

PortEcho

Bulletin trimestriel d'information du Port de Toamasina

SPAT 4^{ème} Trimestre 2017

n°32



LE TRAFIC A L'INTERNE DU PORT : LES USAGERS EN QUÊTE D'UNE SOLUTION PÉRENNE



■ ASSOCIATION DES ILES VANILLE :
Toujours en quête d'un nouveau challenge

■ FORMATION DAMEN :
Vers le développement individuel et celui de l'entreprise





Capital Social :
2 800 000 000 Ar

**Numéro d'Identité
Fiscale :**
4000049747

Identité Statistique :
52211 31 2005 0 00544

**Registre
du Commerce
et des Sociétés :**
2005 B 00029

MISSIONS

- ✓ **Rôle d'Autorité Portuaire, qui comprend:**
 - la police portuaire, qui couvre notamment la police du domaine portuaire et la police de l'exploitation portuaire.
 - la gestion et l'entretien du domaine portuaire, des infrastructures portuaires et du domaine immobilier du port et notamment la délivrance des autorisations d'occupation du domaine public portuaire
 - le rôle d'autorité concédante pour ce qui concerne les concessions et permissions
- ✓ **Surveillance des profondeurs et la réalisation des travaux de dragage dans les limites du plan d'eau portuaire**
- ✓ **Réalisation des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction des installations situées dans les limites du domaine portuaire ou nécessaires à son fonctionnement.**

SOCIÉTÉ DU PORT À GESTION AUTONOME DE TOAMASINA



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



spat@port-toamasina.com



Enceinte portuaire
B.P 492 - Toamasina
MADAGASIKARA





Directeur de Publication
AVELLIN Christian Eddy

Directeur de Rédaction
Zöeline RAKOTONIRINA-MINIMINY

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

Infographie
Mamy RAZAKALIMANANANDRO
Johany Marino HARINDRATSIMBA

Photographie
Johany Marino HARINDRATSIMBA

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

Zone Industrielle Nord des hydrocarbures
Ankorondrano
D.L N° 1504/03/18

Nombre de tirage:
400 exemplaires

4 EDITORIAL

6 ECONOMIE

6. LE TRAFIC A L'INTERNE DU PORT :

Les usagers en quête d'une solution pérenne

11- APACM :

Nouveau bureau du Conseil d'Administration

12. LA MAURITIUS PORT AUTHORITY

Inaugure son nouveau quai à conteneurs

13. ASSOCIATION DES ILES VANILLE :

Toujours en quête d'un nouveau challenge

14. APIOI :

La croisière en plein élan dans l'Océan Indien

15. FORMATION DAMEN :

Vers le développement individuel et celui de l'entreprise

16. MARCHANDISES DANGEREUSES

AU PORT DE TOAMASINA :

La S.P.A.T. prend les devants pour garantir la sécurité et la sûreté

18. SMMC: Un professionnel dans la manutention portuaire

20. CAMPAGNE LITCHI 2017 :

Une filière apparemment en péril ?

21. LES ROUTES COMMERCIALES MARITIMES (suite et fin)

22. « LA JOURNEE MONDIALE DE LA MER »

« La Journée Mondiale des Gens de Mer » 2017 à Manakara



24 EVENEMENT

24. PREMIERE VISITE OFFICIELLE

Du nouveau Ministre des Transports au Port de Toamasina



25 INO MARËSAKA AKÔ ?

25- JOURNEE MONDIALE DES VILLES :

Une meilleure ville, une meilleure vie !



26 TRAFIC MARITIME

28 MOUVEMENTS DES NAVIRES

29 ANNUAIRE DES MAREES

30 AKON'NY MPIASA ?

30. Ino marô asanô ê ?

31. TAONAN'NY FANANTENANA ITY TAONA 2018 ITY

32. MOUVEMENT DU PERSONNEL 4^{ème} TRIMESTRE 2017



34 SANTE

34. LA SANTE EST UN CAPITAL



35 SPORT

35. L'ASTT CELEBRE SON 30^{EME} ANNIVERSAIRE

36 EDUCATION & CULTURE

36. L'INCONTOURNABLE VALEUR DU « FONTSY » DANS LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE ET CULTUREL DES PAYSANS BETSIMISARAKA



38 ACTUS EN PHOTOS

39 LOISIRS

LE TRAFIC A L'INTERNE DU PORT : les usagers en quête d'une solution pérenne



A moins de trois mois de la mise en œuvre du Projet d'Extension du Port de Toamasina, PortEcho continue sa lancée dans la série des clichés avant travaux. Dans le précédent numéro, les transporteurs terrestres, la MICTSL et la GasyNet ont donné leurs opinions respectives sur la résolution du problème d'engorgement au Port de Toamasina. D'autres entités, concernées au même titre, entendent, elles aussi, contribuer activement en vue de la fluidification du trafic au sein de la place portuaire de Toamasina. Les réunions qui se sont succédées aux mois de Décembre 2017 et de Janvier 2018, et qui ont rassemblé les usagers portuaires, ont, non seulement décelé le problème ainsi que les possibilités de solutions (nouvelles règles et disciplines), mais aussi et surtout, la volonté unanime de toutes les parties prenantes d'éradiquer entièrement le problème.

GTM, MTM, SPAT et tous les usagers engagent une lutte contre l'engorgement au Port



Christian RANDRIAMANGA, Président du Groupement des Transitaires de Madagascar (GTM).

GTM:

« J'ose dire que la congestion est notre pire ennemi, parce que notre travail consiste à respecter des timings », dixit Christian RANDRIAMANGA, Président du Groupement des Transitaires de Madagascar (GTM). Figurant parmi les usagers portuaires, les transitaires ont une large part de responsabilité dans la résolution du problème d'engorgement au Port de Toamasina. Il faut comprendre que, mandatés par les chargeurs (ou exportateurs) et/ou les réceptionnaires (importateurs), ils jouent

un rôle clé dans la chaîne du commerce international, ainsi qu'un rôle d'interface (suivi des formalités d'entrée et/ou d'enlèvement des marchandises, avec les déclarations en douane) entre leurs mandants et le Port de Toamasina. A ce titre, **pour les transitaires, un seul et unique objectif : rapidité pour garantir un prix compétitif.**

Les transitaires ne lésinent pas sur les mots pour crier haut et fort combien ils souffrent du problème de congestion dans l'enceinte du port. Ils expliquent que, pour eux, une perte d'une heure de temps, d'une demi-journée ou d'une journée est à la source d'un manque à gagner inestimable. Au mois de mai 2017, l'affluence en conteneurs pleins de l'étranger a augmenté de 38 à 40%, une augmentation d'1/3. Si la méthode de travail avec l'ancien pourcentage reste la méthode utilisée avec les 1/3, il est logique qu'il y ait congestion. A ceci, devait s'ajouter l'immobilisation d'engins de la MICTSL (les pannes de grues de la MICTSL est aujourd'hui notoire, et il semble que l'on ne peut espérer de sitôt la mobilisation de la flotte). Cependant, même si les pannes constituent un facteur de blocage non négligeable, on ne devrait pas se trouver pour autant à cette situation. En d'autres termes, si aujourd'hui la congestion au Port de Toamasina persiste et est en train de pénaliser l'ensemble des usagers, c'est qu'il existe une faille plus importante quelque part, si on peut dire, un grain de

sable dans l'engrenage, une carence dans la chaîne de travail où il doit exister un maillon faible « qui propage la maladie ». Il est important et urgent de découvrir qui ou quel est ce maillon faible.

A ce sujet, les transitaires sont fermes : **le problème réside dans les outils et non au niveau de l'administration parce que, de ce côté, tout est déjà informatisé. Et la solution consiste à la prise de responsabilité unanime de la part de tous les concernés. Pour leur part, ils interpellent ouvertement la S.P.A.T., laquelle, en sa qualité d'Autorité portuaire, devrait s'ériger comme le premier responsable du bon déroulement des activités au sein de la place portuaire. En tant que telle, elle devra être le coordonnateur du déroulement des activités exercées dans le port. C'est d'ailleurs, fort de ces convictions que le GTM a fait part de ses doléances ainsi que de son souhait de s'entretenir sur le sujet avec la Direction Générale de la S.P.A.T. En tout cas, il est certain que la mise aux normes du Port de Toamasina doit être l'affaire de tous les usagers. En effet, toutes les parties prenantes ont l'obligation de suivre l'évolution de la technologie : la Douane, les transporteurs avec leurs camions, le système de travail, mais aussi les employés respectifs de chacune des entités concernées, cela, par le biais de formation qualifiante.**

Le Ministère des Transports et de la Météorologie, en tant que ministère de tutelle :

Le 11 décembre 2017, dans le but d'apaiser la tension palpable entre transitaires, transporteurs et importateurs contre la MICTSL, BEBOARIMISA Ralava, Ministre des Transports et de la Météorologie, en association avec le Préfet de Toamasina, le Chef de la Région Atsinanana et le Directeur Général de la SPAT, a réuni les protagonistes autour d'une table. Objectif : trouver une solution à long terme concernant les doléances des concernés. Lors de cette rencontre, chaque représentant d'entité a émis son point de vue sur la situation. Ladite rencontre a été suivie d'échanges d'idées, lesquelles ont permis de trouver des solutions provisoires, en attendant les solutions à long terme.



Réunion de travail au port de Toamasina, présidée par le Ministre des Transports et de la Météorologie

La MICTSL s'est alors publiquement engagée de :

1. réunir les représentants des transitaires, des transporteurs et des importateurs, pour leur faire part de solutions pérennes au problème. Une rencontre devra avoir lieu chaque semaine pour suivre l'évolution de la situation ;
2. lancer les procédures d'achat d'engins, en remplacement de ceux qui sont constatés hors d'usage. L'acquisition ne pouvant être effective avant quelques mois, MICTSL procédera à la location d'engins afin d'assurer le bon déroulement des opérations ;
3. rallonger la période de franchise à 7 jours ouvrables au lieu de 5, cela, en considération de la durée anormalement prolongée des enlèvements de marchandises.

Monsieur le Ministre n'a pas manqué de féliciter la Direction Générale de la MICTSL pour son souci de collaboration et sa bonne foi vis-à-vis de la résolution du problème d'engorgement au sein de la place portuaire. Quant au GTM, il ne peut que se montrer satisfait des efforts de la MICTSL.



A l'issue de la réunion de concertation, communiqué de presse effectué par le Ministre auprès des journalistes

La S.P.A.T., en tant qu'Autorité Portuaire, veut agir sur le système de fenêtre fixe :

La croissance en termes de volume du trafic des conteneurs a eu pour effet l'accumulation des conteneurs vides, situation de plus en plus manifeste au niveau des terre-pleins. Et la conséquence en est l'insuffisance d'espace d'entreposage. Parallèlement, les heures de travail dédiées à chaque navire deviennent insuffisantes. Et alors

que le nombre de camions augmente, ceux-ci sont rarement servis à temps, du fait de l'immobilisation d'engins de la MICTSL.

Les nouveaux équipements de la MICTSL n'étant prévus pour être livrés qu'en mi-2018, Jami INJONA, Capitaine du Port de Toamasina, a réuni les compagnies maritimes, afin de

convenir de solutions permettant, d'abord, d'étendre le système de fenêtre fixe de chaque ligne et, ensuite, d'allouer des aires d'entreposage provisoires à l'intérieur ou à l'extérieur du port, ce, pour les conteneurs vides.



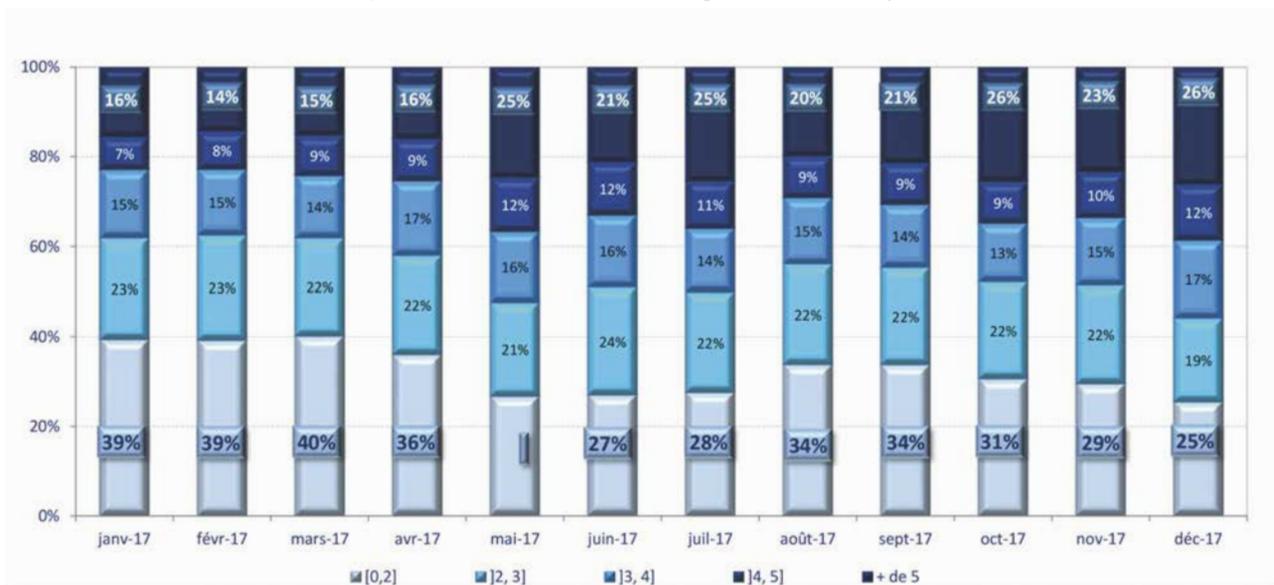
Réunion de concertation entre les usagers du port de Toamasina

Un outil incontournable pour le suivi de la situation, l'ODD :

L'ODD ou Observatoire du Délai de Dédouanement est un outil mis en place par l'Administration des Douanes Malagasy. Le concept est de mesurer le délai de dédouanement, depuis l'arrivée des marchandises jusqu'à leur sortie définitive du port. Aujourd'hui, l'ODD n'est plus un simple système, mais est devenu une structure installée depuis le niveau central jusqu'au niveau de tous les bureaux de dédouanement. C'est une structure, dans ce sens qu'elle est composée de 3 comités : un comité analytique, un comité stratégique et un comité technique.

Toamasina Port :

Répartition des DAU objet de sortie de janvier à décembre 2017
par délai de dédouanement (jours ouvrables)



Source: Bureau des Douanes

Il existe une chaîne, sinon plusieurs processus, tout au long du dédouanement d'une marchandise. Il faut savoir que plusieurs intervenants, autre que l'administration douanière, sont concernés par le dédouanement. On peut citer, entre autres, la compagnie de navigation, le manutentionnaire et l'entreposeur, la Douane, Gasynet, la banque et les transporteurs. La technique consiste à mesurer le processus, étape par étape, pour sortir un résultat par étape avec le délai moyen global. Pour ce faire, pour les déclarations enregistrées et liquidées dans un intervalle d'un mois (et ce sont ces données qui font objet d'étude dans cette période définie) la méthode de travail consiste à collecter les données sur une période définie. Les bases de données sont classées au niveau central (N.B. toutes les informations de tous les bureaux à Madagascar y sont

stockées). Après avoir reçu les données, on les place dans un schéma de processus, et c'est là qu'on les envoie dans les bureaux concernés, ce, pour informer les résultats de la zone.

Quand le responsable de l'ODD reçoit ce résultat, il est tenu de réunir le comité local, pour information, analyse, évaluation et proposition..., l'objectif étant d'améliorer les traitements au niveau des différents intervenants. Généralement, pour la publication des résultats, la Douane convoque les intervenants entre 3 à 6 mois. Quant aux compagnies maritimes, elles ont l'obligation de soumettre le manifeste à la douane, au plus tard 48 heures après l'arrivée du navire. Néanmoins, elles peuvent déjà envoyer le manifeste à la douane 10 jours avant. L'ODD évalue déjà combien de compagnies

maritimes peuvent déposer leurs manifestes respectifs avant l'arrivée du navire, combien respectent le délai de 48 heures, combien le dépassent.

Enfin, aussitôt après le départ du navire, le transitaire procède à l'enregistrement de déclaration. De cet enregistrement, l'on mesure le délai écoulé depuis la déclaration du manifeste jusqu'à la déclaration en douane (c'est une autre étape). Après l'enregistrement du manifeste, le dossier passe à la douane (on regarde aussi pendant combien de temps est traité une déclaration au niveau de la douane), avant que l'importateur ne puisse enfin procéder à l'enlèvement proprement dit. Mais en parallèle, il peut arriver qu'il y ait traitement au niveau de la banque. Quand un transitaire fait une déclaration, cela signifie qu'il a effectué le paiement des



File de camions devant le «GATE-IN» de la MICTSL

droits et taxes, donc il émet un Ordre de Virement. Et à cette étape comme pour toutes les autres, le délai d'émission et d'approbation au niveau de la banque sera également mesuré, parce que celui-ci a un impact sur le délai de dédouanement en général. C'est le schéma général de l'ODD. Bref, les résultats trouvés au niveau de l'ODD sont des traitements par étape : douane, scan, banque,...une mesure de l'exécution par étape du processus de dédouanement.

Il est intéressant de noter que, depuis 2011, l'ODD effectue plusieurs améliorations par rapport aux résultats observés. Prenons comme exemple le délai à partir du scanner jusqu'au GATE de la MICTSL : cela prend 6 heures de temps. Dans ce cas là, il apparaît clair que beaucoup de mauvaises pratiques y règnent encore. Au passage, il peut même y avoir des substitutions ou des vols de marchandises. C'est pour dissuader les auteurs de ce genre de pratiques que, depuis 2014, la durée de 6 heures de temps (franchement trop longue) a été réduite à 3 heures (y compris le délai éventuel pris par toute congestion à l'entrée du GATE, ainsi que l'exécution des formalités douanières, après passage au scanner, passage obligatoire pour tout conteneur suspect). Dans le sens de l'enlèvement, le processus

montre que le camion entre vide dans l'enceinte portuaire. Normalement, sitôt après l'enregistrement du camion au niveau du portail, il est directement autorisé à accéder au GATE de la MICTSL. Jusqu'à sa sortie définitive du GATE OUT, il devrait toujours être en possession de ses références d'enregistrement. Il faut 6 heures de temps jusqu'à la sortie du GATE du port. Or, l'ODD reçoit souvent des plaintes formulées par les transporteurs et les transitaires, rapportant que le GATE-IN et le GATE-OUT sont débordés.

Suite aux doléances reçues de la part des transporteurs, lesquels se plaignent de la lenteur des traitements de l'enlèvement des marchandises, l'ODD a d'ailleurs fait appel à la S.P.A.T. **Pour la Douane, toute circulation dans l'enceinte du port relève de la responsabilité de la S.P.A.T.** A son niveau, et à chaque fin de semaine, elle constate un engorgement dû au closing date des navires. Une chose est certaine pour la plupart des intervenants : **la coordination de tous les intervenants relève de la responsabilité de l'Autorité portuaire. Celle-ci devra assurer la fluidité depuis l'entrée jusqu'au GATE de MICTSL. Ainsi, chaque problème constaté devra être rapporté à la S.P.A.T., de sorte que cette dernière puisse harmoniser le service à l'intérieur du port.**

De plus, tous les intervenants devraient utiliser un système commun. Ce n'est malheureusement pas le cas au niveau des compagnies maritimes. En fait, elles possèdent déjà un système mis en place à l'interne, système à l'encontre duquel la Douane ne peut aller, ce, malgré l'existence du TradeNet. Ce problème est soulevé à chaque réunion, mais, chacun ayant ses propres contraintes, la concrétisation s'avère plutôt compliquée.

De tout ce qui précède, il apparaît clair que la douane fait déjà l'effort de son côté, en vue de la transparence des traitements en termes, que ce soit de délai ou de qualité de service. Tout le processus, comme le statut de toutes les marchandises, sont consultables dans la plateforme TradeNet. D'ailleurs, l'objectif de ce dernier est de permettre à tous les usagers sans exception de suivre le parcours des marchandises dans le système.

D'après les enquêtes menées par
Natacha TSILANGOY
Mamy RAZAKALIMANANANDRO



**ASSOCIATION PROFESSIONNELLE
des ARMATEURS et CONSIGNATAIRES de MADAGASCAR
A.P.A.C.M**

COMMUNIQUE

Avec ses différents domaines d'activités, l'APACM regroupe les principaux acteurs du développement du transport maritime ainsi que de ses métiers annexes à Madagascar.

Transports maritimes internationaux : nos membres exploitants ou agents des lignes maritimes conteneurisées, des navires de croisières, des navires conventionnels et vraquiers relient Madagascar aux routes maritimes mondiales.

Activités portuaires à Madagascar : les prestations globales pour les navires (consignation, manutention, pilotage, lamanage etc.) sont fournies par nos adhérents à Antsiranana, Nosy-Be, Iharana/Vohémar, Mahajanga, Toliara et Port d'Ehoala.

Emploi maritime international : plusieurs de nos membres sont employeurs et/ou recrutent des marins Malagasy pour la navigation à l'international.

Le 29 septembre 2017, l'Assemblée Générale Ordinaire des adhérents de l'APACM a élu le nouveau bureau du Conseil d'Administration se composant comme suit:

Président	Ruffin KAIMANE	Directeur Général de MSC MADAGASCAR
1er Vice-Président	Thibaud de LARDEMELLE	Directeur Général de CMA CGM MADAGASCAR
2è Vice-Président	Lalaina RATSIRAHONANA	Directeur Général d'AUXIMAD
Trésorier	Pierrot ANDRIANTASY	Deputy Chief Financial Officer de MSC MADAGASCAR
Trésorier suppléant	Thibaud de LARDEMELLE	Directeur Général de CMA CGM MADAGASCAR
Administrateur-Conseiller	Dilrajsing KOONBEEHARRY	Directeur Général de MALAGASY SHIPPING
Administrateur-Conseiller	Yves DUCHATEAU	Directeur Général de Bolloré Africa Logistics Madagascar
Administrateur-Conseiller	Hasina RAHANETRA	Branch Manager de la LIGNE SCANDINAVE/SEAL à Antananarivo
Administrateur-Conseiller	Philippe MURCIA	Administrateur de DIEGO SHIPPING SERVICES.

Le Président de l'APACM
Ruffin KAIMANE

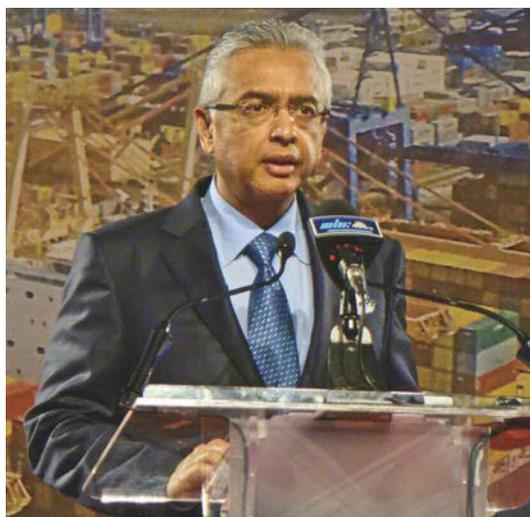


LA MAURITIUS PORT AUTHORITY INAUGURE SON NOUVEAU QUAI À CONTENEURS

Le 02 octobre 2017, sous le parrainage de l'Hon. Sir Pravind Kumar JUGNAUTH, Prime Minister, Minister of Home Affairs, External Communications and National Development Unit, Minister of Finance and Economic Development, et avec la présence effective d'invités représentant d'autres ports de la région, notamment la S.P.A.T. (Madagascar) et le GPMR (la Réunion), d'opérateurs portuaires à l'île Maurice, entre autres, la CHCL (Cargo Handling Corporation Limited), la STC (State Trading Corporation), la MPA (Mauritius Port Authority), inaugure, comme il se doit, le nouveau Mauritius Container Terminal ou MCT. La cérémonie, à laquelle des employés de la MPA ont également assisté, s'est déroulée à Mer Rouge, à même le nouveau quai du MCT.



Vues partielles du quai et du Mauritius Container Terminal

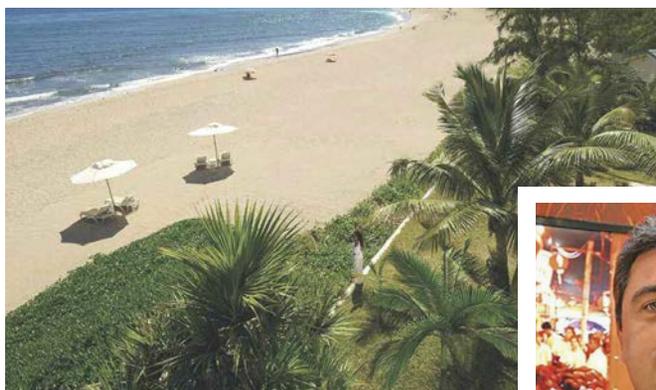


Pravind Kumar JUGNAUTH, Prime Minister, Minister of Home Affairs, External Communications and Development Unit, Minister of Finance and Economic Development de l'île Maurice

Par la concrétisation de cette extension, le nouveau quai à conteneurs passe de 560 à 800m de longueur, d'une profondeur de -14 à -16,50m, et enfin, jouxte une surface d'empilage de conteneurs agrandi jusqu'à 7,5 hectares. Les travaux d'extension ont été cofinancés par l'AFD (Agence Française de Développement), l'European Union Infrastructure Trust Fund et sur fonds propres de la MPA.

Dans son discours d'inauguration, l'Hon. Premier Ministre mauricien a salué les efforts déployés par tous les acteurs portuaires, en particulier en termes de productivité (ces efforts ont contribué à hisser la performance portuaire de 15 à 23 conteneurs/heure). Il a ensuite mis l'évènement à profit pour annoncer les futurs projets portuaires de Port Louis Harbour, entre autres, la continuité du processus de mise en œuvre du Port Master Plan, la mise en place du Petroleum hub, ainsi que les constructions respectives d'un Cruise Terminal Building, d'une île devant abriter un terminal à conteneurs, et enfin, d'un port de pêche à Fort Williams. A cette éminente personnalité de déclarer publiquement que « **l'objectif ultime est de faire en sorte que Port Louis Harbour devienne un hub maritime logistique régional** » !

Recueilli par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO



ASSOCIATION DES ILES VANILLE :

TOUJOURS EN QUÊTE D'UN NOUVEAU CHALLENGE



Le 16 Octobre 2017 à l'île Maurice, en marge de la réunion de l'APIOI (Association des Ports des Îles de l'Océan Indien), portant sur le Plan d'action croisière dans la zone Océan Indien, Pascal VIROLEAU, CEO de l'Association des Iles Vanille, a accepté d'accorder, au représentant de *PortEcho*, une interview sur la situation de l'Association.

PE : De quelle manière résumeriez-vous l'historique de l'Association des Iles Vanille, son évolution depuis 2014 et son ampleur sur les pays membres ?

PV : Créée en 2014, l'Association est composée de six îles de l'Océan Indien, à savoir La Réunion, Maurice, Madagascar, Les Comores, Mayotte et Les Seychelles. Elle a pour mandat de développer le trafic de croisière dans la zone Océan Indien. Dans la pratique, ce mandat exige des membres les obligations suivantes :

- aller à la rencontre des compagnies de croisière pour prendre connaissance de leurs attentes ;
- contribuer à la promotion du trafic de croisière dans la zone Océan Indien ;
- être présents et visibles dans tout salon ou autre manifestation lié au trafic de croisière ;
- s'employer, de façon constante, à attirer le maximum de croisiéristes. Les efforts dans ce sens se sont avérés payants, puisque, contre seulement 14 000 passagers en 2014, l'on compte presque 50 000 passagers en cette saison 2017-2018 (notez que ce chiffre a été fixé comme objectif pour 2020).

PE : Ces résultats ne se sont pas obtenus sans difficulté, n'est-ce pas ? Si oui, quelles difficultés majeures l'association a-t-elle rencontrées depuis ?

PV : Eh oui, on n'a rien sans rien, comme on dit ! La difficulté principale, c'est d'obtenir l'accord des compagnies de croisière. Croyez-moi, faire en sorte que celles-ci inscrivent le circuit Océan Indien dans le programme d'itinéraires de croisière, c'est loin d'être simple. Les îles intéressées doivent faire preuve de beaucoup d'efforts en termes d'accueil des croisiéristes, avant de pouvoir négocier le passage du trafic de croisière dans la zone. D'ailleurs, l'objet principal des rencontres et des négociations entre ces compagnies et l'Association est le matching de la logistique d'accueil requise par rapport à celle offerte par chacune des îles membres. En d'autres termes, beaucoup de négociations, mais également beaucoup de moyens financiers, puisqu'il faut contribuer à la promotion de la croisière, autrement dit, à rendre ce trafic attrayant aux yeux des croisiéristes.

PE : Quelle vision et quelles perspectives pour les années à venir ?

PV : Aujourd'hui, l'Association va passer à un cap supplémentaire, dans ce sens que, entre 2025 et 2030, elle ambitionne de viser la tranche supérieure, entendez jusqu'à 100 000 passagers ! Il est certain que, pour ce faire, elle aura besoin de recentrer sa stratégie.

PE : Quel regard portez-vous sur la destination Madagascar dans la carte de croisière Océan Indien ?

PV : Les destinations malgaches (Toamasina, Nosy-Be, Antsirana, ...) sont essentielles. A vrai dire, en termes de croisière, Madagascar se présente comme le lien entre les îles du Nord et les îles du Sud, c'est-à-dire entre la partie Maurice-Réunion et la partie Seychelles-Comores. Il est donc évident que le développement de la croisière à Madagascar influe sur le développement de ce trafic au niveau des ports voisins de l'Océan Indien. D'ailleurs, tous les ports concernés servant d'étape dans l'itinéraire, ils sont condamnés à se développer ensemble et au même rythme.

PE : En 2016-2017, Madagascar n'a accueilli que 16 000 passagers. Alors que les chiffres sont largement supérieurs dans les autres îles. A quoi l'Association attribue-t-elle cet écart ?

PV : A priori, les paquebots qui touchent les différentes îles sont à peu près les mêmes. Je ne dispose malheureusement pas des chiffres exacts des croisiéristes qui descendent à terre à une escale ou à une autre (sachez que chaque croisiériste est libre dans ce sens). Cependant, je peux vous assurer que, à quelques différences près, chacune des îles escales connaît la même progression.

D'après l'interview réalisée
par Natacha TSILANGOY

APIOI

LA CROISIÈRE EN PLEIN ÉLAN
DANS L'Océan INDIEN

Le 16 Octobre 2017 à l'île Maurice, les membres de l'APIOI (Association des Ports des Îles de l'Océan Indien, qui regroupe La Réunion, Maurice, Mayotte, Les Seychelles, Madagascar et Comores) se sont réunis, en vue de concrétiser ensemble un plan d'action relatif à la croisière dans l'Océan Indien. Présidée par le Vice Président de l'association, Sir RAMALINGUM Maistry, la réunion a été honorée par la présence de Mme Véronique NÔEL-ESPITALIER, Chargée de Mission de la COI (Commission de l'Océan Indien).

L'on assiste aujourd'hui à une augmentation tangible des circuits de croisière au niveau de l'Océan Indien. Parallèlement, le circuit Afrique du Sud et Europe s'élargit vers les îles de l'Océan Indien. Quant au nombre de passagers, il va bien au-delà des attentes. Les prévisions faisant état de 50 000 passagers en 2020 et de 100 000 en 2025, d'une part, et l'augmentation actuelle se présentant comme une opportunité à explorer par les ports riverains ainsi que leurs partenaires respectifs, d'autre part, ceux-ci prennent conscience de l'importance et de l'urgence de l'élaboration d'un plan, sinon d'un projet relatif à la promotion de la croisière dans la zone Océan Indien.

Dans cette perspective, l'Association des Îles Vanille, conjointement avec l'APIOI, a décidé de s'employer pour promouvoir, encore et toujours plus, ce nouveau trafic très prometteur. Cette décision conjointe a été matérialisée par un mémorandum d'Accord de Coopération, dont le but est de renforcer la collaboration entre les deux associations. Comme le stipule l'accord en ces termes, « L'APIOI et les Îles Vanille ont vocation à promouvoir et commercialiser, de façon dynamique et à travers le monde, la région Océan Indien, composée d'îles attractives », le principal objet de l'accord consiste à inciter et à attirer les navires de

croisière, de même que les visiteurs vers les îles de la zone. Cette visée explique d'ailleurs l'élaboration, lors de la réunion, du Plan d'actions sur le thème de la croisière, ou plus précisément, sur le développement d'une vision partenariale de la croisière à travers :

- ▶ **l'homogénéisation du niveau de formation dans les ports ;**
- ▶ **le renforcement de la sécurité et de la sûreté de navigation ;**
- ▶ **le développement d'un standard d'accueil des navires de croisière dans l'Océan Indien ;**
- ▶ **la promotion du bassin de croisière.**

Cependant, les membres des deux associations doivent se rendre à l'évidence que certains ports membres ne disposent pas encore de quais et d'infrastructures annexes appropriés pour l'accueil des navires de croisière. D'ores et déjà, ceux-ci doivent prioriser l'étude relative à l'aménagement de ces infrastructures dédiées. Il est à noter que le Port de Toamasina (avec le Projet d'aménagement d'un Quai mixte Passagers/Ro-Ro) et la MPA (Mauritius Ports Authority) ont déjà passé le cap de l'étude. A présent, si pour la MPA, la demande de financement est en cours auprès du FED (Fonds Européen de Développement), pour

le Port de Toamasina, il reste encore la recherche d'une source de financement. En tout cas, il a été recommandé aux ports concernés de déposer leurs dossiers respectifs de demande de financement auprès du FED.

Le hasard a bien fait les choses, puisqu'un représentant du FED a assisté à la réunion, ceci, en considération du fait que les différentes phases du Plan d'actions (étude de préféabilité, mise en œuvre par les ports, élaboration de la stratégie de promotion) requièrent diverses sources de financement. Bien entendu, le financement sur capitaux propres, subventions ou prêt, n'est nullement exclu.

Vivement la concrétisation des projets avec leurs retombées économiques directes sur chaque port et chaque pays !

Recueilli par
Natacha TSILANGOY



FORMATION DAMEN

VERS LE DÉVELOPPEMENT INDIVIDUEL ET CELUI DE L'ENTREPRISE

Le processus de mise en œuvre de l'extension du Port de Toamasina étant aujourd'hui en route, toutes les entités concernées devront se préparer à faire face au décuplement de leurs activités respectives dans les prochaines années. C'est dans cet esprit d'anticipation que la S.P.A.T. met les bouchées doubles en termes de formation, l'objectif étant d'assurer le transfert de compétences d'ici l'achèvement des travaux. Figurant parmi les activités principales de l'Autorité Portuaire, la Capitainerie bénéficie, à juste titre, d'une priorité dans le calendrier de formation.

Cette fois-ci, l'entreprise à laquelle la S.P.A.T. a choisi de confier le soin de dispenser la formation n'est autre que la société *DAMEN Shipyards Gorinchem*. Forte de ses 90 années d'expérience, au cours desquelles son développement dans le secteur maritime a su démontrer une approche répondant aux besoins spécifiques et personnalisés de ses clients, elle se présente, depuis plus d'une vingtaine d'années, comme le premier partenaire de la S.P.A.T., notamment dans le domaine de la maintenance de matériels flottants. Actuellement, trois contrats de maintenance lient DAMEN et la S.P.A.T. A la demande de cette dernière, les clauses ont inclus deux sessions de formation technique, sessions dont la visée est le transfert de technologie et de savoir faire aux employés de la S.P.A.T., susceptibles d'être impliqués dans la maintenance de ses matériels flottants.

La formation proprement dite s'est déroulée du 18 au 22 septembre 2017, dans les locaux de la S.P.A.T. Les volets composant ladite formation ont été soigneusement préparés par DAMEN, afin de répondre, point par point, aux attentes de la S.P.A.T. 22 Officiers de la Capitainerie (dont 10 Officiers Pont et 12 Officiers Machine) en ont bénéficié. Durant cinq jours successifs, deux formateurs, respectivement spécialisés en CATERPILLAR et DAMEN, sont intervenus sur différents sujets généralisés, ce, sur des thèmes comme :

- les dispositifs de sécurité et les équipements de sauvetage ;

- le système de propulsion et de gouvernail ;
- les équipements de pont, de navigation et de communication ;
- la navigation et la manœuvre.

Nul besoin de démontrer que cette formation contribue au développement des ressources humaines de l'entreprise, donc au développement de l'entreprise elle-même. Mieux, à l'issue de la formation, chaque participant repart avec un regain de motivation, dans ce sens qu'il se sent revalorisé par les nouvelles qualifications dont il s'est enrichi, ainsi que par la reconnaissance de ses compétences. De plus, pour chaque employé bénéficiaire, cette opportunité se présente comme un moyen de s'accomplir comme acteur, à la fois de sa propre évolution professionnelle et de celle des autres (partage des acquis). Enfin, ces séances de formation s'avèrent, non seulement la preuve de la volonté à l'évolution, mais aussi et surtout, la démonstration du renforcement des liens entre partenaires maritimes.

Vivement la prochaine formation qui sera axée sur la partie électrique et les exercices pratiques !

Recueilli par
Monica RAHARIMALALA

MARCHANDISES DANGEREUSES AU PORT DE TOAMASINA :

LA S.P.A.T. PREND LES DEVANTS POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ

La mission première de l'IMO (International Maritime Organization, créée en 1958 et comptant aujourd'hui 156 états membres et 2 membres associés) consiste à élaborer les conventions internationales dans le domaine maritime. C'est à ce titre qu'elle a édité, entre autres ouvrages de référence, le Code Maritime International des Marchandises Dangereuses, lequel reprend tous les aspects de la manutention des marchandises dangereuses ainsi que des polluants marins au préjudice du transport maritime. Ce code comprend la liste exhaustive des marchandises dangereuses, les quantités limitées, les instructions d'emballage, d'étiquetage et de chargement, et enfin, le guide d'intervention d'urgence pour les navires (Guide FS).



Le code IMDG (International Maritime Dangerous Goods ou Code Maritime International des Marchandises Dangereuses, portant sur l'ensemble des règles relatives aux conditions de sécurité pour le transport de ces marchandises par voie maritime) **est rendu obligatoire depuis 2004, ce, sans période de transition.** L'Etat Malagasy fait partie de ceux qui ont ratifié la convention sur l'importation des marchandises dangereuses.

Nonobstant cela, à l'exception d'une règle (prenant effet à compter du 1er Août 2017, régissant le passage des marchandises dangereuses et sécurisant leurs entrées et sorties au Port de Toamasina), aucune autre loi ne régit jusqu'à ce jour la manipulation des marchandises dangereuses dans les ports malgaches. Cette lacune explique que les opérateurs en la matière n'ont guère de référence, lors de l'importation de ces produits.

De ce qui précède, et anticipant sur les missions d'audit international, l'Autorité Portuaire de Toamasina estime qu'il est de son devoir de mettre en œuvre tous les outils d'organisation maritime internationale que l'Etat malgache a ratifié, et d'y baser l'élaboration de son propre système. *Cette perspective vise à cadrer ainsi qu'à documenter les mouvements des marchandises dangereuses, et ceci, sans charge additive lié à des droits quelconques.*

A ce titre, le 11 Aout 2017, dans la salle de conférence de la S.P.A.T., dans le but d'informer les usagers portuaires, les transporteurs et les compagnies maritimes sur l'importation et l'exportation des produits dangereux transitant au Port de Toamasina, Jami INJONA, Capitaine du Port, a organisé une réunion à leur intention.

Enfin, de sorte à assurer la sécurité et la sûreté liée à la gestion des flux de marchandises dangereuses au Port de Toamasina, d'un côté et, pour aider les importateurs et les exportateurs, de l'autre, la S.P.A.T. a jugé nécessaire d'exiger de ceux-ci la présentation de permis environnementaux ainsi que du cahier des charges des sociétés approuvées par l'ONE (Office National de l'Environnement). Sur présentation de ces documents, une Attestation de Transit de Produits Dangereux au Port de Toamasina leur est délivrée.

Recueilli par
Natacha TSILANGOY



Sensibilisation des entités portuaires sur le code IMDG
par la Capitainerie du port de Toamasina

Extension du port

Projet JICA

1 Extension du brise-lames :

Longueur: 345m

2 Construction d'un quai à conteneurs :

C4: Longueur = 470m

Profondeur = - 16m

3 Aménagement d'une nouvelle aire de stockage de conteneurs

Superficie = 10ha

4 Approfondissement des quais existants

C1: Longueur = 220m

Profondeur = - 14m

C2: Longueur = 134m

Profondeur = - 16m

C3: Longueur = 172m

Profondeur = - 16m



UN PROFESSIONNEL DE LA MANUTENTION PORTUAIRE



Espace Commercial



Débarquement de ciment en big-bags



Débarquement d'engins et de véhicules



Stockage de véhicule au parc Mahasarika

Toujours vers l'amélioration continue

Il a été dit que : « **La qualité n'est pas une réparation rapide ou temporaire, mais un processus d'amélioration continue** ». Tel est le principe adopté par la SMMC aujourd'hui.

En effet, la société a opté pour le progrès continu afin de pouvoir présenter des prestations de qualité à ses partenaires. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, elle n'a cessé ces dernières années d'améliorer les conditions techniques de son exploitation.

Le rééquipement de son parc matériel, la rénovation des infrastructures d'exploitation et l'introduction d'une nouvelle méthode de travail, dont l'implémentation du Système de Management de la Qualité ont fait partie de ses principales actions, et permis d'atteindre son étape actuelle de développement.

D'ailleurs, une des préoccupations majeures de la société cette année réside dans la certification de ses prestations principales selon la Norme ISO-9001:2015, référence en matière de Management de la Qualité.

Ainsi, le souci de la SMMC est aujourd'hui, de comprendre et de satisfaire autant que possible les exigences des partenaires.

La mise en place de l'espace commercial au rez-de-chaussée du bâtiment du siège de la SMMC confirme encore une fois la volonté de la société de se rapprocher beaucoup plus de sa clientèle.

5, Rue de Commerce - Ampasimazava - Est
B.P: 529 - TOAMASINA (501)
MADAGASCAR
Tél./Fax: +261 20 53 312 63
E-mail: contact@smmc.mg
Site web: www.smmc.mg



Toujours dans l'optique de « rapprochement client » la société tient à mettre deux points en exergue :

▼ D'une part, les bienfaits liés à la mise en big-bag des produits en conventionnel
Actuellement, la société est en pleine campagne de promotion de « la mise en big-bags » des produits en conventionnel, comme les sacheries et les marchandises en vrac.

En effet, grâce à cette transaction, le chargeur devrait bénéficier des avantages ci-après :

- Un rendement d'opération à la fois meilleur et maîtrisable ; Ce qui écourte automatiquement la durée de séjour des navires au Port de Toamasina et réduit les coûts de passages portuaires.
- Une qualité de manutention garantie ;
- Des tarifs de débarquement et embarquement très avantageux ;
- Une possibilité d'extension de la période de franchise de magasinage de dix (10) jours, suivant le volume de la cargaison.

Etant donné tous ces avantages, la SMMC incite vivement sa clientèle à la mise en big-bags des produits en conventionnel, d'autant plus que le rapport qualité/prix est plus avantageux.

▼ D'autre part, la société tient à informer sa clientèle de l'apparition d'une nouvelle ligne, desservant le Sud-est asiatique dont la Corée du Sud, la Chine, et le Japon, qui n'est autre que la **SHARAF SHIPPING AGENCY S.A.R.L**, sise au 36 Rue Marechal de Latre de Tassigny Toamasina, à l'Hôtel Le Grand Port.

Cette ligne ne peut qu'intéresser les importateurs de véhicules d'origine asiatique voulant opter pour le conventionnel et à la recherche de moindres tarifs et d'avantages comparatifs. Nombreux sont les avantages quant aux véhicules importés en conventionnel. Ils résident par exemple dans :

- La suppression totale des coûts liés au frais de transfert, de dépotage, de chargement/déchargement par rapport à ceux qui ont été transportés en conteneur et dépotés à la SMMC ;

- L'obtention d'une période assez longue pour la franchise de magasinage.

Compte tenu de ces bienfaits, **pourquoi ne pas choisir le conventionnel?**

Comme il a été déjà évoqué, la SMMC ne cessera de déployer les moyens nécessaires pour aller toujours vers l'amélioration continue, avec le « rapprochement client » comme principe fondamental.

Dès lors, il paraît incontestable que, relever les défis, graver les sommets et satisfaire pleinement les clients, sont les objectifs de la SMMC après son engagement à la démarche qualité. Comme le dit le dicton « **un client satisfait en vaut deux** », dans ce sens, « **la satisfaction d'aujourd'hui engendre la fidélité de demain et génère les profits d'après-demain** ».

Source: SMMC



CAMPAGNE LITCHI 2017:

UNE FILIERE APPAREMMENT EN PÉRIL ?

Lors de la réunion du 10 novembre 2017, le CTHT (Centre Technique Horticole de Toamasina) a fixé la date du début de la campagne dans la région Atsinanana au 22 novembre 2017. Outre les expéditions aériennes (moindres en volume), deux bateaux conventionnels de 165m ont été prévus pour charger 15 000 tonnes de litchi en direction de l'Europe. Ils sont arrivés au Port de Toamasina le 19 novembre. Ils, ce sont le m/s Baltic Klipper et le m/s Atlantic Klipper, devant respectivement embarquer 121 conteneurs le 25 novembre et 122 le 1er décembre.

Comme il est le cas depuis ces dernières années, sur une capacité de production annuelle estimée aux alentours de 100 000 tonnes, Madagascar n'exporte plus que 15 000 tonnes environ. La raison majeure est la qualité amoindrie des fruits, en termes de maturité comme de calibrage, et cela, à la période propice de l'expédition. Il faut dire que, sans doute, en raison du réchauffement climatique, Dame la Pluie se fait de plus en plus désirer et attendre. Et cette année par rapport à l'année précédente, en dépit d'un soudain retour de la période pluvieuse dans les régions Est de Madagascar, la campagne a été, encore une fois, tardive. Bien entendu, le développement et la maturité des fruits en ont souffert. A vrai dire, au début de la campagne, dans les zones de collecte vouées à l'exportation, la production de fruits exportables reste bien en deçà des attentes. Autrement dit, une baisse générale de la production

malgache, alors que, avec l'entrée en scène de nouveaux pays importateurs, comme les Emirats et la Russie, la demande se confirme de plus en plus, voire augmente !

En tout cas, cette situation interpelle forcément, dans ce sens que tout porte à croire que la filière du litchi de Madagascar s'avère sérieusement en péril. L'exportation de ce fruit représentant une source non négligeable de devises en faveur de l'économie nationale, il n'est peut-être pas trop tôt pour envisager les solutions de redressement de la filière comme une affaire nationale. Que faire pour disposer de fruits de qualité internationalement admise aux dates souhaitées par les pays importateurs ? S'il n'est pas possible de changer le cycle naturel des pluies, quelles solutions de remplacement adopter ? Ne serait-il pas temps d'envisager la vulgarisation d'un système d'arrosage des arbres fruitiers et/ou d'irrigation des sols ?

En attendant des solutions éventuelles, bon an mal an, les exportateurs malgaches se mobilisent et se démènent pour honorer leurs engagements.

Et une chose est claire : le retard de maturité des fruits depuis ces dernières années constitue un réel problème, dont la solution ne devrait plus dépendre uniquement des cultivateurs, collecteurs et exportateurs. Il est grand temps que tous, autorités locales et nationales, experts, opérateurs, se penchent sur cette question cruciale : pourquoi le volume de l'exportation malgache reste stationnaire, alors qu'il est en flèche dans les autres pays exportateurs ? Plus vite, l'on trouvera la réponse qui accordera la priorité à la qualité des fruits, et mieux Madagascar s'en sortira, puisqu'il y va de sa réputation internationale ainsi que de son économie !

Il est clair également que, si Madagascar veut augmenter sa part de marché, ou tout au moins la maintenir au niveau actuel, il est dans l'obligation de respecter les nombreux paramètres d'exigences du marché. Il doit prendre conscience de ce que la concurrence n'est pas une utopie, mais bel et bien une réalité. Et quoiqu'il se passe, le client est et reste roi !

Entre autres solutions, dans le but de pouvoir exporter des fruits de qualité ainsi que de valoriser au mieux l'ensemble de la production, il va peut-être falloir :

- revoir le mode d'exploitation de la ressource, ceci, en évitant de concentrer la collecte sur une courte période ;

- respecter le décalage naturel de la maturité des fruits entre les zones Nord et Sud ;

- envisager une campagne de collecte en adéquation avec le planning de chargement des navires (le mieux, c'est qu'elle serait adaptée au contexte de la baisse actuelle de production, puis programmée sur le nombre de jours, aujourd'hui nettement supérieur à celui des années passées, du fait de la rareté des fruits mûrs) ;

- reprendre les négociations auprès des importateurs, ce, en faisant valoir les efforts que Madagascar consent à entreprendre. Sachez que les demandes existent et augmentent. Encore faut-il savoir en tirer profit !

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

LES ROUTES COMMERCIALES MARITIMES

(SUITE ET FIN)



Après l'avant-dernier périple à travers les caps, détroits et canaux (cf. *PortEcho* n° 31), laissez-vous emporter vers un nouvel horizon tout aussi passionnant. Il s'agit des enjeux stratégiques, via les espaces potentiels pour la libre circulation des marchandises de par et à travers le monde. En d'autres termes, et considération faite des flux des marchandises qui ont globalisé le marché mondial, d'un côté et, des changements climatiques universellement subis, de l'autre, comment se structure le sens du trafic maritime et quelles nouvelles perspectives pour les routes maritimes commerciales ? Les réponses vous seront livrées tout au long de ce dernier périple de notre voyage à travers les routes maritimes commerciales. Bon vent !

Routes maritimes, structurées en enjeux géopolitiques

Généralement, le trafic maritime se concentre au niveau de quelques passages relativement étroits (détroits, caps et canaux), lesquels passages permettent de relier plus rapidement les océans entre eux, cela, en contournant les continents. Passages obligés donc pour les routes maritimes, ces derniers s'avèrent des espaces sous tension quasi permanente. Or, l'économie et le ravitaillement à l'échelle mondiale étant fortement dépendants de ces espaces, la sécurité de ces derniers ne saurait, en aucune façon, être troublée. Ainsi, et par principe, le souci universel en vue de la protection militaire, la surveillance et le contrôle économiques au niveau de ces espaces, sont universellement acquis comme une nécessité absolue. En plus d'être militairement considérés comme névralgiques, ces points de passages assurent la sécurité régionale et internationale des pays riverains. Enfin, sur le plan économique, la communauté internationale a besoin de la stabilité et de l'ouverture de ces espaces maritimes, ceci, pour assurer la libre circulation des navires dans le cadre de la globalisation des échanges mondiaux. Pour toutes ces raisons réunies, certains de ces espaces sont d'emblée reconnus comme internationaux, notamment le **Cap Horn**, le **Canal de Panama**, les **Détroits** respectifs de **Béring** et de **Gibraltar**, le **Canal de Mozambique**, et enfin, les **Détroits** respectifs d'**Ormuz** et de **Malacca**. De ce fait, les états riverains ne peuvent aménager et gérer ces espaces, sans tenir compte du droit international.

Routes maritimes, structurées selon les flux des marchandises

L'importance des flux des marchandises par voie maritime s'avère un des aspects majeurs de la mondialisation. A vrai dire, ces flux interconnectent l'économie mondiale en réseau. D'une manière générale, les lieux de production ou d'extraction des matières premières, de fabrication, d'assemblage, de finition et de distribution des produits se répartissent aux quatre coins du globe. Cette répartition des richesses mondiales engendre la structuration des régions du globe en quatre pôles de puissance économique. C'est ce qui explique que les

routes maritimes commerciales relient principalement les façades maritimes les plus importantes, telles que l'Europe, l'Amérique du Nord, le Proche et le Moyen Orient, et enfin, l'Extrême Orient.

Les produits en vrac liquide, essentiellement composés d'hydrocarbures (produits bruts ou issus du raffinage) suivent généralement le tracé du trafic Nord-Sud. Le Moyen-Orient et l'Afrique en sont les plus gros exportateurs ; tandis que les principaux importateurs en sont l'Amérique, l'Europe et l'Extrême-Orient.

Quant aux produits manufacturés, les échanges commerciaux y relatifs ont abouti au tracé de routes maritimes, reliant les régions de production aux régions de consommation. A noter que ce secteur, qui comprend le fret roulant et le fret conventionnel, est désormais dominé par les marchandises conteneurisées. Ses principales routes se déploient sur l'axe Est-Ouest ou trans-pacifique (Asie-Amérique), alors que la plus importante en volume de marchandises déplacées emprunte l'axe transatlantique (Asie-Europe ou Europe-Amérique).

Enfin, les flux des produits en vrac sec (produits bruts, agricoles, miniers et énergétiques) suivent majoritairement les axes maritimes du Sud vers le Nord, et parfois l'axe Est-Ouest, plus particulièrement, entre l'Amérique du Nord et l'Europe et/ou entre l'Amérique du Nord et l'Asie.

Nouvelles routes maritimes

Depuis ces dernières années, du fait du réchauffement climatique, la fonte progressive de glace dans la région de l'Arctique ouvre de plus en plus de nouvelles perspectives en termes de routes maritimes et d'augmentation de trafic. Un nouvel axe de routes maritimes se serait ainsi ouvert dans cette région du Nord. Le nouveau tracé relierait l'Atlantique et le Pacifique, et ainsi, offrirait d'importantes perspectives commerciales et stratégiques. Non seulement, elle devrait raccourcir, de manière substantielle, la durée du trajet des navires commerciaux par rapport à la route maritime traditionnelle, mais, par la même occasion, elle devrait donner l'avantage d'éviter des zones de conflit ou de piraterie.

Proposé par
Mamy RAZAKALIMANANANDRO

« La Journée Mondiale de la Mer » « LA JOURNÉE MONDIALE DES GENS DE MER » 2017 À MANAKARA

En 2017, l'Organisation Maritime Internationale (OMI), dont Madagascar est membre, et les organisateurs ont mis l'accent sur la coopération qui doit exister entre les ports et les navires en vue de préserver et de renforcer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du système de transports maritimes.

La célébration a été une occasion pour les organisateurs de faire connaître au grand public le travail acharné des 1,5 millions de marins dans le monde au service de la communauté mondiale.

Epine dorsale de la mondialisation et moteur du développement économique de Madagascar, plus de 90% des échanges internationaux se font par voie maritime. L'APMF confirme par son slogan, cette place prépondérante du secteur concerné par la célébration, vis-à-vis du développement économique de notre pays : *« Faire du sous-secteur portuaire, maritime et fluvial un levier du développement économique de la grande île »*

La ville portuaire de Manakara a été choisie afin d'accueillir la célébration de : « La Journée Mondiale de la Mer » (JMM) et de « La Journée Mondiale des Gens de Mer » (JMGM). La double célébration s'est tenue les 10, 11 et 12 novembre 2017, à l'avenue de Manakara be, sous les thèmes : **« Connecter navires, ports et personnes »** ainsi que **« Les gens de mer importent »**.



L'évènement a été patronné par son Excellence Monsieur le Président de la République de Madagascar, Hery RAJAONARIMAMPINANINA et parrainé par Monsieur le Premier Ministre, Chef du gouvernement, Olivier Solonandrasana MAHAFAHY, démontrant ainsi son importance.

La population, venue par milliers, a profité de la célébration pour exposer auprès des autorités publiques leur requête relative à la réhabilitation du port ainsi que celle du canal de Pangalane. Il s'agit de projets de levier du développement économique pour la région et de projets sources de création d'emplois pour la population locale.



« Faire du sous-secteur portuaire, maritime et fluvial un levier du développement économique de la grande île »



Les autorités locales se sont montrées particulièrement fières et reconnaissantes envers Monsieur Le Directeur Général de l'APMF, ZIPA Jean Hubert. Cela par rapport au choix de la ville de Manakara en tant que lieu de cette célébration éminente, rendez-vous incontournable des acteurs de la mer.

Diverses activités se sont succédées à Manakara durant la célébration : Conférences-débats - salon - exposition - animations podium - compétitions sportives - spectacles... Les activités ont été soigneusement sélectionnées afin de réunir tous les acteurs confondus professionnels, usagers, grand public et autorités dans l'objectif de faire un constat annuel de la situation des transports maritimes à Madagascar et un aperçu de leur avenir vis-à-vis de leurs contributions au développement économique du pays.

Toute l'île s'est unie afin de marquer comme il se devait « La Journée Mondiale de la Mer » et « La Journée Mondiale des Gens de Mer ». La célébration s'est faite dans onze autres localités selon des calendriers différents : Antsiranana, Nosy be, Mahajanga, Toliary, Taolagnaro, Toamasina, Sainte-Marie, Morondava, Antalaha, Manakara et Antananarivo.

Source: APMF



PREMIÈRE VISITE OFFICIELLE DU NOUVEAU MINISTRE DES TRANSPORTS AU PORT DE TOAMASINA

Le samedi 04 novembre 2017, peu après sa prise de fonction en tant que Ministre des Transports et de la Météorologie, Ralava BEBOARIMISA a effectué sa première visite officielle au Port de Toamasina. Objets de la visite : constater de visu l'état général du domaine public portuaire de Toamasina, prendre connaissance de l'organisation physique des différents sites existants et/ou à aménager dans le cadre du Projet d'extension, et enfin, comprendre la réalité sur terrain en considération des inters relations entre les principaux acteurs et intervenants portuaires.

Ceci étant, la visite a été préparée pour être aussi exhaustive que possible, et a passé en revue tous les gates (Porte 1 de la place portuaire, Gates In & Out de la MICTSL, etc...), le terre-plein pour le scanner, les sites concernés par le Projet d'extension, les silos ainsi que les autres sites en chantier, le tout couronné d'un tour en remorqueur jusqu'au Récif Hastie, au niveau duquel seront concrétisées les dernières phases du Projet d'Extension. Et, pour appuyer la visite, une réunion en salle, à laquelle ont assisté, outre la délégation conduite par le Ministre, les autorités locales en charge des transports, les directeurs généraux respectifs de la MICTSL et de la SMMC, les directeurs sectoriels et des représentants des employés de la S.P.A.T. La réunion a été une occasion de présenter globalement les projets majeurs à court et moyen termes, notamment :

1- le Projet d'extension sur financement JICA (2018-2025) ;

2- l'aménagement d'un quai mixte Passagers/RoRo (étude élaborée, en attente de financement) ;

3- la construction d'un Port Building au niveau de la Porte 1 (étude en cours) ;

4- l'aménagement d'un Parking pour Poids Lourds sur le site de Tsarakofafa (étude élaborée, en attente de financement) ;

5- la construction d'un bâtiment devant abriter le Port Academy Center, un centre national de formation aux métiers marins et maritimes (étude élaborée, en attente de mise en œuvre).

Cette visite marathon, comme l'a qualifié le Ministre en personne (puisque tout cela a dû être fait entre neuf heures et midi), lui a pourtant permis de voir l'essentiel : un des programmes majeurs de la Présidence de la République.

Avant de clore la réunion en salle, le Ministre a tenu à mettre l'accent sur :

1. la nécessité de revoir le choix de stockage du soufre, cela, par souci environnemental ;

2. l'importance à accorder au time-line et à la visibilité, ce, en misant sur une communication percutante ;

3. le respect du chronogramme de concrétisation des projets. Pour sa part, il attend de la S.P.A.T. de faire le maximum pour que le Projet « Port Academy Center » soit lancé et achevé dans le courant de l'année 2018.

« L'heure de la concrétisation a sonné. Il est donc temps de passer à l'action »

conclut-il à l'issue de la réunion.

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA

JOURNÉE MONDIALE DES VILLES : UNE MEILLEURE VILLE, UNE MEILLEURE VIE !

L'exode rural ne cesse de prendre de l'ampleur dans presque toutes les villes du monde. D'ici 2050, on estime à près de 70% les habitants de la planète qui seront des urbains. Or, les études prévoient en même temps que 60% de la surface, à urbaniser d'ici 2030, n'est pas encore construite. Cette considération exige que, dès aujourd'hui, la construction et/ou le développement des futures villes soient envisagés. A priori, et cette perspective devant être planifiée de façon proactive et raisonnable, il va falloir, d'abord, anticiper sur l'utilisation de l'espace urbain, et ensuite, considérer l'impact des villes sur les ressources disponibles.

Il est universellement acquis que, de sorte à assurer une durabilité urbaine, le développement local doit toujours être lié à ses impacts globaux. La conception urbaine, partie intégrante du processus d'aménagement et de la gestion de nos villes, s'avère ainsi la clé de notre avenir urbain. Comment reconnaître qu'une ville remplit les conditions pour lesquelles elle pourra être classée comme telle ? Six critères sont impérativement à prendre en compte. Une ville digne de ce nom doit être à même de :

- faciliter l'accès aux lieux de travail et aux services ;
- favoriser l'intégration sociale, l'égalité et la diversité ;
- assurer un rôle à chacun, et ce, de façon équitable ;
- permettre l'utilisation durable des ressources ;
- engendrer des quartiers animés ;
- anticiper les risques de catastrophes.

Comment la situation se présente-t-elle à Madagascar ? Actuellement, 1/3 des malgaches résident en ville. L'on escompte qu'en 2035, dans un contexte de production estimée à 2/3 du PIB national, environ la moitié de la population malgache y résidera.

Le 24 novembre 2017, à l'occasion de la célébration de la Journée Mondiale des Villes, Benjamin Ramarcel RAMANANTSOA, Ministre auprès de la Présidence en charge des Projets Présidentiels, de l'Aménagement du Territoire et de l'Équipement, prenant conscience de ces perspectives, a tenu à attirer l'attention de tous sur le fait que « la ville constitue un moteur de croissance rapide, ainsi qu'un incubateur, à la fois d'emplois et d'innovations. A ce titre, et face à une urbanisation galopante, caractérisée

par le boom démographique, une meilleure administration des villes ainsi que la lutte contre la bidonvillisation deviennent, de fait, des priorités. Enfin, à Toliara, Nosy-Be, Antsiranana, Tolagnaro et Toamasina, et bien évidemment, dans le cadre du projet Grand Tana, la mise en œuvre de projets structurants est de mise, ceci, avec le concours des bailleurs de fonds».

En termes de priorité, conformément aux Objectifs du Millénaire pour le Développement, l'État malgache entend disposer de villes ouvertes à tous, résilientes et durables. A ce titre, le volume du financement destiné au développement des villes malgaches a été revu à la hausse en 2017 (avec 200 millions d'Euros contre 20 millions en 2016). Et actuellement, l'État est en train de finaliser sa politique nationale d'urbanisme, ce, dans le cadre du Plan National de Développement. C'est ce que l'on a appris à l'issue de la cérémonie de célébration de la journée au village VOARA, Andohatapenaka, Antananarivo.

Il est clair que le Ministre compte, non seulement, accorder une importance particulière au rôle des villes dans le développement du pays, mais aussi, impliquer les opérateurs privés ainsi que la population dans l'enjeu et aux côtés du secteur public.

En résumé, « travailler ensemble » et « vivre ensemble », dans l'objectif d'une ville meilleure, une vie meilleure, c'est qui ressort de la célébration 2017 de la Journée Mondiale des Villes.

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



Coupure de ruban lors du vernissage de l'exposition



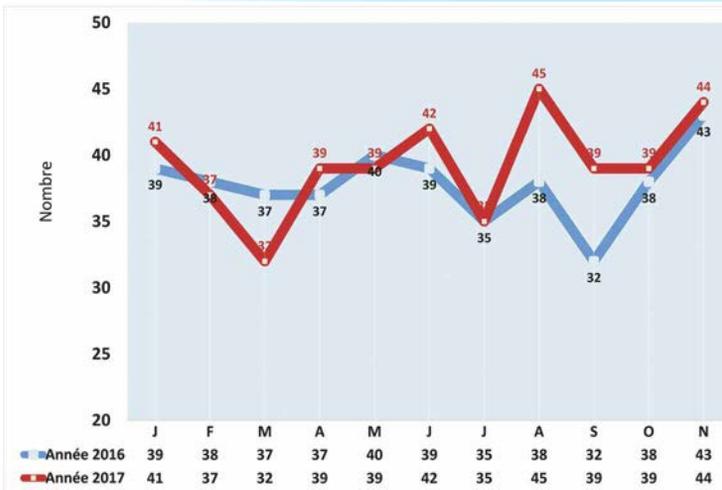
Les représentants de la SPAT, exposant le projet d'extension du port de Toamasina, à la conférence débat

Statistique sur le trafic maritime du port de Toamasina

	1 ^{er} Janv à Nov 2016	1 ^{er} Janv à Nov 2017	Evolution % 2016/2017
TOUCHEES DES NAVIRES (Nombre)			
Lignes commerciales			
Long cours	340	352	
Caboteurs	10	14	
Pétroliers	54	45	
Divers	12	21	
Lignes non commerciales			
Bornage et Pêche	1 432	1 707	
Total	1 848	2 139	16
TRAFIC DE CONTENEURS (EVP)			
Conteneurs pleins	124 207	160 292	
Conteneurs vides	66 841	82 751	
Total	209 116	243 043	16
Poids de marchandises conteneurisées (en tonne)	2 056 111,08	2 534 692,11	23
Rendement opérationnel (boîte/heure)			
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES (Tonnes)			
Trafic long cours			
Débarquement	190 056	234 192	
Embarquement	92 799	67 967	
Manipulation			
Total	282 855	302 159	7
Trafic cabotage			
Débarquement	14 729	10 722	
Embarquement	22 630	20 575	
Total	37 359	31 297	-16
Total	320 214	333 456	4
Trafic bornage			
Trafic bornage (en tonnes)	108 056,75	144 659,35	
TRAFIC DES HYDROCARBURES (Tonnes)			
Débarquement	707 868,76	765 347,15	
Embarquement	256 422,42	227 963,38	
Total	964 291,18	993 310,53	3
TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES (Tonnes)			
Total	2 184 315,27	2 245 978,17	3
TRAFIC MARITIME GLOBAL	5 632 988,28	6 252 096,16	11

source: Contrôle de Gestion de la SPAT

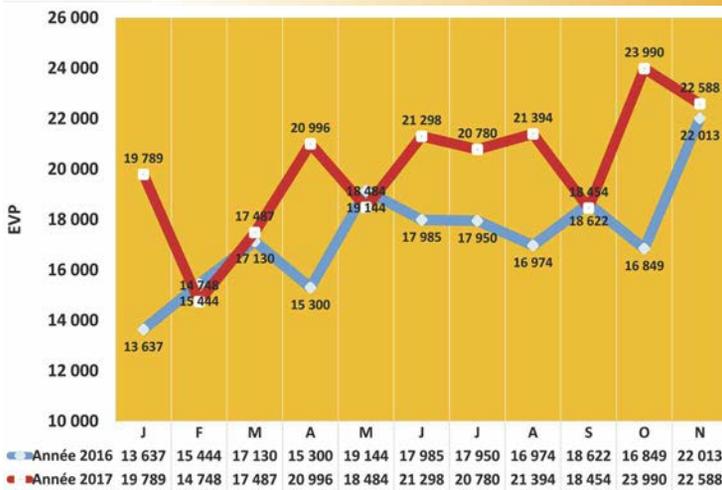
TOUCHÉES DES NAVIRES



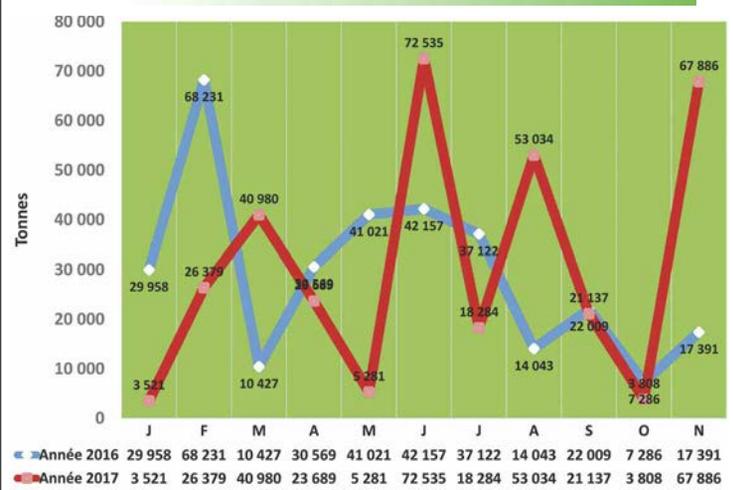
TRAFIC DES HYDROCARBURES



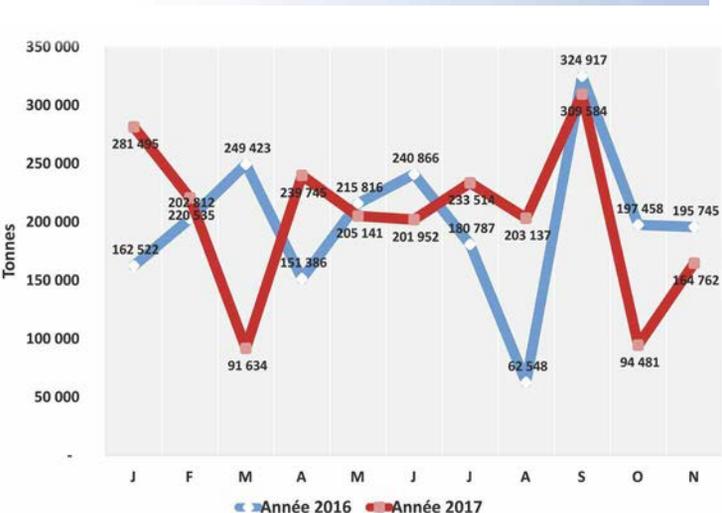
TRAFIC DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES



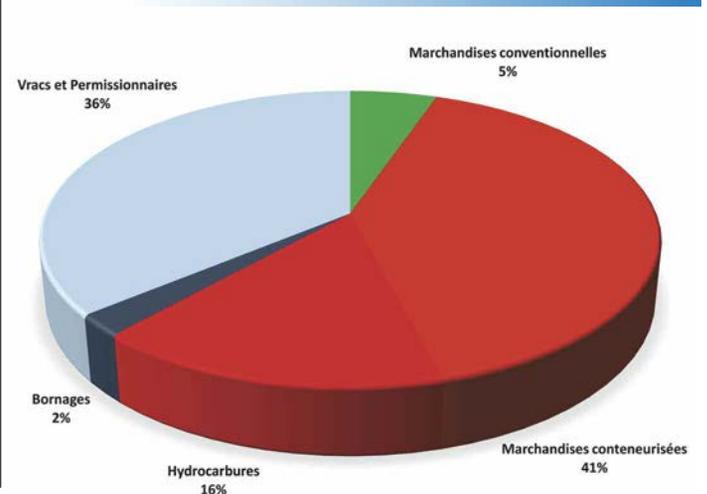
TRAFIC DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES



TRAFIC VRACS DES PERMISSIONNAIRES



PART DE TONNAGE



**ARMEMENT: MAERSK LINE & UNITED AFRICA FEEDER LINE
(MASCAREIGNES - SEYCHELLES SERVICE)**
PORT DE TOUCHEES

NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	PLU		TMM		SEY	
JAKARTA TOWER	180155/18025	11/01	12/01	15/01	16/01	23/01	26/01
GH ZEPHYR	180155/18025	18/01	19/01	02/02	05/02	08/02	09/02
BOMAR RADIANT	180155/18025	25/01	26/01	09/02	12/02	14/02	17/02
TG APHRODITE	180355/18045	01/02	02/02	05/02	06/02	13/02	16/02
JAKARTA TOWER	180355/18045	08/02	09/02	19/02	20/02	06/03	06/03
GH ZEPHYR	180355/18045	22/02	25/02	26/02	27/02	06/03	09/03
BOMAR RADIANT	180355/18045	01/03	02/03	05/03	06/03	13/03	16/03

ARMEMENT: HOEGH AUTOLINERS
PORT DE TOUCHEES

NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	DUR		TMM		RUN		PLU	
HOEGH TRAVELLER	9	03/01	04/01	09/01	09/01	11/01	13/01	14/01	14/01
HOEGH TRACER	12	02/02	03/02	06/02	06/02	08/02	08/02	09/02	09/02
HOEGH ASIA	137	27/02	27/02	04/03	04/03	06/03	06/03	07/03	07/03
HOEGH TARGET	16	28/03	29/03	02/04	02/04	04/04	04/04	05/04	05/04

**ARMEMENT: PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL)
& MITSUI OSK LINE (MOL)**
PORT DE TOUCHEES

NOM DU NAVIRE	N° DU VOYAGE	PLU		TMM		SEY	
KOTA NELAYAN	0114W		17/01		31/01		05/02
KOTA NAZIM	0126W		24/01		07/02		12/02
KOTA NANHAI	0022W		07/02		21/02		26/02
KOTA NEBULA	0106W		14/02		28/02		05/03
KOTA NABIL	0137W		21/02		07/03		12/03
KOTA NAZAR	0124W		28/02		14/03		19/03
KOTA NELAYAN	0015W		07/03		21/03		26/03
KOTA NAZIM	0127W		14/03		28/03		02/04

Janvier				Février				Mars									
	Heure	haut. en m		Heure	haut. en m		Heure	haut. en m		Heure	haut. en m		Heure	haut. en m			
1 L	00h41	1.15	16 M	01h17	1.00	1 J	02h09	1.15	16 V	01h53	1.00	1 J	01h13	1.10	16 V	01h00	1.00
	07h04	0.40		07h32	0.50		08h24	0.40		08h05	0.50		07h27	0.40		07h11	0.45
	12h48	1.00		13h10	0.95		14h10	1.05		13h48	1.00		13h16	1.05		13h00	1.00
	19h05	0.30		19h31	0.45		20h31	0.30		20h12	0.40		19h35	0.30		19h20	0.40
2 M	01h29	1.15	17 Me	01h45	1.00	2 V	02h53	1.10	17 S	02h17	1.00	2 V	01h52	1.10	17 S	01h25	1.00
	07h51	0.40		07h59	0.50		09h04	0.45		08h32	0.45		08h04	0.40		07h37	0.45
	13h33	1.00		13h36	0.95		14h54	1.00		14h15	1.00		13h56	1.05		13h27	1.00
	19h53	0.30		20h00	0.45		21h15	0.35		20h42	0.40		20h16	0.30		19h50	0.35
3 Me	02h18	1.15	18 J	02h11	1.00	3 S	03h36	1.05	18 D	02h43	1.00	3 S	02h30	1.10	18 D	01h51	1.00
	08h37	0.45		08h27	0.50		09h44	0.45		09h01	0.45		08h39	0.40		08h05	0.40
	14h19	1.00		14h02	0.95		15h38	1.00		14h44	1.00		14h34	1.05		13h56	1.00
	20h41	0.30		20h30	0.45		21h58	0.40		21h14	0.40		20h55	0.35		20h22	0.35
4 J	03h08	1.10	19 V	02h38	1.00	4 D	04h20	1.00	19 L	03h10	1.00	4 D	03h04	1.05	19 L	02h17	1.00
	09h24	0.45		08h55	0.50		10h24	0.50		09h32	0.50		09h13	0.40		08h34	0.40
	15h07	0.95		14h28	0.95		16h26	0.95		15h17	0.95		15h12	1.00		14h28	1.00
	21h30	0.35		21h01	0.45		22h43	0.45		21h51	0.45		21h33	0.40		20h56	0.40
5 V	04h01	1.05	20 S	03h05	0.95	5 L	05h07	0.90	20 M	03h42	0.95	5 L	03h37	0.95	20 M	02h46	0.95
	10h11	0.50		09h26	0.55		11h06	0.55		10h08	0.50		09h46	0.45		09h07	0.40
	16h00	0.95		14h58	0.95		17h24	0.90		15h57	0.95		15h50	0.95		15h03	1.00
	22h20	0.40		21h34	0.45		23h32	0.55		22h34	0.50		22h11	0.45		21h35	0.40
6 S	04h59	1.00	21 D	03h35	0.95	6 M	06h04	0.85	21 Me	04h19	0.90	6 M	04h08	0.90	21 Me	03h18	0.95
	11h01	0.55		09h59	0.55		11h52	0.55		10h50	0.50		10h20	0.50		09h44	0.45
	17h02	0.90		15h32	0.90		18h44	0.85		16h50	0.90		16h31	0.90		15h45	1.00
	23h15	0.45		22h12	0.50					23h27	0.55		22h51	0.55		22h20	0.45
7 D	06h06	0.95	22 L	04h10	0.90	7 Me	00h31	0.60	22 J	05h11	0.85	7 Me	04h39	0.85	22 J	03h56	0.90
	11h55	0.55		10h38	0.55		07h22	0.80		11h45	0.55		10h57	0.55		10h28	0.45
	18h21	0.90		16h15	0.90		12h49	0.60		18h15	0.90		17h26	0.85		16h39	0.95
				22h57	0.50		20h18	0.85					23h37	0.60		23h15	0.55
8 L	00h16	0.50	23 M	04h55	0.90	8 J	01h59	0.65	23 V	00h39	0.60	8 J	05h17	0.80	23 V	04h45	0.85
	07h19	0.90		11h25	0.55		08h46	0.80		06h44	0.80		11h42	0.60		11h24	0.50
	12h57	0.60		17h16	0.90		14h12	0.60		12h57	0.55		19h13	0.80		18h09	0.90
	19h47	0.85		23h54	0.55		21h38	0.85		20h17	0.90		00h42	0.65			
9 M	01h32	0.55	24 Me	06h01	0.85	9 V	04h21	0.65	24 S	02h18	0.60	9 V	07h35	0.75	24 S	00h29	0.60
	08h30	0.85		12h22	0.55		09h56	0.80		08h45	0.80		12h49	0.60		06h25	0.75
	14h12	0.60		18h52	0.85		15h58	0.60		14h31	0.55		21h03	0.80		12h40	0.50
	21h03	0.90					22h39	0.90		21h46	0.95					20h15	0.90
10 Me	03h09	0.60	25 J	01h06	0.60	10 S	05h23	0.60	25 D	04h07	0.60	10 S	04h02	0.65	25 D	03h17	0.60
	09h32	0.85		07h38	0.85		10h48	0.85		10h04	0.85		09h23	0.75		09h41	0.80
	15h32	0.60		13h34	0.55		17h02	0.55		16h04	0.50		14h54	0.60		15h23	0.50
	22h05	0.90		20h36	0.90		23h26	0.90		22h51	1.00		22h16	0.85		22h43	0.95
11 J	04h34	0.60	26 V	02h36	0.60	11 D	05h57	0.60	26 L	05h17	0.50	11 D	05h13	0.65	26 L	05h08	0.55
	10h23	0.85		09h05	0.85		11h27	0.85		11h02	0.90		10h23	0.80		10h59	0.85
	16h34	0.55		14h55	0.55		17h44	0.50		17h13	0.40		16h38	0.55		17h00	0.45
	22h57	0.95		21h53	0.95					23h44	1.05		23h04	0.90		23h44	1.00
12 V	05h27	0.55	27 S	04h07	0.55	12 L	00h03	0.95	27 M	06h06	0.45	12 L	05h38	0.60	27 M	06h09	0.50
	11h06	0.85		10h12	0.90		06h24	0.55		11h51	0.95		11h05	0.85		11h55	0.90
	17h19	0.50		16h12	0.50		12h00	0.90		18h06	0.35		17h22	0.50		18h07	0.40
	23h39	0.95		22h54	1.05		18h17	0.50					23h39	0.90			
13 S	06h05	0.55	28 D	05h17	0.50	13 M	00h34	0.95	28 Me	00h30	1.10	13 M	06h00	0.55	28 Me	00h33	1.05
	11h43	0.90		11h07	0.95		06h49	0.55		06h48	0.40		11h37	0.90		06h53	0.45
	17h56	0.50		17h16	0.40		12h29	0.90		12h35	1.00		17h55	0.45		12h41	0.95
				23h48	1.10		18h47	0.45		18h52	0.30					18h57	0.35
14 D	00h15	1.00	29 L	06h11	0.45	14 Me	01h02	1.00	14 Me	00h09	0.95	14 Me	00h22	0.50	29 J	01h16	1.05
	06h36	0.55		11h57	0.95		07h14	0.50		12h06	0.90		06h22	0.50		07h31	0.40
	12h14	0.90		18h11	0.35		12h56	0.95		18h24	0.45		12h06	0.90		13h23	1.00
	18h29	0.45					19h16	0.40					18h24	0.45		19h40	0.30
15 L	00h47	1.00	30 M	00h37	1.15	15 J	01h28	1.00	15 J	00h36	1.00	15 J	00h36	1.00	30 V	01h54	1.05
	07h05	0.55		06h59	0.45		07h39	0.50		06h46	0.50		06h46	0.50		08h06	0.40
	12h43	0.90		12h43	1.00		13h22	0.95		12h33	0.95		12h33	0.95		14h01	1.05
	19h00	0.45		19h00	0.30		19h44	0.40		18h52	0.40		18h52	0.40		20h20	0.30
		31 Me	01h24	1.15									31 S	02h29	1.05		
			07h42	0.40										08h39	0.35		
			13h27	1.05										14h38	1.05		
			19h46	0.30										20h57	0.30		



Ino marô asanô ê ?

Sefo servisy misahana ny fampiharana ny lalàna iraisam-pirenena na ny code ISPS ato amin'ny SPAT ary miandraikitra vonjimaika ny fidirana sy fivoahana (Contrôle des accès) ato amin'ny seranana Andriamatoa RAHERIJAONA Zaka. Izy no nosafidin'ny hohadiadiana momba ny asany.



PE : Mba afaka ambaranao fohifohy aminay ny asanao ?

RZ : Mifandray mivantana amin'ny andraikitra sahaniko sy ny vonjimaika tantaniko ny fisavana ireo fahazahoan-dalana rehetra ho an'izay miditra ato anatin'ny seranana na ireo fiara na ireo olona manan-draharaha ato. Manaraka izany ny fisavana sy fanamari-nana ireo taratasy rehetra ahafahana mamoka na mampiditra ireo entana avy any ivelany sy ireo entana entin'ny sambo avy any amin'ny faritra avaratr'I Madagasikara. Tsara marihina fa misy ny fiaraha-miasa akaiky amin'ny orin'asa iray (A.S.S) izahay , izay mampiasa olona hiambina ny seranana.

PE: Mizara firy ny fomba fampidirana entana ato?

RZ : Mizara roa lehibe ny fomba fampidirana entana eto amin'ny seranana:
- ireo entana anaty kaontenera izay voahara-maso amin'ny alalan'ny "TradeNet" ny mombamomba ny fampidirana sy ny famoahana azy
- ireo entana en vrac toy ny "chrome" sns... ho any ivelany, ireo entana izay halefa hianavaratra an'i Madagasikara ary ny kojakoja rehetra ilain'ireo mpampiasa ny seranana.

PE : Iza avy ireo mpiara-miasa sy mpiara-miombon'antoka aminareo ?

RZ : Ny Ladoany, "GasyNet", "Transitaire", sy ny "agent consignataire" ary ireo Mpitatitra no miara-miombon'antoka aminay, satria raha hiditra ny seranana tsy maintsy mahazo fahazoan-dalana vao tafiditra. Misy koa ireo mpijoga entana sy ireo fikambanana samihafa ao amin'ny "Quai plage", izay manondrana na manafatra entana amin'ny ireo Botry avy any avaratry ny Nosy.

PE : Inona ny lamin'asanareo amin'izany ?

RZ : Ny fiaraha-miasa no ilaina satria ny fangatahana fahazoan-dalana hiditra amin'ny seranana tsy maintsy mazava, mba hampirindra tanteraka ny fanarahana ny lamina izay efa voatondro ao anatin'ny «Code ISPS». Raha eo amin'ny lafin'ny entana anatin'ny kaontonera dia mazava tsara ny fifandraisana ao anaty «Trade-Net», satria hita ao daholo ny vaovao rehetra mahakasika ny entana avy amin'ny Ladoany, ny GasyNet ary ny MICTSL.

PE : Misy teny farany tianao hampitaina ve ?

RZ : Ny teniko farany dia miangavy hatrany amin'ny mpiara miasa rehetra fa isika no ataon'ny olona avy any ivelany fitaratra. Mangataka ny hanarahana antsakany sy andavany ny torolalana sy fitsipika rehetra eo ampidirana ny vavahady P1 sy P2, izay fitsipika iraisan'ny port maneran-tany amin'ny alalan'ny «Code ISPS». Mora am-pitenenana ny asan-tsika fa ny fanantanterahana azy dia ilana fandavan-tena.
"TONGA NY FOTOANA, ROSO NY DIA"; koa misaotra ny PortEcho nampahafantatra ity asa ity amin'ireo mpamaky hajaina.

Nangonin'i Monique HENRIETTE
sy Alexina TIANA



TAONAN'NY FANANTENANA ITY TAONA 2018 ITY



Ramatoa Herisoa RAZANADRAKOTO,
Filohan'ny filakevim-pitantana'ny SPAT

“Misokatra ary mamiratra ny hoavin'ny S.P.A.T”.

Io no nambaran-dRamatoa Herisoa RAZANADRAKOTO tamin'ny fifampiarahabana tratra ny taona nokarakarain'ny teo anivon'ny SPAT ny zoma 26 janoary 2018, tao amin'ny Foyer Social Canada. Taonan'ny fanantenana ity taona 2018 ity ka ny azo ambara hoy izy dia: misokatra ary mamiratra ny hoavin'ny SPAT. Ny asa fanitarana ny seranantsambo dia tombotsoa lehibe ho antsika satria ahafahantsika hifaninana amin'ireo seranantsambo hafa manodidina antsika. Nohatsaraina ihany koa ny firafitry ny “organigramme”. Midika izany hoy ihany izy fa tsy matoritory ny mpitantana anareo. Mitady hatrany ny hampandrosoana ny orinasa izay andry lehibe amin'ny fampandrosoana an'i Madagasikara. Manantena anareo izahay mba hifanome tanana isika, satria asa vadi-drano izy ity, tsy vita raha tsy ifanakonana. Ka ho toy ny mpirahalany mianala isika, ianareo tokinay, ary izahay tokinareo.

“Fotoana manan-tantara ho an’ny firenena no hotontosaintsika manomboka izao”.



*Andriamatoa AVELLIN Christian Eddy,
Tale Jeneralin’ny orinasa SPAT*

Lanja miakatra ny fiainana ary tsy maintsy atao izay hahatsaratsara hatrany ny ampitso, hoy ny Tale Jeneral AVELLIN Christian Eddy. Ny orinasa dia vonona hatrany hiara-hiasa amin’ny rehetra. Tonga tokoa ny fotoana; satria tsy hoan’ny Toamasina irery ihany ny seranantsambo fa ho an’i Madagasikara iray manontolo. Fotoana manan-tantara ho an’ny firenena no hotontosaintsika manomboka izao. Fanamby goavana, izay antenaiko fa tsy hananosarotra antsika ny hiatrika izany raha samy mitafy fahavononana isika.



*Andriamatoa ZANDRY Séraphin,
Talen’ny fandraharahana ny mpiasa*



Solontenan’ny mpiasa, TSIFOINANDRIANARIVELO nitondra ny teny fiarahabana



Firosoana teo amin’ny fanomezana isan-karazany ho an’ireo mpikambana eo anivon’ny filankevim-pitantanan’ny orinasa

“Tonga ny fotoana, roso ny dia”

Afaka mirehareha ny SPAT, hoy ny talen’ny fandraharahana ny mpiasa ZANDRY Séraphin. Nantitranteriny hatrany ny fanajana ny lalàna mifehy ny orinasa sy ny maha zava-dehibe ny fananana olona manana fahamatorana. Satria ny fanajana ny fitsipika anatin’ny mifehy ny fiaraha-monina na ny orinasa no maha olom-banona ny olona iray. Koa avelao eo am-bavahady fidirana ny hambom-po diso toerana hoy ihany izy, satria, vanim-potoana mitaky olom-baovao sy fomba fiasa vaovao ho an’ny seranantsambo ity taona vaovao ity.

Mitondra hery vaovao ho an’i Madagasikara ny asa fanitarana izay hotontosaina eto anivon’ny seranantsambo amin’ity taona ity hoy ny solontenan’ny mpiasa, Andriamatoa Tsifoinandrianarivelo. “Koa aoka ho mpiasa tsy miamboho adidy, fa ny asa vita dia tsy maintsy ho tadidy”. Ary toky no omen’ny mpiasa ny Tale Jeneral, dia ny hanao tongotra miara-mamindra sy soroka miara-milanja aminy.

Ankafizo ny sary



MOUVEMENT DU PERSONNEL 4^{ème} TRIMESTRE 2017

AGENTS RETRAITÉS: 09

Nom et Prénoms	Matricule	Fonction	Date de départ
VAKANA Maurice	1978.263	Maçon	25/09/2017
TALATA Patrice	1978.144	Chef d'équipe Tourneur	22/10/2017
RAZAKARISOA Séraphie Elisabeth	1990.107	Chef du Département Médecine et Pharmacie	06/11/2017
ANDRIAMANJATO Martial Raphaël	1993.028	Développeur Informatique	12/11/2017
RAVELONANTOANDRO Sylvain	1984.017	Agent de Bureau	09/12/2017
RANDRIAKOTO Thomson Jean	1981.222	Agent Administratif	10/12/2017
RAZAFIMANDIMBY Louis	1989.045	Responsable Facture	12/12/2017
LEZO Jhonson René	1979.043	Chef Section Sapeur Pompier	31/12/2017
RAZAFINDRADAORO Jean-Baptiste	1990.055	Fiscalité Junior	31/12/2017

AGENT RECRUTÉ: 00

AGENT DÉCÉDÉ: 00

« La santé est un capital »

LA GESTION DU STRESS AU TRAVAIL



Le stress au travail se définit légalement comme un état perçu comme négatif par un groupe de travailleurs, état s'accompagnant de plaintes ou de dysfonctionnements physiques, psychiques ou sociaux, et dont les conséquences font que lesdits travailleurs ne sauraient répondre aux impératifs, attentes ou objectifs exigés au travail.

1. Comment le stress influe-t-il sur le travail ?

- Les conditions de travail réunissent tout un lot d'exigences, entre autres, la relation, l'organisation, le temps de travail, le repos, l'ambiance physique, le confort, les déplacements, etc. ;
- Tandis que le contenu du travail sous-entend la monotonie, le rythme, l'autonomie, la formation permanente ;
- Enfin, les perspectives d'avenir riment avec la motivation.

2. Comment le stress influe-t-il sur la santé ?

Dans ce cas, le stress, sous toutes ces manifestations connues, peut générer des motifs de consultation en médecine de travail

3. Quelles précautions prendre pour éviter le stress chez les employés de bureaux ?

Les deux maîtres mots seraient : l'ORDRE et la PROPRETE. En d'autres termes, « Chaque chose à sa place et une place pour chaque chose : cela fait gagner énormément de temps ». En respect à cela, chaque employé concerné devrait constamment s'assurer des mesures élémentaires suivantes :

- Avoir suffisamment de zones de classement ;
- Lier ou masquer les fils électriques et informatiques ;
- Nettoyer régulièrement écran et clavier de l'ordinateur ;
- Avoir suffisamment de place sur son bureau ;
- Jeter l'inutile ;
- Prendre régulièrement le temps de ranger tout au long de la journée;

- Prendre le temps de penser à son classement. Dans la communication :
- Ne pas remplacer tous les coups de fils et les entrevues par des mails ;
- Installer les bureaux de façon logique, fonctionnelle et ergonomique (bien gérer les bureaux paysagers) ;
- Transmettre ce qui doit l'être au fur et à mesure ;
- Communiquer pour garder un projet commun (la rétention d'informations étant une forme de pouvoir, voire de harcèlement).

Dans la gestion de la charge mentale :

- Savoir se fixer des priorités ;
- Savoir faire des planning d'exécution des tâches quotidiennes, hebdomadaires, mensuelles ;
- Tenir un carnet où noter les idées fugaces ;
- Respecter et se faire respecter, en exécution de la hiérarchie ;
- Savoir dire non, s'il le faut, mais toujours avec toute la courtoisie nécessaire ;
- Respecter et faire respecter les horaires ;
- Fermer les « volets » en partant du bureau.

Dans la gestion de la charge physique :

- S'installer confortablement ;
- Bien aérer les bureaux ;
- Bouger et se lever régulièrement ;
- Respecter et faire respecter les temps de pause ;
- Toujours avoir de l'eau à portée de main, pour pouvoir boire régulièrement ;
- Toujours avoir un coupe-faim diététique à portée de main, pour pouvoir croquer aux temps de pause.

4. Stress et équilibre

Ces conseils peuvent étonner, voire faire rire. Et pourtant, après un moment plus ou moins long de stress, ils s'avèrent efficaces pour retrouver un sentiment d'équilibre :

- Avoir un exutoire « neutre » interne

ou externe ;

- Savoir respirer profondément ;
- User de l'humour à son propre sujet ;
- Avoir une dose de rire quotidienne !!!
- Ne pas craindre de (se) parler tout haut (seul) ;
- Essayer d'être bienveillant et positif vis-à-vis des collègues (ils le rendront bien) ;
- Repenser régulièrement à ses objectifs.



5. Gestion personnelle du stress en milieu de travail

Le stress est souvent masqué par divers signes physiques pouvant amener l'employé à consulter un médecin, et ainsi, peut être source de cas d'absentéisme au travail. Certains cas, plus ou moins graves, nécessitent une prise en charge psycho-sociale. D'ailleurs, la prévention est vitale pour éviter toute situation de blocage au niveau de l'entreprise. Par conséquent, il faut prévoir toutes les éventualités, les difficultés. Il faut également créer des situations incitant les employés à s'entraîner pour lutter contre le stress, compenser les situations de manque par des séances de formation, créer des moments de détente par diverses activités culturelles (loisirs) et sportives...

Recueilli par
Monique HENRIETTE
Sur proposition de
Dr Marie Eida BOTOMORA

L'ASTT CELEBRE SON 30^{EME} ANNIVERSAIRE

L'Amitié Sportive Tsarahofana Toamasina ou ASTT a choisi les dates des 25 et 26 novembre 2017 pour marquer ses trente années d'existence (elle a vu le jour en 1988). Ambiance, échanges et de nombreux moments inoubliables ont jalonné les trois décennies de l'ASTT. Trente années durant, athlètes et supporteurs se sont donnés à fond, non seulement pour porter haut le flambeau de l'association, mais aussi, pour partager et faire partager la culture de l'amitié sportive.

L'affluence des personnes, venues honorer cet anniversaire de leur présence, témoigne de l'adhésion des tamataviens à cette culture, ô combien précieuse pour les jeunes et leur avenir ! Ne voulant pour rien au monde rater l'évènement, d'anciens élèves du Collège de Tsarahofana (ouvert en 1987) ont même tenu à faire le déplacement à Tamatave. La présence de figures particulièrement connues dans le monde du hand-ball, comme Mima, Namasy, Tony, Pouta, Sidonie, Victoire et Denisette, n'est pas passée inaperçue.

Pour revenir à l'ASTT, on ne peut passer sous silence la renommée associée à cette amitié sportive. En effet, si elle peut aujourd'hui s'enorgueillir de trente années d'existence, elle le peut encore plus d'un palmarès quasi hors pair : titres et coupes, locaux comme nationaux,

jalonnent son chemin. C'est ce qui explique que l'ASTT tient une place privilégiée, non seulement dans le cœur des tamataviens, mais aussi dans l'histoire sportive de Madagascar.

D'ailleurs, afin de perpétuer l'histoire, ainsi que pour revivre le bon vieux temps, un match de gala a été disputé le premier jour de la célébration. Pendant celui-ci, comme si le temps pouvait être suspendu, joueurs comme spectateurs se sont transposés des années en arrière. Le mental, la technique, tout y était, comme si c'était hier ! Seul le physique (franchement amoindri avec l'âge), pouvait dénoncer que des années sont passées depuis.

Mais qu'importe, rien ne devait perturber l'ambiance. Et diverses manifestations ont été au programme les samedi 25 et dimanche 26 novembre 2017, entre autres :

- la marche de l'amitié à travers la ville de

Toamasina ;
- les stands d'exposition ;
- les matches de hand-ball et de basket ball.

Et d'ailleurs, ce n'est certainement pas l'âge qui ternirait l'enthousiasme de la fondatrice de l'Association, en la personne de VESTALYS Ranarilalao Olga (pendant des années, Enseignante de Physique et Chimie, Directrice du Collège Tsarahofana, et aujourd'hui, lapidaire à l'âge de la retraite). Connue pour son militantisme et particulièrement investie dans l'avenir des jeunes tamataviens,

Olga (tous l'appellent par son prénom) est et reste accrochée à sa seule et unique motivation : l'avenir de la jeunesse !

Recueilli par
Liliane MELQUIOND-ZAFINIRINA



VESTALYS Ranarilalao Olga, fondatrice de l'ASTT





L'INCONTOURNABLE VALEUR DU « FONTSY » DANS LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE ET CULTUREL DES PAYSANS BETSIMISARAKA

Il y a bien des années, un adolescent français, à la veille de son départ pour Madagascar disait : « j'aurais certainement le plaisir intense d'apprécier la beauté d'une végétation luxuriante des forêts tropicales ». Il s'agit là de son premier voyage à « l'île Heureuse ». Effectivement, ces années-là, le paysage malgache était d'une splendeur féerique qui captive la curiosité des visiteurs venus s'enquérir des merveilles de l'exotisme tropical.



Parler de végétation luxuriante fait penser au paysage de la Côte-Est. A l'époque où le train des voyageurs (Tananarive – Côte-Est) était le moyen de transport le plus fréquenté, le voyageur s'émerveillait à satiété face au défilement des arbres et des arbustes tout au long du trajet. Et c'est là qu'on découvre à l'horizon des rangées de « ravenala » aux feuilles oblongues, distiques, à grand limbe de 1,50m.

Ravenala, c'est le nom que Paul Robert, Larousse Quillet et Littré attribuent à « l'arbre du voyageur » qu'est le RAVINALA. Chacun des auteurs de dictionnaire de la langue française a apporté des détails particuliers qui complètent et enrichissent la définition : Plante monocotylédone, voisine du bananier, dont les fruits renferment des graines comestibles et oléagineuses – arbre du voyageur, car la base de ses feuilles recueille l'eau de pluie – nom générique des deux arbres voisins du bananier et qui croissent, l'un en Amérique méridionale, l'autre à Madagascar.

Autant de précisions qui nous permettent de reconnaître l'arbre en question, à vue d'œil. Mais le nom attribué à l'arbre est-il vraiment RAVENALA ou RAVINALA – si on se réfère au champ lexical du terroir ? Les paysans Betsimisaraka désignent par ALAM-PONTSY (forêt de fontsy) l'étendue de terrain couvert de RAVENALA (RAVINALA) au lieu de ALAN-DRAVINALA. (Forêt de RAVINALA). Preuve tangible et indiscutable que l'arbre du voyageur en question se nomme FONTSY. Fontsy car

« ses feuilles oblongues, distiques, à grand limbe de 1,50m, disposées en éventail plan sont désignées par le terme générique RAVINA (feuille) ; et quand elles sont sèches elles prennent le nom de RAVIM-PONTSY (feuille du fontsy) ». Les branches sèches prennent le nom « FALAFa » et le tronc de l'arbre est connu sous le substantif « ONKONA ». Il est temps pour l'Académie Malagasy de creuser en toute objectivité et scientificité sur l'origine du mot « RAVENALA ».

L'origine du terme RAVENALA se situerait, peut-être, au cours de la construction de la ligne du chemin de fer Tananarive – Côte-Est, époque où la majorité des chefs de chantier étaient d'origine des Hauts-Plateaux et, peut-être, on leur avait appris à se servir du RAVINA au cours du repas. La question qu'ils auraient posé serait : d'où vient le RAVINA ? – La réponse est certainement : de la forêt. Conclusion hâtive, voire naïve mais fort plausible, le nom convenu n'est que la combinaison des deux mots « ravina et ala » (la feuille de la forêt). A force de recherches documentaires en matière de lexicographie, notre regard s'est focalisé sur l'œuvre de Louis-Nicolas BESCHERELLE (1802-1883) : le terme « ravenale » est entré dans les annales du Dictionnaire universel de la langue française, seulement en 1846.

Au lieu de polémiquer sur le nom générique de l'arbre et le néologisme qui en découle, venons-en au fait, objet de notre article : **LA VALEUR DU FONTSY.**

LE FONTSY, UN DON DU CIEL DESTINÉ A LA CONSTRUCTION DE LA CASE TRADITIONNELLE

Le Betsimisaraka n'ira pas loin pour bâtir sa maison : tout lui est offert sur un plateau d'argent ;

- le toit est couvert de feuilles sèches du fontsy (ravim-pontsy)
- les murs sont en falafa (branches sèches du fontsy)
- le plancher est en « onkona » (tronc du fontsy façonné minutieusement du doigté d'artiste)

Le « ravina » (feuille verte du fontsy) est disposé avec art sur une natte appelée FANDAM-BANANA. Et c'est sur ce ravina baptisé LAMBANANA qu'on dépose le riz. Toute la famille s'assoit, les jambes croisées autour du LAMBANAN-DRAVINA, tout en observant, bien entendu, les us et coutumes qui régissent le respect de civilité. Chacun se sert de « SOROKA » durant le repas, et non de cuiller.

LE VOYAGEUR EGARÉ PEUT SURVIVRE DANS LA FORÊT DE FONTSY

Les feuilles du fontsy sont un véritable abri pour le promeneur solitaire. Elles servent de parapluie durant la saison pluvieuse, de parasol pour se protéger du soleil. A l'occasion, le voyageur peut aménager un abri de fortune.

Le fontsy contient tout ce qu'il faut pour se nourrir :

- le cœur du fontsy, appelé OVITRA, se consomme cru ou cuit. Son bouillon est un véritable remède contre la maladie du foie et de l'estomac ;
- ses fruits sont agréables au goût.

Dans la forêt de fontsy, le voyageur peut se désaltérer quand il aura soif, car la base des feuilles de cet arbre emmagasinent l'eau de pluie. Cette eau est limpide et fraîche.

LE RAVINA (feuille du fontsy) EST PRÉSENT DANS TOUTES LES CÉRÉMONIES TRADITIONNELLES



Les Betsimisaraka ne peuvent se passer des services du ravina, surtout durant les cérémonies traditionnelles et cela pour plusieurs raisons :

- perpétuer les habitudes du terroir ;
- apprendre à la nouvelle génération de se servir du « soroka », à manger autour du lambanan-dravina ;
- inciter la jeune génération à apprécier la bonne utilisation de la flore et à aimer la nature.

Mais la nature n'est pas ce qu'elle était auparavant. Elle est en perpétuelle menace à cause de la déforestation, des feux de brousse, du changement climatique, du cataclysme naturel. Et le fontsy n'est pas à l'abri de ces fléaux, bien que cet arbre ait la capacité de se régénérer facilement par rapport à d'autres. Mais méfions-nous : **il risquerait de disparaître, si aucune mesure de protection n'est prise pour sa conservation.**

ZANDRY Séraphin Fred Aimé
Directeur des Ressources Humaines
Psychosociologue

LE FONTSY EST UN ARBRE DÉCORATIF

Il suffit de porter un regard observateur sur le décor des villas pour constater que plus d'une disposent de deux fontsy au moins autour de l'habitation. Bien taillé et bien entretenu, l'arbre s'y dresse fièrement et majestueusement sous le regard administratif des passants.

LE FONTSY EST L'EMBLÈME DU SCEAU DE LA RÉPUBLIQUE DE MADAGASCAR

L'arbre (ravinala – ravenala – fontsy) est une espèce endémique, et son choix comme emblème est un choix judicieux, non seulement par sa rareté (il n'existe que dans 2 pays : Madagascar et l'Amérique méridionale), mais aussi par sa beauté majestueuse et altière.



19 Septembre 2017: Formation DAMEN

Photo à gauche, remise de certificat par le Directeur Général de la SPAT.
Photo à droite, Formateurs et apprenants pour une photo souvenir



02 Octobre 2017: Mme Lydie Myriam MASY, Directrice de la Gestion du Domaine Portuaire de la SPAT, parmi les représentants de la SPAT, lors de l'inauguration du nouveau quai à Terminal conteneurs du port de Maurice

04 Novembre 2017: Première visite du Ministre des Transports et de la Météorologie au port de Toamasina: entretien avec le staff de la SPAT



15 Decembre 2017: Fêtes de fin d'année de la SPAT, marquées par la distribution de produit de première nécessité (sac de riz, huile de table)

11 Janvier 2018 : Présentation de voeux de la grande famille du Ministère des Transports et de la Météorologie à l'espace MYRAH Ambatomaro. la délégation de la SPAT, au premier plan, dirigée par son Directeur Général, Avellin Christian Eddy

RECETTE

Gambas flambées au rhum, curry, chutney minute d'oignons miel et curry

Gambas saisies et flambées au rhum, accompagnées d'une compotée minute d'oignons douce et parfumée. Le rhum flambé apportera un coup de fouet à la recette, tout en conservant un équilibre avec l'oignon doux et parfumé.

Préparation : 20mn / cuisson : 20mn

Recette :

- Gambas surgelée(s) : 12 pièce(s)
- Sel fin : 3 pincée(s)
- Rhum brun : 3 cl
- Moulin à poivre : 3 tour(s)
- Oignon(s) blanc(s) : 3 pièce(s)
- Miel : 30 g
- Curry : 5 g
- Lait de coco non sucré : 10 cl
- Huile d'olive : 3 cl
- Fleur de sel : 3 pincée(s)
- Vinaigre balsamique blanc : 5 cl

- Décortiquer les gambas en prenant soin de laisser le dernier anneau et la queue. Inciser ensuite le dos afin de retirer le boyau.
 - Éplucher les oignons et les émincer finement.
- Verser le miel dans une casserole. A obtention d'une légère coloration, ajouter les oignons avec une pincée de sel fin, le vinaigre et les cuire à feu doux pendant 5 min. Verser ensuite le lait de coco et cuire jusqu'à absorption complète du liquide. Terminer par le curry et rectifier l'assaisonnement.
- Dans une poêle chaude avec un filet d'huile d'olive, colorer les gambas pendant 30 secondes de chaque côté. Verser ensuite le rhum dessus et flamber. Ajouter enfin la fleur de sel et le poivre.
 - Dans une assiette, déposer les oignons puis dresser les gambas dessus.



Au bureau

Un gars dans une administration est complètement envahi de souris dans son bureau.

Il fait passer un dératiseur qui après avoir fait le tour de la question lui dit:

- Je vais vous laisser un chat pour quelque temps. Ce sera plus simple. Le chat est donc laissé pour quelques jours dans le bâtiment, et très vite, on ne voit plus aucune souris.

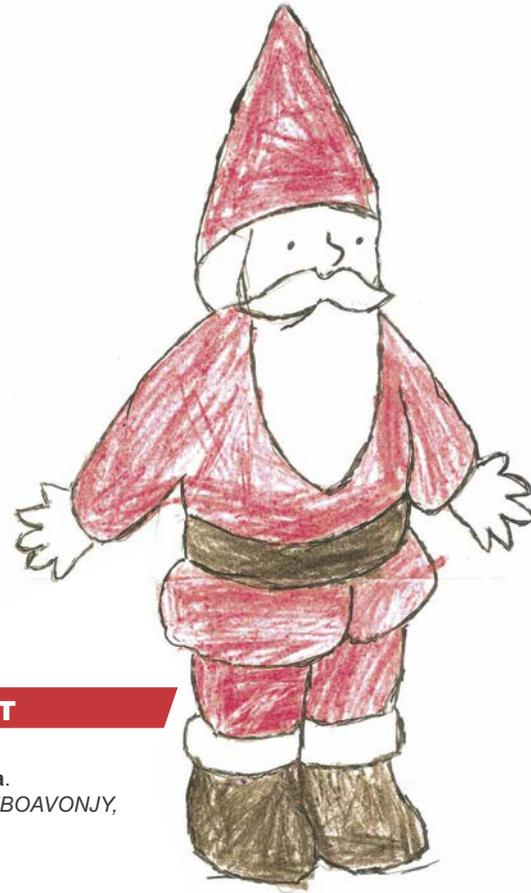
Le fonctionnaire, très content des services du chat demande au dératiseur si il peut l'adopter définitivement. Comme le dératiseur est d'accord, le chat reste dans les locaux.

Quelques mois plus tard, les souris font leur réapparition dans le bâtiment...

Le gars refait passer le dératiseur et lui demande ce qui a pu se passer.

Le dératiseur répond:

- **C'est le chat... Maintenant qu'il est titularisé...**



DESSIN D'ENFANT

Dessin de :

RAMAMONJISOA Koloina.

Fille de, Nirina RANDRIAMBOAVONJY,

Auditeur organisationnel

QUI VIDENT	PORTEUR D'ANTENNES	CLÉ TOUJOURS ACTIVE	POUR MÉPRISER	VESTE PRUSSIENNE
RELATIF À LA CHIRURGIE	ÔTERA DE LEAU	COEUR UNIQUE	ACTION DE RAIDER	LIQUEUR D'ORIENT
DROIT DE SE SERVIR			IL CIRCULE EN AMÉRIQUE LATINE	LE TEMPS D'UN TOUR
UNE PÉRIODE GLACIAIRE		PASSE L'ÉTÉ AU PLACARD		GARE À SON COUP DE FIL
		VIDER LE MAGASIN		
PAS ÉCLAIRÉE DU TOUT DÉVERSOIRS			IL PARESSE DANS LES ARBRES	ANCIEN IMPÔT
			EAU NORMANDE	
				PRÉNOM
VASTE CIMETIÈRE				
PÈRE DES ATRIDES			POSSÉSSIF	
TITRE DE PRINCE ABREGÉ		DONNERAS UN COUP DE FER		



CHANTIERS



MISE AUX NORMES



DEVELOPPEMENT DURABLE



The New Era Award
for technology,
innovation & quality

Rome, Juin 2014



International Star
for leadership
in quality

Paris, Juin 2014



International Award
for leadership
in image and quality

Madrid, Décembre 2014



Best Quality
Leadership Award

Los Angeles
Décembre 2014



Enceinte portuaire B.P 492 - Toamasina MADAGASIKARA



+261 20 53 321 55 /57



spat@port-toamasina.com



www.port-toamasina.com