

PIERRE VOLAIT

Une volonté d'acier alliée au courage et à la générosité



« Le premier novembre 1954, à l'hôtel Transat de Biskra, une soixantaine de touristes américains dont les plus jeunes devaient bien avoir soixante-cinq ans reviennent joyeux d'une visite, à dos de chameau, de la très belle palmeraie.

« Le soir même, tous avaient précipitamment plié bagage.

« La nuit précédente, des casernes françaises, des gendarmeries, des postes militaires avaient été attaqués, un couple d'instituteurs assassinés. La rébellion algérienne engageait le combat. »

Ainsi Pierre Volait décrit-il le début d'une insurrection qui durera huit ans, et le commencement pour Razel, d'une histoire à contresens de l'Histoire.

Pierre Volait, camarade de promotion de Paul Razel à l'École Spéciale des Travaux Publics, est arrivé en Algérie quatre mois plus tôt. Récemment entré dans l'Entreprise, il a été chargé par René Razel de l'étude pour le terrassement d'un tronçon d'une route Still-Toggourt.

« A vingt-neuf ans, les premiers tirs des fellaghas ne constituent pas son baptême du feu, loin de là ! Fervent gaulliste, combattant de la Résistance au Vercors, il s'est engagé dans l'armée de Lattre de Tassigny à dixhuit ans, en août 1944.

Lors de l'attaque des Vosges, une balle explosive lui sectionna la jambe droite. Son état était si grave qu'il fut déclaré « décédé des suites de ses blessures » dans la citation à l'ordre de l'Armée signée du président du gouvernement provisoire de la République française, Charles de Gaulle.

Soigné au Val-de-Grâce, il y a rencontré l'assistante sociale de son régiment, Simone Marrat. Il l'a épousée.

C'est donc un homme marié, chevalier de la Légion d'honneur, titulaire de la médaille militaire et de la croix de guerre avec palmes, qui a repris des cours interrompus et obtenu son diplôme d'ingénieur.

A l'évidence, le danger, il connaît. Il aura quelques bonnes occasions d'en démontrer son habitude dans l'aventure qui va suivre.



Hassi-Messaoud : torchère

La vague d'attentats dans l'Aurès et les monts des Nementcha, en Kabylie et dans le Constantinois n'effraie plus seulement les pittoresques touristes américains. Quelques entreprises estiment que les jeux sont faits, la partie perdue et s'en vont. D'autres, les plus importantes, la plupart installées ici depuis longtemps, restent. Pour de bonnes raisons.

Le gouvernement français qui a prévu de nombreux investissements pour l'infrastructure et les équipements de l'Algérie est bien décidé à les mettre en œuvre. Les providentiels gisements pétrolifères de Hassi Messaoud viennent d'être découverts. Il faut

les exploiter. Construire des routes d'accès, des plates-formes, des oléoducs, des raffineries, etc.

Les insurgés, eux, comprennent bien qu'arrivés au pouvoir ils seront bénéficiaires de la modernisation du pays.

C'est pourquoi il n'est pas question de quitter la place pour les grandes carrures des Travaux Publics, SGE, Campenon Bernard, GTE, Trucheter Tansini, Borie, Ballot, Colas, Chagnaud, Bonna, Roland, Marchand et Botella... que sont venues rejoindre dare-dare de nombreuses sociétés métropolitaines attirées par une opportunité qui ne se rencontre pas tous les jours.

Naturellement, Razel reste.

Razel n'est pas, dans ce concert, l'entreprise la plus puissante. Mais la plus têtue. Razel reste parce qu'un mandat lui a été confié. Il sera mené à bien tant que l'ordre contraire ne lui sera pas donné. Cet ordre ne viendra jamais. En partie parce que les insurgés constatent que Razel, en cela fidèle à la conduite qui fit beaucoup pour sa réussite en Afrique Noire, s'occupe de faire son travail, de le faire bien. Et rien que de cela.

Les chantiers affluent. Le premier marché obtenu par l'Entreprise, la route Still-Touggourt, s'élevait, en 1954, à 180 millions de francs pour dix-huit mois de travaux. Deux ans à peine plus tard, c'est le montant mensuel de son chiffre d'affaires.

En 1957, la progression est tellement importante que la Société doit installer sa base principale à Alger, plus précisément à Oued Smar. L'aérodrome de Maison Blanche (qui deviendra Dar El-Beïda puis Houari Boumediene) est tout proche, le port à côté, le gouvernement général à quelques minutes. Raoul Viallet prend en charge la construction de cette installation éminemment stratégique.

Commencée au Sahara, l'expansion se poursuit et s'étend à l'ensemble du territoire algérien.

Cependant, de part et d'autre du conflit, le ton monte. Le détournement par les Français de l'avion qui emmenait à Tunis, le 22 octobre 1956, Ben Bella et les principaux chefs du FLN, met sous l'éteignoir les tentatives de solution politique.

Les actions se durcissent. Les dangers grandissent. Imperturbablement Razel, avec Pierre Volait et ses équipes en tête, poursuit son action.

En 1957, les premiers kilomètres de la route Ghardaïa-El Goléa, qui en comportera deux cent soixante-treize, pénètrent le désert vers le Grand Erg occidental. Le maître d'œuvre de l'opération est un ingénieur des Ponts et Chaussées, Paul Masson, chargé du département des Oasis. Razel est mandataire.

Claude Razel dirige le chantier. Bernard Anceaume est conducteur de travaux, Robert Le Moal technicien des sols.

La base se trouve à Ghardaïa, superbe oasis dans la région du Mزاب, sur un plateau rocheux coupé de profonds ravins. De là, le chantier avance vers le sud.

Les conditions climatiques et géologiques imposent toujours, au Sahara, des techniques de construction routière particulières. Le sable que l'on trouve sur place, dans les dunes, est si fluide qu'il coule comme rivière. Pour l'utiliser en remblais on doit l'enfermer entre deux cordons de gneiss ou de gravier que l'on va chercher plus loin, dans les gours ou les cours d'eau desséchés. Les autres matériaux utilisés pour la construction de la route, gypse, granulats, proviennent de gisements proches : oueds, carrières ou reg. Le grand problème, c'est l'eau. La sécheresse est telle qu'il faut parcourir parfois des dizaines de kilomètres et forer des puits artésiens à de grandes profondeurs pour satisfaire la soif fantastique du chantier.

Ce projet-ci comporte en outre une caractéristique technique audacieuse. Il veut que la route franchisse, en remblai, les successions de dunes à la hauteur de leurs sommets. En effet, les lois de l'aérodynamique font qu'un obstacle opposé au vent provoque à l'avant une compression de l'air et à l'arrière une dépression. Le revêtement se trouve ainsi sous l'effet permanent d'un aspirateur éolien qui le débarrasse du sable qui s'y dépose.

Des dizaines d'années plus tard, on pourra encore vérifier l'efficacité de la méthode.

Claude Razel se déplace régulièrement de son bureau de Ghardaïa à son bureau dans le camp mobile, en accomplissant, évidemment, un trajet chaque mois plus long.

Vu de l'extérieur, ce camp mobile n'est pas vraiment aimable. Franchement militaire. Une quarantaine de caravanes métalliques et de tentes uniformément couleur sable, forment un carré protégé par un merlon de terre dressé au bulldozer. Hissées en haut d'un mât, les couleurs de la France et celles de Razel marquent le point avancé de l'Entreprise. Une ceinture en rouleaux de fils de fer barbelés confirme l'existence d'une menace.

A l'intérieur, l'impression est différente. Dans une convivialité surprenante, mais qu'expliquent en partie les dures conditions de travail vécues en commun, se trouve réunie une population cosmopolite. Il y a des Français de métropole, des Français d'Algérie, des Algériens du Nord, des Mozabites sédentaires venus des villes du Mزاب, des Chaambas, ces seigneurs nomades dont le grand centre de rassemblement, Metlili, est tout proche.

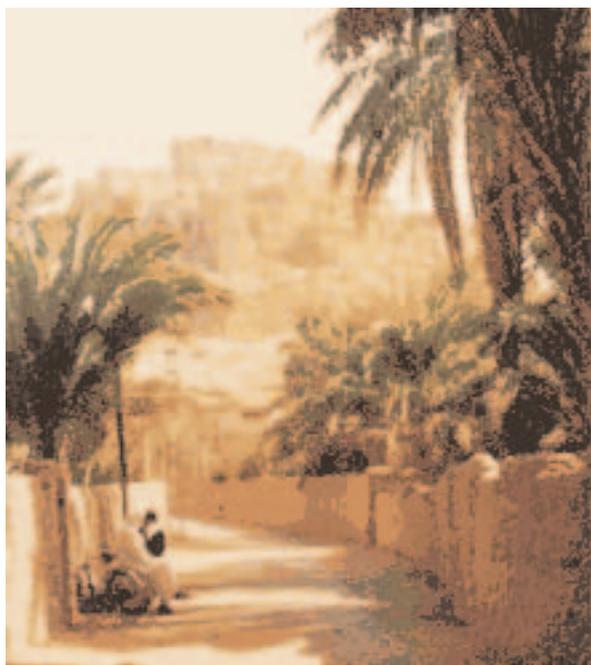
Claude Razel fait partie de cette population à deux titres. Le premier, il est le directeur du chantier. Le deuxième, il est enseigne de vaisseau de réserve, interprète et du chiffre, donc le plus gradé des militaires qui accompagnent le convoi, et *ipso facto*, chef de l'unité territoriale que représente le camp.

On imagine les commentaires rigolards d'anciens de la Légion commandés, en plein désert, par un marin. La plaisanterie devient moins drôle quand ce titre oblige Claude à porter une mitraillette et à organiser des exercices de tirs. Chacun se demande s'il ne s'agit pas là d'un appât plus que d'une dissuasion pour des observateurs invisibles qui voient tout. Surtout pendant les reconnaissances à l'avancement sur l'ancienne piste des Bordjs.

Le soir on oublie la question. La cantine du camp a la réputation d'être le meilleur restaurant du Sahara... c'est, en toute circonstance, ce que ne manque pas de rappeler



Ghardaïa



El-Goléa

son chef Nino Schiaoncin, un ancien légionnaire italien converti à l'art culinaire. Il faut pourtant tempérer ce superlatif absolu en reconnaissant qu'en ces endroits la concurrence des grandes tables n'est pas trop dense.

De vingt en vingt kilomètres, le camp se déplace, accompagne la route. Si bien qu'à chaque avancée le personnel se retrouve, le soir, dans un environnement exactement identique à celui quitté le matin. Seul le lieu a changé.

Deux ans après son départ, la route atteint El Goléa.

Quelque temps plus tard, le gouvernement français décide de mettre fin aux infiltrations de groupes armés venus du Maroc et de Tunisie. Un mur de fils de fer barbelés, miné, surveillé tous les kilomètres par un poste militaire, boucle chaque frontière.

Pour une intervention rapide des engins et la circulation des convois, il faut construire une route à proximité immédiate du Maroc, de Mecheria à El Aricha. C'est Razel qui la réalise.

L'insurrection de mai 1958, à Alger, le Comité de Salut public instauré par le général Massu, la menace de guerre civile conduisent la France à, une fois encore, se tourner vers de Gaulle.

Le plan de modernisation de l'Algérie, dit de Constantine, donne une nouvelle impulsion aux Travaux Publics. Razel en assume une bonne part.

En 1959 débutent des travaux importants. Piste pétrolière de cent quatre-vingt kilomètres entre In Amenas et Fort Saint, route de cent quatre-vingt kilomètres Hassi Bel Guebbour-Ohanet, route DolfussvilleBerrouaghia.

Fièvres

L'opposition de plus en plus violente des Européens d'Algérie à l'autodétermination, la journée des barricades en 1960, le putsch manqué des généraux après la rencontre d'Évian en 1961, la constitution de l'OAS font que l'Entreprise et son personnel se trouvent entre marteau et enclume. Qu'importe, tous ont résisté aux grèves et aux tentatives d'intimidation du FLN. Ils résistent maintenant en plus, à celles de l'OAS qui, comme premier avertissement, condamne à mort Pierre Volait, directeur de la société en Algérie.

Sur les chantiers, les hommes sont exposés à des risques réels, les actions de l'OAS rendant, aux yeux des Algériens, tous les Européens suspects.

L'Armée française en assure la protection. Les militaires du contingent partagent la vie du personnel. Régulièrement, les légionnaires les remplacent. Pour ceux-là, qui viennent de subir pendant de longs jours, le harcèlement de la guérilla dans les Aurès, ces stages sont des vacances.

Ils les abordent comme telles. L'animation qu'ils apportent aux campements est d'autant plus attendue et appréciée que le couvre-feu interdit toute sortie après seize heures trente.

Il est vrai que la vie dans les camps mobiles sur les hauts plateaux met à terrible épreuve les corps et les esprits. Toute présence familiale est naturellement exclue. Les hommes, célibataires forcés, ressentent les effets d'un milieu concentrationnaire, endurent les atteintes d'un climat parmi les plus épuisants du monde, les heures torrides du midi et les nuits glacées de l'hiver, la fournaise asphyxiante de l'été.

Quand les dangers de la guerre s'ajoutent à ces conditions-là, les travailleurs subissent une pression telle que, ni un niveau de confort exceptionnel pour des habitations nomades, ni les vivres frais, ni la douche et le linge propre du soir ne parviennent à la faire retomber. Certains, brutalement, craquent.

Sur la route Mecheria-El Aricha, Paul Razel un jour en fait l'expérience.

En entrant, avec Pierre Volait, dans le réfectoire du camp, il constate qu'à l'heure du repas l'endroit est vide. A l'exception d'un conducteur d'engin, manifestement hors de lui-même. Écumant, peut-être échauffé par l'excès de boisson rafraîchissante, il maudit tout : le camp, la cuisine, le travail, l'argent, cette saleté de vie dans ce sale pays, les journées sans ombre et les lits sans femme, l'Algérie, la France, le Monde... Tout !

Ceux qui, de loin, observent la scène, ont remarqué un petit détail qui a une grosse importance. Dans sa main, il y a une grenade dégoupillée. Une grenade défensive. Celle qui fait le plus mal. Avec ça, l'homme est décidé à faire éclater la pièce et ceux qui sont dedans, lui en premier. Simplement en desserrant les doigts.

Suivi du regard par le personnel sagement replié, Paul entame alors la meilleure, mais délicate procédure à suivre pour ramener à la raison la victime d'une crise de démence. Tranquillement il entre dans son jeu pour, avec lui, en sortir. Au bout de très longues minutes le gars se calme. Paul en profite : « Allez, donne-moi ça. » L'autre y met une condition, surprenante mais rassurante : qu'on le laisse remonter sur son engin. Chose promise. La grenade change de main.

La goupille remise en place, le patron redevient le patron et passe un mémorable savon au conducteur doublement désarmé.

Le lendemain matin, personne n'y pense plus.

Dans cette position difficile, l'entreprise signe une piste de trois mille mètres sur l'aérodrome d'Alger Dar El Beida, la route de deux cent trente kilomètres Ain Sefra-Geryville, la route du col d'El Kantour, l'extension de l'aérodrome de Constantine Ain El-Bey.

La route Djelfa-Laghouat, elle a cent kilomètres, franchit un col enneigé l'hiver, mais on évite d'en parler. Parce que c'est là que Jacques Soudais, chef de chantier, est mort. Un mouvement national avait tendu une embuscade à un mouvement national rival. Jacques Soudais y tomba. Il fut tué. Par erreur. A la guerre, on ne se pose pas trop de questions avant de tirer. Au hasard, le hasard horrible. Comme parfois l'imbécillité des hommes.

Venant du sud-est, se rue le vent de sable. Brusquement, il fige les hommes et les machines, terre les bêtes, là où ils se trouvent.

Les annales du cinéma sont riches en évocations de ce phénomène météorologique. Aucun film n'a pu en approcher la résonance dramatique.

Agressive, aiguë, fantastique, la clameur stridente submerge les abris où s'enferment les gens.

L'air durci semble dissoudre le sol, force et s'incrute en sifflant dans les moindres fissures. Envahit tout. Grince sous les dents.

Combien de temps durera ce souffle fou ? Trois, six ou neuf jours, disent les habitués... Et s'il ne cessait jamais plus ? Si c'en était fini du ciel ? Elle est toujours prête à ressurgir l'angoisse fondamentale de l'Apocalypse.



Vent de sable



Algérie indépendante

Les dieux apaisés, le calme revenu, le désert retrouve ses sortilèges cosmiques. « Enroulé dans ma couverture, se souvient Stéphane Prévitali, mon corps a creusé sa niche dans un sable de surface encore chaud. Les yeux grands ouverts sur une myriade d'étoiles... c'est l'instant où je comprends le mieux les hommes qui, une nuit, ont trouvé dans ce grand silence la paix intérieure et l'ont toujours gardée. » Combien d'autres ont espéré voir apparaître un Petit Prince venu d'une autre planète pour rappeler aux hommes conquérants que l'essentiel est invisible ? « On ne voit bien qu'avec le cœur. »

Le 2 juillet 1962, l'indépendance de l'Algérie est proclamée. Tous les pronostiqueurs affirment qu'enfin Razel va rentrer en France. Tous les gens raisonnables disent que ce sera une sage décision, qu'il ne faut jamais jouer trop longtemps avec le feu. Razel reste.

L'Entreprise n'a rien à se reprocher. Pendant huit ans elle a démontré son total apolitisme. En huit ans, elle a remplacé quatre-vingt-dix pour cent du personnel métropolitain, employé initialement sur les chantiers algériens, par du personnel local. Elle l'a formé aux techniques nouvelles des Travaux Publics. La qualité du travail qu'elle a fourni est unanimement reconnue. Il y a encore du grain à moudre. Elle le moudra.

alentour, les choses prennent une autre tournure. Les Français d'Algérie, ceux qui depuis plus ou moins longtemps y sont venus, ceux qui y sont nés, voient que, sur cette terre-là, leur avenir vient de se fermer. Pour certains, c'est un pan tout entier de leur vie qui implose. Le cœur vide, ils s'en vont. Parmi eux quelques cadres de la société dont, au Siège, on se préoccupe. Il faut organiser leur retour et leur intégration en métropole.

Pierre Gillo est de ceux-là. Par ce chemin inattendu il deviendra, grâce à son talent et sa rigueur, l'homme de confiance de René, Paul et Claude Razel, la conscience financière de l'entreprise.

A ce moment, un certain désordre règne. L'Histoire en marche n'obéit pas au coup de sifflet, fût-il de la paix.

Le 5 juillet 1962, trois jours après la déclaration de l'Indépendance, dans la capitale de l'Oranie, comme cela se reproduit presque toujours, partout, la liesse se transforme en sanglants règlements de comptes auxquels, cette fois, les Européens sont les plus exposés. Justement, ce jour-là, Pierre Volait se rend en taxi de l'aéroport d'Oran à Arzew pour faire l'étude d'un nouveau chantier pétrolier. Une dizaine de soldats algériens l'attendent, le guettent, le cernent, l'arrêtent. Sous la menace de mitraillettes ils l'obligent à sortir du véhicule. De toute évidence pour l'abattre.

Pierre sait qu'en pareille situation la seule chance est de gagner du temps. Alors il parle: « Il serait quand même extraordinaire qu'étant condamné à mort par l'OAS, ce soient des militaires FLN qui m'exécutent. Avant que vous ne fassiez ce mauvais coup, je veux voir votre chef. »

Le chef, un lieutenant de la Wilaya 4, arrive.

« Je n'ai jamais fait de mal sciemment à votre peuple, lui dit Volait, je suis un ancien combattant, j'ai gagné au combat la Légion d'honneur et la médaille militaire... »

L'officier algérien vient de Saint-Cyr. Il a choisi l'Indépendance. Son père a été officier dans

l'Armée française. Pierre Volait est libre. Un instant le lieutenant est, à son tour, braqué par l'arme d'un des soldats. Dieu, ou Allah, merci ! les autres la détournent.

De 1962 à 1970, le ministère des Travaux Publics et de la Construction de la République algérienne confie à l'entreprise les routes RN3 et RN44, plusieurs voies dans la région de Toggourt, la route Hassi Messaoud-Rhourde El Baguel, la route Ghadamès-Saut du Mouflon.

Dans le même cadre, Razel réalise la déviation de l'oued Ruisseau d'Or à Annaba et, toujours à Annaba, les fondations de l'hôtel Piazza (en plein centre ville, adossé à une falaise de cinquante mètres) conçu par Fernand Pouillon, les terrassements du complexe sidérurgique d'ElHadjar.

Autres réalisations importantes, les oléoducs d'Haoud El Hamra-Rhourde El Baguel, de Ohanet-Guelta, le terminal de Mesdar Skikda, le gazoduc de Alrar-Zarzaïtine.

En ce domaine très particulier des poses de pipelines, les professionnels des Travaux Publics ont l'occasion idéale de montrer leur capacité à fonctionner au rythme d'un métronome.

Le chantier, en réalité, s'étend de l'usine de production des tubes jusqu'au terminal d'arrivée du gaz ou du pétrole.

En continu, dans un même mouvement, les éléments sont fabriqués, transportés par rail, mer, routes, pistes et déposés au fond de la tranchée ouverte, dans une avancée inflexible, par les terrassiers. Rien ni personne ne peut prendre de retard ou d'avance, au risque de détraquer le mécanisme. Malgré les accidents de terrain, les cours d'eau, les lignes de chemin de fer que le *right of way* doit franchir.

Plus tard, les industries de pointe redécouvriront cette discipline première. Elles parleront alors de zéro stock, *just in time*.

Toutefois, dans les opérations pétrolières, c'est peut-être sur une plate-forme de sonde que le travail d'un terrassier atteint la plus forte intensité dramatique. Lorsque l'on met en place le tube d'acier qui guidera, au départ, la tête de forage à la verticale du gisement.

La méthode, manuelle, reprend celle des anciens puisatiers.

Deux hommes choisis pour leur petite taille, seulement vêtus d'un slip, se relaient au fond d'un trou de quatre-vingts centimètres de diamètre. Accroupis, coincés, dans une demi-obscurité, ils remplissent de sable les seaux que l'on remonte. La chaleur est atroce. Vingt litres d'eau chaque jour sont nécessaires pour combattre la déshydratation. Le double de la quantité, déjà considérable, exigée en surface.

C'est au cours de la préparation de l'un de ces chantiers pétroliers qu'a lieu la mémorable rencontre de Pierre Volait et Stéphane Prévitali.

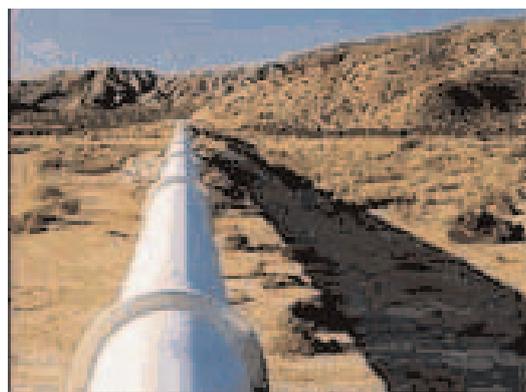
Au mois d'octobre 1964, le matériel lourd nécessaire au terrassement d'une piste et de la tranchée d'un pipeline Alrar-Zarzaltine est concentré au camp de Baguel. Outre les engins, il y a les remorques pleines de pièces détachées et de pneus, les camions chargés des fûts d'huile et de graisse, la réserve popote, le gros réfrigérateur Isobrousse. Plus quatre tonnes de dynamite.

Au petit jour, le convoi, long de trois kilomètres, se met en route. A sa tête, Prévitali.

Cap plein sud. Destination Zarzaltine, à sept cents kilomètres de Hassi Messaoud, dans le Grand Erg oriental. Sur la frontière libyenne.

A Hassi Bel Guebbour après des heures de route écrasée de soleil, on vire à l'est par le plateau de Tinrhert.

Au Saut du Mouflon, le camp de base, où se trouvent déjà Pierre Volait et le maître d'œuvre, est proche.



Pipe-line



Convoi au Sahara

Les instructions sont précises sur le lieu et le détail du rendez-vous. Au Saut du Mouflon, suivre plein Est le bord de la falaise sur une trentaine de kilomètres. Un projecteur dirigé vers le ciel signalera le camp.

Méthodiquement, le convoi suit donc pendant trente kilomètres le bord de la falaise. Au passage, les phares éclairent de petites pyramides de pierres blanches. Sans en chercher la signification, on continue.

Et voilà le camp ! Il est en effet fortement éclairé. Les véhicules coupent leurs moteurs. Tout le monde descend. Contents d'en avoir fini, les chauffeurs se dirigent vers la tente pétrolière et les réconforts qui les attendent.

Bizarre, tout le monde ici parle italien. Normal, on s'est trompé de camp. Ennuyeux, on s'est trompé de pays. Le convoi est en Libye.

Les conducteurs décampent sautent dans leurs machines démarrent en trombe font demi-tour retraversent la frontière (les pierres blanches c'était donc cela !) reprennent la route de la falaise...

Deux phares d'une DS noire barrent la route.

Stéphane se souviendra longtemps de ce moment-là: « Rien qu'à voir la Citroën, j'ai compris que Pierre Volait, ne nous voyant pas arriver, était parti à notre recherche. Appuyé sur sa canne, les phares derrière lui projettent sur le reg sa grande stature. Aussitôt il houspille les anciens, demande si on fait du tourisme. Puis, voyant le nouveau, moi l'Africain de la forêt équatoriale bon dernier arrivé sur ses terres, il prend sa voix tonnante et le geste large :

«Prévitali, au Sahara il faut être fort sinon le Sahara vous écrase!

Le Sahara n'écrasera pas Razel. En 1974, un nouvel épisode de son histoire algérienne va commencer : *Genisider*.

Genisider

Qui aurait, en 1970, parié sur la réussite d'un tel dessein ?

Une entreprise française, familiale, personnelle, capitaliste et catholique, proposant de faire société commune à une entreprise algérienne, étatique, socialiste et musulmane ! Avec, pour faire bonne mesure, un statut de société mixte, une forme juridique qui n'existe pas, à l'époque, en Algérie.

Et pourtant, non seulement l'accord sera bel et bien conclu, mais Genisider se montrera une des plus heureuses initiatives de Razel.

Depuis 1954, Paul et Claude ont vécu, de l'intérieur, la mutation de l'Algérie.

En seize années, mouvementées, Razel a formé un nombre important de techniciens, d'agents de maîtrise et de cadres algériens, bien que l'objectif gouvernemental d'algérianisation totale du personnel ne soit pas encore atteint.

En seize ans, Razel a gagné l'estime des autorités nationales et celle des maîtres d'ouvrages.

En seize ans, l'entreprise a réalisé plusieurs milliers de kilomètres de routes et de pistes pétrolières, plusieurs centaines de kilomètres de terrassements d'oléoducs et gazoducs, opéré des fouilles pour installations industrielles, construit les pistes d'aviation de Alger-Dar El Beida, Constantine-Ain El Bey et Rhourde El Baguel.

Les marchés évoluent. Le président Boumediene veut faire de l'Algérie le leader africain de l'industrie lourde. Dans cette perspective, il favorise d'autant plus les sociétés nationales que la plupart des entreprises françaises, accourues lorsque fut engagé le plan de Constantine, sont retournées chez elles au moment de l'Indépendance ou peu après.

Par ailleurs, il est clair que la stricte activité du terrassement est maintenant à la portée du Génie de l'Armée Populaire.

Razel veut rester sur cette terre à laquelle tant d'aventures l'attachent. Mais sa taille est trop importante pour se satisfaire des seuls marchés encore disponibles.

Paul imagine alors une stratégie ambitieuse, à première vue peu évidente. Il l'expose à Pierre Volait qui juge la chose surprenante, un peu folle. Mais bigrement bien trouvée. Un coup difficile à jouer. Mais tentant. On le tente.

Voici donc Paul Razel et Pierre Volait dans le bureau directorial de la Société nationale de la Sidérurgie (SNS), à Alger. Une pièce dépouillée, austère, un peu triste. Au centre, un meuble superbe et symbolique : une énorme plaque d'acier posée sur quatre pieds.

Entre Mohammed Liassine, directeur général, ancien élève de l'École Polytechnique de Paris.

In petto, Paul constate « une présence de Raminagrobis avec une grosse tignasse bouclée,; il aborde sans détour le vif de l'entretien. «Nous sommes Razel. Des terrassiers lui ont fait, en Algérie, des milliers de kilomètres de routes. En ce moment, nous vous aidons à construire le complexe sidérurgique d'Annaba. Nous vous proposons de constituer, ensemble, une société mixte de Travaux Publics. Elle fera partie de votre SNS. C'est elle qui réalisera le programme très ambitieux d'équipement voulu par le président Boumediene et le ministre de l'Industrie lourde, Benaïd Abdesselam. »

Mohammed Liassine a écouté. Sans que rien sur son visage ne laisse prévoir sa réponse. Après un silence, il ne dit pas non, mais interroge: «Je connais bien Razel. Vous avez fait pour nous du très bon travail de terrassement. En revanche, vous n'avez jamais fait de haut-fourneau, ni de laminoir, ni d'usine. Dans ce type de réalisations, le terrassement n'intervient que pour un dixième. Quelles sont vos références dans la partie d'activités la plus importante, le génie civil?»

«En effet, confirme Paul, si nous avons, en France, fait quelques ouvrages d'art, nous n'en avons aucune référence en Algérie. Confiez-nous un marché dans ce secteur. Dans un an, vous jugerez du résultat et prendrez votre décision.»

Comme beaucoup de ses compatriotes, Mohammed Liassine apprécie plus les hommes qui osent que les sociétés qui s'imposent. Selon la secrète complicité du courage.

« D'accord, je vous confie la construction de la tuberie sans soudure de El Hadjar. Vous êtes à l'épreuve. Au résultat on décidera. »

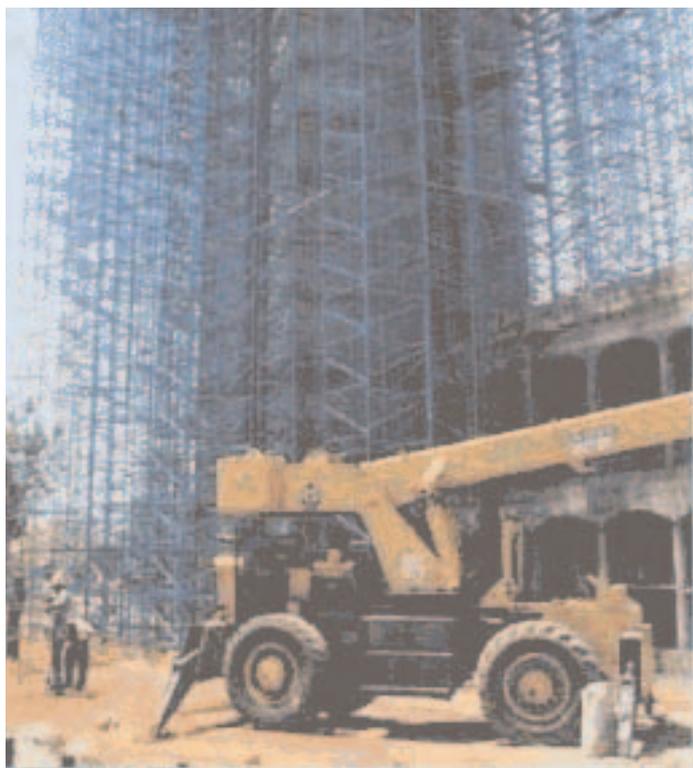
Un an plus tard, il est d'accord. On met en place la procédure d'union.

Le 26 février 1974 dans les bureaux d'Oued Smar de l'Agence, l'«*Entreprise de Génie Civil pour la Sidérurgie*» Genisider est créée. Son capital, fixé à 20 millions de dinars algériens (25 millions de francs), se partage entre 49% pour la part française et 51% pour la part algérienne.

Le conseil d'administration de



Caterpillar Razel



Génie civil

Genisider comprendra trois représentants de Razel et quatre de la SNS.

Le président-directeur général sera l'un des dirigeants de la SNS. Le directeur général adjoints appartiendra à la société française.

Pour assurer ces hautes fonctions, les deux partenaires mobiliseront le superlatif de leurs cadres supérieurs. Au poste de P-D.G se succéderont Rezki Hocine, Abderrahmane Tayeb, Omar Lassel, Rachid Hamoutène, Hassan Derrouiche; celui de DGA sera successivement occupé par Pierre Volait, Roger Naudy, Michel Lallement, Gérard Mogenot, André Ehrer, Jean-Bernard Arnold, Jean-Marc Huillard.

Le chiffre d'affaires de la nouvelle société est de cinquante millions de dinars algériens. Elle emploie huit cent trente agents dont trente cadres et techniciens expatriés.

Elle possède cent machines dont soixant-cinq gros engins.

Dans cette union, le rôle de Razel est impressionnant et dépasse la seule compétence professionnelle. Il est d'organiser la nouvelle société pour en faire, à terme, une entreprise nationale autonome. Ce qui implique la formation d'un personnel d'encadrement local. Plus que d'entreprises de TP, plus que d'usines fournies clés en mains, c'est fondamentalement de savoir-faire que l'Algérie a besoin.

D'entreprise de terrassement, Razel devient, en ce pays, une organisation de transfert de technologie. Depuis le siège de Saclay, Jacques Villa et Pierre Volait sélectionnent et recrutent les cadres et techniciens supérieurs qui seront détachés auprès de Genisider pour asseoir son développement et perfectionner la culture technologique des ingénieurs algériens.

Régulièrement, Alain Baurès et Pierre Gillo vont sur place travailler aux côtés du personnel d'encadrement.

Pour Pierre Gillo ce sont des occasions de retrouvailles chaleureuses avec ses anciens compatriotes sur cette terre d'Algérie où repose son père.

L'objectif présent reste néanmoins de réaliser un ambitieux programme de travaux qui contribuera à la naissance de la Sidérurgie algérienne tout en aidant à algérianiser graduellement l'encadrement de Genisider.

En échange, Razel touchera 1,5 % du chiffre d'affaires. Cette rémunération sera conditionnée par le respect d'un certain nombre de critères de gestion et d'objectifs dont, bien sûr, la progression du pourcentage de personnel local.

Pourtant, cela devait arriver, dans certaines sphères nationales tout le monde ne se réjouit pas du mariage. Certains voient même une sorte de mésalliance dangereuse. En avril 1974, peu après la signature du contrat, Pierre Volait est convoqué à la soupçonneuse Direction générale de la Sécurité Militaire. Pendant plusieurs heures on l'interroge. Quelles sont les clauses de la nouvelle société mixte ? Précisément, quelles en sont les conditions économiques et financières .2 Plus pressant, quelles sont les relations directes entretenues entre les dirigeants français et algériens ~ Sans doute pour gagner du temps, les fonctionnaires de cette Sécurité Militaire suggèrent, avec insistance, à Pierre de leur communiquer l'ensemble des documents signés et pré-

parés par les deux partenaires. Volait, c'est Volait. Il n'aime pas qu'on le force. Il explique que, lui, s'estime tenu par un secret professionnel que seuls, s'ils le veulent bien, les dirigeants de la SNS pourront lever afin de satisfaire à la curiosité habituelle des militaires. *Full stop.*

Très rapidement, et pour répondre aux immenses besoins d'industrialisation du pays, Genisider fait progresser fortement son secteur Génie Civil, tout en conservant une bonne place au terrassement.

Elle s'implante et se développe dans les nouveaux domaines du logement industrialisé, de la fourniture et mise en place de béton bitumineux, de la pose de voies ferrées. Enfin, dans le cadre du ministère de l'industrie lourde, elle participe à l'exécution d'ouvrages pris en charge par d'autres sociétés nationales.

Cinq ans après sa création, en 1979, Genisider peut faire un premier bilan.

Le chiffre d'affaires s'est multiplié par vingt. Son parc comprend deux mille machines dont plus de trois cents engins lourds.

Genisider poussé par un développement rapide et spectaculaire a un besoin toujours plus grand de professionnels formés sur place.

Dans le passé c'était, plus spécialement, Patrice Daric qui prenait en charge l'enseignement indispensable. Conducteur de travaux il est le type-idéal du professionnel des Travaux Publics. Un esprit affiné dans un comportement et un «look» de légionnaire. De chantier en chantier saharien, il animait, images à l'appui, des sortes de «cercles de qualité» qui ne portaient pas encore ce nom.

Ce sont maintenant plus de deux cents personnes qu'il faut instruire à la conduite des engins et aux méthodes nouvelles de construction.

Paul Razel propose à Christian Dechepy de venir en Algérie pour assurer cette mission.

Christian a vingt-sept ans. Il a construit sa vie tout seul. A treize ans il fallait qu'il gagne sa vie mais il a refusé le choix, inéluctable autour de lui, du travail en usine. Il a fabriqué des meubles chez un artisan, façonné des fers pour les chevaux de course, commencé le dur apprentissage du métier de jockey. Enfin, il a découvert un chantier de Travaux Publics. Comme portemire. A seize ans il s'est vu confier un bulldozer. Un peu plus tard, un motorscraper. Quand il est revenu du service militaire, l'entreprise qui l'avait employé avait changé. Il a changé d'entreprise. Par hasard ou presque il est entré chez Razel. Son premier patron est Émile Montini. La chance. Il ne l'a pas laissée passer.



Paul Razel

Il a fréquenté les cours du soir, suivi les stages qu'il se payait, travaillé avec les géomètres, pendant les arrêts des terrassements, pour apprendre la topographie. Il est devenu chef de chantier, puis conducteur de travaux.

Le voici donc responsable de la formation à Genisider. Psychologue-né, pédagogue par nature, il a une règle de vie: respecter l'autre. Gagner une confiance et ne plus la perdre.

Et d'abord, ici, les gens qu'il va instruire doivent être accueillis comme il convient. Il aménage les locaux de l'école, peint les murs, monte les meubles. Sa femme, elle l'accompagne partout, coud les rideaux.

Sur les chantiers, inlassablement, il démontre que sécurité et efficacité sont indissociables. L'un des credo fondateurs de l'esprit Razel.

Entre les deux partenaires DC Genisider se forment une amitié et une estime qui se renforcent au fil du temps.

En 1980 la société compte quatre mille agents ouvriers et cadres algériens, cent cinquante techniciens français, un parc de 90 000 ch. Son chiffre d'affaires atteint 510 millions de dinars.



Annaba (ancienne Bône ou Hippone des Romains)

En 1985, en douze ans d'existence, elle a construit des hauts-fourneaux, des laminoirs, des cokeries, des aciéries, des tuberies. Pour situer l'importance de ces réalisations il faut savoir que le complexe sidérurgique d'Annaba peut se comparer, par son importance aux installations de Fos-sur-Mer ou de Dunkerque.

Elle a également créé une usine de carrosserie automobile à Tiaret, deux centrales thermiques au gaz naturel, à Cap Djinet et à Djijel, deux aéroports internationaux à Tiaret et à Bisera, une autoroute urbaine à Annaba et cinq mille logements.

En cette même année 1985, la société remporte d'importants contrats. Notamment l'aéroport milliaire d'Oum El

Bouaghi et le barrage d'Ouled Melouk.

En 1988, son chiffre d'affaires atteint 880 millions de dinars algériens et elle a inscrit à son actif des réalisations prestigieuses en Génie Civil industriel et en Travaux Publics.

En décembre de la même année, le statut de société mixte de Genisider prend fin. Razel cède ses parts à Sider. Suivant les dures exigences d'un « contrat produit en mains », l'entreprise française livre à son partenaire algérien une Société nationale de Bâtiment et Travaux Publics hautement réputée. L'algérianisation du personnel est totale. (grâce à des hommes aptes à transférer leur savoir tels Christian Dechepy, Jacques Boutherin, Claude Lœillet, Paul Coutelier, Belabas, Hocine Redouane, Youcine Gouri, Kehiba Messaoud, Ali Nenouche. Des chantiers toujours plus importants sont désormais dirigés par des ingénieurs nationaux comme Abdelkader Tari.

A la fin de l'épopée algérienne de Razel tous ceux qui en furent les acteurs disent l'importance du rôle qu'y joua Pierre Volait.

Paul Razel ajoute un élément de réflexion. Selon sa version de l'histoire, le handicap de Pierre, cette jambe sacrifiée à un idéal, ce fameux handicap si bien surmonté que, dans son entourage, tour le monde l'oublie... se serait manifesté comme un singulier renfort de prestige et d'autorité dont il aurait en quelques occasions opportunément usé.

Les faits en faveur de cette version, paraît-il, ne manqueraient pas. Par exemple quand, un jour, il se força un passage au milieu de gens hostiles qui voulaient lui interdire l'accès de son bureau. Que pouvaient quelques énervés contre une statue, et une stature, de héros au verbe grave et sonore de bronze qui affirme ne pas avoir l'intention de se laisser intimider et avance en s'appuyant avec force et résolution sur sa canne ?

Qui pourrait nier qu'après des Algériens qui respectent tant le courage, cette preuve évidente de pugnacité ait, dès le premier abord, annulé beaucoup de défiance. Pour l'intrépidité aussi, on ne prête qu'aux riches.

Extrait de l'ouvrage:
Les Années ardentes
d'Henri et Denise Sigaud
Éditions France-Empire

PIERRE VOLAIT

Né le 12 mars 1925 à Lausanne (Suisse)

Titres universitaires :

Bachelier mathématiques et philosophie
Ingénieur diplômé de l'École spéciale des travaux publics – Paris
Diplômé du Centre de préparation aux affaires de la Chambre de commerce de Paris.

Services militaires :

Engagé volontaire de la Résistance en 1944 à l'âge de 19 ans
Combats des Forces Françaises de l'Intérieur : Oisans
Engagé volontaire pour la durée de la guerre : 1^{re} Armée française
Campagne 1944/1945.
Blessé au combat, mutilé de guerre.

Activités professionnelles :

Administrateur de l'entreprise Razel Frères
Administrateur, fondateur de la Société mixte Franco-Algérienne :
entreprise de génie civil pour la sidérurgie Genisider,
filiale commune de Razel Frères et de la Société nationale de sidérurgie "S.N.S." à Alger.
Administrateur d'Europimages – Producteur - réalisateur cinématographique.

Activités sociales :

Membre du Syndicat professionnel des entrepreneurs de travaux publics
de France et d'Outre-mer.
Président de l'association *Promouvoir Concorde*.
Président d'honneur de la Fédération française de sports pour handicapés physiques
(F.F.S.H.P.).
Conseiller technique Travaux publics auprès de la mairie de Pinsot par Allevard-les-Bains
(Isère).

Décorations :

Médaille militaire
Légion d'Honneur
Officier de l'ordre national du Mérite
Croix de guerre avec palme
Croix de la valeur militaire
Croix du combattant volontaire
Médaille d'or de la Jeunesse et des Sports