

RAZEL-BEC : LE BÂTISSEUR DU MÉTRO EST DANS NOS ÉQUIPES

Filiale du groupe Fayat, employant 5 300 collaborateurs, **Razel-Bec** travaille dans tous les secteurs des travaux publics. Le groupe a pris toute sa place dans le creusement du nouveau Grand Paris Express. Rencontre avec un ancien de l'école, Alain Besson (2004), directeur technique du Département Travaux Souterrains.



Alain Besson (2004)

Quelles sont aujourd'hui vos spécialités ? Votre savoir-faire ?

Razel-Bec est un acteur majeur du monde des Travaux Publics en France et à l'international. Nous sommes le fer de lance de la division Travaux Publics filiale de Fayat. Nos expertises sont fortes dans de multiples domaines (infrastructures linéaires et terrassement, génie civil industriel, travaux souterrains, barrages...).

Le groupe Fayat, premier groupe français indépendant dans les métiers de la construction avec 3,5 Md€ de chiffre d'affaires par an, intervient dans divers secteurs liés à notre activité. Il nous permet d'offrir des synergies pertinentes.

Quels ont été les grands chantiers marquants de votre entreprise ?

Razel-Bec, c'est 130 ans d'histoire, un réseau d'agences locales très actives et une culture de grands projets. Je peux citer notre participation à la construction du Réacteur nucléaire Jules Horowitz, de la ligne TGV Sud-Europe Atlantique, du Viaduc de la Grande Chaloupe à la Réunion, de la galerie de sécurité du Tunnel du Fréjus, mais

aussi des opérations réalisées en conception-réalisation comme l'autoroute A150 en Normandie ou la mise en sécurité des tunnels du Boulevard Périphérique Nord de Lyon. À l'export, citons par exemple la route de la Corniche à Brazzaville et le barrage de Tabellout en Algérie.

Quelle est la valeur ajoutée de votre groupe par rapport à d'autres constructeurs ?

Elle tient dans nos capacités techniques et notre aptitude à toujours trouver une solution adaptée. Pour les travaux souterrains, nous maîtrisons toutes les techniques possibles : tunnelier pression de terre ou pression de boue, tunnelier roche dure, excavation en méthodes conventionnelles ou à l'explosif... Cette maîtrise est reconnue dans l'ensemble de la profession. Elle nous permet de répondre en groupement ou seul à tous les types de projets.

Pourquoi avez-vous choisi de rentrer chez Razel-Bec ?

En sortant de l'école, je voulais travailler sur des grands projets et dans une entreprise reconnue à l'international. Je cherchais aussi un poste avec une forte composante technique : identifier les difficultés, mobiliser les énergies et trouver des solutions concrètes. À la direction des souterrains, nous sommes 250 collaborateurs pour travailler sur les plus grands chantiers.

Ça paraît peu pour construire des métros

L'ampleur de nos projets est souvent impressionnante, mais nous sommes attachés à ce que l'entreprise conserve une taille humaine. Il est facile d'identifier un interlocuteur, de mobiliser des forces sur une difficulté. Les compétences sont là. Elles s'accompagnent toujours d'une

écoute. Le Top management nous connaît tous. Razel-Bec est une entreprise exigeante techniquement, mais elle permet toujours à ses collaborateurs de s'exprimer.

À la direction ingénierie et innovation, nous avons un collègue dont l'une des missions est notamment de faire le lien quand vous avez besoin d'une solution ou de valoriser vos idées. Bref, ce groupe donne envie de se dépasser et offre rapidement des perspectives concrètes.

Dès le début, vous avez été associés au projet du Grand Paris. Pourquoi cet engagement ?

C'est un défi incroyable. Le Grand Paris c'est 25 milliards d'investissements pour 200 km de métro, dont 85 % en souterrains. Accompagner ce projet, c'est mobiliser tout notre savoir-faire et créer de nouvelles solutions. Comment gérer la logistique de ces grands chantiers dans des milieux urbains déjà congestionnés ? Comment gérer les millions de m³ de déblais ? Comment optimiser le planning de réalisation pour respecter les objectifs de mise en service ? Comment limiter les risques pour les constructions voisines ? Autant de défis à relever !

Quelle était votre lettre de mission pour la Ligne 14 ?

Ce projet est le coup d'envoi de l'aventure Grand Paris. C'est surtout un chantier très complexe, en plein cœur de Paris. Il est l'occasion de mobiliser la panoplie des techniques de traitement de terrain ou d'excavation d'ouvrages souterrains : tunnelier, mais aussi congélation ou confinement à l'air comprimé pour certains couloirs.

GRAND PARIS ET GRANDS OUVRAGES



Autre chantier : le prolongement de la ligne 11. Quels sont les objectifs ? Quand livrez-vous les travaux ?

Nous sommes titulaires du lot de tranchée couverte sur la boucle de Rosny comportant la future station de Rosny-Bois-Perrier. La mise en service est prévue pour fin 2022. La proximité du centre commercial et de la station RER sont 2 paramètres essentiels dans l'organisation du chantier. Le défi consiste à maintenir l'accessibilité au centre commercial et la vie du quartier en général.

La société du Grand Paris vient de vous attribuer un lot sur la ligne 15 Sud du Grand Paris Express. Quelle est votre feuille de route ?

Nous avons été retenus, en groupement avec Eiffage, sur le lot T2B. Les études d'exécution sont lancées et les premiers travaux ont commencé. Au programme : plus de 7 km de tunnel et le génie civil de 3 gares dont Saint-Maur-Créteil, la plus profonde de la ligne 15 Sud ; 8 puits d'accès pour les secours ou la ventilation et l'ouvrage d'entonnement. Celui-ci est destiné à raccorder les lignes 15 Sud et Est. Tous ces ouvrages seront réalisés conjointement.

Pourquoi selon vous avez-vous été choisis par la SGP ? Qu'est-ce qui faisait la différence par rapport à vos concurrents ?

Nos savoir-faire sur les chantiers les plus exigeants sont salués. Notre taille permet à la SGP d'iden-

tifier des interlocuteurs. La qualité de nos ouvrages est reconnue, et nos capacités d'innovation sont incontestables. Nous avons déjà prolongé la ligne 4, œuvrons pour le prolongement d'Eole à l'ouest et nous travaillons au quotidien sur la Ligne 14. Les autres acteurs savent que nous excellons dans ces domaines. Ce projet exige du travail, des capacités d'adaptation et des compétences techniques : autant de qualités que nous sommes fiers de mobiliser pour ce projet.

Au-delà des grands chantiers parisiens, quels seront vos prochains grands projets ?

Parmi nos autres projets en cours, je veux citer le viaduc de Rennes à l'extrémité nord de la future ligne B du métro : un ouvrage de 2,4 km comptant près de 1 000 voussoirs. La poutre de lancement a été conçue spécifiquement par nos équipes. Avec son trajet sinueux et une technique de pose de voie sans ballast impliquant une tolérance de pose très sévère, ce projet est un challenge. Au-delà, les projets d'infrastructures sont nombreux : tunnel ferroviaire Lyon-Turin, canal Seine Nord, métro de Lyon et Toulouse...

Nous venons d'être désignés par Bordeaux Métropole pour réaliser le pont Jean-Jacques Bosc. C'est une bonne nouvelle !

Les questions de mobilités dans les métropoles et de Smart city sont des sujets passionnants. Razel-Bec a toute l'expertise pour s'en emparer et apporter des solutions modernes et adaptées.

Quels sont vos projets à l'international ?

À l'international, la réhabilitation du barrage de Kariba sur le Zambèze témoigne, une fois encore, de la haute technicité de nos équipes. Par ailleurs, nous déployons au maximum l'utilisation des maquettes numériques (BIM). Elles nous permettent de gérer dynamiquement les interfaces entre les corps de métier, d'anticiper les difficultés et d'apporter des solutions. C'est aussi un bon moyen de faire gagner du temps aux équipes. Avec ces outils, de nouvelles façons de piloter et de réaliser nos chantiers apparaissent.

Quelles sont vos ambitions ?

Nous avons pour objectif d'être présents sur toutes les lignes du GPE : le défi sera d'accompagner la forte croissance de mon département. Nous lançons une campagne de recrutement active. Nous avons besoin de sang neuf et d'énergies nouvelles. Des candidats qui veulent prendre des responsabilités dans un groupe à taille humaine. Nous recherchons de la fraîcheur, des profils qui aiment innover. Nous voulons conserver l'état d'esprit actuel : technicité et proximité. ■