	364 706	
Embarquement	20 007	11 284	
Manipulation			
Total	330 336	375 990	13,82
Trafic cabotage			
Débarquement	7 540	8 643	
Embarquement	13 483	55 474	
Total	21 023	64 117	
Total	351 359	440 107	25
Trafic bornage			
Trafic bornage (en tonnes)	11 916,47	161 340	
TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes)			
Débarquement	600 387,46	695 852,65	
Embarquement	181 344,63	158 587,36	
Total	781 732,09	854 440,01	9,30
TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes)			
Total	1 362 398,80	1 729 346,61	26
TRAFIC MARITIME GLOBAL	4 570 049,46	5 017 742,50	9,8

source: Contrôle de Gestion de la SPAT

TOUCHÉES DES NAVIRES



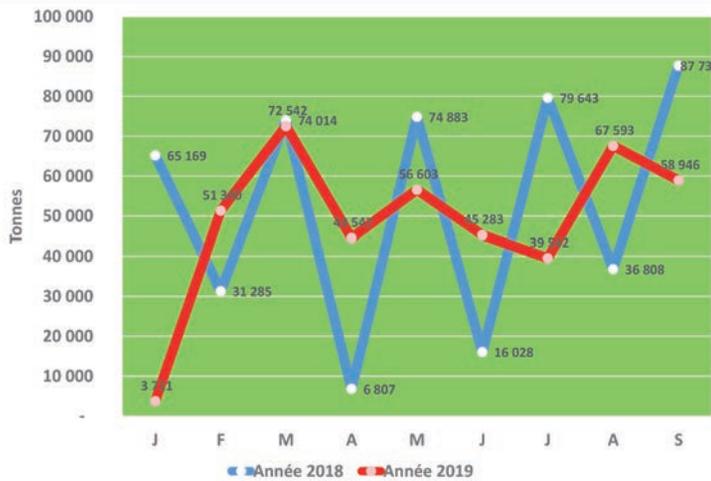
TRAFIC DES HYDROCARBURES



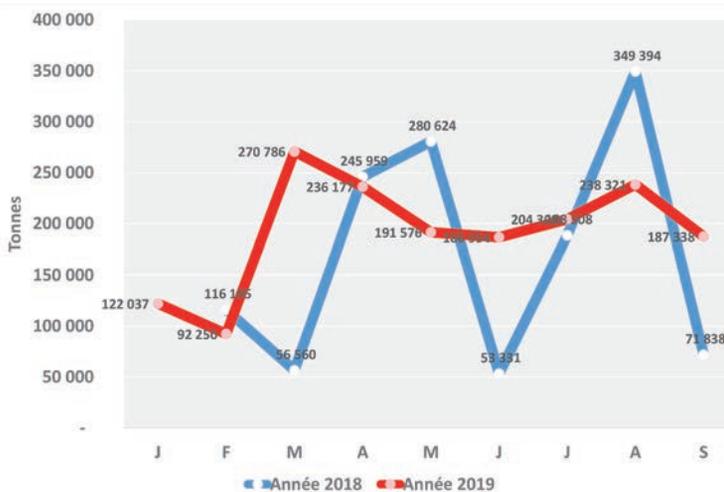
TRAFIC DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES



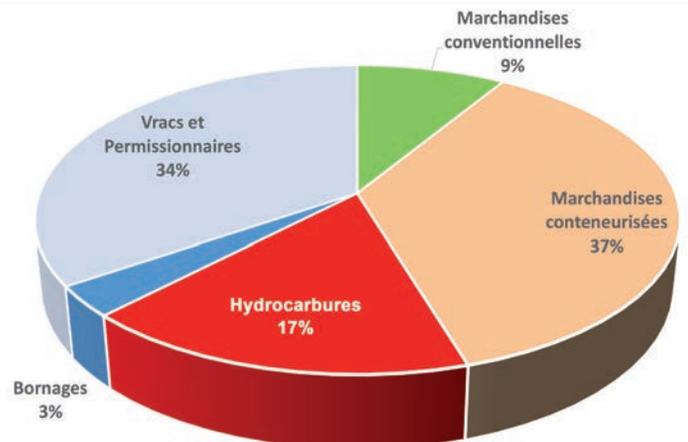
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES



TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES



PART DE TONNAGE



MOUVEMENT DES NAVIRES



ARMEMENT: HÖEGH AUTOLINERS

NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	PORT DE TOUCHEES		
		TMM	REU	PLU
HÖEGH AMSTERDAM	40	ARR	ARR	ARR
HÖEGH SEOUL	107	-	14/01	-
HÖEGH TROVE	141	12/02	13/02	14/02

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 NANHAI	039E	22/12	22/12	-	-	25/12	25/12	-	-
KOTA NASRAT	0121E	04/01	05/01	06/01	06/01	08/04	08/01	13/01	14/01
KOTA NELAYAN	0130E	11/01	12/01	13/01	13/01	15/01	15/01	20/01	21/01
KOTA NAZAR	0141E	18/01	18/01	20/01	20/01	22/01	22/01	27/01	28/01
KOTA NAZIM	0142E	25/01	25/01	27/01	27/01	29/01	29/01	03/02	04/02
KOTA NANHAI	040E	01/02	01/02	03/02	03/02	05/02	05/02	10/02	11/02
PIL TBA VESSEL	0002E	08/02	08/02	10/02	10/02	12/02	12/02	17/02	18/02

ARMEMENT: MAERSK LINE

NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	PORT DE TOUCHEES							
		PLU		REU		TMM		SEY	
		ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
CGM KAILAS	949W/950E	-	-	21/12	22/12	23/12	26/12	-	-
NORD ATLANTIC	950S/951N	19/12	20/12	-	-	27/12	29/12	01/01	03/01
CGM KAILAS	950W/951E	-	-	28/12	29/12	30/12	31/12	-	-
MERATUS JAYAWIJAYA	951S /952N	26/12	27/12	-	-	03/01	05/01	08/01	10/01
CGM KAILAS	951 E/951W	-	-	03/01	04/01	05/01	06/01	-	-
BOMAR RADIANT	952S/001N	02/01	03/01	-	-	10/1	12/01	15/01	17/01
CGM KAILAS	952 E/001E	07/01	08/01	09/01	10/01	11/01	15/01	-	-
CAP CARMEL	001S/002N	09/01	10/01	-	-	17/01	19/01	22/01	24/01
NORD ATLANTIC	002S/003N	16/01	17/01	-	-	24/01	26/01	29/01	31/01
CGM KAILAS	001W/002E	17/01	20/01	22/01	23/01	25/01	27/01	-	-
MERATUS JAYAWIJAYA	003S/004N	29/01	31/01	-	-	31/01	02/02	-	-

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.

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

INO M'ARÔ ASANÔ Ê?



Ny tomponandraikitra voalohany ato amin'ny silo, andriamatoa **MANDRINDRA Delphin** no nosafidin'ny PortEcho hohadihadina mikasika ny asany. Mametraka ny laminasa ankapobeny eo amin'ny exploitation sy ny maintenance, manaramaso ny fizotry ny asa, manitsy raha ilaina. Mametraka sy miantoka ny politikan'ny aro loza amin'ny toeram-piasana. Manao tatitra any amin'ny lehibe isan'amaratongany. Manao ny serasera amin'ireo mpanjifan' ny silo.

Ny silo dia trano lehibe fandraisana sy fitahirizana vokatra toy ny varimbazaha, katsaka na voa hafa fihinana tsy ao anaty gony. Raha ny silo ato amin'ny Spat dia vita amin'ny béton miaty 25.000 taonina, ny silo faroa kosa dia vita amin'ny fanitso izay azo andraisana sy itahirizana soja efa voatoto (tourteau de soja) hatramin'ny 4.400 taonina eo ho eo. Ireo entana izay mipetraka ao, rehefa avy eo, dia alefa any amin'ny orinasa mpanafatra sy mpanodina azy .

PE: Manoloana ny fanitarana sy fanajariana natao, misy lamina vaovao apetraka ve? ? Ary firy ireo mpiasa mamita ny asa ?

M.D: Ankehitriny dia mandeha ny asa fanitarana ny seranana eto Toamasina ary tafiditra amin'ny izany ny fanavaozana ity silo ity, izay azo ambara fa efa somary antitra ihany, satria tany tamin'ny taona 1982 no nahavitany voalohany. Noho izany dia tsy maintsy natao ny fanatsarana

sy ny fanavaozana ny trano, ny fanoloana ireo milina sy ny fitaovana ampiasaina ao. Vokat' ity asa fanavaozana ity dia tafakatra ho 300 taonina isan'ora ny fampidirana varimbazaha avy amin'ny sambo raha toa ka 120 taonina isan'ora izany teo aloha.

Nizara maromaro ny sokajin'olona nanatanteraka ny asa: tao ny naka orinasa manokana hoan'ny asa jenia sivily (Cimelta, OTI, Renobeton,..) .Ny fametrahana ny milina sy ny kojakoja rehetra kosa dia norasin'ny Spat mivantana ny fanatanterahana azy ary teo ambany fanarahamason'ny Buhler. Ity farany dia orinasa soisy mpanamboatra ireo fitaovam-pamokarana ampiasaina amin'ny silo. 42 lahy no isan'ny mpiasa avy tamin'ny Spat nanatontosa ny asa, ka ny ankamaroany dia mpiasa tselika. Ankehitriny dia efa vita ny asa fanajariana ka manao ny fisedrana ireo milina sy fitaovana no ataontsika izao; amin'ny alalan'ny fandraisana sambo mitondra varimbazaha milanja 32.500 taonina

PE: Manao ahoana ny fisorohana ireo loza mety hitranga nandritry ny famitana ny asa ?

M.D: Amin'ny asa fanajariana toy itony dia maro ny loza mety hitranga ka noho izany dia tsy maintsy napetraka ireo fepetra ny aro-loza sy fahadiovana amin'ny toeram-piasana. Anisan'ny izany ny fampianarana ireo mpiasa amin'ny fomba fiasa ieren-doza, fivoriana mikasika ny aro-loza (tool box meeting), fandaminana sy fanadiovana ny toerana iasana (housekeeping),ny fanaovana tatitra mikasika ny trangan-doza mety hiseho, fametrahana peta-dindrina ny sy aro-loza (safety sign). Tsy latsa-danja ny fitondra sy fampiasana ny fitaovam-piarovana toy ny solomaso, kiraro, satroka (casque), saron-tanana, fehikibo, sns,... Marihina fa tsy nahitana trangan-doza goavana nandritry ny famitana ny asa fanavaozana.

PE: Misy teny tianao hampitaina amin'ny mpamaky ve ?

M.D: Eto am-pamaranana dia tiako ny misarika ny sain-tsika fa zavatra goavana ho an'ny ekonomia Malagasy ny fahavitan'izao asa fanavaozana ny silo izao satria hampiroborobo ny famokarana lafarina eto an-toerana izany. Afaka hifaninana amin'ireo vokatra hafa afarana avy any ivelany ny vita Malagasy. Mino aho fa hampihena ny masokarena izany ka hahazo tombony amin'izany ny rehetra: ny orinasa mpamokatra lafarina, isika mpanjifa ary koa ny Spat. Raha ny momba ny silo vita amin'ny fanitso izay andraisana sy itahirizana toton-tsoja kosa indray dia tsy latsa-daja amin'izay koa ny tombotsoa ho entiny; indrindra fa ho an'ny mpiompy (akoho, kisoa, trondro,..) satria hihatsara sy hisy fiantraikany tsara amin'ny vidin'ny sakafo-mibiby ny fahafahana manafatra ity akora fototra tsy ao anaty lasaka ity.

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

MOUVEMENT DU PERSONNEL 2^{ème} TRIMESTRE 2019

▣ AGENT EMBAUCHÉ

Nom et Prénoms	Matricule	Fonction	Date d'embauche
RANIVONIAINA Michel Herizo	2019.001	Cadre Portalino	07/08/19

▣ AGENTS RETRAITÉS

Nom et Prénoms	Matricule	Fonction	Date de départ
RAKOTOARISON Aimé Gabriel	1978.207	Chef chantier électricité	03/07/19
IBE Remi	1981.254	Chef Chantier Portalino	03/08/19
KOTOZAFY	1989.141	Chauffeur Pompier	13/08/19
TSARAVELONA Donat	1983.236	Patron vedette	16/08/19
RASOLO Gustave	1990.053	Chargé de la Gest.comptabilité & analytique	21/08/19
LALAO Jacques Rolland	1978.148	Chef du service mécanique général	29/08/19
RAKOTOZAFY Jean	1981.195	Responsable prévention et intervention	29/08/19
RAKOTOMALAONA Olivier	1980.290	Chef du service sapeur pompier	18/09/19

▣ AGENT DÉCÉDÉS

Nom et Prénoms	Matricule	Fonction	Date de décès
RANDRIAMANARINA Edmond	1980.315	Matelot vedette	09/08/19
RALAY Fidèle	1980.356	Menuisier	11/09/19

■ appuyer les entreprises, en particulier les PME.

C'est donc le noyau qui a fait germer l'idée de l'organisation de ce Salon de l'Emploi, intitulé Sera'ben'ny asa, dont le but est de concrétiser l'engagement évoqué ci-dessus.

Pari tenu, puisque le salon s'est avéré une véritable réussite. La preuve, un nombre impressionnant d'exposants face à une affluence inégalée de visiteurs. Jeunes diplômés à la recherche d'emplois, ou s'intéressant à l'entrepreneuriat, groupes de jeunes offrant à leurs confrères des notions de développement personnel, sinon comment rédiger son curriculum vitae, etc, tous y ont trouvé une opportunité pour lutter contre le chômage.

Bien entendu, prenant toujours à cœur sa responsabilité sociale d'entreprise, la S.P.A.T. y a participé en tant qu'exposant. En mettant en œuvre sa politique de relève, la Direction des Ressources Humaines a présenté 37 postes à pourvoir au sein de la société pour un effectif de 70 personnes (dont 27 cadres, 28 techniciens, 15 employés).

« l'emploi décent pour tous : d'augmenter le nombre d'emplois, de former et d'aider à trouver un emploi, de renforcer les compétences nationales, de créer une agence pour l'emploi ».

En d'autres termes, il s'engage à :

- créer des emplois pour les jeunes et les sans emplois, ce, en stimulant leur créativité et en les encourageant à créer leurs propres entreprises ;
- aider les jeunes entrepreneurs à développer leurs activités ;
- développer la formation professionnelle ;
- promouvoir l'aide aux personnes vulnérables, aux femmes et aux handicapés ;

Place aux jeunes, puisque l'une des conditions pour participer au concours est d'être âgée de 25 à 35 ans. A vrai dire, Projet d'Extension du Port de Toamasina exige, il est impérativement nécessaire pour la société de donner un coup de dynamisme, de potentiel et de vivacité, pour acquérir l'ambition d'être un port d'éclatement !

Recueilli par
Natacha TSILANGOY

SERA'BEN' NY ASA

2^{ème} EDITION

Les 25 et 26 octobre derniers, sous la tutelle de Madame Gisèle RANAMPY, Ministre du Travail, de l'Emploi, de la Fonction Publique et des Lois Sociales, Sera'ben'ny asa 2ème édition a eu lieu à l'esplanade de l'Hôtel de ville de Toamasina I. A l'occasion, par le biais de stands d'exposition, une centaine d'entreprises et de centres professionnels confondus y ont ouvert leurs portes respectives.

Le choix de la capitale Betsimisaraka pour célébrer cet événement n'est pas fortuit. En effet, d'aucuns n'ignorent les potentialités économiques de la ville. Non seulement, Toamasina abrite le premier port de Madagascar, mais de surcroît, elle s'avère le pôle de convergence de principaux produits d'exportation, qui font la renommée de la Grande Ile : vanille, girofle, litchi, ..., nickel (produit de la Société Ambatovy). Enfin, la région, dont elle est la capitale,

regorge de richesses culturelles et historiques, de destinations touristiques ainsi que d'espèces endémiques de faune et de flore.

Parler de richesse dans un pays où le taux de chômage s'avère un des plus élevés au monde serait paradoxal, sachant que ce fléau compte parmi les causes du ralentissement au développement d'un pays, et qu'il engendre des problèmes socio-économiques, difficiles à déraciner sans une stratégie

bien élaborée. Et pourtant, l'une et l'autre affirmations sont des réalités à Madagascar. Nonobstant cela, dans les engagements de Son Excellence Monsieur Andry Nirina RAJOELINA, Président de la République de Madagascar, le chômage ne sévira plus autant dans le pays. En effet, son « Velirano » numéro 6 promet:



Coupure de ruban inaugural du Sera'Ben'ny Asa par Madame Gisèle RANAMPY, Ministre du Travail, de l'Emploi, de la Fonction Publique et des Lois Sociales



JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA RÉDUCTION DES RISQUES ET DES CATASTROPHES :

PRÉVOIR POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

« Construire pour durer », tel est le thème choisi pour célébrer la Journée Internationale de la Réduction des Risques et des Catastrophes ou JIRRC, le 18 Octobre dernier à Toamasina, sous le haut patronage de Madame NAHARIMAMY Lucien Irmah, Ministre de la Population, de la Protection Sociale et de la Promotion de la Femme. Au programme de cette journée (riche en éducation et en information sur la réduction des risques et des catastrophes naturelles à travers le monde), discours, remise de matériels au District de Toamasina I, et enfin, visite des stands d'exposition.

Un beau soleil a illuminé la journée de célébration. Néanmoins, celui-ci n'a pas effacé des mémoires, ni la succession des catastrophes naturelles qui ont frappé un peu partout dans le monde, ni les victimes et les blessures que leurs passages ont laissées, ni les pertes matérielles et économiques, et encore moins les pertes humaines ! Cyclones, typhons, inondations, tremblements de terre, tsunamis, la liste des exemples est longue, trop longue depuis les effets de plus

en plus accentués du réchauffement climatique !

Recentrant le contexte sur Madagascar, la Ministre de la Population, de la Protection Sociale et de la Promotion de la Femme a estimé nécessaire de rappeler que, chaque année, du fait de catastrophes naturelles, près de 100 milliards de dollars de pertes sont enregistrés. Certes, les dégâts n'épargnent aucun secteur. Cependant, dans la Grande Ile, certains s'en relèvent difficilement, voire pas

du tout, notamment l'agriculture et les infrastructures publiques (écoles, centres de santé de base, bâtiments publics...). C'est d'ailleurs dans l'objectif d'interpeller sur ce triste constat que la journée s'est déroulée en deux tons, ce, de sorte à mettre en exergue :

1. la résilience des infrastructures essentielles de base ;
2. la transmission des messages clés visant la réduction des risques et des catastrophes.

L'on convient unanimement que, chaque année, sans doute effets du réchauffement climatique et des actions auto destructrices de l'homme lui-même, les cataclysmes gagnent en force destructrice. Face à cette menace accrue, la Cellule de Prévention et de Gestion des Urgences (ou CPGU, un organe rattaché à la Primature) a établi un plan de sensibilisation et d'action, ceci, afin de prévoir et de minimiser les risques. C'est de là où a surgi l'initiative de construire des infrastructures à



la fois résilientes et répondant aux besoins de la population. Initiative qui s'est rapidement hissée en priorité. En d'autres mots, afin de garantir la prévention ou la défense rapide, il s'avère désormais indispensable de renouveler la politique ainsi que la stratégie sur le renforcement de résilience.

Au-delà d'interpeller ses concitoyens sur la menace, Madame la Ministre s'est employée à les responsabiliser aux côtés de l'Etat, lequel, en mesure d'accompagnement pour atteindre les objectifs de l'émergence du pays ainsi que de son développement durable, s'implique de façon toujours plus soutenue à la prévention des risques et des catastrophes.

Pour sa part, citoyenne et responsable, la S.P.A.T. a activement participé à la célébration de la journée aux côtés d'entreprises et entités, elles aussi conscientes de l'importance de la gestion des risques et des catastrophes. Minimiser les risques des catastrophes naturelles serait suicidaire, dans ce sens que **cela équivaudrait à accepter la perte de ses infrastructures**. Le dicton **« mieux vaut prévenir que guérir »** prend ici tout son sens. Et c'est sans doute animée de ce souci de prévention que la S.P.A.T. a tenu à exposer en son stand qu'au Port de Toamasina, l'environnement va de pair avec l'exploitation maritime !

*Recueilli par
Natacha TSILANGOY*

JOURNEE MONDIALE DE LA MER, JOURNEE DES GENS DE MER :

25 et 26 octobre 2019 à Toamasina

Les 25 et 26 octobre derniers, Toamasina a été la ville hôte de la célébration nationale de la Journée Mondiale de la Mer (JMM) et de celle des Gens de Mer (JGM), ce, sous deux thèmes adoptés par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) : « *l'autonomisation des femmes dans la communauté maritime* » pour la JMM et « *Egalité des sexes : je suis en voyage* » pour la JGM. A l'occasion, le Ministère des Transports, du Tourisme et de la Météorologie (MTTM) et l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale (APMF) ont conjointement organisé diverses manifestations, permettant au pays tout entier ainsi qu'au secteur maritime malagasy d'exprimer leur reconnaissance vis-à-vis des gens de mer, cela, pour leur contribution au développement national.



Tribune officielle, vue partielle des autorités à l'occasion de l'ouverture de la JMM et la JGM à Toamasina

En continuant à encourager les gouvernements, les organisations du secteur maritime, les compagnies, les armateurs, bref toutes les parties prenantes, à célébrer dignement et à sa juste valeur la JMM et la JGM, à se mobiliser pour mettre en avant le rôle majeur que la mer et les gens de mer jouent en faveur du développement économique d'un pays, voire du monde entier, l'OMI souhaite que, chaque année, le monde entier exprime sa reconnaissance aux gens de mer. A titre de rappel, la campagne 2019 a été publiée dans les réseaux sociaux, via les deux hashtags suivants : *#AmOnBoard* et

#JournéeDesGensDeMer.

A Toamasina, Madagascar, la première journée de célébration a été ponctuée :

1. d'abord, par une Messe de la Mer en la Cathédrale anglicane ;
2. ensuite par une conférence-débat portant sur les thèmes de la célébration. Au cours de celle-ci, les témoignages de courage, de vaillance et surtout de surpassement de la part des femmes marins (exerçant à bord de navires cargo ou de paquebots) ont franchement touché l'assis-



Traditionnelle pose de gerbe de fleurs par Monsieur Joel RANDRIAMANDRATO, Ministre des Transports, du Tourisme et de la Météorologie, en mémoire des péris en mer

tance. Unanimes pour dire que le métier de marin est particulièrement pénible, elles conviennent pourtant que c'est un métier qui reste passionnant. Pour la plupart ayant travaillé à bord des navires de la MSC (en 1997, c'était le seul armement embarquant des malagasy), cette année, grâce au rôle majeur qui leur est assigné dans la profession, elles ont eu droit à être placées par la communauté maritime sous les feux des projecteurs. Des témoignages ont démontré que les femmes marines malagasy se distinguent par leur dévouement et le respect du travail. D'ailleurs, leur dévouement est tel qu'il leur arrive de reléguer leur statut de femme, mère et/ou épouse pour s'accrocher au métier et pour garantir le réembarquement. Mettant à profit le débat, Vonimbolanoro

RAZAKAFONIAINA, Conseillère technique au MTTM, a tenu à rendre hommage à la mémoire de la défunte Bakoly RAJOHNSON. Première femme sortante de la Marine Marchande Malagasy, connue, de son vivant, pour sa sévérité et sa rigueur, elle mérite, sans nul doute, d'être prise comme un modèle de conduite. Pour rappel, en 2000, dans le cadre de la mise en place de l'APMF, elle assumait la fonction de Directrice de Projet. Un an après, soit en 2001, elle fut la première à être nommée au poste de Directeur Général de l'APMF ;

3. et enfin, par des animations diverses, à même l'avenue longeant le Palais du Faritany de Toamasina.

Quant à la deuxième journée, c'est-à-dire

le samedi 26 octobre, elle a été marquée successivement par la cérémonie officielle, le vernissage du salon-exposition et l'hommage aux péris en mer. Par ailleurs, dans le cadre d'une action sociale, WOMESA a fait don de 500 exemplaires du Guide des Métiers de la Mer et des Transports Maritimes (qu'elle a conçu elle-même). Puis, des séances de sensibilisation et de formation, ciblant les jeunes souhaitant exercer le métier, ont été prévues. Et pour couronner le tout, souffler et véhiculer l'idée du « make a change », pendant et après la célébration, afin de parvenir à **l'égalité des sexes dans le secteur.**

Enfin, au cours de l'après-midi, AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général de la S.P.A.T., a invité le Ministre des Transports, du Tourisme et de la Météorologie, le Directeur Général de l'APMF, ainsi que le Capitaine de Vaisseau Jean Edmond RANDRIANANTENAINA, d'abord, à visiter le Port Academy Center of Toamasina ou PACT, et ensuite, à constater de visu l'avancement des chantiers liés au Projet d'extension du Port de Toamasina.

**Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA**



Visité du chantier P.A.C.T



Votre sourire aussi est un capital ! (suite)

LA DYSHARMONIE DENTO-MAXILLAIRE - DDM (Deuxième partie)

2 – ETIOLOGIES ACQUISES

■ Les lésions carieuses proximales

La carie dentaire est une maladie bactérienne due à un manque d'hygiène orale, conduisant à une perte de substance des tissus minéralisés de la dent. Quand une carie importante touche une face proximale d'une dent, elle provoque une diminution du diamètre mésio-distal de celle-ci. Ces pertes proximales sont aussitôt comblées par la dérive mésiale des dents (mouvement physiologique vers la ligne médiane), aboutissant au raccourcissement du périmètre de l'arcade dentaire et, par la suite, à l'installation d'une dysharmonie dento-maxillaire provoquée, plus ou moins importante selon le nombre des dents touchées et l'importance des lésions carieuses.



■ L'extraction ou perte dentaire prématurée non compensée

Selon le même schéma que précédemment, lorsqu'une dent temporaire est perdue précocement, la place qu'elle prenait va être prise par les dents distales qui vont se mésialer. Ainsi, lorsqu'une dent temporaire doit être extraite suite à une infection ou par une lésion carieuse trop délabrante, une place se libère sur l'arcade. De même, lors d'un traumatisme, si une dent temporaire est expulsée, il y a un espace vide sur l'arcade.



■ L'âge dentaire avancé

Dire que « l'âge dentaire de l'enfant est avancé » signifie qu'il y a un décalage entre l'âge dentaire et l'âge osseux. Ainsi, les dents temporaires et permanentes

poussent précocement, c'est-à-dire avant l'âge normal. Alors que l'os alvéolaire (support des dents) poursuit sa croissance en relation avec l'âge réel de l'enfant. L'os n'a donc pas une croissance adaptée et corrélée au développement dentaire. Dès lors et, si l'arcade est trop petite par rapport aux dents permanentes qui font leur éruption précoce, une dysharmonie dento-maxillaire survient, dans la mesure où cela entraîne cliniquement un encombrement dentaire.



A suivre.

Recueilli par Monique HENRIETTE
Sur proposition de
Dr ANDRIAMANANTENASOA
Zakoly Vonjy Arilala
Médecin Dentiste de la CEMEDI

ASIEF 2019 :

S.P.A.T. et SMMC se démarquent aux rencontres finales Atsinanana

La rencontre nationale ASIEF a eu lieu du 07 au 20 octobre derniers à Antsiranana (Diego-Suarez). Dans les disciplines proposées par le Bureau de l'ASIEF national, ce sont les équipes finalistes qui ont représenté leurs régions respectives à cette rencontre nationale. Gagnantes aux finales régionales en individuel comme au collectif et représentant de fait le Ministère des Transports, du Tourisme et de la Météorologie, les deux équipes respectives de la S.P.A.T. et de la SMMC, ont ainsi représenté la région Atsinanana à l'ASIEF nationale 2019.

C'est donc en préparation de la rencontre nationale que, le samedi 20 juillet dernier, au Gymnase du CRJS, les quatre meilleures équipes en basket-ball mixte de Toamasina ont disputé la finale. Si l'équipe féminine de la S.P.A.T. a affronté l'équipe de la Santé, l'équipe masculine de la SMMC, quant à elle, a fait face à l'équipe de l'ASCUT (Commune Urbaine de Toamasina).

Deux matches très intenses, deux finales ardemment disputées, mais comme dit un proverbe français : « A cœur vaillant, rien d'impossible ». Et, si de surcroît, l'équipe s'implique à fond dans la préparation, le résultat final est toujours à la hauteur des efforts. C'est ce qui explique, sans nul doute, le sacre de l'équipe masculine de la

que cela ! « Nous nous sommes bien préparés physiquement et techniquement. Nous étions prêts et nous avons disputé tous les matches avec un maximum de sérieux », a précisé Josiane, une des joueuses de la SMMC. Mais, tous les joueurs s'accorderaient certainement à dédier cette belle victoire à l'entreprise elle-même, et notamment à ses dirigeants, au sélectionneur, à l'entraîneur ainsi qu'au coach, qui ont su transformer le potentiel de l'équipe en une motivation : l'envie de gagner face à l'ASCUT, une formation qui a pourtant une renommée régionale à son actif.



Equipe féminine de SPAT

SMMC, avec un score écrasant de 83 à 59, et avec Tamby Edson, un de ses joueurs, particulièrement investi ce jour-là.

Quel secret pour une telle victoire, quand on sait que le mot « miracle » ne figure pas dans le vocabulaire du sportif ! Rêver, oui, y croire bien sûr, mais surtout, y travailler sans relâche ! Le moins que l'on puisse dire, c'est que cette victoire de la SMMC est, une fois de plus, le fruit de plusieurs mois d'efforts, d'entraînement et de travail. Et le travail paie, c'est tout aussi simple

Tandis que du côté de la S.P.A.T., l'absence de Voahirana et de Marie Claire dit « Koly », deux de ses joueuses, n'a pas manqué d'handicaper l'équipe. Le score particulièrement serré de 49 à 50 durant les éliminatoires (elles n'ont battu leurs adversaires que d'un demi-panier) se passe de tout commentaire. C'est d'ailleurs sur ce même score que les deux équipes se sont séparées.

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Equipe de la SMMC

L'OPTIMISME, MANIÈRE DE TRADUIRE UNE PENSÉE POSITIVE



TOUT ACTE HUMAIN DOIT TOUJOURS ÊTRE PRÉCÉDÉ DE PLUSIEURS ÉTAPES DE PENSÉE, À SAVOIR, LA CONCEPTION DE L'ACTE, SON ÉLABORATION, SA RÉALISATION PAR LE BIAS D'UN CHRONOGRAMME BIEN DÉFINI. ET TOUT CELA EST DÉPENDANT DE LA FERME VOLONTÉ DE CELUI QUI VA ENTREPRENDRE LA CONSTRUCTION DE L'ÉDIFICE QUE CELUI-CI SOIT MATÉRIEL OU INTELLECTUEL. ENTREPRENDRE, C'EST CONSTRUIRE UNE PENSÉE, TRANSFORMER CETTE PENSÉE EN PROGRAMMES ET ENFIN, RÉALISER CES PROGRAMMES EN ACTIONS. ET AGIR REQUIERT UNE DISPONIBILITÉ, UNE CONVICTION, UNE CERTITUDE, UNE ANALYSE DES FAITS AU COURS DE L'ENTREPRISE AUX FINS D'UNE RÉACTUALISATION POUR DES MESURES CORRECTIVES.

EN BREF, ENTREPRENDRE N'EST PAS CHOSE AISÉE MAIS C'EST UN CHANTIER JALONNÉ D'IMPRÉVUS-IMPRÉVUS QUI NE DEVRAIENT PAS DÉCOURAGER CELUI QUI ASPIRE À LA RÉALISATION DE SON PROJET. ET PAR QUELLE ARME FAUT-IL ANÉANTIR CE DANGER ? IL N'Y A QU'UNE SEULE : **L'OPTIMISME EN ACTION.**

FAMILIARISONS-NOUS AVEC CE TERME

D'aucuns n'ont opté à vivre dans la médiocrité mais, toujours est-il, la tendance va dans le sens d'une vie meilleure où tout projet aboutit à des résultats qui satisferont les objectifs préconisés. Tout cela requiert de l'optimisme, lequel est différent de l'optimisme béat qui n'engage aucun effort, aucune réflexion, aucune volonté. Être optimiste, c'est agir en ayant toujours dans l'esprit et dans l'action, l'objectif de la mission et les moyens avec lesquels on estime atteindre le but escompté. Être optimiste, c'est aller de l'avant, braver les obstacles qui pourraient bloquer l'élan de celui qui croit en sa valeur et convaincu à la réussite de son acte. Être optimiste, c'est tendre positivement vers le cap.

L'optimisme provient d'une doctrine philosophique qui admet que le monde est «

bon et le bien y tient plus de place que le mal ». En d'autres termes, c'est une disposition de l'esprit qui perçoit la vie, les choses du bon côté – une confiance certaine dans l'issue d'un projet.

Gottfried Wilhelm LEIBNIZ (1646-1716) affirmait que « **la somme des biens dans le monde dépasse celle des maux** ».

L'optimisme est la tendance de ceux qui voient tout en bien - c'est une attitude consistant à voir le bon côté des choses.

Voltaire, à travers son roman intitulé CANDIDE a réfuté cette doctrine qui met en évidence que le mal n'a pas d'existence réelle. Sur ce point, J.M GUYAU, dans son œuvre ESQUISSE D'UNE MORALE nous interpelle et suscite notre réflexion sur les valeurs de l'optimisme béat et de l'optimisme positif. Il disait en l'occurrence « **Si tout ce qui existe est bien, il n'y faut rien changer, il ne faut pas vouloir retoucher l'œuvre de Dieu, ce grand artiste...L'optimisme béat est un état analogue à celui de l'esclave qui se trouve heureux, du**

malade qui ne sent pas son mal ».

Notre intension n'est pas de nous enfermer dans un débat de fond sur les sens accordés au terme OPTIMISME mais de décortiquer les avantages qu'on peut tirer de L'OPTIMISME POSITIF.

L'OPTIMISME POSITIF, C'EST QUOI

Parler d'optimisme positif, c'est se doter d'une capacité d'analyse qui prévoit, dès la conception d'un projet, les voies et moyens pour le réaliser : analyser les avantages qu'on peut en tirer analyser les interférences au sein de la communauté, les liens intrinsèques et extrinsèques. Ces étapes de pensée sont indispensables pour entreprendre. C'est ce que nous appelons **ÉTAPES REFLEXIVES D'UN ACTE POUR L'INTERNALISATION DE L'OPTIMISME POSITIF.**

L'OPTIMISME POSITIF INTERVIENT DANS TOUS LES DOMAINES DE LA VIE

L'adolescence, c'est la période où le jeune adulte se cherche, se pose des questions sur les enseignements qui lui ont été prodigués durant son enfance et par la suite, il veut construire sa propre existence. Et cela ne va pas sans heurts. L'aide des parents est recommandée, une aide qui est différente de celle donnée à l'enfant, mais un dialogue permanent pour savoir et surtout comprendre ce que veut l'adolescent :

- ▶ son projet pour sa scolarité, la filière qu'il va choisir
- ▶ le choix de ses relations extra-familiales, ses amitiés
- ▶ ses distractions socio-culturelles et sportives

Il lui faut un choix, un choix réalisable avec des objectifs bien déterminés, avec un programme bien pensé et ficelé. Un programme optimiste car dicté par le cœur, l'esprit et l'écoute attentive des conseils venant des adultes et des pairs.

La famille est l'institution par excellence au sein de laquelle les échanges permettent

de planifier des projets et chacun, selon l'âge, l'expérience, le dynamisme, la maturité, peut exprimer librement son opinion. Les décisions prises sont l'expression de la majorité et constituent un programme à réaliser avec optimisme.

Le couple n'est pas en reste car l'épouse et l'époux ont fait le serment d'être ensemble pour le meilleur et pour pire. Et s'ils sont vraiment « UN », il est inconcevable de douter du caractère optimiste de leurs projets.

Toute société qu'elle soit commerciale ou industrielle se doit de réaliser son ou ses projets, tels que définis dans son budget-programme.

L'optimisme joue un rôle primordial dans une société car une société est la somme d'individus ayant leurs propres caractères, leurs opinions et leurs visions des choses et leurs appréciations d'un événement. Par contre, ils sont liés par un CONTRAT, une CONVENTION ; ils sont régis par des réglementations qu'ils doivent honorer et respecter – La question est de savoir :

Une société se fonde sur le respect de ses valeurs et chaque travailleur se doit de se conformer à ces valeurs et les respecter. Ils doivent les vivre, les animer à travers des manifestations festives, à travers des rencontres socio-culturelles.

Et c'est à travers ces valeurs que naissent l'appartenance au métier et la culture d'entreprise.

La Société Portuaire à gestion Autonome de Toamasina (S.P.A.T) est actuellement en phase de réaliser son projet d'extension. C'est un projet d'envergure nationale, voire internationale de par son impact géopolitique. Tout agent relevant de l'Administration de la S.P.A.T doit se considérer comme pionnier et constructeur de l'avenir du Port comme le slogan de 2020 l'atteste :

« Miara-mientana, mahatohitran'ny onja », c'est-à-dire « Ensemble pour affronter l'adversité ».

Pour conclure, une seule phrase : **Là où réside l'optimisme, aucun doute pour la réussite.**

ZANDRY Séraphin Fred Aimé
Psychosociologue
Directeur des Ressources Humaines

PAR QUELS MOYENS PEUVENT-ILS ETRE OPTIMISTES FACE AUX OBJECTIFS DE LA SOCIETE.

ERRATUM : Boom du trafic cimentier au Port de Toamasina

Port Echo N°37 : Page11 et Page 14

Vers 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 d'autres villes périphériques, notamment 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 ciment.

HOLCIM : le leader de la production de ciment

HOLCIM Madagascar dispose de deux usines, chacune jouant un rôle distinct. La première, 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 tandis que la seconde sise dans l'enceinte du Port de Toamasina, consiste en une unité de production de mélange et d'ensachage. 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 mélanger puis à traiter et enfin mettre en sac et/ou en big bag le ciment produit. 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 pour la plupart

locales, notamment les sous-produits d'industrie locales seules une partie sont importées par navire vraquier (au rythme de touchées annuelles de 9 ou 12 navires).

Fort de cet important volume de trafic, HOLCIM Madagascar positionne sa marque en tant que leader dans le trafic cimentier malagasy. Premier opérateur de ciment en vrac à Madagascar, la Société a toujours fait face à un marché pourtant concurrentiel. Le système de management de qualité (elle est certifiée à l'ISO 9001-2015) lui permet 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. A ces marques vient s'ajouter depuis juin 2019 Lafatra une nouvelle gamme de ciment destinée à la fabrication de parpaing. Une gamme mise en vente dans la partie Est de l'île où le parpaing reste la matière de prédilection pour les constructions.



31 Août 2019: sous la présidence de Valéry RAMONJAVELO, Président du Conseil d'Administration de la SPAT et avec la présence des Administrateurs, réunion avec le staff dirigeant de la SPAT.



25 Septembre 2019: Scéance d'ouverture des plis relatifs à l'offre technique portant sur le Package 2 (Projet d'Extension du Port de Toamasina).



25 octobre 2019: Délégation de la Direction des Ressources Humaines au stand de la SPAT, lors de l'événement du SERA B NY ASA.



15 Novembre 2019 : A l'occasion du Salon International, des Transports, Logistique, Manutention, au stand de la SPAT de g. à d.: AVELLIN Christian Eddy, Directeur Général, Joël RANDRIAMANDRATO, Ministre des Transports, du Tourisme et de la Météorologie; RAMONJAVELO Valéry, Président du Conseil d'Administration; Samuel RANAIVOJAONA, Directeur de Développement et de l'Amenagement Portuaires.



11 novembre 2019: Sous la présidence du Ministre des Transports, du Tourisme et de la Météorologie, séance de travail sur l'amélioration du circuit touristique des croisiéristes dans la ville de Toamasina.



11 novembre 2019: Le Ministre des Transports, du Tourisme et de la Météorologie, avec la Ministre de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat, s'acheminent vers le paquebot «Costa Mediterranea» pour une visite de courtoisie.



Dinde rôtie, sauce au pastis et à l'érable

PRÉPARATION : 40 mn | **CUISSON** : 2 h 10 mn
MACÉRATION : 3 jours | **PORTIONS** : 8
SE CONGÈLE

▼ INGREDIENTS

Dinde

- 1 dinde d'environ 5 kg (11 lb) • 25 ml (5 c. à thé) de sel fin
- 15 ml (1 c. à soupe) de moutarde à l'ancienne • 15 ml (1 c. à soupe) de sirop d'érable • 1 gros chou-fleur, coupé en gros bouquets • 3 poivrons de couleur, épépinés et coupés en lanières (voir note) • 1 oignon, émincé

Sauce

- 15 ml (1 c. à soupe) de fécule de maïs • 1 litre (4 tasses) de bouillon de poulet réduit en sel • 2 échalotes hachées grossièrement • 30 ml (2 c. à soupe) de beurre • 30 ml (2 c. à soupe) de sirop d'érable • 30 ml (2 c. à soupe) de pastis (ou autre alcool anisé) • 30 ml (2 c. à soupe) de persil plat, ciselé

▼ PREPARATION

DINDE

- Déposer la dinde, poitrine vers le haut, dans un grand plat en verre. Saler l'intérieur de la dinde avec 15 ml (3 c. à thé) du sel. Parsemer le reste du sel sur la poitrine et les cuisses de la dinde. Couvrir d'une pellicule de plastique et réfrigérer 3 jours.
- Placer la grille dans le bas du four. Préchauffer le four à 180 °C (350 °F).
- Dans un bol, mélanger la moutarde et le sirop d'érable. Dans une grande rôtissoire, déposer la dinde, poitrine vers le haut. Éponger la peau de la dinde avec du papier absorbant. La badigeonner avec le mélange moutarde et sirop d'érable.
- Cuire au four 1 h 30. Augmenter la température du four à 200 °C (400 °F). Répartir les légumes autour de la dinde. Poursuivre la cuisson environ 1 heure ou jusqu'à ce qu'un thermomètre inséré dans la cuisse, sans toucher l'os, indique 82 °C (180 °F). Réserver la dinde dans un plat de service et laisser reposer environ 30 minutes sans couvrir.

SAUCE

- Dans un bol, délayer la fécule de maïs dans le bouillon.
- Dans une grande poêle, à feu moyen, attendrir les échalotes dans le beurre. Ajouter le sirop d'érable et poursuivre la cuisson environ 4 minutes ou jusqu'à ce qu'il commence à caraméliser. Déglacer avec le pastis. Ajouter le mélange de bouillon et porter à ébullition en fouettant constamment. Laisser réduire de moitié. Ajouter le persil.
- Servir la dinde avec les légumes et la purée de pommes de terre à l'estragon. Napper de sauce.

Note : Évitez d'utiliser des poivrons verts, légèrement plus amers.



Dessin de BEALANANA Ricardo 6 ans, fils de BEALANANA Jacquelin, Service Logistique

IL N'Y QU'UNE SEULE FAÇON D'ÉCHOUER, C'EST D'ABANDONNER AVANT D'AVOIR RÉUSSI
 GEORGES CLÉMENCEAU

ACCAPARER	RADEAU SPORTIF	PETITES POINTES	PLANTES POTAGÈRES
GRAND ENSEMBLE	TRÈS ÉTROITE		FEUILLE DE FER
▶	▼		▼
ELLE VA DROIT AU COEUR		DIFFICULTÉ DU TOUR	
VÉRIFICATION		ERRANT	
▶		▼	
EU LA CAPACITÉ		RETRANCHER	
CROISEMENTS		TRÈS FATIGANT	
▶		▼	ENDUITE DE CHAPELURE
POISSON CARNASSIER	À LUI		EN BAS DE LETTRE
▶	TRÈS FATIGANT		INVITÉ
	▼		▼
FIGURINES DE NOËL			
CHARGE PESANTE			
▶		ARTICLE DE GOLF	▶
DEMEURÉES			
▶			

CHANTIERS, NORMALISATION, DEVELOPPEMENT DURABLE

Société du Port à gestion Autonome de Toamasina



Enceinte Portuaire B.P 492
Toamasina 501
MADAGASCAR



+261 20 53 321 55
+261 20 53 321 57



spat@port-toamasina.com

