

ENTREPRISES

Yunus Yilmaz

« Le port de Conakry est la vitrine de notre réussite »

Déjà présent en Guinée, en Somalie et au Maroc, **le groupe turc Albayrak** s'apprête à s'implanter en Gambie et en RD Congo. Entretien avec son directeur général.

PROPOS RECUEILLIS PAR JOSÉPHINE DEDET

Fondé en 1952, le groupe Albayrak, d'abord spécialisé dans la construction (logements, installations industrielles, ports, stades, etc.), se décline aujourd'hui en près de 80 sociétés, présentes dans 20 secteurs : logistique, transports publics, gestion des déchets, textile, agroalimentaire, fonderie, médias et édition, papeterie...

Ce géant, très présent en Somalie (dans le BTP) et en Guinée (gestion de lignes de bus, assainissement urbain, rénovation de l'aéroport Sékou-Touré), a obtenu, sous le nom d'Alport, la concession du port de Mogadiscio (en 2014, pour vingt ans) et celle de la partie conventionnelle du port de Conakry (en 2019, pour vingt-cinq ans). Il est aussi présent au Maroc, et bientôt en Gambie et en RDC, entre autres. Ingénieur de formation et titulaire d'un doctorat, Yunus Yilmaz, son directeur général, s'exprime pour la première fois dans un média international.

JEUNE AFRIQUE : En 2018, la société civile et le personnel avaient dénoncé l'opacité du contrat de concession du Port autonome de Conakry (PAC). Que répondez-vous aujourd'hui à ces critiques ?

YUNUS YILMAZ : Il s'agit de malentendus, de manipulations et de désinformation qui surviennent classiquement lors de processus de privatisations. Nous nous y étions préparés, mais, comme nous croyions au projet que nous soumettions à l'Autorité



MUSTAFA ILLHAN

portuaire, nous étions certains que ces critiques prendraient fin dès sa mise en œuvre. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes concentrés sur notre travail et avons achevé très vite la première phase de notre plan d'investissement. Aujourd'hui, le peuple guinéen constate notre succès.

À la signature du contrat, nous avons hérité de 380 employés de l'Autorité portuaire. On a prétendu qu'une fois installés nous les licencierions. Nous les avons rassurés et ils nous ont fait confiance. Aujourd'hui, ils sont plus de 1 600, car le volume de nos opérations portuaires a considérablement augmenté. Non seulement nous avons beaucoup embauché, mais nous avons nettement amélioré les salaires et les avantages sociaux de notre personnel.

Le ministre des Transports d'Alpha Condé avait promis que 80 % des employés seraient guinéens. Est-ce le cas ?

À l'heure actuelle, 97 % de notre personnel est guinéen. C'est un grand motif de fierté pour nous. Les compétences et qualifications de nos employés ne cessent d'évoluer grâce à nos programmes de formation. Nous avons établi d'excellentes relations, à la fois professionnelles et humaines, avec le personnel local.

Vous vous étiez engagés à investir 200 millions de dollars sur deux ans, puis 500 millions. Avez-vous tenu ces engagements ?

Au bout de quatre années de concession, nos investissements sont de 40 % supérieurs à ce qui était prévu à cette

date. Malgré la pandémie de Covid-19 et la guerre russo-ukrainienne, et leur impact sur le commerce international, nous avons accéléré le rythme de nos investissements. C'est bien la preuve que nous avons toute confiance dans l'avenir et le potentiel de la Guinée et du port du Conakry.

Que faites-vous pour rendre le PAC plus compétitif?

Notre programme portant sur l'amélioration de l'infrastructure informatique est achevé, et un système d'automation a été installé. À la suite de la mise en service d'un nouveau système d'éclairage sur les quais, nous avons adopté un nouveau système de shift, avec une organisation de 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Nous avons fourni de nouvelles grues portuaires pour équiper le terminal, ce qui a permis d'accélérer nos opérations. La durée d'attente en rade n'est plus que de 1,92 heure par navire, contre plus de 62 heures avant notre arrivée. Les navires transportant du riz étaient déchargés en 26 jours en moyenne; nous avons ramené ce ratio à 6 jours. Les navires transportant du blé en vrac étaient déchargés en 16 jours, contre 6 à présent.

Une part considérable de nos investissements a été consacrée à la construction d'un parking pour camions et d'une pénétrante du port, par remblai d'assise de l'extension en mer. Nous avons ainsi évacué les camions qui stationnaient irrégulièrement dans la zone urbaine de Kaloum et déplacé leur trafic. Avant cela, il y avait toujours des embouteillages en centre-ville. Cet investissement n'était pas prévu dans notre plan initial, mais nous avons voulu trouver une solution définitive à ce problème, et c'est le cas.

Comptez-vous faire en sorte que Conakry devienne la principale porte d'entrée sur le Mali?

L'une de nos priorités est de faire venir les cargaisons maliennes au PAC, qui est, selon nous, le port naturel du Mali. En raison du manque d'infrastructures, elles étaient dirigées vers les ports d'Abidjan et de Dakar. Grâce au développement du PAC, elles sont désormais redirigées vers Conakry, et nous estimons que leur volume ne cessera de croître.

Les autorités du Mali et les hommes d'affaires maliens sont très satisfaits des prestations d'Alport. Nous avons construit un hôtel doté d'un restaurant et équipé de douches, réservé aux chauffeurs maliens pour qu'ils puissent se reposer. Aucun autre port de la région ne possède une installation aussi moderne. C'est la preuve de l'importance que nous accordons au Mali. Le gouvernement guinéen a grandement contribué à notre projet en s'engageant à réhabiliter rapidement les routes qui relient la Guinée au Mali. En 2024, nous allons construire de nouveaux silos à grain, et nous aurons donc des capacités encore plus grandes pour accueillir les cargaisons maliennes.

« **Riziculture, textile, gestion des déchets urbains, construction... Nous avons de nombreux projets en Afrique.** »

Où en sont vos relations avec les autorités guinéennes depuis la chute d'Alpha Condé?

Non seulement les autorités nous ont rassurés concernant la protection de nos droits et de nos investissements, mais elles nous ont motivés et apporté un soutien sans faille. Nous travaillons en synergie. Nous avons par ailleurs conçu un plan de création d'un port de pêche ultramoderne, que nous voulons mettre en œuvre cette année en collaboration avec le PAC. Il contribuera largement à la croissance de l'économie guinéenne.

Quelles transformations avez-vous apportées au port de Mogadiscio?

Il a été notre premier projet portuaire en Afrique. Grâce aux investissements que nous avons réalisés sur place, le port a connu un développement sans précédent. Nous nous apprêtons, en collaboration avec l'État somalien, à mettre en œuvre un nouveau plan d'investissement encore plus courageux. En dehors de

nos activités portuaires, nous avons construit, en Somalie, le complexe de l'ambassade de Turquie, le Parlement et l'hôpital le plus moderne de la région, d'une capacité de 200 lits.

Vous avez signé un contrat avec les autorités gambiennes. On vous dit aussi en négociation pour la concession des ports de Bata et de Malabo en Guinée équatoriale, pour celui de Pointe-Noire au Congo... Est-ce le cas?

Nous avons en effet remporté l'appel d'offres international lancé par l'Autorité portuaire de Gambie. Nous projetons de construire un centre logistique et un port régional à Sanyang. Nous avons, par ailleurs, reçu des invitations de la part de plusieurs ports d'Afrique, et les négociations se poursuivent. Le PAC est devenu le port le plus performant d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale si l'on prend en compte le critère de la durée d'attente en rade des navires. Nos résultats à Conakry attirent donc l'attention.

Où êtes-vous présents dans le secteur de la gestion des déchets?

Notre société Yeşil Adamlar [« les hommes verts »] est la première entreprise de Turquie pour la gestion des déchets. Nous assurons ce service à Conakry depuis trois ans. Nous avons préparé un important projet pour la ville de Kinshasa, où nos équipements seront très prochainement expédiés.

Quels sont vos axes de développement en Afrique?

Nous projetons de nous agrandir dans le secteur portuaire, dans la construction, dans la gestion des déchets urbains et, surtout, dans l'agriculture. Nous nous sommes déjà lancés dans la riziculture, sur 2 000 hectares. Nos premiers essais de production nous donnent beaucoup d'espoir. Notre objectif est de faire de la Guinée un pays autosuffisant, voire exportateur de riz. Et nous prévoyons d'élargir nos activités agroalimentaires à d'autres pays africains. Enfin, nous avons une usine de textile intégrée au Maroc, dont la production cible plus particulièrement le marché africain, et nous allons ouvrir d'autres usines dans différents pays du continent. ●