

Monsieur Samson,

Je suis en partie d'accord avec vous. Sauf que je préfère un verre à moitié plein qu'à moitié vide. Mes études sur les grands chantiers navals au Canada m'ont conduit, entre autres, à une triste constatation. Tous attendent les commandes de navires à construire, en particulier du fédéral. Aucun effort n'est fait par l'industrie pour «[VOIR VENIR](#)», i.e. absence de département de R&D d'envergure, etc. À force de le crier, il semble y avoir à Davie, chez les nouveaux dirigeants et les syndicats, une [nouvelle culture d'entreprise qui passe par une volonté ferme de s'équiper d'un département fort de R&D \(conjoint Québec-Norvège\)](#). Sinon, aussitôt terminés ces soi-disant contrats de plates-formes ou autres, l'histoire se répétera assurément. Nous sommes dans l'industrie lourde et il faut du temps pour concevoir, planifier et réaliser. Surtout, cesser d'attendre les commandes du fédéral qui semble incapable de définir une véritable politique maritime.

C'est à suivre,

Ronald Carré

J.JACQUES SAMSON
Chef des nouvelles

LE JOURNAL DE QUÉBEC | SAMEDI 14 OCTOBRE 2006

L'épave

La énième tentative de renflouage politique de la Davie n'a rien de glorieux. TECO Management, le nouvel acquéreur, a en effet mis des mois pour rassembler *in extremis* un petit 20 millions de dollars afin de faire l'achat des actifs restants; l'entreprise norvégienne a eu besoin pour ce faire d'importants engagements financiers gouvernementaux; elle arrive sans contrats fermes et ses dirigeants ont boycotté la conférence de presse des seuls politiciens locaux et du syndicat pour cette pompeuse annonce du «sauvetage», sans la présence de ministres économiques du Québec et du gouvernement fédéral.

Un sain scepticisme est au moins de mise face à la séance de pétage de bretelles convoquée en catastrophe hier à l'hôtel de ville de Lévis. Davie était en faillite depuis 2001. Dans les 20 années précédentes, le chantier naval avait changé six fois de propriétaires, dont quatre sont partis dans des faillites aux odeurs parfois douteuses. Le gouvernement du Québec y a aussi pompé 500 millions de dollars de fonds publics entre 1987 et 1995, avant que Jacques Parizeau le cède alors à Dominion Bridge. Une autre faillite a été annoncée peu après. Des prospecteurs ont cherché des investisseurs partout sur la planète depuis dix ans; personne ne voulait de la Davie. Alors avant de croire aux messies, surtout lorsqu'ils sont vêtus en quêteux, gardons un peu de retenue.

La firme SRCOR avait étudié les problèmes structureux auxquels le chantier était confronté au tournant du millénaire. La productivité était lamentable. Il fallait 214 000 heures de travail au Japon, 251 000 en Corée et 680 000 heures chez Davie pour construire le même bateau. Même l'aménagement physique des lieux était à repenser complètement. La construction se fait en ligne en Asie, sur le modèle des chaînes de montage, alors que des pièces géantes devaient être déplacées d'un atelier à l'autre au chantier de Lévis, agrandi en damier depuis 1825.

Le président du principal syndicat, Richard Gauvin, est le même qui avait poussé les travailleurs à rejeter brutalement, en janvier 2000, le plus sérieux projet de relance, présenté par un consortium formé par le Groupe Desgagnés, le Groupe Océan et Syntech Technologies. Le navire a sombré dans les mois suivants. Le dirigeant syndical parle aujourd'hui d'un nouveau partenariat. Il est à souhaiter que la culture syndicale aura effectivement évolué. Avant la dernière faillite, 48 % des syndiqués avaient déposé des griefs entre 1990 et 2000; en 1998 seulement, 30 % avaient rapporté un accident de travail!

Des investissements seront par ailleurs nécessaires pour remettre en marche les équipements de travail, immobilisés pour plusieurs depuis très longtemps, si bien sûr TECO obtient des contrats de construction de navires. Il faudra aussi être capable de recruter des spécialistes. La fameuse expertise en construction navale constamment évoquée s'est émoussée; les véritables experts ont trouvé du travail ailleurs au Canada ou à l'étranger ou sont partis à la retraite; les meilleurs travailleurs spécialisés ne sont pas restés non plus six ans au chômage ou à l'aide sociale. Ils ont trouvé de bons emplois ailleurs. Les régions de Québec et de Chaudière-Appalaches connaissent d'ailleurs un contexte exceptionnel de presque plein emploi. Bref, la crème n'est plus sur des listes d'attente syndicales. Il faudra donc investir beaucoup aussi dans des programmes de formation de la main d'œuvre.

Point stratégique

Le chantier Davie est situé à un point stratégique sur le Saint-Laurent. Il possède un cale sèche qui a longtemps fait l'envie. La présence d'un chantier capable d'effectuer des radoub majeurs est également un atout appréciable pour le port de Québec qui reçoit des géants des mers, pour Ultramar et pour les promoteurs du futur terminal méthanier Rabaska. L'industrie navale a occupé enfin une place importante dans l'histoire socio-économique de la Rive-Sud. Mais ces considérations n'ont pas suffi, depuis plusieurs décennies maintenant, pour en assurer la compétitivité et encore moins la prospérité. La population ne comptait déjà plus sur sa présence et son apport potentiel, à l'exception d'une poignée d'irréductibles toujours alimentés par des politiciens avec des fonds publics. Tant mieux si le miracle annoncé se produit mais il y a plus à parier que l'épave redescendra au fond, tôt ou tard.

jjsamson@journaldequebec.com www.blogue.canoe.com