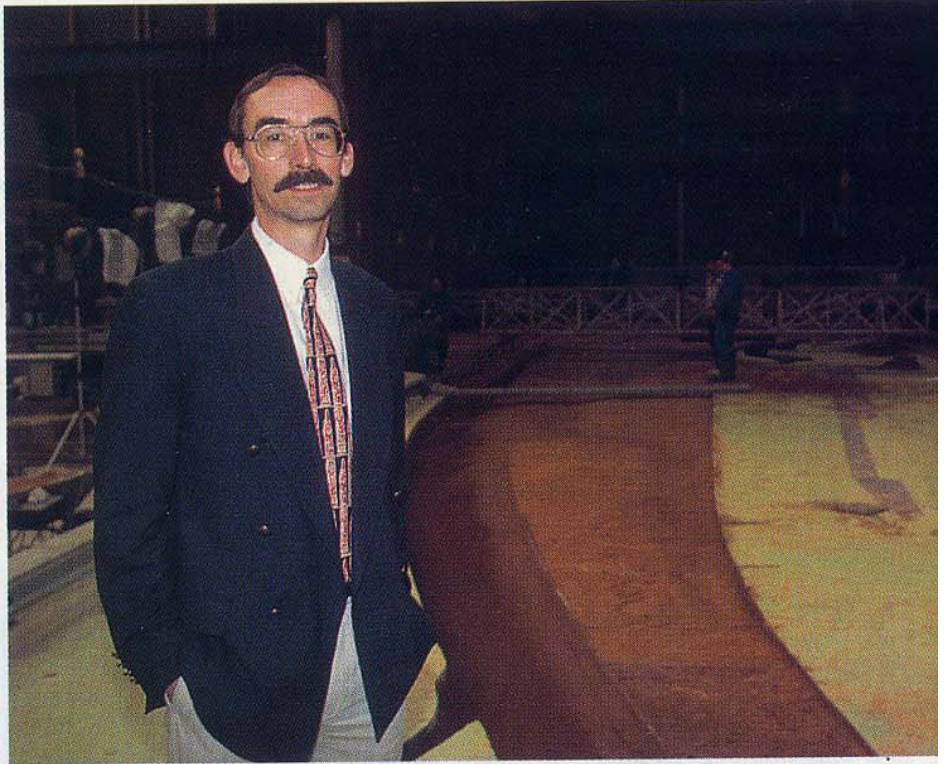


SOGREAH au cœur de la reconstruction de Beyrouth

Le département ports et côtes (60 personnes sur 270) exporte sa précieuse matière grise à 75 %, dont une bonne partie vers tout le pourtour méditerranéen. ●

En 1987, quand la guerre civile bat son plein dans la capitale du Liban, la Sogreah est l'une des rares sociétés d'ingénierie à demeurer sur le terrain. De nationalité hollandaise, Arthur de Graauw, responsable export du département ports et côtes, est a priori moins exposé que d'autres ingénieurs. "À l'époque, on enlevait surtout les Français", rappelle ce globe-trotter. Cette assiduité vaudra à l'entreprise grenobloise d'être consultée en première ligne quand les armes se taisent. En 1991, Rafic Hariri, un multimilliardaire, qui deviendra un an plus tard Premier ministre du Liban, dévoile à la Sogreah son projet de reconstruction du centre-ville dévasté. Du vieux Beyrouth situé derrière le port, ne subsisteront que 289 immeubles assez solides pour être rénovés ; tous les autres doivent être rasés. L'entrepreneur libanais rêve de reconstruire sur cette friche guerrière une cité du troisième millénaire en gagnant des hectares sur la mer. Les défis à relever ? Concevoir un ouvrage de protection capable de préserver le futur cœur de Beyrouth de la tempête du siècle sur ce cap de la côte méditerranéenne, où les vagues atteignent jusqu'à 15 m (soit une houle de 9 m), dans une zone qui, durant les 17 ans de conflit, a été transformée en décharge d'ordures. Chargée d'une simple étude au départ, la Sogreah va voir sa mission s'amplifier. "Dans notre métier, neuf projets sur dix ne voient pas le jour, confie Arthur de Graauw. Celui-là ira jusqu'au bout."



Arthur de Graauw, responsable export du département ports et côtes à la Sogreah : "Dans notre métier, neuf projets sur dix ne voient pas le jour. Celui-là ira jusqu'au bout."

Cinq ans plus tard, après appel d'offres, Solidere, société d'aménagement privée chargée du projet, a confié à la Sogreah une mission d'assistance technique à la maîtrise d'ouvrage pour toute la protection maritime – un contrat de l'ordre de 10 MF. Pour les entreprises chargées de sa construction à partir de la solution de base élaborée par la société grenobloise (le Français Bouygues est parmi les trois en lice), le chantier représente un pactole de 1 à 1,5 MdF...

Sogreah travaille également sur un deuxième projet majeur pour la cité maritime : les études portant sur la réhabilitation et l'extension du port. La première, qui concerne la reconstruction du quai n° 15 et la prolongation de la digue, en est actuellement au stade de l'appel d'offres auprès des entreprises. Sogreah espère désormais se voir confier la supervision des travaux. La construction d'un nouveau bassin, en revanche, est encore en discussion. L'enjeu est im-

portant. En effet, alors que le transit avait été dopé par la fermeture du canal de Suez, faisant de Beyrouth un trait d'union entre l'Est et l'Ouest, le port sort très affaibli de la guerre, et pourrait perdre de son attraction avec l'accord israélo-palestinien. D'où l'importance de moderniser les infrastructures existantes pour les rendre plus compétitives.

Quant au projet de construction d'un port à Gaza, vital pour l'existence d'un Etat palestinien, Arthur de Graauw le connaît bien, puisque la Sogreah a réalisé les avant-projets détaillés. Sous la pression politique, la France, la Hollande et l'Allemagne s'étant engagées à assurer le financement de 300 MF, la construction devrait démarrer très rapidement. "Nous essayons d'aller là où les autres ne sont pas", explique ce technicien. Qui sait, d'expérience, que les prouesses techniques dans ce genre de projet ne sont rien au regard de la complexité des relations humaines. ●