

# Davie: un désastre qui aurait pu être évité

PIERRE PELCHAT

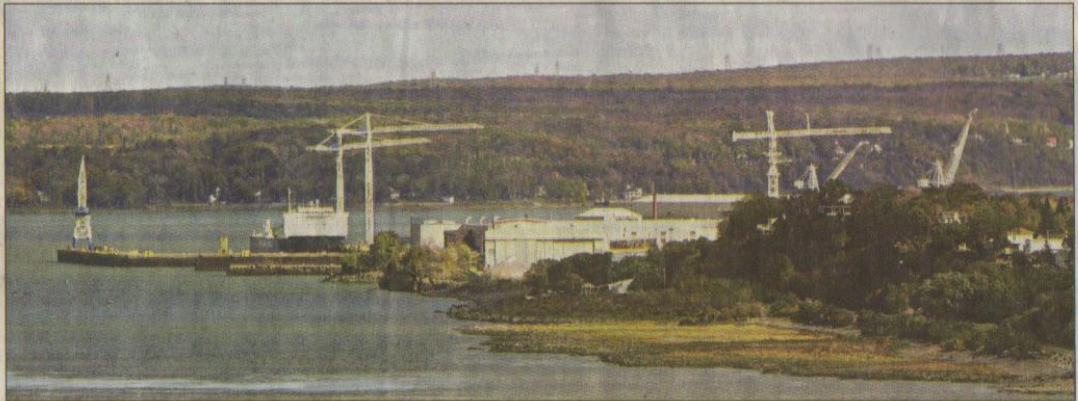
PPelchat@lesoleil.com

■ Un document obtenu par LE SOLEIL par la Loi d'accès à l'information auprès de la Société générale de financement (SGF) contient des révélations surprenantes concernant les véritables raisons des subventions de 363 millions \$ versées aux Industries Davie au début des années 90.

Selon le rapport présenté au conseil d'administration de la société d'État le 31 mai 1990, les énormes pertes résultant de la construction de trois frégates et de la modernisation de quatre destroyers ne sont pas dues au manque de productivité des ouvriers ni à l'incompétence des gestionnaires du chantier naval de Lévis.

Ce désastre financier qui a causé un tort considérable à la réputation des Industries Davie aurait pu être évité si la société d'État et le gouvernement du Québec avaient fait une analyse rigoureuse des contrats de l'entreprise, qui était à l'époque la propriété de la compagnie Versatile, avant d'en faire l'acquisition en 1987 sous la pression du gouvernement fédéral.

« La pression qui a dû être exercée pour rencontrer des délais incontournables n'ont pas permis à MIL de procéder à toutes les vérifications qui auraient été nécessaires pour évaluer



LE SOLEIL, JEAN-MARIE VILLENEUVE

*Ni les travailleurs, ni les gestionnaires ne sont responsables des déboires financiers des Industries Davie.*

correctement la situation réelle des actifs acquis. Moins de six mois après le fait, il était devenu évident que les prévisions financières ne seraient pas rencontrées et qu'un plan de redressement s'imposait d'urgence», admet-on dans le document de 22 pages.

On ajoute que le Groupe MIL qui exploitait déjà le chantier naval de Sorel n'a disposé que d'une période relativement restreinte pour procéder aux travaux de *due diligence* ou de vérification diligente des livres avant de prendre possession du chantier lévisien et de celui de Vickers à Montréal compte tenu des pressions politiques.

Une vérification adéquate aurait révélé que les bases des contrats des frégates et des destroyers étaient « irréalises

» et que ces travaux coûteraient deux fois plus cher que les prévisions initiales, ce qui aurait pu amener une renégociation de ces contrats. De plus, comble de malheur, un prix plafond avait été fixé dans le cas des frégates.

À l'époque, pour éviter la faillite de la Versatile et des pertes pour des centaines d'agriculteurs dans l'Ouest ainsi que des nombreuses mises à pied dans la construction navale et d'autres industries, Ottawa avait monté un plan d'urgence qui prévoyait l'acquisition par la SGF de la Davie et de Vickers.

En outre, on indique que l'ex-ministre conservateur Michel Côté — aujourd'hui à l'emploi du syndic dans la faillite des Industries Davie — a joué un grand rôle dans toute cette opération de

sauvetage. « Il a exercé des pressions importantes pour que la transaction soit conclue rapidement. Il agissait alors non seulement dans l'intérêt de la région de Québec mais de toutes les régions de l'Ouest qui auraient été durement touchées par l'avortement du plan de sauvetage dont la transaction avec MIL constituait un élément indispensable », peut-on lire dans le rapport.

On explique également que les coûts de construction des frégates et de modernisation des destroyers ont été largement sous-estimés, conduisant ainsi

Voir DAVIE en C 2 >

À LIRE AUSSI :

■ Des acteurs connus Page C 2B

## DAVIE

Suite de la C 1

à des dépassements de coûts par rapport aux prévisions initiales erronées.

Une étude commandée au chantier britannique Swan Hunter, spécialisé dans la construction de navires militaires, a conclu que le nombre d'heures de travail pour construire une des trois frégates a été sous-estimé de 71 %. Selon le chantier, il lui faudrait quatre millions d'heures par rapport aux 2,4 millions d'heures prévues au départ. «Swan Hunter indique de plus, à partir d'un échantillonnage, que la productivité constatée sur le travail accompli à ce jour, par MIL, est d'un ordre comparable à ce qui se fait sur son chantier.»

Pour les frégates, MIL agissait comme sous-contractant du chantier de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick (Saint John Shipbuilding Limited), propriété de la pétrolière Irving. En ce qui concerne les destroyers, le maître d'œuvre était la compagnie Litton.

«Ces maîtres d'œuvre, que ce soit SJSJL ou Litton Canada, n'avaient aucune expérience préalable dans des projets de cette nature. Ils ont manifestement sous-estimé la complexité et l'ampleur des projets», a soutenu le Groupe MIL.

Pour la construction des frégates, les coûts ont littéralement explosé en raison de plus de 48 000 modifications aux plans apportés aux navires en cours de construction. Qui plus

est, le chantier néo-brunswickois a pris deux ans de plus que prévu pour développer le prototype. Or, la pétrolière a refusé de rembourser MIL Davie pour la hausse des coûts causée par les nombreuses modifications aux plans s'appuyant sur la clause contractuelle du prix plafond.

«Les dispositions contractuelles sont dès lors inadéquates pour régler la situation. D'ailleurs, le maître d'œuvre connaît lui-même des dépassements substantiels sur les coûts directs de construction de ses trois premières unités. Il serait, dans ce contexte, raisonnable que le gouvernement fédéral paie le juste prix pour ces navires.»

En ce qui concerne le projet Trump de modernisation des frégates, le document fait part d'autres difficultés majeures du maître d'œuvre, ce qui a créé un énorme casse-tête à la MIL Davie.

«La complexité du design des nouveaux systèmes spécifiés et la difficulté de leur intégration à des bâtiments existants ont été considérablement sous-estimées. La livraison du premier destroyer, l'*Algonquin*, qui devait prendre 24 mois, en prendra 37», a-t-on précisé.

On ajoute que MIL Davie a reçu en retard l'information requise pour l'exécution des travaux ainsi que du matériel. «De plus, des lacunes dans la précision des dessins, des changements nombreux et des avis d'arrêt de travail ont perturbé sérieusement la planification et l'exécution du travail ce qui a engendré une faible productivité.»

Comme pour le chantier d'Irving, le Groupe MIL a émis des doutes sur la capacité de payer de Litton compte tenu de l'ampleur des dépassements de coûts. Durant cette période, Litton avait entrepris des démarches pour faire rouvrir son contrat avec le gouvernement fédéral en utilisant le levier d'une mise en défaut de Davie.

Pour éponger ces pertes, Ottawa a versé une subvention de 263 millions \$ à la SGF et le gouvernement du Québec, 100 millions \$. Pourtant, la SGF avait demandé que tous les coûts supplémentaires soient assumés par le fédéral.

«Il serait équitable que le gouvernement paie le juste prix pour la valeur des produits obtenus. Dans le cas contraire, le contribuable du Québec serait appelé à payer en double pour les navires de la flotte canadienne, ce qui n'est pas acceptable», avait-on soutenu.

Le rapport dont nous faisons état aujourd'hui est un résumé d'un autre document beaucoup plus volumineux de 900 pages. Ce document qui aurait pu révéler d'autres informations n'a pas été conservé dans les archives de la SGF, ni dans celles du ministère du Développement économique et régional.

De plus, les énormes dépassements de coûts à la MIL Davie n'ont pas fait l'objet d'une enquête, du moins publique, comme celle qu'a instituée le gouvernement Charest pour tenter d'expliquer les dépassements de coûts au chantier de la Gaspésie.

# Des acteurs connus

PIERRE PELCHAT

PPelchat@lesoleil.com

■ Au moins deux acteurs de premier plan lors de l'acquisition des Industries Davie par la SGF se retrouvent aujourd'hui au Conseil des ministres du gouvernement Charest.

C'est le ministre des Transports, Yvon Marcoux, qui occupait les fonctions de président et chef de la direction de la Société générale de financement au

moment de la transaction pour acquérir Davie et Vickers à Montréal.

M. Marcoux est arrivé à la tête de la société d'État tout juste avant la transaction. Il est entré en fonction en octobre 1986. Sa démission a été acceptée en mai 1988. Par la suite, il a occupé un poste de haute direction chez Provigo.

Pour sa part, le ministre du Développement économique et régional, Michel Audet, a siégé au conseil d'administration de la SGF de 1988 à 1992. Il a été un des principaux négociateurs du gouvernement du Québec sur l'entente pour le versement de la subvention de 363 millions \$ à la SGF. À l'époque, M. Audet était sous-ministre de l'Industrie et du Commerce sous les libéraux de Robert Bourassa.

Le signataire pour le gouvernement du Québec de l'entente fédérale-provinciale est aujourd'hui maire de Montréal, Gérald Tremblay, lequel était ministre de l'Industrie et du Commerce à l'époque.

Au cours de cette période, le président du Groupe MIL était Robert Tessier, qui est aujourd'hui grand patron de Gaz Métro.



SAQ

## APPEL D'OFFRES

Numéro de dossier : SP-1239

Projet : Acquisition de services de maintenance logicielle pour les produits de la famille IBM

Des soumissions pour la fourniture du service de maintenance des produits logiciels de la famille IBM seront reçues au plus tard à 11 h (heure locale), le 15 juin 2004 par la Société des alcools du Québec (SAQ).

Le document complet d'appel d'offres est disponible du lundi au jeudi (inclusivement) de 8 h 30 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h ainsi que le vendredi de 8 h 30 à 12 h 30, aux adresses suivantes :

Siège social : 905, avenue De Lorimier