



DAVIE : ÇA NE SE PEUT PAS!

2012-08-10-ÇA NE SE PEUT PAS!

ÇA NE SE PEUT PAS! Que l'histoire des faillites de la DAVIE commencée en 1994 puisse se répéter à la manière d'un «COPIER-COLLER» aussi évident, à l'image d'un texte où seulement les paragraphes changent de place.

1. Comment peut-on prétendre être capable de vérifier tous les dires et chiffres que peuvent nous présenter des représentants d'un enchevêtrement d'entreprises (réelles ou fictives? Allez savoir!) aussi compliqué que celui explicité ci-dessous par le journaliste Pierre Couture?
2. De plus, comment peut-on prétendre bien connaître l'origine des centres de décisions de même que la réelle provenance des argents qui semblent nous provenir d'un enchevêtrement de paradis fiscaux condamnés par la plupart des pays développés?
3. Même si cela devait être vrai, tous les profits et subventions seraient directement et/ou indirectement redirigés vers ces paradis fiscaux dont les enchevêtrements sont si compliqués, qu'il serait pratiquement impossible au plus tenace des chercheurs d'en suivre les traces.
4. Concernant la location : il est bien connu que ces entreprises servent d'intermédiaire sur le marché mondial, à la manière d'un courtier, entre un acheteur ou un locateur de navires propriétés d'armateurs qui veulent à tout prix se départir de leurs vieux navires pour s'en procurer des neufs. Ces intermédiaires sont bien connus des armateurs canadiens qui, faute de pouvoir trouver les fonds pour se procurer des navires neufs, vont sur le marché secondaire mondial des navires pour s'en procurer des vieux en passant par de tels intermédiaires.
5. Ces représentants qui prétendent avoir autant de fonds, ont-ils fournis tous leurs vrais chiffres (bruts ou nets)? Un chiffre représentant le chiffre d'affaires d'entreprise est très différent du chiffre représentant la «valeur ajoutée» d'une entreprise qui inclue ses profits et pertes et autres revenus bruts. Toute entreprise qui opère a un chiffre d'affaires positif, même souvent en apparence très élevé. Mais il peut en être autrement de ses chiffres concernant sa «valeur ajoutée» et autres revenus bruts qui, eux, peuvent être très fortement négatifs.
6. Dernière question : comment se fait-il que nous permettrions à CECON de nous prendre à ce point pour des naïfs se servant d'un tel stratagème (pensant que nous nous en rendrions pas compte) pour venir récupérer gratuitement ses propres navires commencés mais non terminés?
7. LE PIRE : C'est qu'en plus de leur donner la chance de revenir les prendre gratuitement en entrant par la porte d'en arrière, nous oublions de dire aux contribuables canadiens et québécois

que le gouvernement fédéral essuie une perte sèche, dans ce «deal» s'il se réalise, de plus de 585 000 000\$. Ça ce n'est pas de la petite bière! Et nos politiciens ne semblent rien voir venir. **INCROYABLE! Voyons monsieur Blaney, réveillons-nous! Avez-vous consulté le site de MarineIndustriesPlus.com? [CLIQUEZ ICI.](#)**

- 8. Pour toutes ces raisons, et bien d'autres, MARINE INDUSTRIES PLUS demande à nouveau d'être réintégré dans le processus d'acheteur potentiel pour pouvoir faire une VRAIE INSPECTION DU CHANTIER ET UNE VRAIE «DUE DILIGENCE».**

Affaires, Journal Le Soleil.



Photothèque Le Soleil

[Chantier Davie: une société de Monaco dépose une offre](#)



[Pierre Couture](#)

Le Soleil, 10 août 2012.

(Québec) Un consortium international veut mettre la main sur le chantier Davie. La société Zafiro Marine de Monaco a déposé une offre pour acquérir le chantier maritime de Lévis, a appris *Le Soleil*.

Selon nos informations, des intérêts canadiens pourraient également faire partie de la transaction, puisque Zafiro Marine est détenue par un fonds d'investissement de Chypre appartenant à la société britannique V.Group.

Or, V.Group a comme actionnaire principal un fonds d'investissement (équité privée) détenu par OMERS, le fonds de pension des employés municipaux de l'Ontario.

Jeudi, personne chez OMERS n'était disponible pour commenter l'offre déposée par Zafiro Marine.

V.Group, qui est basée à l'île de Man, au Royaume-Uni, détient une dizaine de filiales toutes spécialisées dans le secteur maritime, allant notamment de la construction de différents types de navires, au financement et à la gestion de services en passant par la location de navires à court et à long terme.

V.Group gère ainsi une flotte de plus de 700 navires dans plus de 34 pays par l'entremise de 70 bureaux d'affaires. «Ce sont définitivement des joueurs sérieux qui ont les reins financiers assez solides pour relancer ce chantier maritime», a indiqué jeudi une source bien au fait du dossier.

Zafiro Marine n'est d'ailleurs pas inconnue de la société norvégienne Cecon, puisque son principal dirigeant, Alex Vicefield, y siège au conseil d'administration. Cecon est un client du chantier maritime Davie qui n'a jamais pu remettre la main sur ses trois bateaux dont les travaux de construction ont été arrêtés lors de sa fermeture en février 2010.

Zafiro Marine est une société spécialisée dans la location de navires. L'entreprise possède sa propre flottille qu'elle loue à des entreprises du secteur maritime un peu partout dans le monde. L'an dernier, Zafiro et Cecon ont mis sur pied une coentreprise dont les bureaux sont situés aux Pays-Bas.

Pas seule en lice

Zafiro Marine n'est toutefois pas seule en lice pour obtenir le chantier Davie. Un groupe d'investisseurs canadiens et étrangers mené par Michel Juneau-Katsuya, un ancien agent des services secrets canadiens, est toujours sur les rangs.

Interrogé par *Le Soleil* hier, M. Juneau-Katsuya a rappelé l'intérêt de son groupe pour le chantier Davie. «On suit les étapes une à une et on se rapproche d'une vérification comptable», a-t-il laissé entendre.

Offre écartée

Un troisième groupe d'investisseurs potentiels a toutefois été écarté du processus de vente mené par la firme PricewaterhouseCoopers et l'actuel propriétaire des installations, le groupe ontarien Upper Lakes.

L'offre menée par l'économiste et ancien sous-ministre Ronald Carré n'a pas été retenue. Très déçu, ce dernier a cependant réclamé jeudi un débat public sur l'avenir du chantier maritime à Lévis. «Avec tous les fonds publics engloutis dans cette aventure, les citoyens doivent savoir qui est le plus apte à acheter ces installations», a-t-il fait savoir jeudi. (Le surlignage est celui de MIP.)

Joint en pleine campagne électorale, le député provincial de Lévis, Gilles Lehouillier, a dit avoir bon espoir de voir le processus de vente du chantier Davie connaître un dénouement heureux au cours des prochaines semaines.

«Il y a 350 millions \$ de contrats sur la table, ce qui devrait donner du travail à plus de 1200 personnes pendant un bon bout de temps», a-t-il souligné en rappelant que d'importants contrats fédéraux (Garde côtière) de plus de 5,2 milliards \$ restaient à être distribués prochainement.

Rappelons qu'outre les trois bateaux de Cecon déjà en construction (mais toujours inachevés), le chantier Davie a aussi en poche un contrat de 120 millions \$ pour construire deux traversiers de la Société des traversiers du Québec.