

1 AN D'ABONNEMENT
100% NUMÉRIQUE349€
199€6 BOUTEILLES
CADEAUX
VALEUR 150€

> J'en profite

(http://abo.lalibre.be/champagnes?utm_source=LLB&utm_medium=lbxlin&utm_campaign=champagne)

Le chantier naval de Beez, fleuron industriel wallon

REPORTAGE > DOMINIQUE SIMONET Publié le jeudi 08 janvier 2015 à 20h40 - Mis à jour le vendredi 09 janvier 2015 à 08h02



ACTUALITÉ Beez, son viaduc et, en contrebas, le chantier naval de Meuse & Sambre. Le navire, mis à l'eau le lundi 22 décembre, devait appareiller début janvier, mais le niveau de la Meuse en a décidé autrement. Trop haut pour un tirant d'air de 7 mètres. Le géant d'acier a finalement largué les amarres hier soir à 18 heures, destination Strasbourg, siège de la société cliente, CroisiEurope.

Comme tous les bateaux fluviaux de cette compagnie depuis 1996, il a été conçu et construit au chantier naval de Beez, près de Namur. Selon Thierry Van Frachen, ingénieur civil, directeur de Meuse & Sambre, *"le paysage belge du chantier naval a fortement évolué depuis 25 ans. En Belgique, nous sommes les derniers à construire."*

Les origines de l'entreprise remontent au temps du rayonnement industriel de notre pays, en 1906. Familiale à la base, elle fut ensuite incorporée à la Société générale de Belgique avant d'être reprise en 1988 par BSC (Belgian Shipbuilders Corporation à Puurs/Boom). C'est à ce moment-là que Thierry Van Frachen arrive à Beez et, lorsque les Flamands lâchent l'entreprise, en 1995, il la reprend avec l'aide de la Région wallonne.

Vingt ans plus tard, Meuse & Sambre est toujours là. Un miracle dans un paysage industriel qui s'étiolle ? Non, juste la mise en évidence de qualités concurrentielles et une judicieuse diversification d'activité. En effet, outre la construction et l'entretien de navires, Meuse&Sambre est active sur le marché de la transformation de bateaux de commerce en navires habitation, restaurant ou même ruche, *"pour un apiculteur du Sud-Ouest, sur le canal du Midi"*, raconte Thierry Van Frachen.

Sur le fleuve Congo

Meuse & Sambre travaille encore à la grande exportation, sur le fleuve Congo, *"où nous terminons des bacs de passage pour camions jusqu'à 50 tonnes."* Pariant sur la croissance du pays, d'autres projets sont à l'étude comme un bateau pousseur, un convoi de barges, une barge pétrolière. Se diversifiant encore dans la chaudronnerie et la mécanique sur le marché des carrières et travaillant aussi l'aluminium, Meuse & Sambre complète son catalogue par un service d'intervention rapide déployé en 24 heures aussi bien sur la Seine, le Rhône et la Gironde que sur le Rhin ou le Danube.

Pour en revenir à la construction neuve, celle-ci *"représente, à l'heure actuelle, un peu plus de 50 % de l'activité, confie Thierry Van Frachen, mais c'est variable; il y a deux ans, elle ne faisait qu'un tiers."* Cette année, l'entreprise a livré cinq bateaux, dont quatre pour CroisiEurope : le grand de 80 mètres pour 132 passagers qui vient de partir vers sa destinée, et trois de quarante mètres pour 24 passagers en cabine.

A cela s'ajoute un navire restaurant de standing à Paris, le "Pavillon Seine", un 72 mètres 400 couverts ! Tous ces bâtiments sont livrés coque nue, juste équipée des appareils de navigation, de commande, de propulsion - ici trois moteurs Volvo Diesel Penta de 650 ch. -, et des fenêtres. L'aménagement de cabine est fait ailleurs, à Strasbourg en ce qui concerne CroisiEurope. Dont coût ? On a un bateau de taille moyenne à partir de 600 000 euros.

C'est en équilibrant ses diverses activités et en faisant preuve de souplesse et de réactivité que l'entreprise tient tête à la concurrence néerlandaise et compense le coût de la main-d'œuvre, moins chère en Roumanie par exemple.

Le maintien, voire l'expansion d'une telle activité est bien sûr important pour la Région. Meuse & Sambre gère trois autres chantiers navals, à Liège (île Monsin), à Andenne/Seilles et à Charleroi/Pont de Loup. Un bateau comme celui qui vient de partir représente plus de 80 jours de travail, quelque 40 000 heures pour une main-d'œuvre composée de monteurs, soudeurs ainsi que d'électriciens, mécaniciens, menuisiers.

Un effectif qui peut doubler

En tout, l'entreprise emploie 50 personnes, *"mais on peut doubler l'effectif en fonction de la charge de travail. Nous avons des intérimaires qui sont fidèles et reviennent travailler avec plaisir."* Tous travaillent dans des conditions difficiles, exposés aux affres météorologiques, mais, à l'instar du chef de chantier André Franquinet, sont attachés à leur métier : *"On voit le résultat de ce qu'on fait, c'est agréable, et le produit est assez sexy"*, commente le patron.

Quant à l'ouvrage qui vient de s'en aller, une fois équipé à Strasbourg, il rejoindra Porto, son port d'attache, au printemps, d'où il emmènera d'heureux plaisanciers sur le Douro.