

Port de San Pedro

En 2002, Désiré Dallo prenait le levier de commande du Port Autonome de San Pedro, et lui donnait une autre direction. Aujourd'hui, lorsqu'il en a l'occasion, il n'hésite pas à montrer, avec un pragmatisme certain, comment il mène son navire et compte le conduire à bon port.

Par Edwige H.



Désiré Dallo, Directeur Général du Port Autonome de San Pedro

Dans la cour des grands



Une vue aérienne du Port de San Pedro. Deuxième port de Côte d'Ivoire.

Un navire à l'arrêt est un centre de coût; un navire doit être en mouvement. "C'est un équipement qui coûte cher et une fois à l'escale, il faut que les opérations se déroulent rapidement afin de permettre au navire de voguer de port en port pour générer des revenus. C'est la vocation première d'un navire". A entendre Désiré Dallo parler avec autant d'aisance des navires et de leur rentabilité, on se méprendrait sur son parcours, sa formation ou sa fonction. On se croirait face à un armateur ou un capitaine de marine; ou, plus simplement, un homme qui vit au rythme de la mer. De la mer pourtant, Désiré Dallo ne connaît que les abords, un milieu dans lequel il évolue depuis six ans, en tant que Directeur Général du Port Autonome de San Pedro, "l'autorité de l'Etat chargée de la gestion du 2ème port

de la Côte d'Ivoire". Six années qui auront suffi à cet ingénieur pour maîtriser tous les rouages des métiers portuaires. Pour Désiré Dallo, ce tryptique est lié au processus de développement d'une vision déclinée en objectifs généraux et en objectifs spécifiques pour que les hommes s'approprient la vision; pour qu'ils soient partie prenante dans ce processus d'amélioration continue. Parce que la performance économique est indissociable d'une éthique rigoureuse, le port dirigé par Désiré Dallo s'est doté d'une Charte des valeurs. Fruit d'une réflexion collective, cette charte, qui intègre des valeurs telles que la bonne gouvernance, le respect du bien public, la satisfaction du client etc., fonde et soutient les ambitions du Port Autonome de San Pedro. Et si le Port de San Pedro n'a pas dépassé le cap des 1 200 000 t/an, chiffre qu'il affichait déjà en 2001, c'est surtout à cause des difficultés liées à la crise de 2002. Pour autant, Désiré Dallo garde le sourire, confiant dans la

de classe mondiale. Ses atouts? Le tryptique procédures-hommes-équipement. Pour Désiré Dallo, ce tryptique est lié au processus de développement d'une vision déclinée en objectifs généraux et en objectifs spécifiques pour que les hommes s'approprient la vision; pour qu'ils soient partie prenante dans ce processus d'amélioration continue. Parce que la performance économique est indissociable d'une éthique rigoureuse, le port dirigé par Désiré Dallo s'est doté d'une Charte des valeurs. Fruit d'une réflexion collective, cette charte, qui intègre des valeurs telles que la bonne gouvernance, le respect du bien public, la satisfaction du client etc., fonde et soutient les ambitions du Port Autonome de San Pedro. Et si le Port de San Pedro n'a pas dépassé le cap des 1 200 000 t/an, chiffre qu'il affichait déjà en 2001, c'est surtout à cause des difficultés liées à la crise de 2002. Pour autant, Désiré Dallo garde le sourire, confiant dans la

solidité des fondements qu'il a bâtis "Malgré la crise, nous avons réalisé un trafic d'environ 1 000 000 tonnes l'an pendant 5 ans. Il faut dire que la partition du pays a eu comme conséquences d'une part l'impossibilité pour les opérateurs économiques d'acheminer au Port de San Pedro les productions de la zone assiégée, et d'autre part la dégradation de la fluidité routière dans la zone d'influence du port située en zone gouvernementale." C'est là le nœud de la réussite de Désiré Dallo qui a su, contre vents et marées, barrer le navire PASP; veillant à ce que le port qu'il dirige ne soit pas un "demi-port."

Désiré Dallo, lui, mobilise et additionne les financements qui lui permettront de conduire son navire à bon port: 1,87 million de dollars US (environ 1 milliard de FCFA) de la Banque Africaine de Développement (Fonds spécial IPPF-NEPAD) en 2008, qui s'ajoutent aux 14 milliards de FCFA de la Banque Ouest Africaine de Développement et de l'Etat central obtenus de 2003 à 2007. Les projets et investissements concrets, eux, se multiplient et font de ce port un véritable motif de fierté pour les Pétrusiens. Aujourd'hui, San Pedro a un port moderne qui vient de se doter d'une "grue mobi-

"Ces projets font partie intégrante d'une stratégie globale axée sur l'accroissement de l'offre de services portuaires et sur l'extension de la zone d'influence du Port de San Pedro aux pays limitrophes que sont la Libéria, la Guinée et le Mali, afin de lui permettre d'être un port facilitant l'intégration des économies de la sous-région et un port d'éclatement sous-régional de classe mondiale", précise un communiqué de la Direction des Relations Extérieures et de la Communication du PASP.

Deux de ces pays limitrophes, la Guinée et le Libéria, possèdent déjà, chacun, un port. A la question de savoir si le projet d'extension de la zone d'influence aux pays limitrophes n'empiéterait pas sur les marchés naturels des ports de Conakry et de Monrovia, Désiré Dallo affirme, pragmatique: "Il faut être réaliste; les bonnes conditions de pré et post acheminement des marchandises entre N'Zérékoré et Conakry ne sont pas encore réunies. A supposer qu'elles le deviennent, il y a un différentiel distance de plus de 300 km en faveur de San Pedro: N'Zérékoré est plus proche de San Pedro que de Conakry. Nous devons être en quête de rationalité économique, il faut mettre fin aux économies fragmentées en nous équipant d'infrastructures de transport régional et en éliminant toutes sortes de barrières! Si l'habitant de N'Zérékoré peut recevoir de San Pedro des biens de consommation et d'équipement à coût optimal, pourquoi pas?"

Pour le moment, la satisfaction de Désiré Dallo, est "d'avoir pu faire des transformations visibles avec une équipe de jeunes collaborateurs ambitieux, recrutés pour la plupart il y a moins de six ans et qui, associés à l'expérience des aînés, sont solidaires de la vision du Directeur Général de faire du Port de San Pedro, un équipement, une infrastructure importante pour le développement de la Côte d'Ivoire." Auto-satisfait, Monsieur Dallo? Le Directeur Général souligne qu'il n'en est rien. Il éprouve par contre, "sans fausse modestie, la satisfaction légitime du travail accompli au vu des résultats obtenus et qui confirment chaque année la vocation de pôle de développement du Port de San Pedro, un développement profitable au pays". Celui qui, avant la direction du Port Autonome de San Pedro, a bâti toute sa carrière dans le secteur privé, notamment dans la multinationale Unilever, témoigne, après six années dans le secteur public, qu'il n'y a pas de différence, au

niveau où il est, entre le privé et le public. "C'est la même charge de travail que le secteur privé quand il y a une bonne gestion des ressources humaines, une gestion par objectifs." Cependant, regrette-t-il, sourire aux lèvres, "compte tenu des difficultés financières, on n'a pas toujours les moyens qu'il faut pour faire les choses correctement". Mais il en faudrait davantage pour démonter le moral de celui qui s'est engagé à réaliser le projet initial de l'"Opération San Pedro", initié dès le début de la décennie 1960 par le Président Félix Houphouët-Boigny; faire du port, le pôle de développement du Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire; un projet qui n'a pas pu aboutir, freiné dans son élan par la crise économique des années 80. Aujourd'hui, fort du soutien du Chef de l'Etat qui lui a fait l'honneur de deux visites, en 2002, puis en décembre 2007, lors du 35ème anniversaire du Port de San Pedro, Désiré Dallo regarde l'avenir avec optimisme. "La solidité des fondations va permettre au Port de San Pedro de continuer à se développer et à la région de l'Ouest, qui jouit de ressources naturelles exceptionnelles, de revendiquer sa vocation de pôle de développement...", soutient-il, plein d'assurance.

Elle est loin, cette époque où certains ne voyaient en lui qu'un parachuté, qui aurait tôt fait de montrer son incapacité à relever ce port sous-perfusion. "Grâce à ses qualités humaines et ses capacités professionnelles, Désiré Dallo est l'un des symboles de la nouvelle génération de dirigeants de société que ne menace pas l'arrogance liée à leur fonction. En misant sur ce cheval, pour changer le visage du Port Autonome de San Pedro, le chef de l'Etat a fait le pari du savoir-faire, du talent et de la vision...", s'enthousiasme l'un de ses collaborateurs. Cet ancien élève du Lycée Classique et Moderne de Bingerville, diplômé Ingénieur Supélec de Paris et Master of Sciences de Stanford University de Palo Alto en Californie que l'on dit proche du Président de la République, sait trouver les mots justes pour se défendre: "Le plus important, ce sont les résultats obtenus par le manager! Faudrait-il écarter des postes de décision ceux qui ont l'expérience et le savoir-faire requis, au motif qu'ils sont proches d'une haute personnalité de l'Etat? Je crois que non. Il appartient à l'Etat de faire, de façon souveraine, les bons choix de personnes et d'évaluer périodiquement leurs résultats par rapport aux objectifs assignés, afin

d'opérer les ajustements nécessaires". Vous avez dit pragmatisme?



La nouvelle grue du Port de San Pedro

L'expression est du Président Laurent Gbagbo qui avait décliné son projet pour le Port de San Pedro en cette phrase: "Je ne veux pas que le Port de San Pedro soit un demi-port (...)" "J'ai fait de cette phrase une priorité de ma gestion" assure, avec concision et précision le Directeur Général du PASP. Aussi, sous l'impulsion de celui dont tous les collaborateurs s'accordent à reconnaître les qualités de "bosseur", le Port de San Pedro est-il en train de devenir un port à part entière. Avec la fin entamée de la crise, c'est avec fierté qu'il affiche un accroissement de trafic de plus 20%, comparé à 2007.

le portuaire flambant neuve, du leader Gottwald, nécessaire à l'optimisation des opérations de manutention" et qui faisait entièrement défaut. Par ailleurs, il vient de signer avec Mediterranean Shipping Company (MSC), 2^e armateur mondial, une convention de concession de service public "portant aménagement, équipement et exploitation d'un terminal à conteneurs à San Pedro", un terminal à conteneurs à San Pedro" et prenant effet le 1er Janvier 2009, pendant que des investissements d'un montant total de 21 millions d'euros (environ 14 milliards de FCFA) sont très attendus. Déclaration faite courant 2008 pour montrer les enjeux de 2009.