

INDUSTRIES DAVIE : UN BIEN PUBLIC?

Par Ronald Carré
Économiste et lobbyiste-conseil
Consultant-expert en transport et en politique maritime et fluviale
www.Econometrikplus.com

À un moment où le gouvernement du Québec doit décider quel sort réserver à Industries Davie, la question fondamentale est la suivante. Industries Davie doit-elle être considérée comme un service public essentiel? La réponse est un OUI sans équivoque. Principalement dans le contexte des années futures où circuleront de plus en plus de grands navires dans le système Saint-Laurent – Grands-Lacs.

Plusieurs arguments incontournables et hautement stratégiques sont à la base de cette reconnaissance :

L'argument ultime est la nécessité de maintenir ce service essentiel à la navigation sur le Saint-Laurent en matière de construction et de réparation navale de grands navires, principalement depuis la fermeture de deux autres chantiers navals d'importance, Versatile Vickers (Port de Montréal) et Versatile Marine (Port de Sorel) en 1987. En conséquence, les actifs d'Industries Davie doivent être assimilés à la notion de biens publics, à tout le moins semi-publics dans la mesure où l'État choisirait plutôt d'être un partenaire minoritaire en association avec le privé.

Notons qu'en science économique, la notion de biens publics par opposition à celle de biens privés est souvent fondamentale pour la justification d'une aide financière directe de la part des gouvernements, peu importe la forme. Le jeu de l'offre et de la demande peut devenir faussé avec le temps lorsque, sur le marché, disparaissent, peu importe la raison, des joueurs pour un type très particulier de services. C'est pourquoi un bien ou service toujours considéré privé dans un marché donné faisant intervenir plusieurs offreurs peut devoir devenir public si un seul joueur survit consécutivement à une suite d'évènements. Davie est devenu, avec le temps, exactement dans cette situation, en particulier depuis 1987. Il est grand temps d'en prendre conscience surtout s'il s'agit de la conservation d'un service essentiel au bon fonctionnement de l'économie.

Dans le cas qui nous occupe, seulement Industries Davie peut satisfaire actuellement aux besoins des plus grands navires internationaux de transport de marchandises et de passagers de passage dans le Système Saint-Laurent – Grands-Lacs. Les armateurs étrangers propriétaires de ces navires doivent être rassurés concernant des services de réparations majeures ou partielles que seul un chantier naval de grande taille comme Davie peut leur offrir. La fermeture de Davie ferait disparaître nécessairement un avantage comparatif majeur qui contribue à attirer dans le Saint-Laurent, particulièrement à Québec et Montréal, les plus grands navires de croisières au monde. Il faudrait donc s'attendre à une diminution de trafic sur le fleuve si jamais Davie devait fermer, contrairement aux perspectives.

De plus, sans ce service essentiel offert à la navigation à partir de Lévis, nos armateurs canadiens devraient s'attendre, entre autres, à des accroissements importants de coûts pour leurs assurances et celles de leurs clients qui devraient nécessairement tenir compte des effets d'une catastrophe maritime sur leurs activités en l'absence de Davie.

Sans compter les coûts économiques et sociaux de toutes autres catastrophes écologiques (déversements, collisions majeures de grands navires, etc.) susceptibles de survenir n'importe où n'importe quand sur le Saint-Laurent.

D'autres arguments liés à sa localisation et à sa mise en perspectives par rapport à d'autres grands chantiers navals au Canada s'ajoutent à cette liste.

Il y a d'abord son emplacement stratégique en plein centre du système Saint-Laurent – Grands-Lacs à mi-distance entre la tête des Grands-Lacs et la mer.

Sa localisation en aval du port de Québec, à Pointe La Martinière, site en eau profonde, est un endroit retiré et stratégique capable d'accueillir les plus grands navires qui voguent sur le fleuve Saint-Laurent.

Industries Davie (fondé en 1825 et d'une capacité de plus de 2800 emplois à la production) est le plus important des sept plus grands chantiers navals au Canada qui sont : **Halifax Shipyards** incluant les installations de Dartmouth (1500 emplois) propriété de Saint John Shipbuilding (Nouvelle-Écosse); **Marystown Shipyards** (700 emplois) (Marystown, Terre-Neuve); **Saint John Shipbuilding** (2200 emplois) (Saint-Jean, Nouveau-Brunswick) accessible par la Baie de Fundy, virtuellement fermé actuellement mais qui, dans son état actuel, pourrait rapidement redevenir opérationnel; **Port Weller Dry Docks** (1000 emplois) (Sainte-Catherine, Ontario) division de Canadian Shipbuilding and Engineering incluant sa filiale Pascol Engineering à Thunder Bay; **Allied Shipbuilding** et **Vancouver Shipyards** ((2500 emplois au total) tous deux de Colombie-Britannique).

Grosso modo, la situation conjoncturelle actuelle des emplois à la production dans ces sept plus grands chantiers navals au Canada est la suivante selon monsieur Peter Cairns, président de l'Association des chantiers navals du Canada : **Industries Davie**, 800 travailleurs à l'oeuvre (fonctionne à plus de 29% de sa capacité); **Halifax Shipyards**, 125 travailleurs (8 %); **Marystown Shipyards**, 700 travailleurs (100 %); **Saint John Shipbuilding**, zéro travailleur (0%); **Port Weller Dry Docks**, 300 travailleurs (30 %); **Allied Shipbuilding**, 70 travailleurs ; **Vancouver Shipyards**, 700 travailleurs, soit un total de 770 travailleurs à la production représentant 31 % de leur capacité). Somme toute, Davie n'est pas le chantier dans la pire condition du point de vue de l'utilisation de sa capacité de production actuellement, bien au contraire.

Sans entrer dans les détails, retenons que le manque d'agressivité marketing sur les marchés de la construction navale et de l'industrie lourde, ainsi que l'absence totale d'efforts de R-D (recherche-développement), expliquent pour une bonne part la situation de déclin de la construction navale au Canada. Tous ces chantiers navals ont, pour assurer leur survie, toujours été dans une position d'attente de contrats fédéraux principalement (marine nationale, garde-côtière, traversiers, etc.), la vache à lait de leur survie jusqu'à maintenant.

Cette culture d'entreprise rétrograde doit changer, maintenant à une époque où le fédéral coupe drastiquement dans ce genre de dépenses.

Même si nous devons admettre que Davie n'est pas pire que les autres, il faut à tout prix la forcer à modifier sa culture d'entreprise. Sa direction en est capable. Mais encore faut-il qu'elle se sente supportée par les autorités politiques, tant municipales, provinciales que fédérales. Son contexte de faillite des cinq dernières années ne lui permettait que de faire du cas par cas sans jamais être rassurée sur son avenir à l'issue de chacun des contrats réalisés. De ce point de vue, le gouvernement du Québec, en particulier, est le mieux placé pour forcer l'entreprise à prendre le virage qui s'impose en lui apportant le support nécessaire.

Pour garantir un service essentiel à la navigation, le gouvernement du Québec se doit d'assurer non seulement la survie de Davie mais aussi son développement

Le gouvernement du Québec se doit donc d'assurer non seulement la survie de Davie mais son développement au-delà d'un seuil minimal de rentabilité pour garantir ce service essentiel à la navigation. Contrairement à la période 1987 à 1996 lorsque le gouvernement du Québec, via la SGF (Société générale de financement), détenait 65% d'Industries Davie, il n'est pas nécessaire que le gouvernement redevienne actionnaire majoritaire d'Industries Davie pour garantir ce service essentiel.

Bien au contraire, le gouvernement du Québec devrait plutôt s'assurer la participation d'un partenaire d'affaires privé majoritaire et solide financièrement capable de prendre la gouverne d'Industries Davie de manière à la faire prospérer. C'est la seule voie pour lui permettre d'atteindre la rentabilité à long terme. À la limite, il n'est même pas nécessaire que ce ou ces partenaires soient canadiens.

Des études réalisées depuis plus de trois ans par l'auteur de ces lignes démontrent un potentiel de marché incroyable pour Davie pour les 25 prochaines années. Mais pour en prendre pleinement conscience, il faut d'abord changer drastiquement la culture de l'entreprise qui a toujours prévalu à l'interne. Bien supportée, l'actuelle direction peut faire le travail. Bref, ce potentiel de développement ne sera réalisable qu'à la seule condition d'avoir à sa tête une direction ayant la vision la plus large possible, de la perspicacité et une ferme volonté d'ouverture sur le monde.

Trois grands axes d'interventions se doivent d'être initiés très rapidement par une nouvelle haute direction renforcée à Davie. De un, il faut des associations avec des partenaires stratégiques internationaux parmi les meilleurs au monde dans différents segments de marché directement liés à la construction navale et à l'industrie lourde. Ces associations sont possibles et nécessaires à court terme. De deux, initier immédiatement un programme de R-D propre à Industries Davie en fonction des nouveaux marchés déjà identifiés pour les 25 prochaines années. Il faut affiner ses crayons de manière à dessiner les meilleurs prototypes de produits. Et de trois, se pencher immédiatement sur la création de la Financière Davie, une nouvelle institution financière propre à Davie dont le but serait d'offrir à sa clientèle des possibilités inédites de financement à long terme, compte tenu du coût très élevé des navires aujourd'hui. Le service offert à la clientèle doit être complet, soit le meilleur produit financé à long terme aux meilleures conditions.