COMMISSION DE
L'OCÉAN INDIEN

# Revue de presse
# du 05-11 Septembre 2015

**Les articles contenus dans ce document n'engagent que les auteurs et les sources dont ils émanent. Ils ne reflètent en aucun cas une position officielle de la COI.**

# Sommaire


## Connectivité aérienne.....4

- Dr Abdoulkarim Mohamed : « J'encourage le projet de compagnie aérienne régionale »
- Creation d'une compagnie régionale maritime : pas si simple que cela

## Cabotage maritime.....9

- Un système régional de cabotage maritime étudié par des experts

## Economie Bleue.....12

- L'aquaculture en quête de reglementation

## Energie Renouvelable.....14

- Énergies. Les Comores deviennent membre de L'Agence internationale pour les énergies renouvelables

## Agriculture.....16

- Abeilles des îles de l'océan Indien: Une diversité à préserver

## Pêche.....17

- Illegal fishing nets worth millions burnt

**Piraterie Maritime.....18**

- Piraterie – Un vaisseau de guerre à Antsiranana
- Lutte contre la piraterie : un navire espagnol à Antsiranana

**Tourisme.....21**

- Une hausse de 13,9% dans les arrivées touristiques au mois d'août

**Biodiversité.....22**

- Protection de la biodiversité à Ambato-Boeny : 3222 ha de forêt confiées aux VOI

**Developpement durable.....23**

- Antero Veiga highlights vulnerabilities of the country for their insular character and located in the arid Sahel belt

**Coopération regionale.....25**

- COMITÉ ÉCONOMIQUE—COMMISSION MIXTE RÉUNION-MAURICE—LUTCHMEENARAIDOO: « L'intégration remplace désormais la coopération régionale »

# Connectivité aérienne

LeDEFIMEDIAGROUP www.defimedia.info

## Dr Abdoulkarim Mohamed : « J'encourage le projet de compagnie aérienne régionale »

09 September 2015



**Dr Abdoulkarim Mohamed, ministre comorien des Affaires extérieures et de la Coopération, chargée de la diaspora, de la francophonie et du monde arabe, était à Maurice dans le cadre de la conférence des ministres de l'Indian Ocean Rim Association sur l'économie bleue. L'occasion d'aborder avec lui des sujets qui touchent à la région.**

**> Vous venez de participer à la conférence des pays de l'Indian Ocean Rim sur l'économie océanique. Que retenez-vous et en quoi ces travaux peuvent-ils être utiles aux Comores ?**

L'économie bleue est un concept nouveau qui n'a pas encore de définition claire. La conférence a été une réussite totale et je félicite Maurice pour son succès et pour son accueil. La conférence s'est déroulée en deux temps. Les hauts fonctionnaires, qui ont fait du bon travail, ont d'abord préparé le texte final pour ensuite le soumettre aux ministres pour approbation. La Déclaration de Maurice fait appel à plus d'engagement. Vu que notre territoire est principalement composée de surface marine, nous devons la mettre à contribution pour notre développement, notamment en matière de pêche et par conséquent de sécurité alimentaire, de tourisme et de richesses sous-marines. L'économie bleue va de pair avec le développement durable car on peut aussi utiliser la mer comme source d'énergies renouvelables. Tous les pays participants sont d'accord pour que l'IOR Association (IORA) et la Commission de l'océan Indien (CoI) s'y attellent. Il a été décidé de mettre en place des points focaux dans chaque pays avec la collaboration de l'IORA. Il a aussi été suggéré de créer un mécanisme de coordination entre les deux organisations afin d'harmoniser

le travail à entreprendre pour promouvoir le développement de l'économie bleue au sein des pays membres.

**> Puisque nous parlons de la région, venons en à l'incident qui a marqué les récents JIOI 2015 à La Réunion. Ne craignez-vous pas que cela puisse mettre à mal la nécessaire cohésion entre nos îles ?**

Avant de détenir le portefeuille des Affaires extérieures, j'ai été ministre de la Jeunesse et des Sports. Je peux vous dire que c'est un problème qui n'en est pas un. Nous, c'est-à-dire tous les pays participants, avons des textes à respecter. Soit on respecte la charte des Jeux, soit on fait n'importe quoi. J'ai participé à la réunion des autorités responsables des Jeux. Nous avons discuté du texte et de la Charte qui ont toujours été respectés… sauf à La Réunion. Pour les petits États que nous sommes, la seule arme que nous disposons ce sont les textes. Nous ne pouvons jurer que par les textes qui régissent les Jeux. Il faut qu'on se ressaisisse. Il y a eu des amalgames entre les Jeux et la CoI. Ces Jeux ont été créés avec le soutien de la CoI. Or, des ministres ont publié un communiqué pour dire que ça n'avait rien à voir. J'espère que l'instance responsable prendra ses responsabilités.

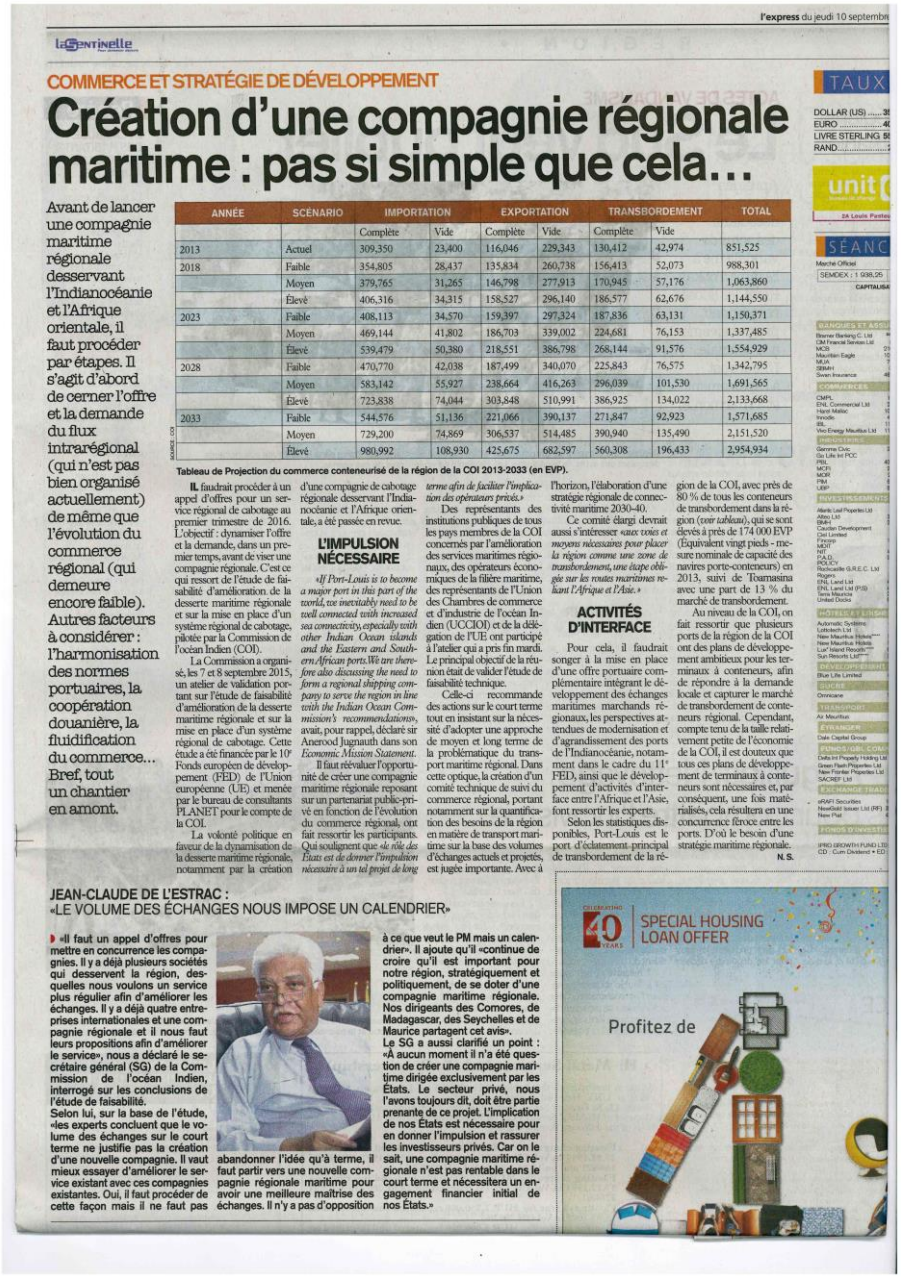
En tant que Comoriens, nous nous sommes sentis agressés. Vous imaginez si chaque île de l'archipel des Seychelles participait avec sa propre délégation ou si Rodrigues essayait de se faire représenter par sa propre délégation, le genre de situation que cela créerait pour les gouvernements seychellois et mauriciens. Tout ce que nous demandons, c'est le respect des textes. Je rappelle que ce ne sont pas des textes comoriens, mais des textes de la région. Nous nous attendions à ce que tous les pays participants protestent. Je pense que s'ils voulaient que les textes soient respectés, ils l'auraient été mais ça n'a pas été dans le bon sens.

**> Deux grands chantiers initiés par la CoI ont trouvé un écho favorable auprès du gouvernement mauricien qui veut y apporter son concours. Il s'agit de la compagnie aérienne régionale et de la compagnie maritime régionale. Croyez-vous ces projets sont viables ?**

Je crois que ces projets sont réalistes et réalisables. Pour bien illustrer la situation qui prévaut au niveau de la desserte de nos îles, je citerai mon cas personnel. J'ai pris 24 heures pour arriver à Maurice en passant par Nairobi alors que nous sommes la porte d'à-côté. On ne peut dire qu'on est une région si on n'est pas connecté. Une compagnie aérienne régionale ne peut que favoriser le sens d'appartenance aux îles de la région, et faciliter le développement et l'intégration régionale. L'état actuel de nos connections ne donne pas envie de voyager. Quant aux compagnies nationales, il faut qu'on s'organise, qu'on s'asseye ensemble et qu'on dégage la bonne formule afin créer l'émulation nécessaire. Je

crois donc que ce projet est tout à fait réaliste et je l'encourage vivement. Il en va de même pour la compagnie maritime régionale. Un service de cabotage entre nos îles ne peut que développer le commerce intra-régional et profiter à tout le monde.

http://www.defimedia.info/defi-quotidien/dq-interview/item/79467-dr-abdoulkarim-mohamed-j-encourage-le-projet-de-compagnie-aerienne-regionale.html



l'express du jeudi 10 septembre

L'Entinelle

COMMERCE ET STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

# Création d'une compagnie régionale maritime : pas si simple que cela…

**Avant de lancer une compagnie maritime régionale desservant l'Indianocéanie et l'Afrique orientale, il faut procéder par étapes. Il s'agit d'abord de cerner l'offre et la demande du flux intrarégional (qui n'est pas bien organisé actuellement) de même que l'évolution du commerce régional (qui demeure encore faible). Autres facteurs à considérer : l'harmonisation des normes portuaires, la coopération douanière, la fluidification du commerce… Bref, tout un chantier en amont.**

| ANNÉE | SCÉNARIO | IMPORTATION | | EXPORTATION | | TRANSBORDEMENT | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Complète | Vide | Complète | Vide | Complète | Vide | |
| 2013 | Actuel | 309,350 | 23,400 | 116,046 | 229,343 | 130,412 | 42,974 | 851,525 |
| 2018 | Faible | 354,805 | 28,437 | 135,834 | 260,738 | 156,413 | 52,073 | 988,301 |
| | Moyen | 379,765 | 31,265 | 146,798 | 277,913 | 170,945 | 57,176 | 1,063,860 |
| | Élevé | 406,316 | 34,315 | 158,527 | 296,140 | 186,577 | 62,676 | 1,144,550 |
| 2023 | Faible | 408,113 | 34,570 | 159,397 | 297,324 | 187,836 | 63,131 | 1,150,371 |
| | Moyen | 469,144 | 41,802 | 186,703 | 339,002 | 224,681 | 76,153 | 1,337,485 |
| | Élevé | 539,479 | 50,380 | 218,551 | 386,798 | 268,144 | 91,576 | 1,554,929 |
| 2028 | Faible | 470,770 | 42,038 | 187,499 | 340,070 | 225,843 | 76,575 | 1,342,795 |
| | Moyen | 583,142 | 55,927 | 238,664 | 416,263 | 296,039 | 101,530 | 1,691,565 |
| | Élevé | 723,838 | 74,044 | 303,848 | 510,991 | 386,925 | 134,022 | 2,133,668 |
| 2033 | Faible | 544,576 | 51,136 | 221,066 | 390,137 | 271,847 | 92,923 | 1,571,685 |
| | Moyen | 729,200 | 74,869 | 306,537 | 514,485 | 390,940 | 135,490 | 2,151,520 |
| | Élevé | 980,992 | 108,930 | 425,675 | 682,597 | 560,308 | 196,433 | 2,954,934 |

Tableau de Projection du commerce conteneurisé de la région de la COI 2013-2033 (en EVP).

Il faudrait procéder à un appel d'offres pour un service régional de cabotage au premier trimestre de 2016. L'objectif : dynamiser l'offre et la demande, dans un premier temps, avant de viser une compagnie régionale. C'est ce qui ressort de l'étude de faisabilité d'amélioration de la desserte maritime régionale et sur la mise en place d'un système régional de cabotage, pilotée par la Commission de l'océan Indien (COI).

La Commission a organisé, les 7 et 8 septembre 2015, un atelier de validation portant sur l'étude de faisabilité d'amélioration de la desserte maritime régionale et sur la mise en place d'un système régional de cabotage. Cette étude a été financée par le 10e Fonds européen de développement (FED) de l'Union européenne (UE) et menée par le bureau de consultants PLANET pour le compte de la COI.

La volonté politique en faveur de la dynamisation de la desserte maritime régionale, notamment par la création d'une compagnie de cabotage régionale desservant l'Indianocéanie et l'Afrique orientale, a été passée en revue.

## L'IMPULSION NÉCESSAIRE

*«If Port-Louis is to become a major port in this part of the world, we inevitably need to be well connected with increased sea connectivity, especially with other Indian Ocean islands and the Eastern and Southern African ports. We are therefore also discussing the need to form a regional shipping company to serve the region in line with the Indian Ocean Commission's recommendations»*, avait, pour rappel, déclaré sir Anerood Jugnauth dans son *Economic Mission Statement*.

Il faut réévaluer l'opportunité de créer une compagnie maritime régionale reposant sur un partenariat public-privé en fonction de l'évolution du commerce régional, ont fait ressortir les participants. Qui soulignent que *«le rôle des États est de donner l'impulsion nécessaire à un tel projet de long terme afin de faciliter l'implication des opérateurs privés.»*

Des représentants des institutions publiques de tous les pays membres de la COI concernés par l'amélioration des services maritimes régionaux, des opérateurs économiques de la filière maritime, des représentants de l'Union des Chambres de commerce et d'industrie de l'océan Indien (UCCIOI) et de la délégation de l'UE ont participé à l'atelier qui a pris fin mardi. Le principal objectif de la réunion était de valider l'étude de faisabilité technique.

Celle-ci recommande des actions sur le court terme tout en insistant sur la nécessité d'adopter une approche de moyen et long terme de la problématique du transport maritime régional. Dans cette optique, la création d'un comité technique de suivi du commerce régional, portant notamment sur la quantification des besoins de la région en matière de transport maritime sur la base des volumes d'échanges actuels et projetés, est jugée importante. Avec à l'horizon, l'élaboration d'une stratégie régionale de connectivité maritime 2030-40.

Ce comité élargi devrait aussi s'intéresser *«aux voies et moyens nécessaires pour placer la région comme une zone de transbordement, une étape obligée sur les routes maritimes reliant l'Afrique et l'Asie.»*

## ACTIVITÉS D'INTERFACE

Pour cela, il faudrait songer à la mise en place d'une offre portuaire complémentaire intégrant le développement des échanges maritimes marchands régionaux, les perspectives attendues de modernisation et d'agrandissement des ports de l'Indianocéanie, notamment dans le cadre du 11e FED, ainsi que le développement d'activités d'interface entre l'Afrique et l'Asie, font ressortir les experts.

Selon les statistiques disponibles, Port-Louis est le port d'éclatement principal de transbordement de la région de la COI, avec près de 80 % de tous les conteneurs de transbordement dans la région (*voir tableau*), qui se sont élevés à près de 174 000 EVP (Équivalent vingt pieds - mesure nominale de capacité des navires porte-conteneurs) en 2013, suivi de Tournasina avec une part de 13 % du marché de transbordement.

Au niveau de la COI, on fait ressortir que plusieurs ports de la région de la COI ont des plans de développement ambitieux pour les terminaux à conteneurs, afin de répondre à la demande locale et capturer le marché de transbordement de conteneurs régional. Cependant, compte tenu de la taille relativement petite de l'économie de la COI, il est douteux que tous ces plans de développement de terminaux à conteneurs sont nécessaires et, par conséquent, une fois matérialisés, cela résultera en une concurrence féroce entre les ports. D'où le besoin d'une stratégie maritime régionale.

N. S.

## JEAN-CLAUDE DE L'ESTRAC : «LE VOLUME DES ÉCHANGES NOUS IMPOSE UN CALENDRIER»

**«Il faut un appel d'offres pour mettre en concurrence les compagnies. Il y a déjà plusieurs sociétés qui desservent la région, desquelles nous voulons un service plus régulier afin d'améliorer les échanges. Il y a déjà quatre entreprises internationales et une compagnie régionale et il nous faut leurs propositions afin d'améliorer le service», nous a déclaré le secrétaire général (SG) de la Commission de l'océan Indien, interrogé sur les conclusions de l'étude de faisabilité.**

**Selon lui, sur la base de l'étude, «les experts concluent que le volume des échanges sur le court terme ne justifie pas la création d'une nouvelle compagnie. Il vaut mieux essayer d'améliorer le service existant avec ces compagnies existantes. Oui, il faut procéder de cette façon mais il ne faut pas abandonner l'idée qu'à terme, il faut partir vers une nouvelle compagnie régionale maritime pour avoir une meilleure maîtrise des échanges. Il n'y a pas d'opposition à ce que veut le PM mais un calendrier». Il ajoute qu'il «continue de croire qu'il est important pour notre région, stratégiquement et politiquement, de se doter d'une compagnie maritime régionale. Nos dirigeants des Comores, de Madagascar, des Seychelles et de Maurice partagent cet avis».**

**Le SG a aussi clarifié un point : «À aucun moment il n'a été question de créer une compagnie maritime dirigée exclusivement par les États. Le secteur privé, nous l'avons toujours dit, doit être partie prenante de ce projet. L'implication de nos États est nécessaire pour en donner l'impulsion et rassurer les investisseurs privés. Car on le sait, une compagnie maritime régionale n'est pas rentable dans le court terme et nécessitera un engagement financier initial de nos États.»**

## COMPAGNIE AÉRIENNE RÉGIONALE

# En attendant le décollage

Le gouvernement est favorable à la création d'une compagnie aérienne régional. Mais c'est encore le flou sur la forme qu'elle prendra. Un premier contact a été établi entre Air Mauritius et le géant malaisien de l'aviation AirAsia. Si rien encore de concret n'a abouti, le débat est bien engagé.

**Kervin Victor – Kamlesh Bhuckory**
**Ronnie Antoine**




Qu'est-ce qui différencie une compagnie aérienne régionale d'une autre compagnie ? Dans le milieu de l'aviation, on s'accorde à dire qu'en général, une compagnie régionale offre des vols ne dépassant pas quatre heures. « Ce sont des vols courts pour une moyenne de 90 personnes par appareil. Mais elle opère généralement quand il y a un trafic élevé, sur ce qu'on appelle dans le jargon des « thick routes », explique-t-on. Du fait de la courte traversée, la compagnie aérienne régionale n'est pas tenue d'offrir certaines facilités prescrites par les lois internationales de l'aviation, portant notamment sur le confort, l'alimentation ou les sanitaires. Ce qui fait que le service offert est compétitif.»

Or, certains professionnels du milieu affirment que le trafic au sein de la région indianocéanique n'est pas une « thick route », et qu'avec les frais fixes aéroportuaires, les opérations ne sont pas rentables. Ils disent ne pas comprendre non plus pourquoi il en est question aujourd'hui. « Pourquoi maintenant ? S'il y avait vraiment moyen de faire du business avec la création d'une compagnie régionale d'aviation, ne pensez-vous pas que ce projet aurait déjà été entrepris ? Si nous étions frileux, d'autres sociétés étrangères l'auraient fait. N'oublions pas que l'industrie de l'aviation est très compétitive et que toute opportunité intéressante est bonne à saisir », explique un professionnel de l'aviation.

Mais le récent rapport de la firme KPMG, commandé par la Commission de l'océan Indien (COI), démontre le contraire. Il mentionne que l'industrie du tourisme et des vols ont contribué à 24,1 % et 3,1 % respectivement au PIB de la région. Un seul passager génère 2 052 dollars en termes d'activités économiques. En appliquant la politique d'un seul marché régional, KPMG estime que le nombre de passagers devrait augmenter de 40 % pour atteindre les 2,4 millions annuellement. Ce qui générerait 5 milliards de dollars en termes de richesse pour la région annuellement, soit Rs 185 milliards ! (Voir ci-dessous).

### AirAsia, pionnière du low-cost

AirAsia, pionnière du low-cost sur le continent asiatique, a une certaine expérience en matière de compagnies aériennes régionales. Axée sur des services low-cost, elle a des « hubs » dans plusieurs pays asiatiques, dont le principal à Kuala Lumpur en Malaisie. Mais elle n'est toujours pas connectée à l'Afrique. Une participation au sein d'Air Mauritius est donc une réelle opportunité.

AirAsia a déjà conclu des accords similaires avec des compagnies aériennes asiatiques, créant ainsi des compagnies aériennes régionales affiliées. Au Japon, la compagnie malaisienne est entrée en partenariat avec All Nippon Airways, ce qui a donné naissance à AirAsia Japan. Aux Philippines, elle est a créé avec Amy Holdings, AirAsia Zest. En Inde, lorsque le

### Les destinations de la région 425 % plus chères qu'en Europe

Une étude de la COI, commandée à Paul Moore, établit que les vols de la région coûtent jusqu'à 425 % plus cher qu'en Europe.

- Les routes équivalentes de la région et en Europe ont été comparées et la conclusion est que les tarifs de la région sont plus chers de 425 %.
- Le même exercice, avec les Caraïbes, indique que les tarifs y sont deux fois moins chers.
- Les taxes sur les passagers comptent pour 1/3 des coûts. Dans certains cas, elles avoisinent même les 50 %.
- Maurice et la Réunion se partagent plus de 70 % des vols internationaux de la région.
- Presque 60 % des vols proviennent d'Europe, soit 30 457 passagers.
- Le trafic total provenant d'Afrique est de 7020, soit 13,5 %.

### Un potentiel de Rs 185 milliards pour la région

Le rapport KPMG, commandé par le Commission de l'océan Indien (COI) sur la connectivité régionale, soumis en juillet 2014, plaide pour la création d'une ligne aérienne low-cost. « This report shows that the creation of a single aviation market and a regional airline is economically viable », peut-on y lire. Selon KPMG, l'intégration et la participation des compagnies nationales d'aviation pour desservir un marché régional contribueront à créer de la richesse.

**Ce qu'il faut pour créer une compagnie d'aviation régionale**

- Toute restriction sur les opérations doit être enlevée, y compris le fret et les activités commerciales entre les États membres.
- L'adoption d'une politique commune pour les frais, les tarifs et autres réglementations.
- Les États membres doivent détenir la majorité des actions et le contrôle effectif de la compagnie régionale, avec un consortium des compagnies aériennes nationales.

### Les modèles d'affaire possibles

Il y a deux types de « business model » de compagnie aérienne régionale dans le monde. Celui de l'affilié qui veut que la compagnie desservant la région soit donc associé à une grande compagnie aérienne. L'autre type est celui de la compagnie indépendante. Il s'agit d'une compagnie nouvelle fonctionnant de manière indépendante, avec sa propre marque.

Defi plus suite du 05/10/2015



## Le marché africain grandit plus vite que la moyenne mondiale

Dans une conférence qui a eu lieu en mai 2013 à Maurice, Márcio Favilla, directeur de la World Tourism Organisation, avait fait une analyse du marché des vols et arrivées touristiques de la région. Selon ses analyses, de 2010 à 2030, la croissance moyenne mondiale du secteur est de 3,3 %. La région africaine connaîtra une croissance dans ses arrivées touristiques supérieure, avec 5 %. L'Afrique de l'Est devrait atteindre les 1,3 million d'arrivées par an durant cette période. Pour tout le continent, ce chiffre sera de 4,2 millions. Le total mondial d'arrivées touristiques est estimé à 43 millions. Durant la même conférence, Anna Messerli, de la Banque mondiale, a fait une présentation sur les vols de la région. Maurice et Madagascar sont les pays les mieux connectés. Toutefois, Maurice n'a pas de connexion directe avec les Comores. Madagascar n'est pas connectée aux Seychelles. Les Seychelles et les Comores ne sont pas non plus connectés entre elles.

gouvernement décide en 2012 d'ouvrir son industrie de l'aviation aux investisseurs étrangers à une hauteur maximale de 49 %, AirAsia s'associe au groupe TATA. AirAsia India a vu le jour en 2013.

Le hic, précise un professionnel de l'aviation, est que « si Maurice veut desservir l'Afrique, cela équivaut à faire de vols long courrier, dépassant donc le cadre d'une compagnie aérienne régionale. » Il rappelle que l'aéroport de Tambo à Johannesburg est déjà un « hub » aérien pour l'Afrique, alors que Nairobi est le « hub » naturel de l'Afrique.

L'Afrique du Sud dispose déjà de deux compagnies aériennes régionales, notamment South African Express, qui en partenariat avec South African Airways) et dessert, outre les villes d'Afrique du Sud, le Botswana, la Namibie, la République démocratique du Congo, la Zambie et le Zimbabwe grâce à ses 24 appareils.

L'autre compagnie est AirLink qui a un accord de « code-sharing » avec South African Airways et South African Express. Elle dessert notamment les villes sud-africaines, le Botswana, le Lesotho, Madagascar, le Mozambique, la Zambie, le Zimbabwe et la Namibie. Elle dispose de 34 appareils. Au Kenya, Fly540 dessert, avec ses 11 appareils, l'Angola, le Ghana, la Tanzanie, le Sud Soudan et les villes kenyanes.

Selon ce professionnel, si Maurice veut devenir un « hub » aérien, le gouvernement devrait privilégier l'ouverture de son ciel aux avions étrangers, au lieu de s'aventurer à créer une compagnie aérienne régionale, qui risque « d'être un flop ».

# Cabotage maritime

LEMAURICIEN.COM
INDÉPENDANT D'INFORMATION ET D'OPINION

## Un système régional de cabotage maritime étudié par des experts

7 SEPTEMBER, 2015

Jean Claude de l'Estrac : « La maîtrise des routes maritimes régionales est un prérequis à la dynamisation du commerce entre nos pays de l'indianocéanie d'une part, et le monde d'autre part »



Les représentants des pays membres de la Commission de l'océan Indien participent depuis ce matin à un atelier de travail de deux jours consacré à la connectivité maritime dans la région. L'objectif de cet exercice : valider la mise en place d'un système régional de cabotage maritime dans la région du sud-ouest de l'océan Indien et élaborer une feuille de route.
Les experts qui ont travaillé pendant près d'une année sur l'étude de faisabilité pour l'amélioration de la connectivité régionale maritime, E. Lock et A. Sadleir, présenteront les conclusions de leurs recherches. Lesquelles se portent sur plusieurs chapitres notamment (1) Économies et services maritimes dans la région de la COI (2) Hubs et configuration de l'itinéraire de cabotage possibles (3) Commerce et trafic actuels et futurs de la région (4) Statuts, performance et coûts d'utilisation des ports de la région de la COI (5) Environnement réglementaire et institutionnel (6) Scénarii de développement, des besoins en infrastructures, financement et PPP des ports maritimes (7) Un service de cabotage régional : faisabilités technique et financière (8) Présentation d'une

feuille de route privilégiée. Situant l'importance de la connectivité maritime régionale à l'ouverture de l'atelier de travail ce matin, Jean Claude de l'Estrac, secrétaire général de la COI, a insisté que pour les pays de l'Indianocéanie, le contrôle de la région, son insertion réussie dans la mondialisation des échanges constituent des défis collectifs à relever. « Aucun pays ne peut à lui seul, tenir la concurrence internationale. À ce titre, la maîtrise des routes maritimes régionales est un prérequis à la dynamisation du commerce entre nos pays de l'indianocéanie d'une part, et le monde d'autre part », a-t-il dit. Le secrétaire général de la COI a observé que la volonté politique existe. Les dirigeants politiques et les opérateurs économiques – que ce soit aux Seychelles, aux Comores, à Madagascar – partagent une vision commune formulée dans la déclaration du 4e sommet des chefs d'État et de gouvernement de la COI en 2014. « À Maurice, c'est au plus haut niveau de l'État que l'intérêt pour ce projet a récemment été réaffirmé », a-t-il dit en faisant référence à l'Economic Vision Statement présenté par le Premier ministre, sir Anerood Jugnauth, le 22 août dernier et dans lequel ce dernier affirme que son gouvernement étudie la proposition de la création d'une regional shipping company formulée par la COI. Jean Claude de l'Estrac a précisé qu'il n'a jamais été question d'une compagnie maritime régionale dirigée exclusivement par les États. « Le secteur privé doit être partie prenante de ce projet », a-t-il relevé. « L'implication de nos États est nécessaire pour en donner l'impulsion et rassurer les investisseurs privés. Une compagnie maritime régionale n'est pas rentable dans le court terme et nécessitera un engagement financier initial de nos États », a-t-il ajouté.
Le projet d'amélioration de la desserte maritime régionale doit aller de pair avec les projets d'infrastructures. À cet égard, précise Jean Claude de l'Estrac, le 11e Fonds européen de développement (FED) offre une opportunité inédite d'améliorer significativement la desserte maritime régionale et dans le même temps de moderniser, étendre et améliorer l'offre régionale de services portuaires. D'ailleurs, a-t-il poursuivi, la COI a inscrit les ports de Moroni et de Mutsamudu (Comores), de Port-Louis (Maurice) et de Victoria (Seychelles) sur la liste prioritaire des projets d'infrastructures régionales financés par le 11e FED. À Madagascar, les projets d'infrastructures identifiés pour le co-financement

européen portent sur le désenclavement des zones productives par la réfection des routes qui les relient aux ports de Diego Suarez et Fort Dauphin. « La COI a pour ambition de créer un espace économique d'échanges renforcés entre les îles de l'indianocéanie, avec l'Afrique orientale et australe en croissance et plus largement avec le grand océan Indien », a conclu Jean Claude de l'Estrac.

http://www.lemauricien.com/article/l-hotel-intercontinental-aujourd-hui-et-demain-systeme-regional-cabotage-maritime-etudie-des

# Economie Bleue





ÉCONOMIE BLEUE

## L'aquaculture en quête de réglementation

**Avec le projet de faire de l'économie bleue l'un des piliers de l'économie locale, l'aquaculture a été citée comme un créneau porteur. Mais selon le directeur de la Ferme Marine de Mahébourg, il faudrait d'abord mettre en place un cadre régulateur en bonne et due forme.**



Pour le Managing Director de la Ferme Marine de Mahébourg, l'aquaculture a un bel avenir, notamment en ce qui concerne la création d'emplois directs et indirects.

**SON** constat est cinglant : il est grand temps que le gouvernement propose un *Aquaculture Act*. C'est ce que pense Evert Liewes, le Managing Director de la Ferme Marine de Mahébourg (FMM), l'une des plus grandes fermes d'aquaculture de la région.

S'il salue l'accent qu'a mis le gouvernement sur l'économie bleue dans l'*Economic Mission Statement* mais aussi lors de la *Blue Economy Conférence* de l'Indian Ocean Rim Association (IORA), Evert Liewes reste pragmatique : ce qu'il souhaite de tout cœur, c'est que le gouvernement se mette sérieusement à offrir un cadre bien défini à ce secteur qui, dit-il, est plein d'avenir.

Notre interlocuteur souligne que la demande pour les produits de la mer est en constante croissance, tant et si bien que la FMM est en procédure d'expansion. «*Nous avons déjà obtenu notre* EIA Licence *pour trois sites. Ceux-ci devraient être opérationnels d'ici à la mi 2016. Le coût total du projet est d'environ Rs 250 millions*», souligne-t-il.

L'objectif : atteindre une production annuelle de 3 000 tonnes de poisson, contre 850 tonnes en 2014. Ce qui devrait faire grimper le chiffre d'affaires de l'entreprise à Rs 500 millions et pourvoir des emplois à quelque 200 personnes. Son dernier chiffre d'affaires était de Rs 100 millions – en 2014 – alors qu'elle emploie environ 120 personnes actuellement.

C'est pour toutes ces raisons qu'Evert Liewes croit dur comme fer dans le développement du secteur de l'aquaculture qui a, selon lui, encore beaucoup à offrir au pays. Il met aussi en exergue les projections de la Food and Agriculture Organisation, qui souligne que la croissance de la pêche et de l'aquaculture ne sera pas suffisante pour répondre à la demande en produits de la mer d'ici 2020. Un élément sur lequel l'entreprise capitalise déjà. D'ailleurs, 70 % de la production de la FMM est destinée au marché de l'exportation, soit vers les États-Unis, l'Europe, l'Afrique du Sud, Singapour et le Moyen-Orient. Les clients sont pour la plupart des hôtels et des restaurants.

Évoquant les perspectives de développement dans le secteur, Evert Liewes fait ressortir que les possibilités sont immenses. «*L'aquaculture ne génère pas de l'emploi uniquement au sein de l'entreprise elle-même. Outre les emplois directs, il y a toute une logistique à mettre en place afin de faire de la production une réalité. Comme la construction des infrastructures nécessaires, la production de nourriture pour poissons ou même les cages et j'en passe. Ce qui fait qu'il y a plusieurs entreprises locales qui peuvent bénéficier de l'expansion de ce secteur.*»

Quid de l'aspect environnemental ? Comment s'assurer que les fermes marines n'affectent pas l'écosystème des alentours ? Le Managing Director répond qu'il suffit de bien comprendre l'écosystème dans lequel l'entreprise opère et d'y adapter sa production.

Par exemple, au niveau de la FMM, aucun antibiotique ni antiparasitique n'est utilisé. La nourriture des poissons ne contient pas non plus de protéines ou de graisses d'animaux d'élevage, entre autres. Et le Managing Director d'ajouter qu'un élevage responsable est tout à fait possible.

L'entreprise ne manque pas de projets : Evert Liewes souligne toutefois que tout dépendra des possibilités qui s'offriront à l'entreprise. Mais le plus important à ses yeux demeure la mise en place d'un cadre bien défini à la fois pour les opérateurs et les investisseurs. «*Ce secteur peut attirer de l'investissement à condition que l'investisseur sache où il met les pieds. Et cela ne peut se faire qu'à travers un cadre régulateur clair*», souligne-t-il. Au cas contraire, l'aquaculture risquerait bien de prendre l'eau.

**Shelby EMILIEN**

COMMERCE

actualité

Économie bleue

# Une association écossaise propose son expertise

Une délégation de la Scottish Association for Marine Science (SAMS) était à Maurice récemment, à l'initiative du haut-commissariat britannique. Elle a eu l'occasion de s'entretenir avec divers acteurs du projet d'économie bleue : l'Université de Maurice, le ministère de l'Environnement, le National Ocean Council et la Maritime Training Academy, notamment.

Il est ressorti de ces rencontres que l'émergence d'une économie bleue à Maurice devra aller de pair avec la mise en place d'un cadre réglementaire couvrant toutes les activités du secteur de manière intégrée. Cette démarche nécessitera, estime le Pr Axel Miller, Acting Director de la SAMS, d'«*identifier et d'impliquer les petites et moyennes entreprises mais aussi les plus grandes compagnies de même que les communautés appelées à évoluer dans les divers segments de ce secteur*».

Évoquant les perspectives d'emploi que représente l'économie bleue dans des segments tels que le recyclage, la biotechnologie ou l'aquaculture, le Pr Miller a insisté sur l'importance du «human capital capacity building», soit de la formation. À ce propos, il a suggéré des partenariats avec des institutions étrangères dont la SAMS et une étroite collaboration entre les secteurs privé et public. Un programme axé sur le développement de l'entrepreneuriat permettrait aussi, dit-il, de capitaliser sur le potentiel humain disponible.



**Pr Axel Miller, Acting Director de la SAMS.**

Par ailleurs, l'Acting Director de la SAMS pense que le gouvernement devra établir un «business plan» détaillé qui tiendra compte des aspects économiques, sociaux et environnementaux du projet d'économie bleue. L'exploration et l'éventuelle exploitation des hydrocarbures dans les eaux territoriales mauriciennes, par exemple, nécessiteront d'«*identifier les potentiels impacts environnementaux en ligne avec le développement durable*».

Grâce à son expertise, la SAMS pourrait contribuer de différentes façons à la concrétisation du projet d'économie bleue de l'île, notamment en dispensant des cours aux Mauriciens. L'association offre aussi des formations diplômantes et un «*international masters programme in AquaCulture, Environment and Society*» (ACES), indique le Pr Miller. Il est à noter que l'association compte également une subsidiaire, SAMS Research Services, société de conseil mais aussi de recherche qui pourrait apporter son aide aux secteurs privé et public.

**Shareenah KALLA**

# Energie Renouvelable

Al-watwan

## Énergies. Les Comores deviennent membre de L'Agence internationale pour les énergies renouvelables

Le 8 septembre 2015.



***Pari. Le pays se donne un objectif d'accroître la part d'utilisation des technologies et équipements d'énergie renouvelable dans la production nationale d'électricité, en puissance installée. C'est de passer de la moyenne de «moins de 1% en 2013 à 10% en 2018 et 55% en 2033, en cas de succès de l'exploration géothermique en cours», selon la Stratégie énergétique nationale de 20 ans.***

Les Comores sont, depuis fin août, membres à part entière de l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (Irena). Un décret datant du vendredi 28 août dernier met en application la loi n°15-005/Au, adoptée le 16 juin 2015 par l'assemblée nationale, autorisant le président de la République à ratifier le statut de ladite agence. Un pas salutaire pour un pays dont la forte dépendance énergétique envers les énergies fossiles importées le rend très vulnérable en termes de développement économique.

L'Irena, une organisation intergouvernementale fondée en 2009, encourage l'adoption et l'utilisation « accrues et généralisées» des énergies renouvelables à l'échelle mondiale.

C’est-à-dire toutes les formes d’énergie produites de manière durable à partir de sources renouvelables comme la bioénergie, l’énergie géothermique, l’énergie hydroélectrique, l’énergie des océans (notamment l’énergie marémotrice, des vagues et l’énergie thermique des mers), ainsi que l’énergie solaire et éolienne.

Aujourd’hui, les Comores se donnent un objectif d’accroître la part d’utilisation des technologies et équipements d’énergie renouvelable dans la production nationale d’électricité, en puissance installée. Selon la Stratégie énergétique nationale de 20 ans, il s’agit de passer de la moyenne de moins de 1% en 2013 à 10% en 2018 et 55% en 2033 «en cas de succès de l’exploration géothermique en cours».

Notons que sur la base d’une analyse des potentialités énergétiques nationales, des politiques et stratégies antérieurement mises en oeuvre dans le secteur de l’énergie, la nouvelle stratégie, c’est d’arriver en 20 ans à une indépendance à 50% sur l’électricité et à une pénétration du gaz de pétrole liquéfié de 20 % pour les usages thermiques. Selon la direction des énergies renouvelables, Mwali est choisie comme île pilote pour expérimenter la généralisation des énergies renouvelables aux Comores. Un document serait en cours d’élaboration à cet effet.

Qu’en est-il vraiment des potentialités pour la réussite d’une transition aux énergies renouvelables aux Comores? La stratégie sectorielle note la présence de ressources hydrauliques, mais limitées, dans l’île de Ndzuani et de Mwali. Mais aussi un potentiel de ressource géothermique qui doit être confirmé quant à sa viabilité sur l’île de Ngazidja.

En ce qui concerne l’utilisation de l’éolien, «bien que certains sites soient ventés, il n’existe pas de cartographie ni d’étude de mesure de la vitesse du vent permettant de définir un quelconque potentiel chiffrable».

Pour ce qui est de l’exploitation de l’énergie solaire, à en croire le document de stratégie sectorielle, la situation géographique de l’archipel permet d’établir qu’il existe un taux d’insolation permettant au pays de se doter de systèmes photovoltaïques à des fins de production d’électricité et panneaux solaires thermiques pour la production d’eau chaude sanitaire ou à vocation industrielle.

Rappelons que l’Irena comptait, au 15 janvier 2015, cent trente-neuf États membres et trente-deux en cours d’adhésion. Les principaux membres sont l’Union européenne, les États unis, le Japon, l’Inde, l’Australie et la Chine. La plupart des États asiatiques, africains et sud-américains

# Agriculture

La Gazette de la Grande Ile
www.lagazette-dgi.com La vérité imprimée

## Abeilles des îles de l'océan Indien: Une diversité à préserver

8 septembre 2015

L'abeille domestique présente un intérêt majeur sur les plans économique et écologique.

Dans les îles du sud-ouest de l'océan Indien (SOOI), l'apiculture constitue une activité traditionnelle importante, notamment à La Réunion, à Madagascar, à Maurice et aux Seychelles. La préservation des abeilles, essentielles à la pollinisation des plantes, nécessite une meilleure connaissance de leur diversité.

À cette fin, le portail d'information sur la biodiversité et l'agriculture dans l'océan Indien rapporte un article rédigé par Jaëla Devakarne qui fait état, surtout, que les équipes de recherche de l'UMR PVBMT (Cirad et université de La Réunion) et de l'université d'Antananarivo de Madagascar ont réalisé un état des lieux de la diversité génétique des sous-espèces présentes dans la région. Alors que la pratique de l'apiculture intensive dans le monde entraîne une baisse de la diversité des abeilles, les premiers résultats montrent que les îles du sud-ouest de l'océan Indien abritent un patrimoine génétique à préserver.

Et le même portail d'indiquer, notamment, que dans l'océan Indien, seule la sous-espèce endémique A. mellifera unicolor avait déjà été caractérisée à Madagascar. Afin de mieux connaître l'ensemble des sous-espèces présentes dans les autres îles du SOOI, un état des lieux de la diversité génétique de l'abeille a été réalisé dans le cadre du projet **ePRPV**. Lancée en 2012, cette étude a été menée par une doctorante, Maéva Techer sous le co-encadrement d'Hélène Delatte, chercheuse au Cirad de La Réunion (UMR PVBMT) et de Johanna Clemencet, maître de conférences à l'Université de La Réunion (UMR PVBMT). Elle a nécessité un partenariat rapproché avec les acteurs scientifiques et gouvernementaux des îles de l'océan Indien[http://www.lagazette-dgi.com/index.php?option=com_content&view=article&id=48901:abeilles-des-](http://www.lagazette-dgi.com/index.php?option=com_content&view=article&id=48901:abeilles-des-)

iles-de-l-ocean-indien-une-diversite-a-preserver&catid=45:newsflash&Itemid=110

# Pêche



RED PEPPER, Monday September 07, 2015

CENTRAL NEWS

## Hospital Bosses Go On Trial

ENTEBBE

Nakawa High Court Judge, Wilson Musene Masalu has set 25th September 2015 to begin hearing a case in which Entebbe Grade "B" hospital bosses are accused of causing death to an expectant mother. The medics include Dr. Ben Ayiko, and Dr. Dickie Lukanga. Others to be roasted include Wakiso District Local Government bosses and Attorney General of Uganda. Businessman, Benson Gitta sued Entebbe Grade "B" hospital, Wakiso District Local Government and Attorney General after a report from the medical council faulted medics at the hospital facility of neglecting his wife, the late Patricia Gitta who died when eight months pregnant. He avers that prior to the death, the deceased was in good health condition until on March 10th 2011 when she chose to go for medical check-up at Dr. Ayiko's private clinic where she was examined and later referred to Entebbe Grade "B" hospital for further medication. It's reported that Dr. Ayiko never gave reasons and course of action upon admission at the health facility. It's alleged that on 11th March 2011, the deceased went at the Health facility with severe epigostic pain and vomiting but sadly the medic who was on duty at that

## ILLEGAL FISHING NETS WORTH MILLIONS BURNT

# CRACKDOWN

Exporters Association who were supported by Smart fish, European Union, Indian Ocean Commission, Food and Agricultural Organization (FAO). Okwar vowed to intensify the crackdown on the illegal fishing gears and warned all those who smuggle illegal fishing nets into the country through the waters would face the law. "Together with our stakeholders we shall continu with the operations to fight fishing illegalities and we shall impound illegal nets smuggled at the different border points" Okware stated. Meanwhile, mo fishermen who earn a living through fishing were left in tears and threatene to hang themselves after all their illega nets were set on fire.

NFTF bosses setting fire on the illegal fishing nets

By SADIQUE BAMWITA

ENTEBBE

**The National Fisheries Task Force (NFTF) on Thursday set ablaze illegal fishing nets at the Bugonga Landing site worth Shs700m.**

The illegal fishing nets were seized from various landing sites in the districts of Masaka, Kalungu, Kalangala, Namayingo and Mpigi. The nets were seized by the fisheries task force in a massive operation that was conducted in the last one week around Bukakata, Kakyanga and Lambu landing sites in Masaka, Bwiri and Kisuju landing sites in

fish was also found abandoned by the fishermen during the operation and was later distributed to the local communities free of charge. He disclosed that some of the illegal fishing gears included undersized gill nets, locally made beach seines, cast nets, Monofilament nets and

52 boxes of undersized hooks valued at Shs 700m. Okware said the operation was successful because of support from other key stake holders who included the Agricultural Police, Beach Management Unit, Uganda Revenue Authority (URA) and members from the Fish Processors and

ROKETelkom the new experience
Roke Premium
www.meconsultants.co.ug
Jobs Abroad
Building Your Future Now

# Piraterie Maritime

## Piraterie – Un vaisseau de guerre à Antsiranana



10.09.2015

**Un bâtiment militaire des forces européennes a jeté l'ancre à Antsiranana hier, dans le cadre de l'opération anti-piraterie «Atalante». Le Nord malgache figure dans la zone couverte.**

Le vaisseau de guerre «Galicia» de la marine espagnole a jeté l'ancre à Antsiranana hier.L'équipage de cette cuirasse des mers, mobilisée par les forces navales européennes dans l'opération «Atalante», visant à contrecarrer les actes de piraterie dans le Sud de la mer Rouge, le golfe d'Aden et l'Océan Indien, a mouillé au port d'Antsiranana après plusieurs semaines en mer, d'autant plus que la pointe Nord de Madagascar est couverte par l'opération jusqu'à la limite Sud des mers seychelloises. Depuis que des pirates écument le golfe d'Aden et les mers internationales au large de la somalie, le Nord malgache est devenu un passage quasi-obligé pour les gros-porteurs et les bateaux de croisière qui évitent les zones dangereuses. L'escale à Antsiranana du vaisseau espagnol ne décale donc pas de sa mission de lutte anti-piraterie. Près d'une dizaine de bateaux de guerre patrouillent dans la zone placée sous surveillance des forces européennes. En l'espace de deux ans, c'est la cinquième fois que ce genre de navire espagnol transite au port d'Antsi-ranana dans la cadre de l'opération Atalante.

### Exercices militaires

Des bâtiments italiens, allemands, français et turcs y ont déjà mouillé, du fait que c'est bien le seul port militaire de Madagascar. «La zone à risque s'étend en fait dans le Nord-est de Madagascar, dans la partie de Maintirano. Cette zone relevant de la juridiction malgache est tout aussi

bien surveillée. Madagascar est en contact permanent avec l'opération Atalante. Nous travaillons de surcroît de concert avec les pays d'Afrique concernés par le phénomène de piraterie, à l'instar du Kenya, de la Somalie et du Zimbabwe», tire au clair le capitaine de vaisseau Andasy Vaohavy Andrambelonarivo, commandant de la Base Navale d'Antsiranana (BANA) et point personnel de contact malgache de l'opération Atalante, désigné par le gouvernement.

«Pour une durée de six mois, c'est l'Espagne qui se trouve aux commandes de l'opération Atalante. Pendant leur séjour, les membres de l'équipage du Galicia vont exécuter avec nos hommes des exercices maritimes de renforcement de capacité qui vont commencer demain (NDLR: aujourd'hui). Madagascar étant l'une des parties prenantes de l'opération, le côté visite n'est pas occulté», enchaîne le commandant de la BANA.

Le Galicia prendra le large mardi après après avoir relâché (NRLR : escale pour se ravitailler en eau et en vivres). « Ce vaisseau espagnol opère loin de sa base. Il a accosté à Antsiranana du fait que ce port dispose des infrastructures pour l'accueillir. Il reprendra la mer après avoir ravitaillé», explique quant à lui, le contre-amiral Louis Antoine de Padoue Ranaivo-seheno, directeur de la défense auprès du ministère de la Défense nationale. L'équipage du Galicia a alerté les autorités malgaches de leur arrivée depuis un mois.

http://www.lexpressmada.com/blog/actualites/piraterie-un-vaisseau-de-guerre-a-antsiranana-42660/

Newsmada

# Lutte contre la piraterie : un navire espagnol à Antsiranana

Par Les Nouvelles sur 08/09/2015

Une première. Le navire de la marine espagnole « Galicia » fera escale à Antsiranana, du 9 au 15 septembre prochain. Ce navire de l'armée espagnole patrouille dans les eaux de l'océan Indien dans le cadre de l'opération européenne « *Atalante* ». C'est dans ce registre que l'ambassadeur espagnol Juan F. Fell a eu une rencontre, hier, avec le ministre du Tourisme, du transport et de la météorologie, Ulrich Andriantiana. Les deux personnalités ont évoqué à cette occasion la nécessité d'échanger des informations afin de faciliter la lutte contre la piraterie. « *Cette escale constitue un message très clair du renforcement de la coopération entre l'Union européenne et Madagascar en matière de lutte contre la piraterie maritime* », a d'ailleurs indiqué le diplomate espagnole à l'issue de la rencontre.

Pour rappel, l' opération « *Atalante* » est une mission militaire et diplomatique mise en œuvre par l'Union européenne, dans le cadre de la force navale européenne dans le but de lutter contre l'insécurité dans le golfe d'Aden et l'océan Indien, une zone maritime mise à sac par des pirates qui lancent leurs attaques depuis les côtes somaliennes. L'équipage du navire « *Galicia* » procède souvent à l'assaut d'embarcations des pirates. Selon les informations recueillis, des représentants du gouvernement malgache effectueront le déplacement à Antsiranana pour accueillir ce navire.







A noter que dans la lutte contre la piraterie maritime, Madagascar bénéficie du programme MASE qui s'inscrit dans la mise en œuvre de la Stratégie maritime intégrée à l'horizon 2050 de l'Union africaine (UA). Il est financé par l'Union européenne à hauteur de 37.5 millions d'euros. A ce titre, la Grande île bénéficiera de l'hébergement d'un Centre de fusion d'informations maritimes (CFIM).

**Jao Patricius**

http://www.newsmada.com/2015/09/08/lutte-contre-la-piraterie-un-navire-espagnol-a-antsiranana/

# Tourisme

www.LeMatinal.com

## Une hausse de 13,9% dans les arrivées touristiques au mois d'août

09/09/2015




Le pays a accueilli 78 475 touristes au mois d'août par rapport à 89 422 à la même période l'année dernière, soit une hausse d'environ 11 000 touristes.

**Une hausse de 13,9% est enregistrée pour les arrivées touristiques au mois d'août. D'après les chiffres de Statistics Mauritius, le pays a accueilli 78 475 touristes au mois d'août par rapport 89 422 à la même période de l'année dernière, soit une hausse d'environ 11 000 touristes.**

Pour les premiers huit mois de cette année, les chiffres révèlent que 719 173 touristes sont venus en vacances à Maurice par rapport à 651 107 pour la même période de 2014. Ce qui représente une hausse de 15,1%, soit une augmentation de 68 000 touristes

Les principaux marchés affichent, toujours, de fortes croissances des arrivées en août. L'Europe reste le marché principal de Maurice s'agissant des arrivées même si une progression des arrivées est notée de certains pays asiatiques. En Europe, le Royaume-Uni affiche une progression des arrivées de 19,8%. Au mois d'août, 80 436 touristes anglais sont venus pour leurs vacances à Maurice contre 69 161 à la même période de l'année dernière.

Les arrivées de France ont aussi progressé de 5,8% avec 15 496 Français choisissant Maurice comme destination de vacances contre 14 643 en août 2014. Une augmentation de 24,6% est aussi notée sur les arrivées de l'Allemagne. Concernant les arrivées venant des pays africains, une régression est notée de la Réunion. Au dernier mois, 10 953 touristes réunionnais ont foulé le sol mauricien contre 11 129 en août 2014, soit une baisse de 1,6%. Toutefois, une hausse de 7,6% est enregistrée sur les arrivées de l'Afrique du Sud avec 8 430 touristes contre 7 831 en août 2014.

En Asie, la Chine affiche une augmentation de 63,6% et l'Inde de 6,7%. Selon les chiffres, au mois d'août 3 897, touristes indiens sont venus à Maurice contre 3 651 en août 2014. Pour les huit mois de cette année, 49 694 Indiens ont préféré la destination locale contre 41 337 pour la même période de 2014. S'agissant des arrivées de Chine, 10 411 Chinois sont venus pour leurs vacances à Maurice contre en août 2015 contre 6 365 en août 2014. De janvier à août de cette année, 62 185 Chinois ont foulé le sol mauricien contre 44 877, ce qui représente une hausse de 63,6%.

**http://www.lematinal.com/economie/10020-une-hausse-de-13%2C9-dans-les-arriv%C3%A9es-touristiques-au-mois-d%E2%80%99ao%C3%BBt.html**

## Biodiversité

Newsmada

### Protection de la biodiversité à Ambato-Boeny : 3 222 Ha de forêts confiées aux VOI

Par Courrier De Madagascar sur 10/09/2015

3 222 hectares de forêts qui renferment plusieurs espèces endémiques comme l'oiseau rapace « *Ankoay* » ou encore de différentes races de primates, sont confiées à la population d'Anosikary ou aux *Vondron'olona ifotony* (VOI) *Lovasoa*. Anosikary se situe à 60 Km de la commune urbaine d'Ambato-Boeny. Ces forêts font actuellement l'objet d'accaparements domaniaux illégaux. Une cérémonie de transfert de gestion des ressources naturelles entre l'Etat et cette association communautaire de base s'est tenue la semaine dernière.

*« Ces VOI vont ainsi gérer ces forets durant trois ans. Après une évaluation positive, ils peuvent continuer la gestion durant dix ans. Grâce à leur farouche conviction à protéger leur patrimoine environnemental, le ministère de tutelle a décidé de leur léguer une pareille responsabilité envers leur domaine »*, a expliqué le directeur régional de l'Environnement, de l'écologie, de la mer et de la forêt de Boeny, Josette Rakotoarimanana.

Cette décision a été prise puisque ces forêts manquent de surveillance. Le ministère de l'Environnement ne dispose pas assez de personnel de gestion à affecter

Pinterest



lieux. Par ailleurs, ce sont ces VOI qui connaissent mieux que personne leurs forêts. Et afin de les aider à accomplir convenablement leur mission, ils vont bientôt bénéficier d'une formation pour renforcer leur capacité.

Ainsi, dans leur stratégie de gestion, les VOI Lovasoa repartiront cette aire de 3 222 hectares en quatre zones bien distinctes. Il y aura une zone protégée exclusive, une de reboisement, une à valeur ancestrale et une zone pour des activités agro-pastorales.

**Dimisoa**

**http://www.newsmada.com/2015/09/10/protection-de-la-biodiversite-a-ambato-boeny-3-222-ha-de-forets-confiees-aux-voi/**

# Developpement durable

## Antero Veiga highlights vulnerabilities of the country for their insular character and located in the arid Sahel belt

September 8, 2015



Praia, 08 Sep (Inforpress) - The Minister of mahot, Antero Veiga said Friday in Praia that Cape Verde is a country "doubly vulnerable" because of their character Insular State and being geographically located in the arid band Sahel.

The Minister of Environment, Housing and Territorial Planning (mahot) made these considerations at the opening ceremony of the sub-regional workshop to launch the Regional Project "Profile Analysis of Vulnerability and Resilience" (VRCP) of Small Island Developing States of Africa, Indian Ocean, Mediterranean and South China Sea (AIMS), taking place 08-10 in Praia.

"Given this vulnerability, the Government has made extraordinary efforts of resilience and adaptation to structural factors in order to enhance its sustainable and sustained development", needed.

According to him, there are many challenges of climate change and environmental preservation that one faces, so it is necessary for each

country, based on consensual indicators and indices in orientation, analyze and diagnose the vulnerabilities so they can deeply know their reality.

Cape Verde, according to highlights, has carried out several programs to address the vulnerability in the agricultural sector with lack of rain, imports because of its small size and insularity, geographical isolation, and vulnerability to foreign aid and remittances that They represent about 34% of Gross Domestic Product (GDP).

Against this background, underlines the Government with the support of international partners is playing a "strong action" of mitigation and resilience to the country's vulnerability, promoting sustainable and sustained development, which hopes to be updated as part of the implementation of Samoa Pathway.

In turn, the resident coordinator of the United Nations system in Cape Verde, Ulrika Richardson expressed satisfaction could have met in the archipelago representatives of island countries to discuss and organize the profile of vulnerability and resilience with respect to climate change, energy, the degradation of marine and coastal ecosystems and rising sea levels.

"Our intention is, in these three days, identify mechanisms to strengthen the resilience of Small Island Developing States (SIDS - in its acronym in English) and reduce vulnerability, transforming the specific characteristics of benefits," he said.

Still Ulrika Richardson, the overall objective of the meeting is to strengthen SIDS ability to mitigate risks, reduce vulnerability in pursuit of sustainable development.

The seminar, according to the United Nations representative in Cape Verde, comes as ending the Millennium Development Goals (MDGs) and by the time you start a new agenda for sustainable development, new targets of 17 Development Goals Sustainable (ODS).

The meeting in Cape Verde brings together representatives of the Governments of Cape Verde, Guinea Bissau, Sao Tome and Principe, Mauritius and Seychelles and representatives of international organizations such as **Indian Ocean Commission (IOC),** and provides a platform to start a process of reflection and definition a profile of vulnerability and resilience in these countries.

The Samoa Pathway was adopted in 2014 during the Third International Conference of Small Island Developing States, reaffirming their commitment to the sustainable development of SIDS, through an alliance extended to all actors in society, public, private and civil society.

**Pour plus d'information, document original en portugais, lien ci-dessous :**

http://www.inforpress.cv/index.php/PT/cooperacao/116660-ministro-do-amb

# Coopération régional

LEMAURICIEN.COM
INDÉPENDANT D'INFORMATION ET D'OPINION

## COMITÉ ÉCONOMIQUE—COMMISSION MIXTE RÉUNION-MAURICE—LUTCHMEENARAIDOO:« L'intégration remplace désormais la coopération régionale »

10 SEPTEMBER, 2015



L'intégration régionale remplacera de plus en plus la coopération régionale, a estimé hier le ministre des Finances Vishnu Lutchmeenaraidoo lors d'un point de presse à l'issue de la première réunion du comité économique de la commission mixte Réunion-Maurice. Cette commission doit se rencontrer au début de l'année prochaine.

Les principaux intervenants, dont le sénateur et président du conseil régional de La Réunion Didier Robert, ainsi que le ministre des Finances Vishnu Lutchmeenaraidoo ont reconnu que la réunion qui s'est tenue à la Cyber Tower à Ébène hier a été « un moment très fort » dans le cadre des relations entre les deux îles. Didier Robert a, dans son intervention, tenu à saluer l'annonce faite par l'ambassadeur de France, Laurent Garnier, au sujet des facilités offertes aux hommes d'affaires mauriciens et réunionnais pour circuler entre les îles sœurs. « Cela permettra d'apporter le point d'huile nécessaire afin que les rouages fonctionnent le mieux possible entre nos territoires et entre les opérateurs économiques », a-t-il dit. Le président du conseil régional a estimé qu'à terme, il s'agira pour les autorités mauriciennes et réunionnaises de voir comment faire en

sorte que Port-Louis et Port Réunion, dans le domaine maritime et des échanges, puissent être des plateformes complémentaires de manière à servir au développement. « Cela nous permettrait de prendre toute notre place dans le cadre du transport maritime à un moment où le monde autour de nous prend sa pleine dimension. Maurice et La Réunion se trouvent au centre de l'explosion économique entre l'Afrique, d'une part, et l'Inde, la Chine et l'Asie d'autre part », a-t-il observé. Sur la question du numérique, Didier Robert souligne la nécessité d'étudier la possibilité de financer conjointement l'installation d'un câble sous-marin supplémentaire pour renforcer l'autoroute de l'information aussi bien pour Maurice que pour La Réunion. L'accès aérien est aussi un élément majeur, selon lui, dans la coopération entre les deux îles. « Il faut que les populations puissent se déplacer le plus simplement possible et à un coût de billet d'avion accessible, aussi bien pour un Mauricien que pour un Réunionnais ou un Malgache », a-t-il dit, tout en reconnaissant que c'est pour le moment un élément bloquant les échanges interîles. « L'alliance des Îles Vanilles étant déjà constituée, il faut pouvoir avoir une réflexion posée pour la création d'une compagnie "low cost" de l'océan et valider un tarif qui soit significativement inférieur à ce que les uns et autres paient d'une île à l'autre », a-t-il lancé. La question du savoir et de la formation doit aussi, selon lui, être placée au centre des discussions. « Il importe de réfléchir à ce que l'université de l'océan Indien puisse trouver sa pleine expression dans une démarche sud-sud », a-t-il estimé.
Pour sa part, Vishnu Lutchmeenaraidoo a souligné que les relations avec La Réunion et le continent africain s'inscrivent dans le cadre d'une stratégie cohérente. « Cette réunion constitue les premiers pas d'une intégration régionale à moyen et long termes », a-t-il soutenu. Le ministre des Finances souhaite ainsi l'émergence, sur le long terme, d'une zone de libre-échanges entre nos îles, ce qui permettra la libre circulation des hommes, des marchandises et des services. Vishnu Lutchmeenaraidoo a également proposé à la délégation réunionnaise d'intégrer la mission mauricienne sur le Ghana afin de démontrer concrètement sa volonté d'intégration entre les îles sœurs.

**http://www.lemauricien.com/article/comite-economique-commission-mixte-reunion-maurice-lutchmeenaraidoo-l-integration-remplace-d**