

# Un chantier pharaonique aux nombreuses péripéties

OLIVIER TOSSERI | Le 24/06 à 07:00 |



0



0



0



0



## Lancé en 2007, le chantier du nouveau canal de Panama aura pris deux ans de retard au gré des conflits entre les autorités du Panama et le consortium.

L'heure était en ce mois de juin aux derniers tests sur l'un des plus grands chantiers de génie civil au monde, avant l'inauguration ce dimanche du nouveau canal de Panama. Une livraison qui arrive avec près de deux ans de retard sur le calendrier initial. Bien peu au vu de l'ampleur des travaux, et presque un nouveau record pour ce chantier qui les a tous battus, au prix de prouesses techniques dans un environnement naturel aussi bien qu'administratif souvent hostiles.

Lancé en 2007, l'Autorité du canal de Panamá (ACP) a confié la réalisation de l'ouvrage au **Consortium** GUPC (Groupe Uni Pour le Canal), avec l'espagnol Sacyr, l'italien Salini-Impregilo, leader dans les projets hydrauliques, le belge Jan de Nul, spécialisé dans le dragage et le panaméen Cucsá. Son offre passait pour la plus innovante d'un point de vue technologique, et la moins coûteuse avec une facture initiale estimée à 3,8 milliards de dollars. Si la première promesse s'est vérifiée, la seconde a été démentie avec un quasi-doublement du coût final.

Il est vrai que tout est titanesque dans ce chantier : pas moins de 5 millions de mètres cubes de béton ont été coulés ; 290.000 tonnes d'acier utilisées ; des nouvelles écluses ultra-sophistiquées ont été construites avec, pour chaque chambre, une dimension de 427 mètres de long sur 55 de large et 183 de tirant d'eau ; un système antisismique d'avant-garde a été installé sur un ouvrage longé par trois bassins de rétention successifs à triple saut, lesquels permettent de récupérer 60 % de l'eau douce utilisée. Un chantier aux allures aussi de tour de Babel. Car si 90 % des 30.000 ouvriers mobilisés sont Panaméens, comme l'exigeaient les autorités panaméennes, 87 nationalités étaient représentées, chacune devant affronter les difficultés d'une nature tropicale dense et parfois pas moins hostile que les autorités locales.

Le cahier des charges était en effet des plus rigoureux, avec des règles de sécurité draconiennes, comme l'obligation de doubler chaque élément du nouveau canal, ou encore pour assurer la préservation de la faune et de la flore ainsi que le reboisement ailleurs de 500 hectares déboisés sur le site. Mais, pointilleuse sur le cahier des charges, l'ACP s'est parfois montrée approximative dans les informations géologiques qu'elle a fournies. Au point que le GUPC a été jusqu'à menacer de suspendre les travaux tant qu'il n'obtiendrait pas 1,2 milliard d'euros pour faire face aux importants surcoûts. Un arbitrage international a calmé les esprits. Mais c'était sans compter une série de conflits sociaux, dont une grève des ouvriers en 2012.

Toutefois, les enjeux de ce chantier étaient tels, tant pour le prestige du consortium que pour l'orgueil national du Panama, et surtout les plus de 6 milliards de dollars qu'il en attend par an à l'horizon 2025, que le chantier du nouveau canal ne pouvait qu'aboutir. « *Nous avons réussi à porter à terme un projet qui nous rend tous fiers* », se félicite aujourd'hui Giuseppe Quarta, l'ingénieur italien de Salini-Impregilo devenu CEO du GUPC. Cela valait bien deux ans de retard pour une infrastructure qui bouleverse les grandes routes maritimes (lire ci-dessus), et les écluses seront « *fiabiles durant 100 ans* ».

Olivier Tossieri (à Panama), Les Echos

@OlivierTossieri

