

CONSTRUCTION NAVALE : PERSPECTIVES APRÈS 2012

Source : http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/affaires/actualite-economique/201204/10/01-4514003-la-mer-est-belle-pour-techsol-marine.php?utm_categorieinterne=trafficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse vous suggere 4514005 article POS1

Publié le 11 avril 2012 à 05h00 | Mis à jour le 11 avril 2012 à 05h00

La mer est belle pour Techsol Marine



Les cofondateurs de Techsol Marine, Pierre Lemay et Claude Messiaen

Le Soleil, Jean-Marie Villeneuve



Gilbert Leduc

Le Soleil

(Québec) Le 20 octobre 2011, la déception était vive dans la région de Québec. Le chantier naval Davie Canada était laissé pour compte dans la distribution des contrats de 33 milliards de dollars par le gouvernement fédéral dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN). Vingt-cinq milliards\$ allaient à Halifax, pour la construction de navires autres que ceux de combat, que visait Davie Canada. Même si le

chantier naval de Lévis demeure pratiquement désert, l'industrie maritime ne se meurt pas à Québec. Des entreprises comme Concept Naval et Techsol Marine ont le vent dans les voiles et se positionnent pour devenir des fournisseurs importants pour les chantiers de Halifax et de Vancouver.

Tantôt les contrats affluent. Tantôt les mises à pied se multiplient. Bienvenue à bord de l'industrie maritime. Des hauts et des bas, c'est le lot des entreprises de ce secteur. Pas pour Techsol Marine.

Le premier graphique que montre au *Soleil* Claude Messiaen, le président de l'entreprise spécialisée en électrotechnologie maritime, donne le vertige. La courbe monte, monte et monte encore. Entre 2004 et 2012, le chiffre d'affaires de Techsol Marine est passé de 2 à 34 millions\$. «Même pendant la période de vaches maigres dans l'industrie maritime au Canada, nous n'avons jamais cessé de croître. Nous nous sommes bâti une solide réputation en Europe, en Asie et au Moyen-Orient.»

Un deuxième tableau provoque la même sensation.

De deux à la création de l'entreprise en 1996 dans le sous-sol d'une résidence de Beauport, le nombre d'employés a grimpé à huit en 2004, pour atteindre 132 aujourd'hui.

Une vaste majorité du personnel est âgée de 25 à 35 ans. «L'industrie se porte tellement bien à l'heure actuelle et continuera de prendre du poil de la bête au pays - notamment avec la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN) - que nos jeunes employés peuvent envisager faire carrière avec nous sans jamais manquer de travail», estime Pierre Lemay, directeur général et cofondateur de la compagnie avec Claude Messiaen.

Dans ses nouveaux ateliers déjà trop étroits situés au coeur du Parc technologique du Québec métropolitain, Techsol Marine conçoit, fabrique et installe le «cerveau» qui fait avancer les traversiers, les remorqueurs et les bateaux de ravitaillement utilisés pour la construction en mer et qui sert à la surveillance des équipements électroniques et électriques à partir des leviers de contrôle installés dans la timonerie.

Et revoilà le Canada...

Il n'y a pas si longtemps encore, Techsol Marine exportait 85 % de sa production à l'étranger.

L'entreprise a notamment équipé une centaine de bateaux en Chine pour la société française Bourbon, l'un des principaux acteurs mondiaux dans le domaine des services maritimes dédiés à l'industrie de la construction en mer. La vigueur du secteur pétrolier, ces dernières années, a provoqué une forte demande pour la construction de ravitailleurs pour faire la navette entre la terre ferme et les plateformes de forage situées en haute mer.

Pendant plusieurs années, l'industrie maritime canadienne a tourné au ralenti.

Le vent a commencé à virer au moment où la Garde côtière a entrepris la modernisation de sa flotte. D'ailleurs, dans son dernier budget, le gouvernement fédéral prévoit dépenser 5,2 milliards\$ sur 11 ans pour poursuivre cette opération. Et il y a la SNACN, un ambitieux projet d'une valeur de 33 milliards\$ qui procurera du travail dans les chantiers maritimes canadiens pendant un quart de siècle.

Le gouvernement du Québec fait aussi sa part en investissant des millions de dollars pour rajeunir la flotte de bateaux passeurs de la Société des traversiers. Et c'est sans compter sur le dynamisme des armateurs privés, comme le Groupe Océan.

«Nous réalisons maintenant 40 % de notre chiffre d'affaires au Canada», fait remarquer Claude Messiaen.

C'est d'ailleurs en raison de la reprise de l'activité maritime au Canada que la société néerlandaise Imtech s'est pointé le nez dans le paysage, il y a deux ans, à la recherche d'un partenaire d'affaires. De fil en aiguille, des liens se sont tissés entre Imtech et Techsol Marine et, en septembre dernier, la compagnie québécoise passait entre les mains de la multinationale.

«Cette transaction nous assure de solides assises financières pour notre développement et nous permet de nous positionner pour l'industrie militaire, le domaine de force d'Imtech», signale M. Messiaen.

«Depuis la transaction, nous avons embauché au moins une cinquantaine de travailleurs et nous en cherchons toujours de nouveaux», signale Pierre Lemay.

Et si Davie avait décroché le contrat?

Devant les éventuelles retombées de la SNACN, les dirigeants de Techsol Marine sont comme des gamins devant l'arbre de Noël le matin du 25 décembre.

«Comme tout bon fournisseur du secteur maritime, nous espérons que les deux chantiers choisis pour exécuter les contrats de 33 milliards\$ - ceux de Halifax et de Vancouver - vont penser à nous. Il faudra cependant se montrer patient. Il reste encore beaucoup d'eau à couler sous les ponts avant que les appels d'offres soient publiés», explique Pierre Lemay.

La compagnie serait-elle en meilleure position pour décrocher sa part du gâteau si la proposition présentée par Davie Canada avait été retenue par Ottawa pour la construction des sept navires qui ne sont pas pour le combat, soit une affaire de 8 milliards\$?

«L'obtention de ce lot de travaux aurait été en effet une bonne nouvelle pour l'économie locale. Toutefois, nos clients ne sont pas qu'à Québec, ils sont partout au Canada et dans le monde», précise Claude Messiaen.