

Opération *Causeway* : les ingénieurs de combat canadiens réduisent l'écart entre Zharey et Panjwayii

Par Charmion Chaplin-Thomas, Affaires publiques du COMFEC
Photos : Cplc Bruno Turcotte, FOI-Afg Roto 4

Le fleuve Arghandab prend sa source dans le cœur montagneux de l'Afghanistan et coule vers le sud-ouest dans la province de Kandahar puis dans celle d'Helmand, où elle rejoint le fleuve Helmand, au Sud de Lashkar Gah. Le fleuve et les petits cours d'eau qu'il alimente sont la principale source d'eau dans une région extrêmement aride. Le réseau de l'Arghandab est donc facile à trouver sur une carte. Trouver l'autoroute (il n'y en a qu'une) ainsi que la bande de villes et villages qui s'étend à l'Ouest de Kandahar. Là où le fleuve va, la population suit.

L'Arghandab disparaît presque au cours de l'été et inonde les plaines plates au cours de l'hiver et du printemps. Au village de Pashmul, où le fleuve croise la route secondaire qui relie le district de Zharey District sur la rive Nord au district de Panjwayii au Sud, l'Arghandab se divise en trois canaux. Au plus fort de la saison des inondations, l'eau déborde de ces canaux et croît jusqu'à 500 mètres par endroit et peut atteindre une profondeur de 1,5 mètre et une vitesse de 5 mètres par seconde. Au cours des mois de sécheresse, il est simple de traverser à gué, mais lors des mois humides, la plupart des voyageurs doivent faire un détour de 40 minutes pour traverser l'Arghandab au pont le plus près, soit aux abords de Kandahar.



Pashmul, district de Zharey, Afghanistan; 20 novembre 2007 — Des ouvriers en construction afghans s'en vont travailler sur le pont-jetée de Pashmul.

La proposition pour traverser en tout temps l'Arghandab à Pashmul a été formulée en premier par les ingénieurs de combat de la Force opérationnelle interarmées – Afghanistan au cours de la roto 3 de l'opération *Athena*. Les deux nouvelles bases d'opérations avancées canadiennes à Zharey et à Panjwayii ont entraîné une importante hausse du trafic militaire le long de la route de Pashmul. Lorsque le fleuve déborde, le détour de 40 minutes entraîne des délais inacceptables et une exposition aux bombes et à d'autres menaces le long des routes. Cependant, la présence d'un pont à Pashmul est hors de question.

« En raison des combats dans le secteur, la construction d'un pont serait trop dangereuse, explique le Major Éric Fortin, commandant du 51^e Escadron de construction, roto 4 Op *Athena*. De plus, un tel projet est très onéreux et nous n'avons pas d'équipement militaire de pose de pont. » À la place, le Maj Fortin l'équipe de projet du 51^e Escadron de construction propose une solution accessible en tout temps qui peut être construite rapidement en utilisant la main-d'œuvre et les matériaux locaux : un pont-jetée.

Qu'est-ce qu'un pont-jetée? Selon le Maj Fortin : « C'est le mariage entre une jetée et un pont. » Le pont-jetée de Pashmul, un projet du 51^e Escadron de construction géré par le Maj Fortin, consiste en 175 sections de ponceau en béton posées côte à côte par-dessus les trois canaux et recouvertes par une route en gravier. Évalué à 700 000 \$, il s'agit du plus vaste projet de développement des infrastructures du Canada en Afghanistan à ce jour.



Pashmul, district de Zharey, Afghanistan; 20 novembre 2007 — La dernière section du pont-jetée au cours de la première phase de montage, avec cinq sections de ponceau en place.

Le Maj Fortin et l'équipe de gestion de projet du 51^e Escadron de construction ont commencé les travaux de l'opération *Causeway* dès leur arrivée en Afghanistan. Après avoir déterminé que le pont-jetée était la meilleure solution au problème de Pashmul, la tâche principale consistait à obtenir l'approbation et le soutien des chefs locaux et provinciaux. On y est parvenu grâce à l'aide du Bgén Guy Laroche, commandant de la Force opérationnelle interarmées, qui a présenté le projet de pont-jetée au Gouverneur de la province de Kandahar, Asadullah Khalid, et grâce au soutien du personnel de coopération civilo-militaire de l'équipe de reconstruction provinciale qui a tenu des shuras pour discuter du projet avec les chefs de collectivité et les chefs de police des districts de Zharey et de Panjwayii.

La production a commencé avec la fabrication des sections de ponceau, conçues par Scott Hill de SNC-Lavalin, un membre du 51^e Escadron de construction et déployé en Afghanistan dans le cadre du Programme de soutien contractuel des Forces canadiennes. Les sections sont coulées en béton armé ferrailé par Humaun Aziz Construction, de Kandahar. Les processus de passation de contrat et le contrôle de la qualité ont été gérés par Elia Miller de Construction de Défense Canada, aussi membre de l'équipe de gestion du Maj Fortin.

La préparation de l'emplacement à Pashmul a commencé le 16 octobre. Une semaine plus tard, 50 travailleurs afghans et des opérateurs de machinerie lourde travaillaient sur le chantier. La phase initiale de construction comprenait une déviation de la route pour que le trafic local contourne le chantier ainsi que des chicanes, des bunkers des points de contrôle afin de contrôler l'accès au pont-jetée. Peu de temps après, des équipes nivelaient le lit du fleuve pour le préparer à recevoir les sections de ponceau. Vers la fin du mois de novembre, le projet était à moitié terminé, comme prévu.

Avec l'aide des équipes de COCIM et l'ERPK, des ouvriers afghans ont été recrutés des différentes tribus de Zharey et de Panjwayii — un nombre égal dans chaque district. Dans le chantier, ils travaillaient en équipe balancée sur le plan tribal et étaient dirigés par un militaire canadien accompagné d'un interprète. Pour transporter des roches et aider les opérateurs de grue à mettre en place les sections de ponceau de huit tonnes à leur place dans le fleuve, on payait les

ouvriers 6 \$ par jour, soit le salaire normal local d'un ouvrier non qualifié au cours d'un projet de construction. Les opérateurs afghans de machinerie lourde travaillaient sous la supervision du Sergent Stéphane Dupont et de militaires du 51^e Escadron de construction.

Sur le plan administratif, l'Adjudant-maître André Pinard, le gestionnaire du chantier, était appuyé par le Sergent Émanuel Chouinard. Ce dernier était responsable des contrats des ouvriers et des fournisseurs afghans.

La 1^{re} Brigade du 205^e Corps d'armée de l'Armée nationale afghane, basée à Kandahar, était responsable de la sécurité du chantier. Une roquette taliban est tombée dans le fleuve lors de la première semaine de construction, mais autrement, le chantier n'a pas été la cible d'attaques. « Sans les militaires afghans, la situation aurait été très dangereuse, souligne le Maj Fortin. Ils sont très efficaces. »

Le pont-jeté devrait être ouvert au trafic à la mi-décembre.