

Le congrès mondial des tunnels fait assaut de méga projets

La Chine et l'Inde représentent la majorité d'un marché des tunnels en plein boum. Face à la complexité croissante des projets, l'association mondiale du secteur publie les premières clauses contractuelles standards.

Lire plus tard 

Immobilier - BTP



Par **Myriam Chauvot**

Publié le 07/05 à 07h45

Toujours plus longs, plus complexes, plus profonds : les tunnels n'en finissent pas de battre des records partout dans le monde. Le Congrès de l'association mondiale des tunnels (Aites) est tous les ans l'occasion de prendre le pouls du secteur. Son édition 2019, qui s'est ouverte lundi à Naples, montre des projets ayant atteint une nouvelle échelle. La France s'enorgueillit d'avoir, avec les 200 kilomètres du Grand Paris Express, un des plus gros chantiers de métros au monde. Mais les dernières statistiques chinoises révèlent que, fin 2018, pas moins de... 6.374 kilomètres de métros sont en construction dans 53 villes chinoises. Dans 25 d'entre elles, des projets en cours excèdent les 100 kilomètres. A lui seul, le nouveau métro de Canton (sud de la Chine) a concentré 120 tunneliers pour forer 500 kilomètres. A son pic, en 2021, le chantier du Grand Paris Express mobilisera 21 tunneliers.

« L'Inde et la Chine concentrent la majorité de l'activité mondiale sur un marché dont le taux de croissance est passé en trois ans de 5 % à 7 % par an », souligne le président sortant de l'Aites, Tarcisio Celestino. Les travaux souterrains représentaient 66 milliards d'euros d'activité au niveau mondial en 2013. Ils ont dépassé les 80 milliards d'euros en 2016. « On envisage aujourd'hui des tunnels

qu'on aurait pensés irréalisables il y a quinze ans », observe le directeur de l'Aites, Olivier Vion. Exemple extrême, une présentation sera consacrée aux forages sur la lune... Cela reste une utopie. Mais pas les divers projets de tunnels sous la mer, toujours plus profonds. « Pour relier l'Espagne au Maroc, on a même étudié avec le soutien des Nations unies un projet de tunnel sous le détroit de Gibraltar, malgré l'extrême profondeur (300 mètres contre 40 mètres dans la Manche) et une faille sismique, rappelle Olivier Vion. Le projet a été suspendu par la crise de 2008 mais pas abandonné. »

Complexité croissante

Afin de sécuriser les entreprises face à cette complexité croissante, l'Aites publie à Naples les premières clauses contractuelles standards. Et l'Italie étant le pays d'Europe ayant le plus de tunnels, dont une majorité antérieure à 1914, « une problématique forte du congrès est la maintenance, poursuit Olivier Vion. C'est une dimension à intégrer dès la construction car la durée de vie d'un tunnel est trois fois supérieure aux 40 ans d'un pont. »

Mercredi, les 78 pays membres de l'Aites éliront leur nouveau président. Deux candidats sont en lice, deux des quatre actuels vice-présidents. Le Français Eric Leca, de la société d'ingénierie Arcadis, s'il était élu, permettrait à la France de présider l'Aites pour la première fois depuis sa création en 1974. La victoire de l'autre candidat, Madame Jinxiu Yan, professeur à l'académie ferroviaire de Chine, constituerait également une première. Le débat est feutré mais le choix clivant. La Chine est puissante et finance nombre de projets d'infrastructures à travers le monde. Mais, « en Chine, les chantiers de BTP sont opaques, on ignore ce qui s'y passe et on n'entend jamais parler des accidents », s'inquiète un congressiste. L'opacité est-elle un problème dans les tunnels ? Réponse mercredi.

Myriam Chauvot, à Naples