

Qui peut sauver DAVIE
Canal Argent, 18 mars 2010.
Source : <http://pouliot.argent.canoe.ca/>

François Pouliot

Un spécialiste chevronné des entreprises cotées en Bourse et des questions financières.
Biographie complète



François Pouliot

Davie: qui peut sauver le chantier?

18/03/2010

Davie demandera à la Cour supérieure de lui accorder un délai supplémentaire afin de mettre sur pied un plan qui assure sa relance. Quelqu'un peut-il vraiment sauver le chantier et ses 1 600 salariés?

Rien d'anormal dans cette demande de délai, la requête est courante sous la Loi sur les arrangements avec les créanciers.

Pour l'heure, le contrôleur Samson Bélair est apparemment en discussions avec les deux seuls clients de Davie, Cecon et Ocean Hotel, pour qu'ils remettent de l'argent dans l'entreprise. Il n'y a pas de chiffres officiels d'avancés mais des échos de presse font état d'un besoin en liquidités de 60 M\$.

Peu de chance du côté des clients

Bien qu'ils souhaitent certainement pouvoir prendre livraison de leurs bateaux, on n'accorderait pas une forte probabilité de réussite à ce scénario.

Cecon a en commandes trois navires spécialisés dans l'exploitation pétrolière en haute-mer. Le premier est à 80% complété, le dernier à 39%. L'entreprise est aussi actionnaire de Davie à hauteur de 33,1%.

Ocean Hotel a en commandes deux navires hôtel pour les plateformes de forage. Leur construction n'est à peu près pas amorcée. Elle n'est pas actionnaire de Davie.

Un regard sur leur situation financière amène à fortement douter de leur capacité à ajouter de l'argent dans le chantier. Ces compagnies étaient déjà à la recherche de crédit pour pouvoir prendre livraison de leurs bateaux dans les prochains mois. Dans des circonstances ordinaires l'obtention de ce financement n'était pas chose faite, dans les circonstances actuelles, il est, disons, hautement incertain.

Un autre investisseur alors?

On notera que lors de la recapitalisation de Davie, il y a quelques mois, l'actionnaire principal, Offshore Holdings (37,8%), une société norvégienne apparentée aux autres, avait passé son tour. Il y a une forte présomption qu'elle n'a pas plus de capital maintenant qu'à l'époque.

Si les investisseurs actuels ne réussissent pas à trouver de nouveau capitaux pour renflouer Davie, qui pourrait bien avoir intérêt à faire une injection financière?

Avec tous les déboires qu'ont connu les travaux de construction des trois premiers navires, il est difficile pour un nouvel arrivant d'évaluer le rendement qu'il peut obtenir sur l'achèvement des contrats en cours. Surtout, il est difficile d'évaluer le rendement qu'il pourrait obtenir dans le futur. Sa mise de fonds viendra en effet diluer les actionnaires actuels (notamment Cecon) qui, désormais sans participation dans le chantier, n'auront plus tellement d'intérêt à lui envoyer des contrats.

Ce qui à terme veut dire un carnet de commandes à zéro.

Exportation et Développement Canada (EDC) pourrait peut-être ultimement prendre possession du chantier. Si Investissement Québec apparaît bien protégée par ses garanties, c'est moins clair du côté de EDC. On n'a pas de chiffres, mais elle a sans doute pour 200 M\$ de financement d'engagé dans cette histoire, financement garanti pour l'instant par deux coques de navires dont la valeur apparaît aléatoire. Une option est de mettre de l'argent et tenter de compléter les projets.

Même dans ce scénario (peu probable), pour que Davie puisse ensuite survivre, on n'en sort pas, il faut encore et toujours de nouveaux contrats.

Ottawa doit bientôt dévoiler sa politique navale. Il y a pour 40 G\$ de flotte à renouveler dans les 20 prochaines années du côté de l'armée et de la Garde côtière. La Société des traversiers du Québec de son côté prévoit prochainement faire construire 3 traversiers pour 400 M\$.

La main-d'œuvre de Davie sait mieux construire ce genre de bateaux. Quelques contrats attireraient les investisseurs. Autrement, on ne voit pas trop comment le chantier pourra cette fois survivre.