

Le port de Beyrouth n'est plus opérationnel et ne le sera pas pendant un moment"

Il reste que les capacités du port de Tripoli, dont le terminal conteneur est opérationnel depuis 2017, sont encore sans commune mesure avec celles de Beyrouth.

/ Par Philippe HAGE BOUTROS

Au lendemain de la double explosion qui a ravagé le port de Beyrouth, et une grande partie de la capitale, une source au port de Tripoli assure à L'Orient-Le Jour que "le port de Beyrouth n'est plus opérationnel et ne le sera plus pendant un moment". "Les dégâts sont encore en train d'être évalués, mais les destructions sont énormes, que ce soit sur les quais, au niveau des bâtiments ou encore au niveau du système informatique. La direction du port de Beyrouth est totalement dépassée", témoigne-t-elle. Un constat similaire est dressé par une autre source proche des équipes du port qui gèrent les silos à grain, détruits par l'explosion de mardi. Contacté, le patron de la société de Gestion et l'exploitation du port de Beyrouth (GEPB), Hassan Kraytem, n'a pas répondu à nos appels.

Pour la source précitée, l'intégralité du trafic maritime en matière de fret devrait être redirigée vers le second plus important port du Liban, celui de Tripoli. Le directeur de cette infrastructure assure que son personnel est "prêt" et que des contacts sont actuellement en cours pour organiser l'arrivée et le déchargement des premiers navires. Selon la première source, deux navires sont attendus à "très court terme". Une troisième source, au port de Beyrouth celle-ci, estime à "deux à trois semaines minimum", le temps qu'il faudra pour commencer à réorganiser le travail notamment pour réhabiliter l'infrastructure au moins partiellement, sans pouvoir donner de calendrier plus précis pour une remise en service complète. "Outre les dégâts au niveau des silos, de nombreux hangars ont été détruits et il faut dresser l'état des lieux des marchandises qui y étaient entreposées. La zone de dédouanement des conteneurs a été complètement détruite", ajoute-t-elle. "La seule bonne nouvelle, c'est que les grues géantes, capables d'intervenir sur la majorité des portes-conteneurs, n'ont subi que des dégâts en apparence mineurs. Mais elles doivent maintenant être inspectées et ne peuvent donc pas être remises en service tout de suite", ajoute encore la source au port de Beyrouth.

Les équipes de sauvetage libanaises continuaient mercredi de fouiller les décombres à la recherche de survivants de l'explosion massive qui a secoué le port et une importante partie de la ville, faisant plus de 100 morts et près de 4.000 blessés selon un bilan qui devrait encore s'alourdir.

L'explosion, qui s'est produite dans des hangars où étaient stockés des produits chimiques dangereux, ébranle un peu plus un pays déjà en proie à une crise économique profonde et à l'augmentation des cas d'infection par le coronavirus. Le Premier ministre Hassane Diab a déclaré mardi soir que 2.750 tonnes de nitrate d'ammonium, un produit chimique utilisé pour fabriquer des engrais, étaient stockées dans le port depuis six ans sans mesures particulières de sécurité, une situation qu'il a jugée "inacceptable".

Il reste que les capacités du port de Tripoli, dont le terminal conteneur est opérationnel depuis 2017, sont encore sans commune mesure avec celles de Beyrouth - le premier ne compte par exemple que deux grues géantes contre 16 à Beyrouth, sans compter les petites grues mobiles. En matière de capacité, Beyrouth peut traiter plus de 1,5 million de conteneurs par an selon la source à Tripoli (équivalents 20 pieds, ou EVP, une unité standard de mesure), contre moins d'un demi-million pour Tripoli. "Mais l'activité du port de Beyrouth a tellement diminué en raison de la crise économique et financière que traverse le pays, que celui de Tripoli ne devrait pas avoir de mal à absorber le trafic actuel", estime la première source.

La source au port de Tripoli souligne néanmoins que le véritable problème pourrait une fois de plus venir des rivalités politiques entre les différents camps qui vont "tenter de profiter de l'incident pour s'accaparer la gestion de l'infrastructure". Pour rappel, la gestion du terminal conteneur du port doit être remise en jeu depuis l'expiration du contrat de BCTC (Beirut Container Terminal Consortium - composé de Portia Ports Limited, International Port Management Beirut SAL et Logistics and Port Management Americas), qui gère le terminal depuis 2005. Lancé en début d'année, l'appel d'offre qui a attiré cinq candidatures est à l'arrêt depuis plusieurs mois. La chaîne al-Jadid a annoncé sur Twitter qu'une "société chinoise" s'était déjà manifestée pour participer à la "reconstruction" du port...