

# L'AVENIR SOURIT À MARINE INDUSTRIE

PAR MICHEL LAPALME

“Vous me demandez si les chantiers maritimes ont un avenir au Canada? Evidemment, ne serait-ce que pour satisfaire nos propres besoins.”

Gérard Filion est dans son bureau de la rue Peel, à Montréal. Lourdemment renversé sur le dossier de cuir de son fauteuil, on dirait qu'il chasse la question comme s'il s'agissait d'une agaçante volute de fumée.

Il est devenu en 1965 président de Marine Industrie en étant le principal responsable de l'acquisition des chantiers maritimes de Sorel par la Société générale de financement.

Marine Industrie, c'est d'abord le plus gros complexe industriel canadien-français. Sur le plan technologique, c'est aussi le premier chantier maritime du Canada. Avec ses 150 navires, c'est également la première flotte marchande du pays. C'est le troisième fabricant de wagons de chemin de fer au Canada et l'un des plus gros fabricants de turbines et d'alternateurs pour barrages hydro-électriques. Mais Marine Industrie est surtout la seule entreprise nord-américaine où l'on peut lire sur des pièces d'acier de 30 tonnes: “Vérifié”, en français. Et sur une plaque abandonnée dans un coin de cour: “Pas bon”.

Marine Industrie naquit en 1917 lorsque Joseph Simard fit l'acquisition d'un petit chantier maritime. Sous sa puissante direction, l'entreprise se spécialisa dans les opérations maritimes et dans la métallurgie. Ce sont encore ses deux sphères d'activité.

Mais aujourd'hui, certains ne peuvent s'empêcher de sourire: “Gérard Filion dans les bottes de Jos Simard!” Ils voient “le génial industriel” remplacé par “l'homme qui administrait *Le*

*Gérard Filion, le président de l'entreprise soreloise, n'est pas inquiet. Au contraire; l'héritage des Simard est à l'avant-garde.*

*Devoir à coup de souscriptions publiques”. Avec plus de rigueur, rue Saint-Jacques, les financiers s'interrogent aussi en faisant la comparaison suivante: pendant que le reste de l'Amérique s'oriente vers les ordinateurs, l'aéronautique et l'espace, la S.G.F. investit dans “la grosse industrie lourde du XIX<sup>e</sup> siècle”. Au surplus, voilà que trois chantiers maritimes canadiens, dont celui de la George T. Davie à Lauzon, ferment leurs portes. A court terme, Marine Industrie paraît en excellente santé avec ses 80 millions de dollars de chiffre d'affaires; mais à long terme, les chantiers maritimes ne sont-ils pas condamnés, et cela valait-il la peine d'acquiescer celui de Sorel?*

Aux mots George T. Davie, Gérard Filion s'anime, se redresse, s'appuie sur son bureau: “D'accord, trois petits chantiers viennent de disparaître. Mais il en reste douze. Pensez-y, douze! On ne pourra jamais les faire vivre. D'autres vont fermer. Il en restera peut-être quatre ou cinq, ceux dont la technologie sera la plus avancée. Bien sûr, les employés de la George T. Davie sont des éclopés du progrès, tout comme les 3,000 agriculteurs qui quittent leur ferme chaque année et dont personne ne parle. Mais la nécessité de les recycler ne fait pas disparaître la nécessité d'être toujours plus compétitif en étant à la fine pointe de la technologie. C'est seulement ainsi que nous assurerons la vie d'une industrie maritime canadienne et que peut-être nous déboucherons sur le marché international.

“Le reste, c'est une question de choix. Au fond, c'est le problème du regroupement des entreprises. Les Québécois créent des industries qu'ils laissent disparaître./suite page 14