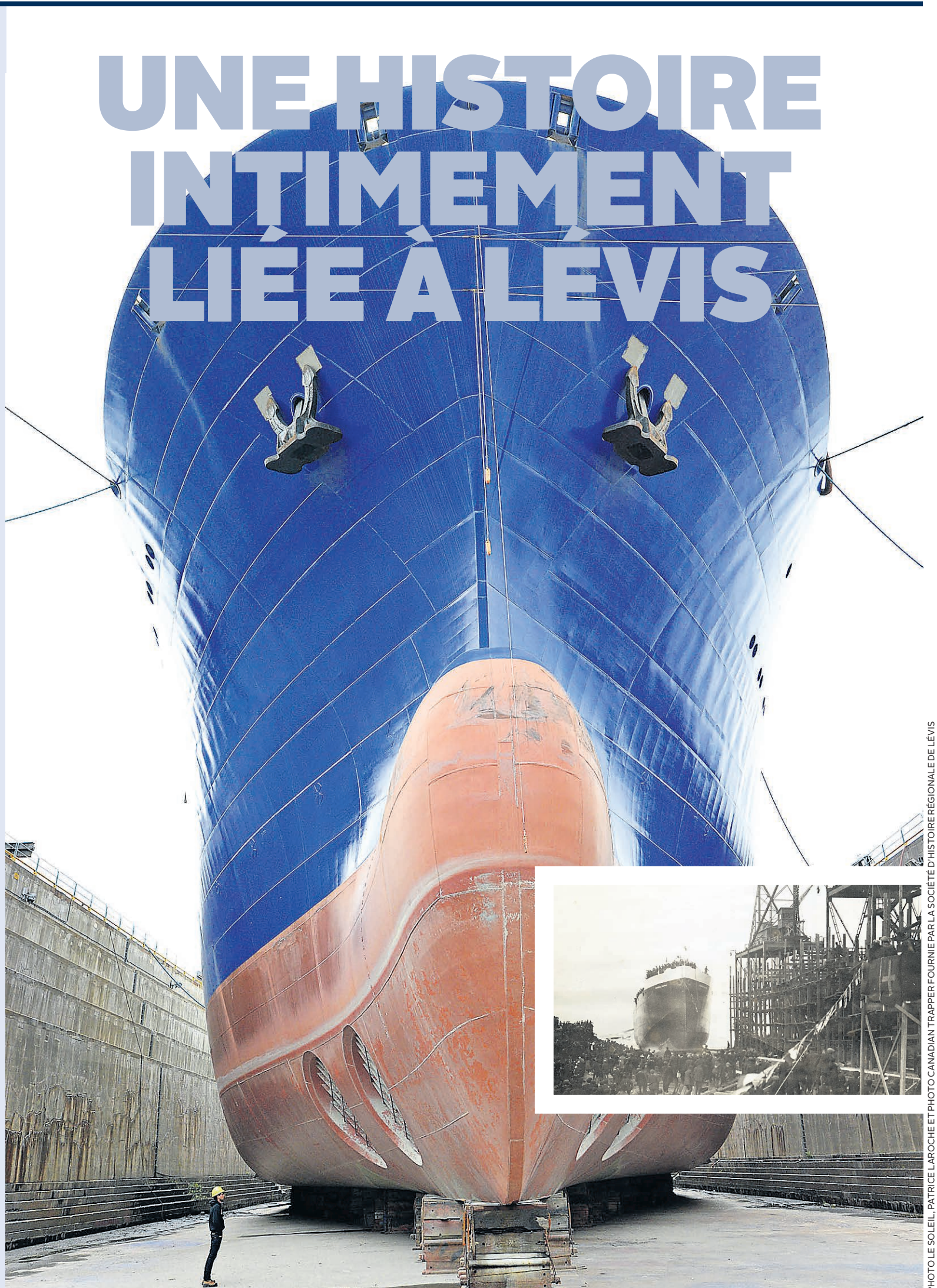


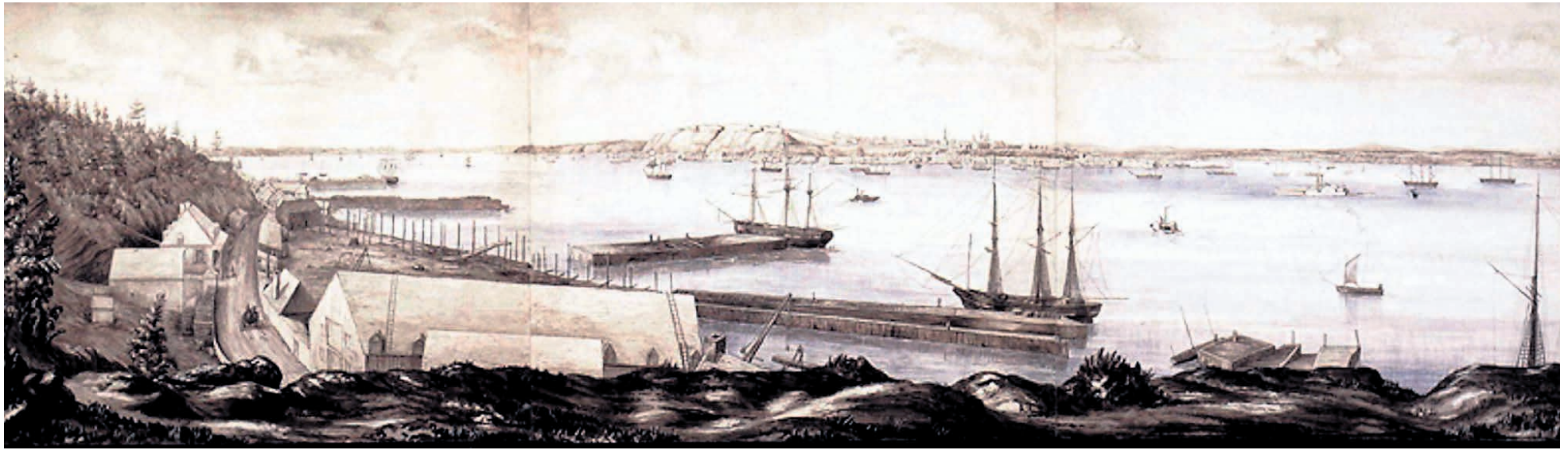
UNE HISTOIRE INTIMEMENT LIÉE À LÉVIS

Le chantier maritime Davie Canada inc., à Lévis, célèbre cette année ses 190 ans. L'histoire de ce chantier est ponctuée d'années fastes et de périodes moins glorieuses, embauchant par moments des milliers de travailleurs et connaissant, d'autres années plus difficiles, incluant la fermeture. Aujourd'hui bien relancé, ce chantier s'est complètement transformé, a innové, et fournit du travail à quelque 900 personnes. Savez-vous que l'histoire de ce chantier, intimement liée à celle de Lévis, a d'abord commencé... à Québec? Connaissez-vous l'aventure de M. Davie? Qui sont les actuels propriétaires? Et qu'est-ce qu'en disent les dirigeants syndicaux et le maire Gilles Lehouillier? Le journal *Le Soleil* souligne cet anniversaire avec ce supplément qui sera distribué à plus de 100 000 exemplaires dans sa version papier dans les quotidiens *Le Soleil* et *Le Droit*, tous deux membres du Groupe Capitaux Médias. Rendez-vous aux internautes à lesoleil.com pour consulter le contenu du cahier.

leSoleil
LeDroit

Les cales de Davie ont vu passer un grand nombre de navires. Ci-contre, en 2015. En mortaise, le lancement d'un navire en 1919.





Aquarelle représentant le chantier Davie en 1847 — BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA, NO D'ACC 1986-15-2

Le chantier aux multiples naissances



GABRIELLE THIBAUT-DELORME
Collaboration spéciale

En 1811, le charpentier naval George Taylor débarque à Québec. Les contrats pour la construction de navires de guerre prolifèrent, mais c'est après la guerre, en 1814, que Taylor entreprend d'ouvrir son propre chantier, des deux côtés de la rue Saint-Charles.

La fille de George Taylor, Elizabeth, rencontre le capitaine Allison Davie. Les deux se marient, mais avant d'accorder la main de sa fille, George Taylor pose deux

conditions : son gendre devra devenir son associé au chantier naval et le nom de Taylor sera donné aux enfants, explique l'historienne Eileen Reid Marcil.

George Taylor a trouvé un successeur digne pour son entreprise. Visionnaire, le capitaine Davie réalise que la réparation de navires serait plus profitable à long terme pour l'entreprise. «Il y avait des succès phénoménaux et des faillites retentissantes dans le domaine de la construction de navires à Québec», rappelle David Gagné, conseiller en histoire et patrimoine à la Ville de Lévis. Au lieu de se lancer dans la construction et ainsi d'être à la merci des contrats, Allison Davie s'assurait un revenu plus stable dans la réparation.

En 1829, il prendra la décision d'acheter un terrain à Pointe-Lévy.

Il y construira sa maison Homestead, aujourd'hui classée monument historique.

Allison Davie gère seul la compagnie pendant quatre ans seulement. Triste coup du sort, le capitaine meurt noyé en 1836. C'est sa femme, Elizabeth Taylor Davie, qui reprend les rênes, le temps que son fils gagne en maturité. «Au Canada, il y eut très peu de femmes à la tête d'un chantier naval et Elizabeth pourrait bien avoir été la première», raconte Eileen Reid Marcil. «Les ouvriers lui faisaient confiance. Elle connaissait les chantiers maritimes depuis son enfance.»

George Taylor Davie prend la relève et agrandit considérablement le chantier. Après s'être porté acquéreur des parts de ses frères et sœurs, il bâtit le chantier de Lauzon, qui



Allison Davie (1799-1836)
— FONDS INDUSTRIES DAVIE, SECTEUR DES ARCHIVES PRIVÉES DE LA VILLE DE LÉVIS

constitue aujourd'hui la partie ouest. L'endroit est avantageux, le nouveau chantier est situé tout près de la cale sèche du gouvernement, alors en construction, qui sera mise en service en 1886.

Les fils de George T. Davie fondent un autre chantier à l'ouest. «Situé juste à côté de la cale sèche, c'est comme s'ils avaient les mains dans le plat de bonbons», rigole M. Gagné.

La grande cale sèche Champlain, longue de 357 mètres, a été inaugurée en 1917.

Les Davie sont avant tout des réparateurs de navires, avant d'être des constructeurs. La construction va commencer presque 60 ans après la fondation du chantier.

«RÉPUTATION SANS FAILLE»

Les contrats se succèdent et se ressemblent peu. Les grands voiliers de bois cèdent leur place aux navires à la coque en métal. Sous George Taylor Davie sera également construit le premier traversier à vapeur. À travers les générations, les activités du chantier se diversifient : brise-glace, traversiers, barges, cargos, navires de croisière et navires de guerre y prennent le large. «Au chantier Lauzon, on a construit le plus grand nombre de navires au Canada, les plus gros et probablement les meilleurs. C'est reconnu mondialement que les navires qui sont sortis du chantier de Lauzon ont une réputation sans faille», indique David Gagné.

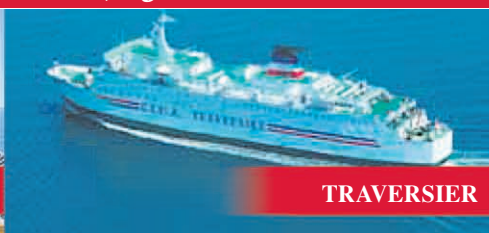
La force du chantier est également son innovation. Les dirigeants ont été les premiers à construire des coques en métal. Ils furent également prompts à intégrer la technologie dans les années 60. Durant la même période, l'expertise de Davie se fait sentir dans des domaines autres que maritimes : wagons, bâches spirales et canons sortent du chantier.

L'activité évolue au rythme des marées. Pendant les guerres, ça grouille chez Davie. En 1944, l'entreprise employait plus de

Félicitations au chantier Davie, symbole d'innovation dans le domaine maritime, et bon 190^e anniversaire !



CROISIÈRES



TRAVERSIER



TRANSPORT



DRAGAGE & REMORQUAGE

- Croisière sur le fleuve Saint-Laurent de Montréal jusqu'aux Îles
- Service annuel de traversier entre l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles

- Transport maritime et routier de marchandises
- Service de dragage maritime et de remorquage

Transporteur officiel des Îles de la Madeleine



6500 employés. «C'était une ville dans une ville. Après le gouvernement du Québec, Davie était le plus gros employeur dans la région», rappelle David Gagné.

Dans les années 80, le marché asiatique fait mal aux chantiers nord-américains. À des prix moindres, les nouveaux venus produisent des porte-conteneurs en très grandes quantités. Davie s'essouffle. Un contrat avec la marine américaine le garde en vie, mais en 2005, il ne reste plus qu'une trentaine de travailleurs.

NOUVEAU PRINTEMPS

La construction de navires cesse en 1997, raconte Alex Vicefield, le grand patron d'Inoceca, le groupe propriétaire de Davie. Jusqu'à 2012, le chantier passe entre les mains de propriétaires successifs jusqu'à l'arrivée d'Inoceca, qui a relancé les opérations. En 2013, Davie baptise un premier navire après 15 ans d'inactivité. En 2014, l'entreprise compte 850 employés.

Signe de renouveau, Davie remporte en 2015 le prix du meilleur

chantier naval en Amérique du Nord, surpassant celui de la marine américaine.

À travers les années, l'endroit a vu passer nombre de travailleurs, certaines familles y ont œuvré de génération en génération. Ils partagent ce qu'ils appellent «l'esprit Davie». «Dans la majorité des chantiers navals, vous n'avez pas à travailler à - 30 degrés», dit Alex Vicefield, pour expliquer cette force de caractère.

1825

Année de la création de Davie

À l'image de ses employés, Davie a fait preuve de résilience. Cette année marque le 190^e anniversaire de l'association entre George Taylor et Allison Davie. Avec tous les capitaines successifs qui ont été à la barre de l'entreprise, le chantier a gardé le cap et mise maintenant sur l'avenir.

SE RELEVER DE SES CENDRES



Navires de guerre au chantier Davie, en 1917
— PHOTO FOURNIE PAR LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE RÉGIONALE DE LÉVIS

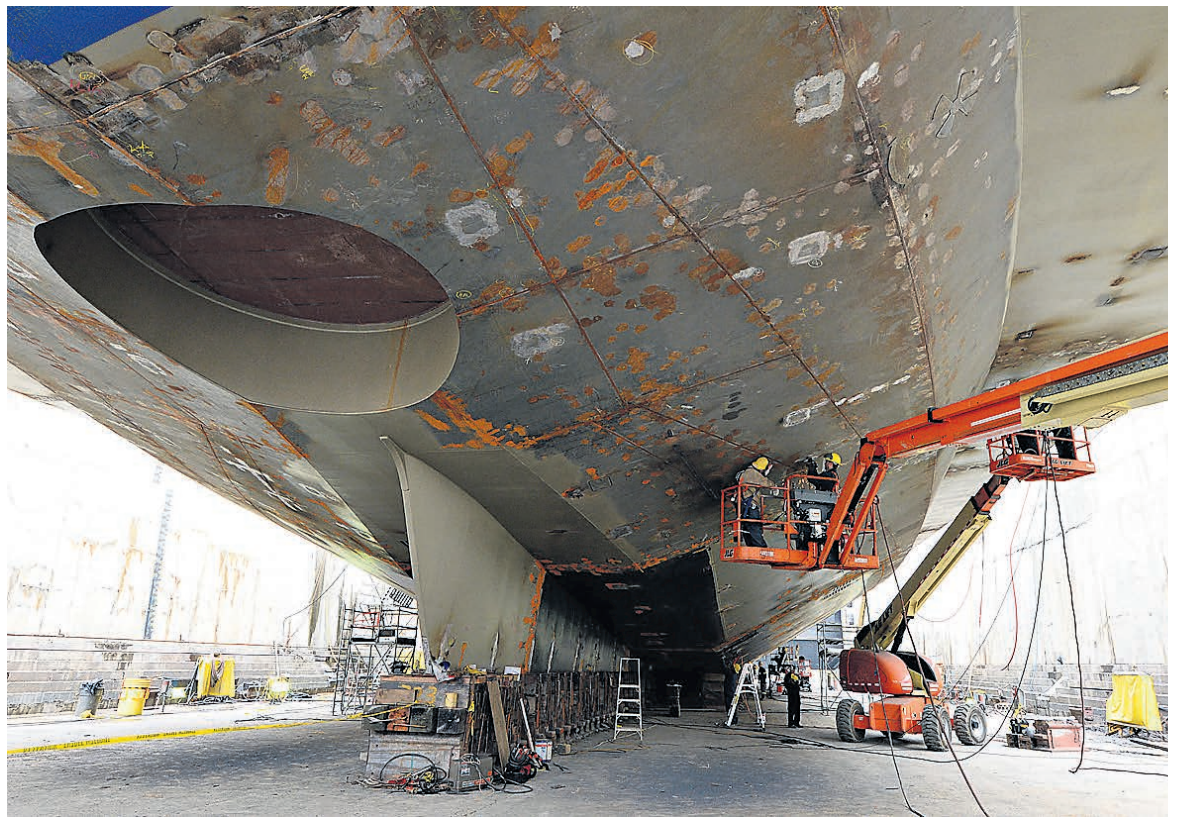


Il y a 60 ans, le 27 octobre 1955, un gigantesque incendie a détruit le chantier Davie. Les flammes ont pris naissance dans la fonderie et se sont étendues jusqu'au Vieux-Lauzon, rasant trois maisons sur la rue Saint-Joseph. Le feu sera le plus gros de l'histoire de la région. La Société d'histoire régionale de Lévis a commémoré l'évènement cet été par une exposition à la chapelle Saint-François-Xavier. **GABRIELLE THIBAUT-DELORME (COLLABORATION SPÉCIALE)** — PHOTOS FOURNIES PAR LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE RÉGIONALE DE LÉVIS

3785988

FÉLICITATIONS À CHANTIER DAVIE POUR 190 ANS D'EXCELLENCE ET D'INGÉNIOSITÉ CONTRIBUANT AU RAYONNEMENT DE LÉVIS !

Lévis
ville de coopération
ville.levis.qc.ca



Le chantier Davie fait partie des plus gros employeurs de la Rive-Sud de Québec. — PHOTOS LE SOLEIL, PATRICE LAROCHE

**Joyeux
anniversaire
Davie
Canada !**

WAJAX **SYSTÈMES
DE PUISSANCE**

Wajax Systèmes de puissance félicite le plus grand chantier maritime au Canada pour ses 190 ans et 715 navires livrés.

- Systèmes de propulsion
- Groupes électrogènes
- Service
- Soutien technique

Distributeur autorisé

mtu **VOLVO
PENTA**

www.wajaxpower.com

Un fleuron dans le paysage lévisien

JEAN-MICHEL POIRIER
Collaboration spéciale

Pendant plus de 185 ans, le chantier Davie a fait partie du paysage lévisien. Maintenant bien installé dans le quartier Lauzon, le

chantier naval a grandi en même temps que la ville. Avec 717 navires inaugurés depuis sa fondation, l'entreprise continue d'être un fleuron pour Lévis.

Pour le maire Gilles Lehouillier, à la tête d'une localité de quelque 140 000 personnes, le chantier

maritime est une institution pour sa ville. Celui qui a agi pendant 20 ans à titre de conseiller municipal de Lauzon affirme que le chantier naval est tellement intégré à la localité que les citoyens habitant en périphérie de la Davie ne se sont jamais plaints. «Pourtant, les maisons sont collées sur le chantier», ajoute M. Lehouillier.

Bien plus qu'un simple employeur, la Davie est indissociable du quotidien de nombreux Lévisiens. Le maire raconte que «dans les années 90, la Davie avait une sirène très bruyante qui sonnait pour annoncer les changements de quarts. Mais pour les parents, c'était un signal, un peu comme un clocher d'église.» Lorsque la Davie a annoncé avoir développé un nouveau système, «les citoyens ont presque protesté, c'était devenu une référence», indique M. Lehouillier.

UN INVESTISSEMENT RENTABLE

Si les temps étaient gris pour Davie dans les années 1990-2000, avec moins de 35 employés, le chantier naval fait maintenant partie des plus gros employeurs de la Rive-Sud de Québec, avec Desjardins, Frito Lay et Valero. À ce jour,

Pour prolonger
la durée de vie
de votre boîte
de vitesse

*We'll extend
the life
of your
gearbox*



canada@santasalo.com
www.santasalo.com

Santasalo GEARED FOR INDUSTRY

717

navires construits par Davie

357 m

Longueur de la cale sèche Champlain

8 \$

Retombées pour la région engendrées pour chaque dollar investi

35

employés avant le rachat par Inoce

850

employés en 2015

1100

Nombre d'entreprises qui profitent des succès de Davie

le chantier naval connu sous le nom de Chantier Davie Canada embauche plus de 850 employés.

Cette période plus sombre est désormais révolue. «Dans les années 90, des contrats, il n'y en avait pas. Mais avec les programmes d'entretien des navires de la Garde côtière et de la marine canadienne, il y aura du travail, assure le maire Lehouillier, surtout que la Davie veut s'engager dans le Plan Nord.

«Et ça attire énormément de jeunes familles à Lévis. Les travailleurs sont bien payés, les emplois sont stables, alors ils construisent des maisons, ils fréquentent les commerces locaux. Ils participent à la vie économique de Lévis», confie le maire.

Les investissements des gouvernements dans le chantier Davie ont été critiqués, qualifiant le chantier naval de «canard boiteux». Or, le maire lévisien assure que c'est tout à fait le contraire. «Chaque dollar investi dans la construction navale rapporte 8 \$ en retombées pour la région. À l'échelle du Québec, ça représente 170 millions \$ en valeur ajoutée pour le chantier», précise M. Lehouillier. Et chaque nouvel emploi au chantier naval crée trois emplois indirects. «Ces



Selon le maire de Lévis, Gilles Lehouillier, chaque dollar investi dans la construction navale rapporte 8 \$ en retombées pour la région.

emplois-là, ce sont des emplois payants. Pour le gouvernement, ça représente des entrées fiscales de 20 millions \$. C'est majeur.»

D'ailleurs, le maire Lehouillier est ferme à ce sujet : il aurait été impensable de fermer la Davie. «Ce serait du gaspillage. Construire un chantier comme Davie, ça prendrait de 15 à 20 ans.»

PRÉSENCE DANS LA COMMUNAUTÉ

Depuis son rachat par Inoce

en 2012, le chantier Davie a poursuivi sa mission initiale et s'est engagé dans la vie communautaire de Lévis. Ainsi, le chantier naval a prêté une partie de son terrain à la descente Joliette. Si une descente privée peut coûter plus d'une cinquantaine de dollars pour mettre un bateau à l'eau, «grâce à Davie, on voit maintenant des familles et de petites embarcations aller pêcher sur le fleuve». Selon le maire, il s'agit de la seule descente de bateaux aménagée gratuite au Canada.

3764927

International

Fier partenaire de Chantier Davie depuis plus de cinq décennies

www.international-marine.com

AkzoNobel

OCEAN
L'INGÉNIOSITÉ MARITIME

DEPUIS 1972, LA PASSION DU MARITIME NOUS PROPULSE

Notre gamme de services maritimes est la plus complète de l'industrie. Quels que soient vos besoins en **construction et réparation navale**, en **dragage**, en **location d'équipements** spécialisés, en **remorquage portuaire** ou en **transport maritime**, notre expertise et notre créativité sauront être mises à profit afin de vous offrir des solutions ingénieuses adaptées à votre réalité.

YouTube Facebook LinkedIn

GROUPOCEAN.COM



Le projet de Davie, qui propose de transformer un cargo en navire ravitailleur, est «temporaire». Il s'agirait d'une solution «rapide» et «abordable» pour la marine canadienne qui pourrait être livrée d'ici moins de deux ans.

— PHOTOTHÈQUE LE SOLEIL

Une deuxième vie grâce à Davie

GABRIELLE THIBAUT-DELORME
Collaboration spéciale

La Marine royale canadienne pourra bientôt profiter de l'expertise de la Davie, qui propose de transformer un cargo en navire ravitailleur.

«Depuis plusieurs années, la marine ne peut s'aventurer plus loin que 300 miles nautiques des frontières puisqu'ils ne sont pas capables de ravitailler», explique Marc-André Deschênes, responsable des relations publiques chez Davie Canada. «Stratégiquement, pour un pays, quand tu n'as pas ça, tu es obligé de faire des ententes et de dévoiler ce que tu planifies.»

La construction de deux navires ravitailleurs, qui pourront fournir les forces notamment en diesel, en essence et en eau, a été retardée sous les gouvernements de Jean Chrétien et de Paul Martin, avant que le projet ne soit repris par les conservateurs.

«RAPIDE» ET «TEMPORAIRE»

Le projet proposé par Davie est «temporaire». Il s'agirait d'une solution «rapide» et «abordable» pour la marine canadienne, qui pourrait être livrée d'ici moins de deux ans.

«Nous prenons un cargo et le transformons en navire ravitailleur», a expliqué Alex Vicefield, pdg d'Inoce, au cours d'un entretien avec *Le Soleil*. La veille du déclenchement des élections, le

16 millions \$

Montant du contrat accordé par la Garde côtière pour la remise à niveau du brise-glace *NGCC Henry Larsen*

40 millions \$

Montant total des contrats octroyés par la Garde côtière depuis 2012

1^{er} août, le ministre de la Défense nationale Jason Kenney a confirmé une lettre d'intention avec Davie.

Le porte-conteneurs *Asterix* était tout désigné. Le navire se départira de ses équipements et ses soutes au chantier du Groupe Aecon, à Picou, en Nouvelle-Écosse. Le navire «vidé» devrait faire son entrée au chantier Davie au printemps 2016.

Depuis août, Davie s'active à construire la nouvelle charpente du *Asterix*. Les nouvelles sections (réservoirs, équipements, hangars...) du navire ravitailleur seront intégrées à l'ancien cargo. Le nouveau navire serait muni d'un hélicoptère, de deux hangars à avions, d'un hôpital et de deux grues.

L'obtention du contrat permettrait de rappeler 200 travailleurs au chantier.

DANS LES CARTONS

Outre le navire ravitailleur, Davie a dans la mire une autre entente avec la marine canadienne. Un projet d'une durée de «5 à 10 ans» pour la réparation et la maintenance d'une nouvelle classe de navires destinée aux eaux arctiques.

Rappelons que le 7 juillet, Davie s'est vue accorder un contrat de 16 millions \$ par la Garde côtière pour la réfection et la remise à niveau du brise-glace *NGCC Henry Larsen*. Il s'agissait du quatrième contrat octroyé par la Garde côtière depuis 2012, pour un total dépassant les 40 millions \$. Les travaux sur le *NGCC Henry Larsen* devraient se terminer avant mai 2016.

3784335

3784943



**Fier partenaire de
Chantier Davie
depuis 1975 !**

**SPÉCIALISTE EN SYSTÈMES
HYDRAULIQUES ET
ÉLECTROHYDRAULIQUES**



Centre de réparation
hydraulique **HYDREP INC.**
3560, rue de l'Énergie
Parc Industriel,
Jonquière (Québec)
Tél. : 418 695-0120
www.hydrop.ca



Le rachat par Inoceca a ramené de l'espoir au chantier. De 35 employés lors de la fermeture en 2010, ils sont maintenant plus de 850. — PHOTO LE SOLEIL, PATRICE LAROCHE

Un chantier tourné vers l'avenir

JEAN-MICHEL POIRIER

Collaboration spéciale

Avant la fermeture de 2010, le chantier Davie était, à toutes fins utiles, mort. Le rachat en 2012 par Inoceca a cependant complètement changé la donne, selon le syndicat représentant ses travailleurs. Avec un deuxième navire lancé, un quatrième navire de la Garde côtière réparé ainsi que le prix du meilleur chantier naval nord-américain en 2015, l'avenir s'annonce lumineux pour ce fleuron lévisien.

Pour Jean Blanchette, président du syndicat de la Davie, qui a travaillé au chantier naval depuis 1981 — avec des départs et des retours —, le rachat par Inoceca a ramené de l'espoir pour les employés. «En 35 ans, je n'ai jamais vu une compagnie soumissionner autant sur des bateaux et sur des projets. Ils ont des contacts partout sur la planète», affirme M. Blanchette.

Et nécessairement, de nouveaux contrats signifie de nombreuses embauches. Lors de la fermeture en 2010, ils n'étaient plus que 35 à travailler sur cet immense chantier naval de 57 hectares — le plus grand au Canada; ils sont désormais plus de 850. Et les jeunes sont nombreux. La plupart des employés ont entre 25 et 50 ans, avec une moyenne d'âge qui tourne autour de 30 ans.

Si, à l'époque, la fin d'un projet signifiait une série de mises à pied, la situation est tout à fait différente aujourd'hui. «Les jeunes ne connaissent pas ça. Avec les contrats qu'on a en main, et le projet Resolve qui s'en vient, les gens savent qu'il y a quelque chose au bout du tunnel.» M. Blanchette

croit également qu'avec le projet Resolve, combiné «à tous les contrats qu'on a présentement», d'autres embauches seront à prévoir.

NOUVELLE MENTALITÉ

L'arrivée d'Inoceca a amené un important changement de mentalité, notamment en matière de santé et sécurité au travail. «Pour certains employeurs, ce n'est pas une priorité», déplore M. Blanchette. Or, avec Inoceca, «la santé et sécurité est maintenant omniprésente». D'ailleurs, la nouvelle politique en matière de santé et sécurité en place chez Davie stipule que «chez Davie, aucun travail ni aucune tâche n'est si important ni si urgent qu'il ne puisse être fait en toute sécurité».

Une nouvelle mentalité s'applique également à la manière de travailler. Lors de la fermeture, toute la machinerie était désuète. «Même si les nouveaux propriétaires ne peuvent tout changer en même temps, Inoceca a racheté une grande quantité d'outils et de machines», indique M. Blanchette. Le président du syndicat cite en exemple une machine au plasma pour couper l'acier, «dont le coût de remplacement est astronomique».

Inoceca a aussi proposé de nouvelles techniques de travail, plus efficaces. «Ils ont ramené le préarmement des modules. Un navire est construit morceau par morceau, un peu comme des blocs LEGO, explique M. Blanchette. Chaque module est construit, puis

on y installe les moteurs et l'électricité avant de faire l'assemblage final. Ce qui n'était pas fait par les Norvégiens.» Cette technique est beaucoup plus efficace et rentable, résume le président du syndicat.

FIERTÉ

Après les années moroses qui ont mené à la faillite et à la fermeture de la Davie, il n'y avait que le chantier qui était à reconstruire, mais toute la fierté de travailler pour la Davie. «Les jeunes sont fiers de travailler au chantier. Beaucoup travaillaient avant dans des *shops* d'acier, où les soudures sont faites à plat. Sur un navire, c'est différent. Ils en font un défi personnel», explique M. Blanchette. Il rappelle des réparations faites sur le navire *Louis-Saint-Laurent*. «C'était un

vase clos dans un vase clos, avec 16 pouces de dégagement. Il fallait faire une soudure la tête en bas dans des conditions climatiques extrêmes.» Et la réparation s'est faite en respectant le budget et l'échéancier.

Si l'avenir pouvait sembler incertain pour l'institution il y a cinq ans, les employés de la Davie semblent maintenant beaucoup plus optimistes. «L'entreprise est partie de zéro, et on a gagné le meilleur chantier en Amérique du Nord. L'avenir, j'y crois», affirme avec conviction Jean Blanchette. Et si certains employés plus âgés sont encore un peu sceptiques, en regard de tout ce qu'ils ont vécu, le président du syndicat est certain que le chantier est entre bonnes mains.

3784236

Charl-Pol
Portneuf
Saguenay

CHARL-POL FAIT PARTIE DE VOTRE ÉQUIPE...
CHARL-POL FAIT PARTIE DE LA SOLUTION!

Fier partenaire de Chantier Davie Canada Inc.

Respect de nos employés
À l'écoute de nos clients
Souci constant de la qualité
Volonté de réussir

Charl-Pol Inc. Visitez-nous en ligne au www.groupeindustrielcharl-pol.com

De Monaco... à Lévis

JEAN-MICHEL POIRIER

Collaboration spéciale

Si les années 1990-2000 ont été difficiles pour Davie, le chantier naval récemment sacré chantier naval nord-américain de l'année est maintenant sur la route de la prospérité depuis le rachat, en 2012, de l'entreprise par la firme d'investissement maritime Inoceca, dont le siège social se trouve à Monaco.

Pour Alex Vicefield, pdg d'Inoceca, le choix de se porter acquéreur du chantier naval de Lévis était naturel. La firme britannique basée à Monte-Carlo est composée d'Alex Vicefield, pdg et spécialiste de la gestion, de James Davies, directeur financier, ainsi que d'Alan Bowen, spécialiste des questions techniques. Avec des champs de compétences aussi étendues, Alex Vicefield affirme sans détour que son organisation «était la seule capable de redresser et de faire prospérer Davie».

«En analysant le marché, nous nous sommes rendu compte que

c'est au Canada que se trouvait la meilleure opportunité pour nous», explique le vétéran britannique de l'industrie maritime. Et ce, pour plusieurs raisons. «Nous explorions la possibilité d'investir en Allemagne et en Espagne. Or, nous nous sommes rendu compte que le chantier de Lévis coûterait moins cher à exploiter. De plus, Davie était toujours opérationnel, contrairement au chantier en Espagne, qui avait fait faillite.»

De plus, la localisation géographique de Davie est avantageuse. La côte est canadienne se trouve en plein dans le «triangle doré de l'exploitation pétrolière, entre la mer du Nord, l'Ouest africain et la côte est sud-américaine», explique M. Vicefield. La proximité avec l'Arctique, qui sera le prochain enjeu géographique important, place également la Davie dans une excellente position. «D'ailleurs, l'une des niches que nous sommes en train de développer ici, c'est les bateaux capables de se déplacer dans la glace», ajoute-t-il.

DÉPASSER LES ATTENTES

«En arrivant ici, nous avons fait un certain nombre de promesses :

«Davie était un joyau qui manquait d'amour. Nous lui avons donné ce dont elle avait besoin pour que le chantier ait un avenir»

— Alex Vicefield, pdg d'Inoceca

investir 100 millions \$, embaucher 500 employés et implanter une toute nouvelle équipe de gestion. Au départ, personne ne nous a crus. Finalement, nous avons donné du travail à 1000 personnes, nous avons investi plus de 300 millions \$, en plus de changer complètement l'équipe et la philosophie de gestion», a indiqué M. Vicefield dans un entretien au *Soleil*. De plus, Inoceca a réussi à faire ce qui n'avait pas été fait depuis 1997. Un an après l'achat du chantier naval, Inoceca a, en 2013, lancé un nouveau bateau. «C'était un moment particulier», se souvient M. Vicefield.



Alex Vicefield croit qu'Inoceca restera à Lévis pour plusieurs années.

— PHOTO LE SOLEIL, PATRICE LAROCHE

Si Inoceca a beaucoup d'expérience dans le domaine maritime, la plupart de ses projets «étaient toujours limités dans le temps», ajoute James Davies, directeur financier d'Inoceca et de Davie. «Je dois admettre qu'au départ, nous pensions que Davie serait un projet de redressement de cinq

ans, mais maintenant, avec tous les contrats potentiels émanant du gouvernement fédéral, je suis convaincu que nous serons ici encore longtemps», explique Alex Vicefield. «Davie était un joyau qui manquait d'amour. Nous lui avons donné ce dont elle avait besoin pour que le chantier ait un avenir.»

3787931

