

PROJET MEDNewJOB

ANALYSE DES BESOINS PROFESSIONNELS ET DE FORMATION EN NAVIGATION DE PLAISANCE PENDANT L'URGENCE PANDÉMIQUE

- Analyse du secteur et des tendances évolutives
- Analyse des besoins d'emploi et de formation à la fin de l'urgence Covid 19

Novembre 2021

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée

Résumé

1	Prémessa	4
2	Le scénario économique mondial et la réponse du secteur	5
2.1	Changements induits par la pandémie dans la consommation et la demande intérieure	6
2.2	Cantieristica grands Yachts	8
2.3	La flotte mondiale de superyachts.....	11
2.4	Tendances du marché mondial par segment de taille	13
2.5	Waterfit - L'impact du Covid-19 sur le marché du Refit.....	16
2.6	Tourisme, affrètement, ports et services.....	20
3	Effets de la pandémie sur l'emploi dans le secteur.....	22
4	Analyse des besoins et des compétences professionnelles réalisée sur un échantillon d'entreprises toscanes	26
4.1	Déssentiels dans le secteur	32
4.2	Formation initiale et attractivité du secteur pour les jeunes chômeurs.....	33
4.3	Formation continue: nouveaux besoins de mise à jour pour les entreprises	34
5	Conclusions.....	35



MARITTIMO-IT FR-MARITIME
Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Med New Job

1 Prémisse

Ce rapport décrit les résultats de l'observation et de l'analyse de terrain effectuées par Navigo entre septembre et novembre 2021, qui a souvent été définie comme « post-Covid ». En écrivant, malheureusement, la situation d'urgence pandémique ne semble pas avoir pris fin et on parle d'une quatrième vague pandémique.

Les enquêtes développées sont influencées par un climat de confiance dans l'avenir qui semble se poursuivre pour le secteur nautique et nautique, cette confiance était en partie liée aux sensations qui ont émergé après la fin d'une saison estivale positive et avec de forts signes de reprise et la tendance générale des commandes dans le secteur. À ce jour, dans les derniers jours de novembre, il ne semble pas y avoir de signes de retour aux premiers mois de l'urgence.

Les analyses ont été effectuées pour mettre en évidence les changements possibles, survenus au cours des mois de la pandémie, entre la première phase d'analyse et la deuxième partie de l'année 2021. Une opportunité importante pour une enquête actuelle auprès des capitaines et des opérateurs du secteur a également été l'édition 2021 de YARE (Yachting Aftersales and RefitExperience) organisée en présence de Navigo en octobre 2021, lors de l'événement où la plupart des entretiens et des comparaisons avec les entreprises internationales du secteur ont été réalisés.

Tout d'abord, le scénario mondial du secteur nautique est présenté ci-dessous en ce qui concerne la construction navale de nouveaux superyachts, le secteur du radoub et de la réparation et le secteur des services touristiques pour la navigation de plaisance, en particulier les charters et les marinas.

Tout d'abord, nous avons essayé de résumer les sources internationales d'enquête sur le secteur et de mettre en évidence les aspects les plus importants qui influencent les besoins professionnels, de formation et de compétences du secteur, puis les résultats de la nouvelle enquête de terrain réalisée dans le district nautique toscan sont présentés avec des entretiens et des échanges avec des entrepreneurs locaux et des leaders d'opinion sur les processus de travail des chantiers navals et sur les changements en cours dans le secteur, accorder une attention particulière aux besoins en emplois et en nouvelles compétences que la nouvelle situation implique pour les entreprises. À partir des résultats de l'enquête, un nouveau schéma des besoins de formation détectés a été élaboré, dans lequel il existe des différences significatives par rapport à la situation au début de la pandémie, notamment en raison de l'attitude différente des entreprises vis-à-vis de l'avenir. Aujourd'hui, la recherche d'efficacité et de productivité semble prévaloir, comme le « time to market » des commandes, le service et la recherche d'espaces de production et de réaménagement, au début de 2020, nous avons plutôt essayé d'identifier de nouvelles fonctionnalités et de nouvelles façons d'utiliser la mer et les yachts avec un climat d'incertitude beaucoup plus

grand. Un thème transversal évoqué par les études sectorielles et par les entreprises interrogées est l'attention nouvelle et plus accentuée aux questions de sécurité et de protection de l'environnement, qui deviennent de plus en plus des « compétences transversales » et nécessaires pour tous les secteurs nautiques et toutes les personnalités professionnelles impliquées.

La conclusion propose quelques idées et propositions pour le système de politiques actives afin d'accompagner les changements en cours dans l'important secteur nautique et l'économie bleue.

2 Le scénario économique mondial et la réponse du secteur

La situation économique mondiale présente, au cours des premiers mois de 2021, une reprise générale de la demande de biens et de services et une forte reprise des activités manufacturières qui en résulte. Toutes les prévisions des instituts de statistique nationaux, européens et des grands instituts de statistique industrialisés fournissent des données positives sur la croissance du PIB pour les trois prochaines années. Actuellement, dans la période au cours de laquelle ce rapport a été préparé, de nouvelles craintes et de nouvelles restrictions possibles sont mises en évidence en raison de la tendance des infections à Covid 19 en Europe et aux États-Unis.

Le scénario macroéconomique mondial est donc caractérisé par des lumières et des ombres, avec des résultats de croissance souvent inattendus pour de courtes périodes et par de nouvelles incertitudes difficiles à prévoir dans un horizon temporel suffisant pour préparer des plans et des programmes d'investissement et de développement économiquement durables dans les années à venir. La question de l'incertitude traverse toutes les économies avec des conséquences importantes sur l'organisation du travail et sur l'adaptabilité des chaînes de production internationales.

Le système économique aux niveaux national et international semble fortement influencé par la tendance fluctuante de l'épidémie, où chaque nouvelle « vague » pandémique génère une contraction de la demande intérieure et étrangère et chaque amélioration de la situation sanitaire génère des rebonds techniques des marchés souvent caractérisés par de meilleures performances que prévu. Le second semestre 2020 et le premier semestre 2021 représentent clairement cette situation, avec une contraction générale de la demande de biens et services de tous types jusqu'à la fin du printemps 2020 avec des résultats de tous les indicateurs économiques pires que la crise de 2008-2009, au second semestre de l'année en correspondance avec la fin des restrictions et la réduction des infections, le PIB des pays industrialisés a connu des tendances trimestrielles d'augmentation supérieures à 15%, puis de baisse et de taux de croissance négatifs à la fin de l'année en raison de la nouvelle « vague » pandémique. Le premier semestre 2021 est caractérisé pour tous les pays industrialisés par une forte croissance, qui pour la zone euro se quantifie en moyenne en pourcentage de plus de 14%.

Les tendances économiques mondiales et les perspectives de croissance des années à venir sont effectivement liées à deux facteurs fondamentaux qui influencent tous les secteurs manufacturiers et de services : l'évolution de la pandémie et la capacité de l'offre à s'adapter au rythme de

croissance de la demande. Si, en effet, les effets liés à l'évolution des infections sont perçus par tous comme un facteur d'incertitude ou, en cas d'amélioration, comme un bond soudain en avant dans la confiance dans l'avenir, la capacité d'approvisionnement en matières premières, composants et transport international, a déjà montré ces derniers mois des difficultés d'adaptation structurelle à ces « vagues » de croissance de la demande. Les conséquences de ce phénomène sont particulièrement évidentes dans les secteurs dépendant de l'étranger et fortement décentralisés où l'approvisionnement en matières premières et en composants peut être retardé et les coûts augmenter.

Dans le scénario si brièvement introduit, un coup de pouce significatif à l'économie et à la demande dans le secteur de l'investissement a été l'approbation du programme Next Generation Europe, un instrument financier mis à disposition par l'UE pour la reprise qui, avec 750 milliards d'euros, permettra à la Commission d'obtenir des fonds sur le marché des capitaux, dans le but de réparer les dommages économiques et sociaux immédiats causés par la pandémie et, à long terme, créer une Europe post-COVID-19 plus verte, numérique et résiliente.

2.1 Changements induits par la pandémie dans la consommation et la demande intérieure

Notre pays a été le premier à subir les effets négatifs de la pandémie et la demande intérieure dans les premiers mois de 2020 a subi une contraction plus importante que la crise de 2009, la consommation a été réduite dans les premiers mois de la pandémie, mais l'impact le plus significatif est déterminé par les changements profonds dans les méthodes d'achat de biens et dans l'utilisation des services qui ont grandement influencé l'organisation du travail et les relations de sous-traitance dans les principales chaînes d'approvisionnement. productions nationales.

Les principales productions du Made in Italy ont toutefois su s'adapter rapidement aux nouvelles tendances de la demande intérieure et internationale et présenter pour l'année en cours des performances en termes de chiffre d'affaires et de croissance des exportations qui, dans certains cas, les ramènent à des situations pré-covid. Certains districts de production ont en effet développé des performances remarquables de croissance des exportations au premier semestre 2021 et, parmi ceux-ci, le district de construction navale de Viareggio se distingue, qui avec une croissance de + 173,9% des exportations se présente avec un volume de commandes en provenance de l'étranger beaucoup plus élevé que les trois premiers mois de 2019.

Pour le secteur du tourisme maritime, même si l'été 2021 a présenté des données de reprise significatives par rapport à 2020 (+ 19%), les données pré-covid sont encore loin et, selon l'analyse de l'ENIT, la demande intérieure a prévalu avec une forte réduction des arrivées et des présences en provenance de l'étranger. Même dans ce cas, cependant, il y a des changements significatifs dans le comportement d'achat et le choix de la façon d'utiliser les ressources maritimes, où les données agrégées qui incluent le secteur de la baignade et du logement ne mettent pas en évidence le secteur nautique et en particulier le secteur du luxe. Toujours dans ce cas, en effet, les agences de location et de réservation de places présentent des données de forte croissance non seulement par rapport à 2020 mais aussi et surtout par rapport à 2021. En fait, la navigation de luxe présente des

résultats en termes d'entrées dans notre mer qui sont proches des données de 2019 avec la mer Tyrrhénienne et les îles comme principales destinations du tourisme d'élite.

Ces performances nécessitent une analyse approfondie avec une étude meilleure et plus détaillée des données et pour identifier les motivations sous-jacentes, fondamentales pour évaluer les perspectives d'avenir du secteur et étudier ses tendances évolutives. Si en effet certains secteurs de l'économie nationale ont montré qu'ils pouvaient résister à la crise internationale de confiance dans l'avenir et aux turbulences induites par la pandémie, il est nécessaire de mieux étudier les facteurs qui ont influencé ces performances pour mettre en place des systèmes et outils de planification et de planification pour les années à venir sur tous les domaines de la gestion de la chaîne d'approvisionnement : le travail et l'emploi, les relations entre les entreprises et les tendances du marché. Tous ces éléments et les facteurs qui les influencent déterminent les orientations sur le potentiel d'emploi et les besoins attendus en compétences et en professionnalisme.

Les données économiques montrent une résilience et une capacité de récupération substantielles de l'ensemble du secteur nautique et les analyses qualitatives, décrites ci-dessous, confirment un ferment général vers de nouvelles façons d'organiser le travail dans la chaîne d'approvisionnement nautique, de nouvelles attentes et méthodes d'achat par les clients du tourisme nautique et certaines tendances qui, si elles se confirment dans les mois à venir, ils représenteront un tournant profond pour l'ensemble du secteur dans l'élaboration de stratégies et de plans de développement pour les années à venir.

Il est possible de définir ces tendances en certains points, qui représentent des tendances déjà présentes avant la pandémie, mais qui, à la suite de ce phénomène mondial, ont subi une forte accentuation ces derniers mois :

- la digitalisation des processus et des pratiques de travail sur site et dans les services nautiques, un phénomène qui s'est encore étendu suite aux restrictions liées à la pandémie et qui implique des activités et des « métiers » non encore touchés par l'innovation, dans lesquels la virtualisation et le contrôle à distance des processus créent de nouvelles façons de travailler et de nouvelles connaissances à introduire dans les processus ;
- recherche d'efficacité et d'engagement maximal dans le respect des délais de production pour l'ensemble de la chaîne de sous-traitance, qui dans une situation de ressources rares (zones de travail, personnel, matières premières) impose des méthodes et des outils de programmation dans la logique industrie 4.0
- recherche de l'isolement et de l'intimité de la demande touristique, un phénomène qui explique en partie la performance du secteur en raison de la poussée liée à la propagation des infections, mais qui peut représenter une nouvelle tendance du marché également à long terme
- approche progressive du secteur du luxe de nouveaux objectifs de marché, favorisée par de nouvelles formes d'affrètement et de partage de yachts et nécessitant de nouvelles approches de la conception de nouveaux yachts et de services de radoub et de maintenance
- augmentation du contenu de service du « poste d'amarrage » dans les marinas

- forte pression pour la durabilité environnementale dans toutes les activités économiques liées à la mer, un facteur qui influence grandement les choix de production et le cycle de vie du yacht et de ses composants.

À partir de ce qui ressort de la première analyse, cependant, certaines questions fondamentales sont mises en évidence, que cette étude vise à approfondir:

- Pourquoi les commandes de nouveaux super yachts ont-elles augmenté même pendant la pandémie ?
- Quels sont les principaux facteurs qui ont déterminé cette croissance ?
- Comment le système de production a-t-il changé pendant la pandémie pour répondre à la question ?
- Quels facteurs influencent les choix du marché des yachts neufs et du réaménagement des yachts existants ?
- Comment la demande touristique dans le secteur maritime et du luxe a-t-elle évolué ?
- Les nouvelles tendances du secteur sont-elles de nouvelles idées stratégiques ou sont-elles également liées à la situation actuelle ? et comment affectent-ils l'organisation des entreprises dans la chaîne d'approvisionnement ?
- Les changements sont-ils structurels ou seulement conditionnels ?

Pour trouver des réponses, il est nécessaire d'analyser les secteurs spécifiques de la construction navale pour la production de bateaux neufs, le secteur du radoub, le secteur du tourisme et des ports et tous les services connexes.

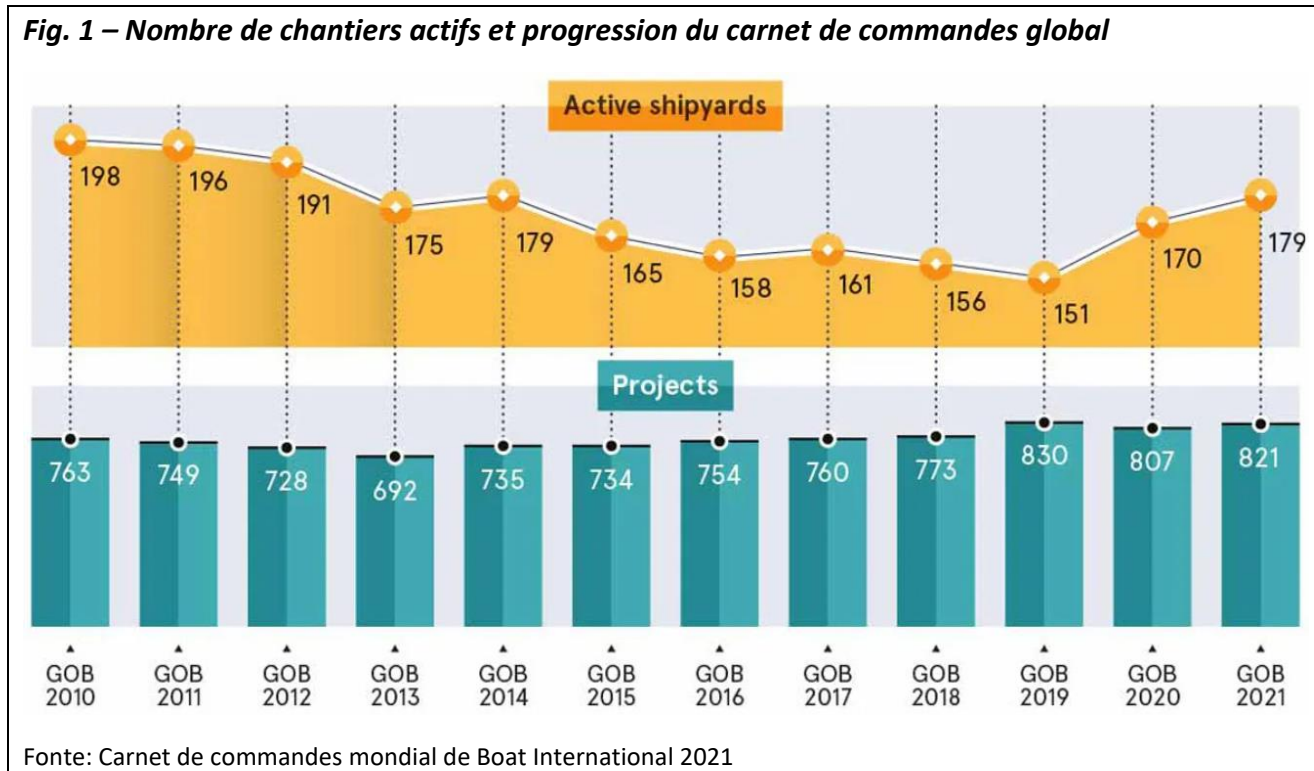
2.2 Construction navale de grands yachts

Dans le secteur de la construction navale, l'Italie confirme son hégémonie mondiale dans le secteur des superyachts également pour 2021. Le global Order Book, préparé par Boat International, place l'industrie italienne au sommet des commandes d'unités de plus de 24 mètres, avec 407 yachts en construction sur un total de 821 dans le monde. Pour l'Italie, il s'agit du plus grand nombre de commandes enregistrées dans le GOB depuis 2009.

La part de marché représentée par les chantiers navals italiens atteint la moitié des commandes mondiales, avec 49,6% du total, avec une augmentation de 9 unités par rapport à 2020, correspondant à une croissance de 0,3%. La Turquie et les Pays-Bas suivent dans le classement avec, respectivement, 76 et 74 commandes. L'Italie est également le premier pays producteur en termes de jauge brute totale, avec un total de 145 691 GT, suivie de l'Allemagne (101 547 GT pour 18 projets) et des Pays-Bas (87 305 GT). Le tonnage brut moyen des commandes de ces trois pays reflète leurs spécialisations respectives: pour les plus grandes tailles, c'est l'Allemagne avec une moyenne de 5 642 tonnes pour chaque projet, suivie des Pays-Bas (moyenne de 1 180 GT) et de l'Italie (moyenne de 358 GT).¹

¹ « Nautica en chiffres » – Monitor 2021 Confindustria Nautica

Un phénomène important pour le secteur de la construction navale de nouvelle construction était jusqu'en 2019 la concentration lente et progressive des entreprises des chantiers de construction, en fait une sélection des chantiers navals en fonction de leur capacité à détenir financièrement et à couvrir toute vente spéculative infructueuse est en cours depuis des années. Le tableau ci-dessous montre le nombre de chantiers navals de super yachts dans le monde, qui, après diverses opérations de fusion ou de constitution, ont repris pour croître numériquement au cours des 18 derniers mois, une telle croissance de la disponibilité des zones de travail dans le monde, en particulier pour la région méditerranéenne, est à la fois une conséquence et un facteur d'attraction des superyachts dans la région. Ce phénomène, qui dans les prévisions d'augmentation progressive de la flotte mondiale représente un besoin d'adapter la capacité de production mondiale, confirme l'intérêt de nouveaux investisseurs dans le secteur.



Un autre signe de confiance et d'évolution du secteur est représenté par les opinions positives des entreprises italiennes du secteur qui, dans un pourcentage plus élevé que par le passé, voient pour les années à venir une croissance des commandes et du chiffre d'affaires ou en tout cas un avenir stable (44% s'attendent à une croissance et 15% de stabilité).

Les ventes et les perspectives pour les années à venir sont donc une croissance et une confiance malgré les effets de la pandémie, qui ont néanmoins modifié les modèles d'achat et les caractéristiques de la demande, tant pour le marché des yachts neufs, tant en occasion qu'en radoub. Ces nouvelles tendances du marché doivent être évaluées avec une analyse plus articulée, afin d'analyser comment les ventes ont réagi aux différentes « vagues de pandémie » dans les différentes catégories affectant le secteur, afin de mieux mettre en évidence les changements liés aux facteurs contingents et ceux qui représentent les tendances évolutives réelles dans le secteur de la construction navale aux niveaux mondial et national.

En fait, alors que la pandémie a certainement eu un impact sur les ventes de yachts neufs et d'occasion, le marché des yachts d'occasion s'est beaucoup mieux rétabli que le marché des yachts neufs. Les ventes de nouveaux superyachts de plus de 30 mètres en 2020 ont commencé avec un premier trimestre solide, qui a en fait été meilleur qu'à la même période de 2019. Cependant, au deuxième trimestre, le Covid-19 a pris le relais. Seuls 18 nouveaux superyachts de plus de 30 mètres ont été vendus au deuxième trimestre 2020 contre 37 au même trimestre 2019. Le troisième trimestre de 2020 a également montré des ventes inférieures à celles de la période correspondante

de 2019. Cependant, 2020 s'est terminée sur une note positive avec 67 nouvelles ventes de superyachts enregistrées au dernier trimestre contre 55 au dernier trimestre 2019. Cependant, le bon début et la bonne fin de l'année n'ont pas pu empêcher une baisse du nombre total de ventes de yachts neufs en 2020, qui s'élevait à 148 yachts, contre 178 en 2019.

Les ventes de yachts d'occasion se sont très bien comportées en 2020, avec un premier trimestre de 2020 en ligne avec celui de 2019, suivi d'un deuxième trimestre en contraction, mais d'un troisième et quatrième trimestres très positifs, qui ont tous deux vu les ventes de yachts d'occasion plus de 50% supérieures à celles des mêmes trimestres de 2019. 2020 s'est clôturée avec 301 ventes de yachts d'occasion de plus de 30 mètres, contre 280 en 2019.

Pourquoi les ventes de yachts d'occasion se sont-elles beaucoup mieux redressées que les ventes de yachts neufs? La réponse est liée aux caractéristiques de la question, qui voit le yacht comme un objet exclusif de distanciation et de liberté de mouvement en mer mais le souhaite immédiatement pendant la pandémie, sans attendre le temps nécessaire pour de nouvelles constructions. Les nouvelles constructions nécessitent souvent une forte implication du propriétaire pendant la construction, ce qui était difficile (mais pas impossible) pendant la pandémie.

Le yachting est devenu plus populaire en 2020 car il a fourni au client un moyen de s'en éloigner alors que de nombreuses autres formes de voyage et de vacances ont été restreintes, en raison des mesures prises pour contenir la pandémie de Covid-19. Un autre signe d'intérêt du marché pour l'achat de yachts est le témoignage de nombreuses agences de courtage, qui ont souligné combien de clients historiques de la location sont devenus au fil des mois des acheteurs de bateaux.

Voyager sur un yacht en combinaison avec un vol en jet privé est actuellement interprété par le marché du tourisme de luxe comme la meilleure forme de « distanciation sociale ». Les équipages et les passagers peuvent voyager dans une « bulle » et gérer les restrictions et les quarantaines obligatoires à bord en anticipant les règles locales, avec un avantage incontestable par conséquent par rapport aux autres formes de voyage et d'utilisation de la mer.

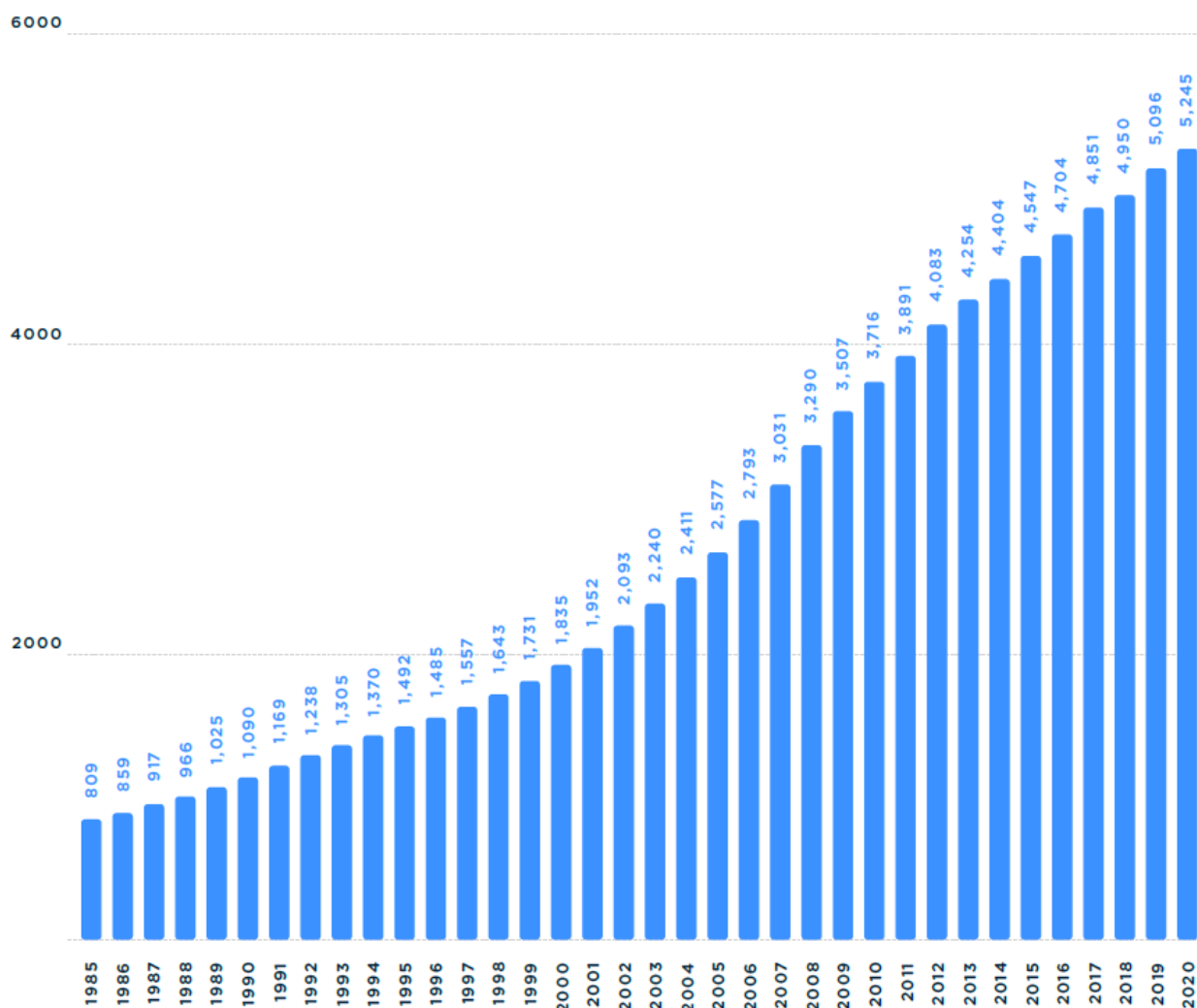
2020 s'est terminé sur une note très positive pour la vente de yachts neufs et d'occasion, et le premier trimestre de 2021 a également montré des chiffres de ventes plus élevés que le premier trimestre de 2020. Il semble donc que l'industrie des superyachts se remette vraiment bien du Covid-19, d'autant plus que le marché clé américain depuis le début du mois de mai 2021 a commencé à se développer et à croître en termes de confiance et de choix du yacht comme outil de sécurité et d'investissement pour l'avenir.

2.3 La flotte mondiale de superyachts

En 2020, le nombre de superyachts naviguant dans le monde a dépassé le seuil de 5 200, alors que 150 nouveaux superyachts ont été ajoutés à la flotte. La croissance de la flotte mondiale de superyachts de plus de 30 mètres a été stupéfiante au cours des dernières décennies. Depuis 1985, la flotte a plus que sextuplé, passant d'un peu plus de 800 yachts à 5 245 yachts à la fin de 2020. Ceci malgré le fait que la croissance de la flotte a considérablement ralenti depuis 2012, avec un taux de croissance annuel de 2,9% au cours des cinq dernières années (2016-2020).

La croissance de la flotte ne vient pas seulement de l'achèvement de nouveaux yachts. Chaque année, certains navires commerciaux sont également convertis en superyachts et ajoutés à la flotte. Pendant ce temps, un nombre limité de yachts par an sont gravement endommagés, détruits ou mis au rebut, puis retirés de la flotte opérationnelle.

Fig. 2 – Développement de la flotte mondiale de superyachts de 1985 à 2020



Source: SuperYacht Times

Fin 2020, 5 245 yachts de plus de 30 mètres étaient en service, auxquels s'ajoutent les yachts en construction nets d'unités désaffectées, pour un total prévu d'ici 2022 entre 5 740 et 5 750 yachts opérationnels. Une flotte en pleine croissance qui nécessite de nouveaux services et de nouveaux modèles de gestion « après-vente ».

2.4 Performance du marché mondial par segment de taille

L'important marché des 30 à 40 mètres a fait les frais en termes de baisse des ventes de nouvelles constructions en 2020, et non pour les voitures d'occasion, qui ont affiché des chiffres plus élevés qu'en 2019. C'est le segment de marché dans lequel l'Italie, et en particulier la production de yachts dans le district toscan, est le leader incontesté dans le monde. Les ventes de yachts de plus de 40 mètres ont diminué moins, ce segment de taille souligne également l'intérêt pour l'achat par de nouvelles cibles clients.

Marché de 30-40 mètres

En 2020, 79 yachts neufs de cette catégorie ont été vendus, contre 97 en 2019 dont seulement deux voiliers neufs dans ce segment, contre quatre en 2019. Dans cette catégorie, le plus grand nombre de yachts est construit par des chantiers navals italiens, qui en 2020 et les premiers mois de 2021 dépassent 50% de la part de marché, malgré la pandémie a particulièrement affecté l'Italie par rapport à d'autres pays traditionnellement forts également dans ce segment.

Un phénomène croissant est lié au comportement d'achat, de nombreux acheteurs de cette catégorie achètent en fait des projets avec une logique spéculative et prennent la décision d'acheter assez tard dans le processus de construction, reportant le client du contrat d'achat avec un retard qui dépasse facilement l'année pour une autre année et souvent avant l'été, pour assurer une croisière instantanée.

En raison de ce phénomène, accentué par les incertitudes sur l'été 2021 dues à la Covid, le nombre d'achèvements de ces projets en 2020 a diminué. Pour les chantiers navals, cela signifiait devoir reprogrammer les commandes et devoir travailler sur la construction parallèle de plusieurs yachts avec la demande du marché de terminer la production avant l'été 2022.

La pandémie a donc déclenché dans les chantiers navals, notamment en Italie, la recherche de solutions logistiques et de production flexibles capables de travailler sur plusieurs commandes parallèles avec une logique élastique et de pouvoir répondre aux demandes d'accélération et/ou de report du lancement en fonction de l'évolution des infections. Cette dualité entre enthousiasme et report détermine un marché complexe pour les nouvelles constructions et génère un fort intérêt pour l'occasion car elle permet aux acheteurs de mettre la main sur le yacht dans un délai beaucoup plus court. Les ventes de yachts d'occasion dans ce segment ont montré une reprise impressionnante au second semestre 2020 avec 188 unités vendues dans l'année, soit une augmentation de 12 unités par rapport à 2019.

Le nombre de yachts en exploitation et en construction dans ce segment a atteint le nombre total de 3 560 unités, avec une augmentation égale à la moyenne des nouveaux yachts lancés chaque année entre 2011 et 2019, montrant ainsi un marché seulement partiellement affecté par COVID, si nous excluons les effets dont nous avons écrit.

Marché de 40-50 mètres

Les ventes de yachts neufs entre 40 et 50 mètres en 2020 ont diminué de sept unités par rapport à 2019, avec 37 nouvelles unités contre 44 commandées l'année précédente. Si nous examinons la

composition des ventes de nouvelles constructions, le tableau est en fait plus positif: les ventes des projets commencés pour les clients ont en fait augmenté de deux unités pour atteindre 19 yachts. Les ventes spéculatives ont légèrement diminué, passant de 20 yachts à 17 unités, principalement en raison de la réduction du nombre de ventes de yachts en série (de trois à une vente).

Les ventes de yachts d'occasion dans ce segment sont passées de 57 yachts en 2019 à 76 yachts en 2020, égalant presque le record de 76 ventes établi en 2017, démontrant l'intérêt du marché à obtenir la disponibilité du yacht en peu de temps, pendant la période de pandémie.

Marché de 50-60 mètres

Dans un schéma opposé aux segments discutés précédemment, les ventes de yachts neufs entre 50 et 60 mètres ont légèrement augmenté, de deux unités, tandis que les ventes de yachts d'occasion sont passées de 24 unités en 2019 à 18 unités en 2020.

Les ventes de nouvelles constructions en 2020 consistaient principalement en des projets « un design » (neuf yachts) conçus à la demande du client, avec trois autres ventes de spéculation et une commande directe en construction. La part des ventes spéculatives dans ce segment a considérablement diminué par rapport à 2019, où six ventes sur 11 entre 50 et 60 mètres étaient des ventes spéculatives.

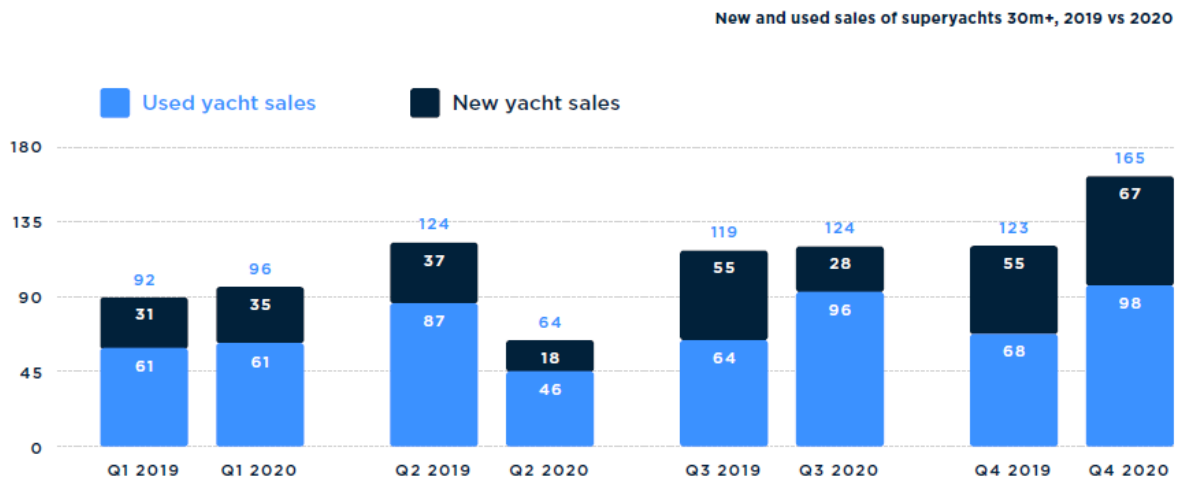
La disponibilité de projets spéculatifs avec livraison à court terme est cependant limitée : un acheteur qui souhaitait prendre livraison d'un nouveau yacht à moteur de 50 à 60 mètres en 2021 ou 2022 n'avait que 10 projets à choisir fin 2020.

Superyacht de plus de 80 mètres

Dans la catégorie des stars des grands superyachts, l'activité en 2020 et les premiers mois de 2021 n'a pas connu d'impacts négatifs dus au Covid, avec un nombre d'unités vendues de huit yachts en ligne avec la moyenne des dernières années et en croissance par rapport à 2019. Les ventes de yachts neufs de plus de 80 mètres étaient de huit yachts, ce qui représente environ le nombre moyen des cinq dernières années (8,6). Les ventes en 2020 se comparent favorablement à celles de 2019. Quatre yachts neufs vendus mesurent entre 80 et 100 mètres et quatre de plus de 100 mètres, contre deux et quatre en 2019.

Les ventes de yachts d'occasion de plus de 80 mètres ont augmenté d'une unité en 2020 par rapport à l'année pré-covid, ce qui en fait la meilleure année pour les ventes de yachts d'occasion dans ce segment depuis 2015.

Fig. 3 – Ventes mondiales de superyachts neufs et d’occasion 2019 – 2020



Quarterly new & used sales superyachts 30m+, 2019 vs 2020

	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019	Q4 2019	TOTAL 2019
NEW YACHTS	31	37	55	55	178
USED YACHTS	61	87	64	68	280
TOTAL	92	124	119	123	458

	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Q4 2020	TOTAL 2020
NEW YACHTS	35	18	28	67	148
USED YACHTS	61	46	96	98	301
TOTAL	96	64	124	165	449

Source: SuperYacht Times

En conclusion, le marché de la nouvelle construction pour tous les segments de taille dans la pire période de la pandémie de Covid 10 a enregistré une résilience substantielle, également démontrée par la situation mondiale des livraisons de yachts finis en 2020 et 2021, qui ont vu 150 unités livrées au cours de la première année de Covid et 180 attendues en 2021, avec un retard prévu d’environ 40 % des nouveaux projets en construction. Les causes des retards sont principalement dues aux effets pandémiques, à la fois sur le front des plus grandes difficultés de production, et surtout pour l’augmentation du « taylor made » qui nécessite des mouvements continus du client limités à la place en raison du Covid.

En termes de nouveau tonnage commandé, démarré en production et proche du lancement, les années 2020 et 2021 apparaissent extrêmement positives pour l'industrie mondiale de la construction navale et présentent de nouveaux éléments dans les processus de production et de vente par rapport au passé:

- demande de yachts disponibles dans un court laps de temps, ou en tout cas proche du lancement, pour profiter de la saison estivale garantissant les avantages de l'objet « yacht » par rapport à la distanciation sociale et aux règles sur les voyages internationaux. Ce facteur a un impact significatif sur la productivité des chantiers et sur la manière dont les commandes sont planifiées ;
- croissance du marché de l'occasion pour les mêmes raisons que dans le point précédent, en particulier pour le segment des 30-40 mètres, dans lequel l'Italie est le leader incontesté du marché;
- augmentation de l'importance des courtiers ou autres intermédiaires dans la vente de yachts neufs et d'occasion, capables d'avoir une vision globale sur les projets de yachts en construction dans le monde, les sujets capables de montrer un « portefeuille mondial » de yachts disponibles, sont aujourd'hui les agents de vente les plus recherchés sur le marché;
- la part des ventes spéculatives est réduite pour les dimensions supérieures à 40 mètres, en raison de la recherche de plus en plus poussée de personnalisations du projet.

2.5 Refit nautique - L'impact du Covid-19 sur le marché du Refit

En 2020, 1 416 visites de sites ont été enregistrées dans le monde pour réaménager des yachts de plus de 30 mètres, contre 1 334 l'année précédente. Les chantiers de construction aux États-Unis ont été les destinations de radoub les plus utilisées, ayant attiré 25% de toutes les visites de sites enregistrées au cours de cette période, en raison des restrictions imposées par les pays européens.

Les chantiers navals italiens ont traité 21% des visites sur les sites de radoub, mais l'ont fait avec 35 installations différentes, ce qui en fait le pays avec le plus grand nombre d'installations et de zones de radoub. Les Pays-Bas ont connu une forte augmentation du nombre d'installations de radoub actives en 2020, passant de 15 l'année précédente à 22. L'Italie et l'Espagne ont traité le plus grand nombre de grands yachts de plus de 60 mètres, et l'Italie est également un leader dans la catégorie 40-60 mètres. Pendant ce temps, les États-Unis sont le premier pays de destination pour la catégorie 30-40 mètres.

La pandémie a donc eu une contre-tendance sur les chantiers navals de radoub, qui ont connu une augmentation constante des travaux et des commandes pour toutes les tailles de yachts et dans tous les pays, comme le montrent les deux tableaux suivants, le premier montre la croissance du nombre de visites aux chantiers navals pour le radoub dans le monde et le second développe ces données par pays. Parmi les principaux pays figurent les États-Unis et l'Italie, les données de 2020 montrent l'effet des restrictions européennes pour le Covid qui ont conduit de nombreux armateurs américains à opérer avec des chantiers navals nationaux. L'Italie est également le premier pays du



secteur du carénage, après les États-Unis en termes de nombre de commandes de réaménagement et le premier au monde pour sa grande taille.

Fig. 4 – Nombre de visites pour le réaménagement de yachts > 40 mt

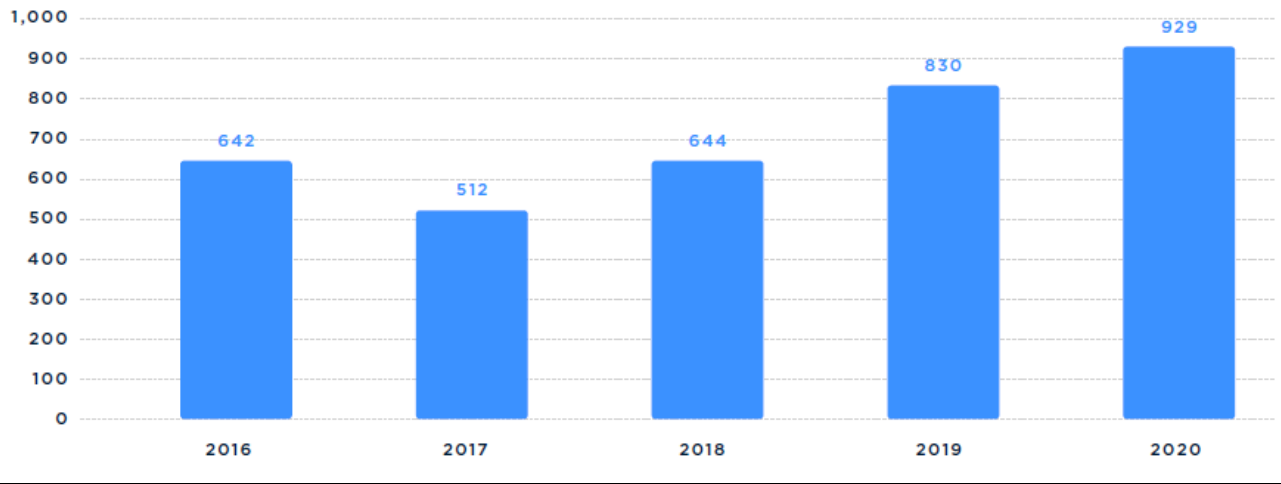
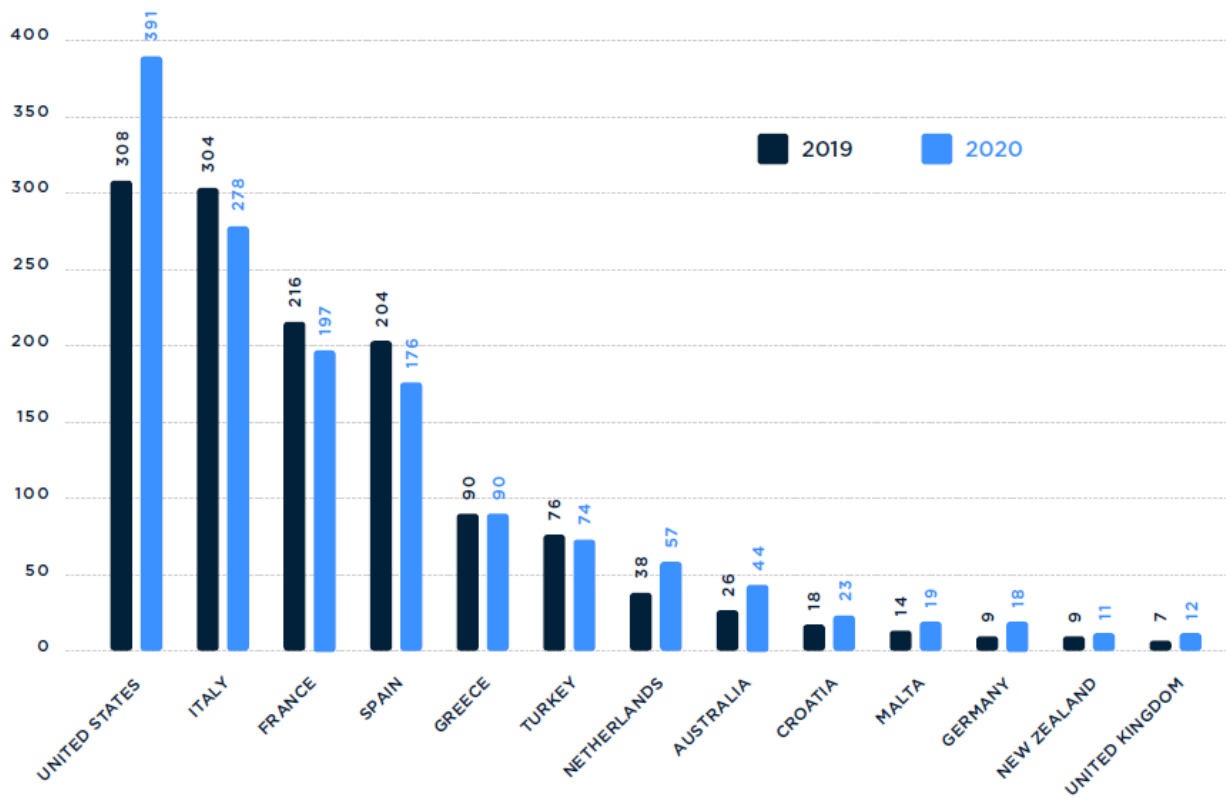


Fig. 5 – Nombre de visites par refit par pays



Selon les analyses effectuées pendant les mois de pandémie, il a été constaté que cette augmentation de la demande de réaménagement a été causée par les restrictions de voyage imposées par les gouvernements pour faire face à la propagation du Covid, pour laquelle de nombreux armateurs ont choisi d'utiliser les temps d'arrêt pour soumettre leurs yachts à de longues rénovations. Les chantiers de construction se sont précipités pour établir des protocoles de travail sûrs, mais lorsque le premier confinement a été suivi d'un deuxième et que les voyages internationaux sont devenus encore plus difficiles, et la mise en œuvre des rénovations a commencé dans la deuxième partie de 2020 pour ralentir.

La croissance du nombre de vues dans les chantiers navals américains est sans aucun doute liée à la situation contingente déterminée par le Covid, lorsque les restrictions étaient plus strictes en Europe et que les armateurs américains en particulier pour la plus petite taille ont choisi d'effectuer les travaux de rénovation dans les chantiers navals locaux qui avaient des procédures moins rigides que l'endiguement de la pandémie par rapport aux concurrents de la Méditerranée. Cependant, malgré le défi de devoir s'adapter beaucoup plus rapidement aux nouveaux protocoles de sécurité et à la situation en constante évolution du Covid-19, la plupart des chantiers méditerranéens ont enregistré une augmentation des visites pour les grandes tailles et seulement une petite baisse pour les tailles inférieures à 50 mètres.

Bien qu'à la même époque de nouveaux concurrents soient nés et que les chantiers navals d'Europe du Nord aient diversifié leurs activités en proposant des services de réaménagement, la région méditerranéenne reste la principale destination des travaux de réaménagement. Cela est dû à la spécificité de ce secteur, qui doit également fournir pendant les travaux à tous les services d'accueil et de gestion des équipages, que malgré le Covid les agences de courtage et les chantiers navals eux-mêmes organisent en Méditerranée grâce aux attraits que le territoire et le climat offre par rapport à d'autres pays.

D'autres éléments qui ont un impact à court terme sur les tendances futures du marché du carénage sont l'âge moyen de la flotte en circulation et la tendance du marché de l'occasion Super Yacht, tandis que l'augmentation progressive de la flotte influencera dans les années à venir. L'âge moyen aide en effet à planifier la performance des visites de radoub dans les années à venir, étant nécessaire pour chaque yacht une visite annuelle pour la cale sèche, une visite en moyenne tous les 3 ans pour les travaux de révision et de maintenance globale, et une visite pour les travaux de rénovation en moyenne tous les 5-6 ans. Avec un âge moyen de la flotte de plus de 15 ans, à l'heure actuelle, cela signifie que sur l'ensemble de la flotte, environ 1 500 visites par an peuvent être programmées par type de travail. Cependant, cet élément est également lié aux ventes de yachts d'occasion, qui nécessitent souvent des premiers travaux d'entretien ou d'adaptation aux nouveaux besoins de l'acheteur. Mais les données qui affecteront le plus le développement futur du marché sont la croissance moyenne de la flotte mondiale, qui, au rythme actuel d'environ 150 achèvements et divers par an, conduit à une prévision d'ici 2030 d'environ 1 500 nouvelles unités.

Actuellement, la disponibilité de chantiers navals, de ressources humaines qualifiées et de zones pour le réaménagement de grands yachts n'est pas en mesure de répondre à cette croissance de la demande et place les chantiers navals, en particulier dans la région méditerranéenne, devant un

nouveau défi stratégique. Ce n'est que par des politiques publiques capables de comprendre ces besoins et d'encourager le développement d'activités de réaménagement industriel, de promouvoir la formation de nouveaux professionnels pour le secteur et de rendre possible la disponibilité de nouvelles zones, ainsi que le renforcement du nouveau rôle que les chantiers de construction de nouveaux bâtiments seront de plus en plus appelés à exercer dans la gestion de services après-vente adéquats, il sera possible de maintenir la centralité de la Méditerranée dans cet important segment de marché. Le marché du refit apparaît donc comme un secteur en forte croissance et capable de planifier de nouveaux emplois directs qualifiés, de développer dans les territoires destinés à de nouvelles implantations un important multiplicateur d'emploi, comme le montrent les analyses présentées à plusieurs reprises dans le secteur qui montrent comment pour chaque nouveau recrutement direct dans le secteur du carénage, 5 à 6 autres nouvelles embauches sont activées dans le domaine de la gestion des services d'accueil et de tourisme de luxe pour les équipages et Propriétaire. Outre le rôle important sur l'emploi et la mise en valeur des territoires, il y a aussi le fait que le secteur du carénage tel qu'il est destiné à prolonger la durée de vie utile du yacht réduit l'impact environnemental lié à son démantèlement et transforme de plus en plus le bateau en un objet capable de réduire la consommation et l'utilisation de matériaux difficiles à éliminer.

Face à la prévision d'une croissance d'environ 150 unités par an de yachts nécessitant un entretien, une réparation et un radoub, cela soulève de fortes questions sur l'avenir du yachting, comme l'ont déclaré les responsables des plus importants chantiers navals de radoub de la Méditerranée qui placent la Méditerranée occidentale sous observation supplémentaire compte tenu de l'augmentation progressive de la part des superyachts sur les croisières « d'hiver » dans la région. Ils affirment que, bien que les opérateurs aient également augmenté avec les stratégies de développement des capacités de réaménagement des fabricants, la pression croissante sur les chantiers de radoub haut de gamme en Méditerranée catalysera une expansion des modèles de croisière en poussant les armateurs à aligner les itinéraires de croisière sur les programmes de maintenance. La principale préoccupation pour l'avenir est la capacité de répondre à cette nouvelle demande avec des structures adéquates (ports, marinas, chantiers navals) et avec un personnel qualifié et varié pour l'ensemble de la chaîne de production et des services liés aux activités de maintenance et de réaménagement.²

2.6 Tourisme, charter, ports et services

La charte nautique présente des données contradictoires pendant la période de pandémie, présente des données décroissantes sur les grands yachts et les longues croisières et des données croissantes avec la saturation de nombreuses flottes de location en Méditerranée pour les yachts jusqu'à 30-40 mètres de longueur. Les raisons sont liées d'une part aux restrictions dans les voyages internationaux à l'ère du Covid, et d'autre part au choix des vacances en bateau comme moyen d'isolement naturel pour le marché européen avec le choix de la Méditerranée comme zone privilégiée. Dans le segment de la location, par conséquent, les demandes de weekend et de semaines en Méditerranée ont augmenté et des techniques et des outils d'assainissement ont été développés et l'offre de forfaits complets en toute sécurité, pour créer ces « bulles » de protection pour

² Résultats confirmés lors de la dernière édition de YARE – Viareggio 2021

l'ensemble des vacances en mer et sur terre. Le tourisme nautique en charter a donc connu à l'été 2020 et 2021 une augmentation de la demande pour les agences italiennes et Françaises avec une nouvelle tendance à l'expansion de la demande de services d'accueil, d'accompagnement et de tourisme isolément. Cette nouvelle tendance a également favorisé la demande de courtes vacances au printemps et à l'automne prolongeant la saison.

Les nouvelles tendances de la demande de croisières en Méditerranée, à la fois sous forme de charters et liées à la planification d'itinéraires capables de combiner les vacances avec les besoins d'entretien et de radoub du yacht, ont grandement influencé l'offre de marinas et de marinas en Méditerranée. Les données collectées par Navigo pour les ports de Toscane et de Sardaigne montrent en effet une augmentation significative de la demande de transits à la fois en haute saison et au printemps avec une extension fréquente des applications également en septembre et octobre, un phénomène qui n'a pas été vu depuis des années. Il est donc de plus en plus nécessaire de combiner la disponibilité des postes d'amarrage avec une offre de services large et personnalisée, capable de répondre aux besoins de planification des itinéraires et des vacances en mer avec un lien étroit avec les services sur terre de visite et d'utilisation des territoires côtiers.

Cette situation positive est confirmée par les données du tourisme nautique dans le segment « luxe », où la saison estivale 2021 s'est avérée supérieure à toute prévision plus rose. L'Italie a gagné le titre de reine pour le yachting de luxe enregistrant une croissance de 80% des entrées par rapport à l'été 2020, se rapproche des données de 2019. La confirmation vient du groupe Luise, une agence internationale de référence en Italie pour les services de luxe pour les grands bateaux de plaisance, à travers les données des quatre derniers mois, collectées parmi ses 22 bureaux dispersés sur les côtes et les îles italiennes. Les chiffres placent la Campanie parmi les principales destinations, suivie de la Sardaigne et de la Sicile et ces trois régions sont parmi les plus visitées pour le nombre d'escales, de yachts (presque aux niveaux d'avant la pandémie) et avec des croisières en moyenne de plus longue durée.

Des yachts privés ou des yachts affrétés, avec des entrepreneurs de profondeur internationale et des VIP à bord ont alterné sur les îles et le long des côtes italiennes de la mer Tyrrhénienne et de dimensions de plus en plus grandes: un défilé d'unités de 60 à 150 mètres, dont certaines sont encore dans nos mers. Pour donner l'idée de la croissance de 2021, il convient de mentionner quelques noms: la « Vénus » de 79 mètres de la famille Jobs, le yacht de 85 mètres « Valérie »; le voilier de 90 mètres « Athena » de l'entrepreneur James Clark; la « Symphonie » de 101 mètres de l'entrepreneur Français Bernard Arnault; le yacht « Aquila » de 85 mètres et le « Sailing A » de 143 mètres du milliardaire russe Andrey Melinchenko. C'est un tourisme de luxe qui voyage avec des centaines de membres d'équipage avec un impact économique conséquent, non seulement pour les agences directement impliquées mais surtout pour l'induite de toutes les activités du territoire qui permet la mise en valeur d'autres secteurs du « made in Italy » et favorise la reconversion touristique de zones entières autrefois abandonnées. Un exemple est le projet stabia Main Port qui a permis à la ville de Castellammare di Stabia, grâce au débarquement de grands bateaux de plaisance dans le centre du quartier historique, de développer une nouvelle économie locale avec

l'ouverture de nouvelles activités et la transformation de l'ensemble du territoire pour garantir les utilisateurs de luxe entrants, les services et le confort à leur portée.

C'était donc un redémarrage important et inattendu, mais s'il est vrai que la tendance à retourner voyager et à pouvoir visiter les côtes italiennes avec votre super yacht génère de nouvelles opportunités de développement entrantes et nouvelles, il est également vrai que les conséquences de la pandémie risquent de produire des effets négatifs sur le marché. Le cadre réglementaire avec les mesures visant à contenir le coronavirus a fonctionné, mais a empêché une partie importante des acteurs du marché du luxe de la zone non européenne, à part les Américains, et donc les Russes, les Arabes et le reste du monde, de pouvoir passer leurs vacances en Italie. Beaucoup d'entre eux ont donc opté pour la Grèce, la Turquie et la Croatie. La prise de conscience de la part des opérateurs de cet important secteur touristique, des ports, des agences réceptives, de la charte et des opérateurs de toutes les activités du tourisme de luxe est liée d'une part à la recherche de nouveaux modèles d'organisation, de collaborations locales et de nouveaux services, d'autre part à devoir réitérer la nécessité d'investissements dans les infrastructures. L'offre de services passe nécessairement par la disponibilité de postes d'amarrage équipés et sûrs pour des bateaux de plus en plus grands, alors que dans de nombreuses zones de la mer Tyrrhénienne, il y a encore un manque général d'infrastructures dédiées aux superyachts. Le besoin d'investissement est également contraire à la question liée aux concessions de l'État maritime, qui avec les inconnues qui se sont présentées ces derniers mois implique une réduction de la capacité d'investissement des opérateurs du secteur, l'incertitude sur les concessions impose une grande limite à la planification à long terme et aux plans industriels.

Outre les investissements dans les infrastructures, également sur le front de la formation, les opérateurs de services de tourisme et d'accueil dans le secteur du luxe présentent des besoins clairs, des chiffres de plus en plus transversaux sont nécessaires avec de nouvelles compétences sur les questions entrantes, et des services administratifs et juridiques pour permettre un large éventail d'excellentes offres et la capacité d'appliquer des règles et des outils dans des domaines tels que les formalités frontalières, douanes, biens de l'État et maritimes.

3 Effets de la pandémie sur l'emploi dans le secteur

Le scénario de l'ère Covid, présenté ci-dessus, apparaît complexe et articulé, caractérisé par des signes évidents de la capacité d'un large secteur de l'économie bleue à réagir et à s'adapter aux nouveaux besoins d'isolement, d'assainissement et de sécurité globale, tout en modifiant la structure du secteur et en mettant en évidence de nouveaux besoins en termes de ressources et de compétences. Pour analyser les effets sur l'emploi des phénomènes décrits, les données Excelsior ont été utilisées pour vérifier si, face à l'augmentation des commandes de yachts neufs, à la demande de services et d'activités de réaménagement et à la reprise du tourisme nautique, les différents secteurs affichent des soldes d'emploi positifs avec de nouvelles recettes dans le secteur.³

³ Système Excelsior-Anpal « Les besoins professionnels et de formation de l'économie bleue » - 2020

Suite à l'analyse quantitative, des entretiens qualitatifs ont été réalisés pour interpréter les tendances des opérateurs pour les années à venir en termes de nouveaux emplois et de nouvelles compétences requises ainsi que sur les éventuelles difficultés à trouver les chiffres recherchés.

Les données montrent l'importance de l'emploi de l'économie bleue dans notre pays, soulignant l'effet multiplicateur qu'elle est capable de générer grâce à la caractéristique organisationnelle des différentes chaînes d'approvisionnement qui la représentent, même si les difficultés d'analyse liées au thème bien connu de la dispersion des différents codes Ateco, inhérent au secteur nautique varié, rendent difficile l'analyse de secteurs spécifiques pour des sous-catégories sectorielles spécifiques.

Globalement, fin 2020, les entreprises nautiques affichent deux indicateurs très positifs, liés au fort développement du secteur : l'augmentation de 2,4% du nombre direct d'employés effectifs, qui dépassent les 24 000, et l'augmentation du poids de la contribution au PIB de l'industrie nautique, passant de 2,22‰ à 2,37‰, ce qui montre donc une meilleure performance par rapport à l'économie nationale. La taille de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement nautique ou en tout cas étroitement intégrée au secteur nautique emploie environ 180 000 employés sur tout le territoire national, dont environ 56 000 sont employés dans les chaînes de production élargies, y compris les chantiers navals de nouvelles contraintes et de réaménagements, les équipements et toute la sous-traitance. Les données les plus intéressantes, cependant, sont l'augmentation des revenus dans le secteur et les types de classification pour les nouvelles embauches.

Dans la chaîne de production, les nouvelles recrues étaient principalement des « travailleurs qualifiés » (48 %) et des « professionnels techniques » (27 %), avec un total de 584 nouvelles embauches en 2020, en pleine urgence Covid, par le biais d'agences, d'autres chantiers de construction ou de canaux de connaissances locaux.

Dans la chaîne de services, les principales catégories professionnelles des nouveaux employés concernaient les « professions qualifiées » (62%), avec un total d'environ 2 300 nouveaux employés au cours de l'année, qui, pour le secteur tourisme-nautique, sont principalement des contrats saisonniers et avec un solde d'emploi négatif entre revenus et sortie du travail.⁴

Suite aux enquêtes mensuelles du Système d'Information Excelsior, les revenus attendus pour la période novembre 2021 – janvier 2022, pour la chaîne de production nautique reflètent la tendance générale du secteur avec un nombre de nouvelles embauches attendues pour l'année en cours dépassant 800 unités au total avec un nombre de nouvelles embauches attendu égal à environ 600. Ce sont toujours principalement des travailleurs spécialisés dans les différentes étapes de la production et du réaménagement des yachts avec une forte augmentation en particulier pour ces derniers et pour les entreprises de pourvoirie. La principale criticité, qui a toujours été mesurée par les enquêtes Excelsior, est la capacité à trouver des ressources humaines, ce qui, dans le cas des entreprises nautiques, apparaît encore plus accentué que les données générales du secteur manufacturier. Les travailleurs spécialisés recherchés par les entreprises de la chaîne d'approvisionnement, qui, comme décrit ci-après, comprennent les métiers et diverses activités,

⁴ Élaborations Navigo sur les données Excelsior System et Istat

sont difficiles à trouver à 55%, une situation encore pire pour les techniciens professionnels, y compris les concepteurs et les installateurs, où ce pourcentage dépasse 60%. D'une manière générale, les **difficultés à trouver** ces chiffres professionnels sont de 40% à 50%.

Pour identifier les raisons de ces enjeux critiques dans la recherche des ressources recherchées par les entreprises, le Système Excelsior analyse les principales caractéristiques requises pour chaque secteur économique. Dans le cas de la navigation de plaisance, la connaissance du secteur et des processus de travail est principalement requise, ce qui est difficile à trouver surtout chez les jeunes. Les principales raisons des difficultés à trouver des candidats et de la préparation inadéquate sont notées. Pour ce dernier aspect, les entreprises privilégient les formations sur le terrain et l'auto-formation avec l'accompagnement de managers directs.

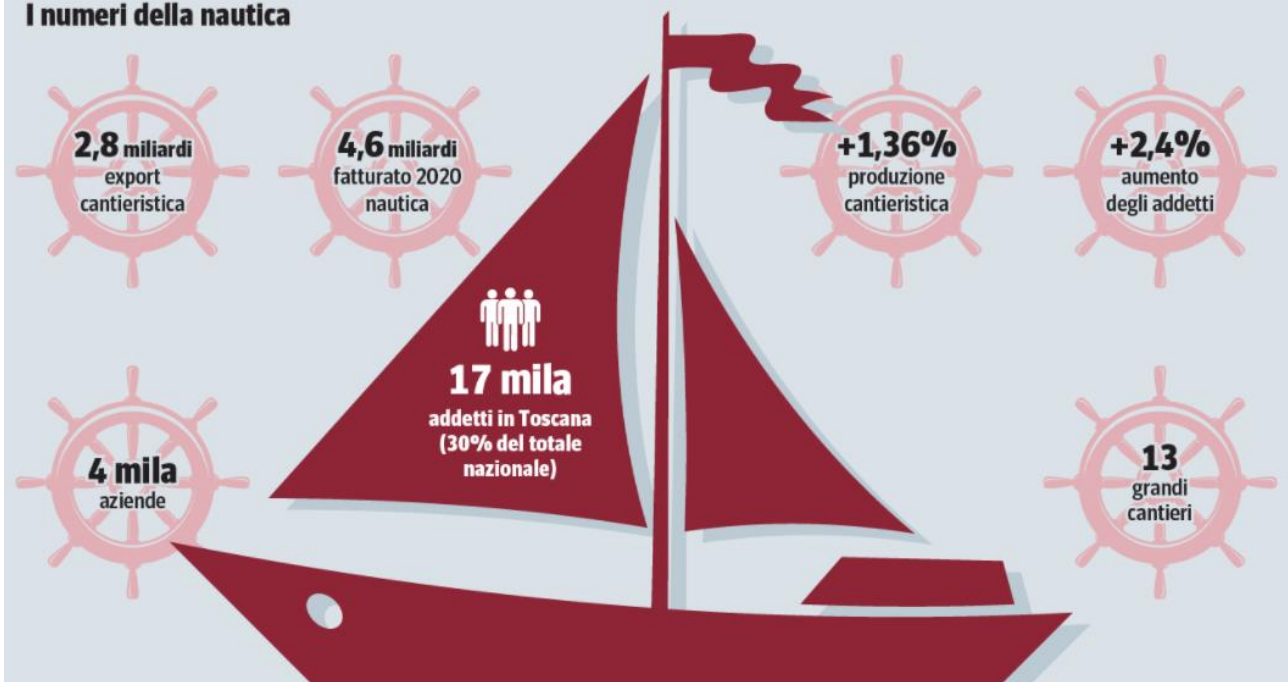
Le **manque de candidats** est au contraire un élément d'une criticité particulière constatée par toutes les entreprises de la chaîne d'approvisionnement nautique générale, avec une importance particulière dans le tourisme, et apparaît comme la principale raison de l'inadabilité. Il s'agit d'un phénomène croissant ces dernières années et particulièrement critique pendant la période de pandémie. Ce facteur devrait être analysé et porté à l'attention des politiques actives du travail aux niveaux national et local, car il risque de devenir une question critique importante pour l'ensemble du secteur s'il devait devenir un élément structurel du marché du travail.

En résumé, les données sur l'emploi pour le secteur nautique dans son ensemble semblent augmenter et de nouvelles embauches sont attendues dans les années à venir, en particulier pour les chaînes de production des nouvelles constructions et surtout pour le secteur du réaménagement et de la réparation. Le besoin de nouvelles ressources dans le secteur est particulièrement difficile à trouver en raison d'un manque de connaissance du secteur et d'une formation inadéquate et, en particulier, d'un manque apparent d'attractivité du secteur par rapport à ceux qui recherchent un emploi. Cela met en évidence un écart important entre la formation de base et la formation professionnelle et les besoins professionnels des entreprises.

En Toscane, dans le quartier principal de l'industrie nationale de la construction navale, les mêmes problèmes nationaux sont constatés et plusieurs fois au cours de l'analyse et du suivi effectués dans les projets Italie France Maritime, tels que MedNewJob, les besoins des entreprises et les difficultés de recherche ont été détectés.

La situation spécifique du district toscan est représentée par le chiffre suivant où apparaissent les principales données du secteur au niveau régional. Les données reflètent la situation fin 2020 et ne tiennent donc pas compte des performances constatées en 2021, année d'augmentation considérable des commandes et de la production avec une augmentation tendancieuse des embauches d'environ + 5% dans la chaîne de production.

I numeri della nautica



4 Analyse des besoins et des compétences professionnelles réalisée sur un échantillon d'entreprises toscanes

Navigo a effectué une analyse plus approfondie des questions décrites ci-dessus dans les scénarios nationaux et internationaux afin de comprendre quels changements réels impliquent les entreprises du secteur et le système de reconnaissance des besoins et des compétences professionnels pendant la période de pandémie. À cette fin, l'analyse déjà administrée à un échantillon d'entreprises à la fin de 2019 a été répétée, posant des questions sur les chiffres professionnels les plus demandés et les problèmes de disponibilité sur le marché du travail de ces chiffres. La nomenclature utilisée pour l'identification des figures ne reflète pas les descriptions des répertoires et de l'atlas des travaux mais représente le lexique utilisé par les entreprises dans la recherche de personnel.

Les deux phases du suivi ont d'abord tenté d'identifier les chiffres les plus recherchés et les moins disponibles sur le marché, puis les chiffres nouveaux ou innovants à introduire selon les prévisions de l'entreprise dans les années à venir.

Au cours de YARE, le plus important événement de rencontre internationale entre les capitaines et les entreprises sur le thème du réaménagement et des services, il a été possible de recueillir et de partager les opinions, les visions et les attentes des opérateurs, qui font partie des informations utilisées et résumées ci-dessous. À cette occasion, 22 entreprises de la chaîne d'approvisionnement nautique impliquées à la fois dans la nouvelle construction et dans le réaménagement et la réparation ont été interviewées, et 6 entreprises d'autres secteurs de services liés à la navigation de plaisance et au tourisme nautique (marinas, agences charter et réceptives).

Les résultats de l'enquête sur les profils les plus recherchés au cours des derniers mois et dans une perspective future sont représentés par le tableau suivant, qui répertorie les chiffres recherchés et les classe par disponibilité et importance, toujours en fonction des opinions des entreprises interrogées.

Tableau 1 – Résultats d'une nouvelle analyse sur les besoins professionnels de la chaîne d'approvisionnement nautique (nouvelle enquête septembre – octobre 2021)

ZONES	PROFILS PROFESSIONNELS LES PLUS POPULAIRES	Profils professionnels les plus déficients, du plus critique au moins critique	Personnalités professionnelles nouvelles ou émergentes
CONSTRUCTION ET RÉPARATION NAVALES	Ouvrier en peinture de résine	1. Bodybuilder nautique	Techniciens des ventes et du marketing (demandes russes et chinoises)
	Experts en logistique industrielle	2. Charpentier et tapissier à bord	Technicien pour le développement de nouvelles technologies pour le recyclage des matériaux
	Pourvoiries	3. Technicien programmeur	IoT Expert
	Charpentiers et tapissiers assembleurs à bord	4. Fer à souder	Technicien de planification, de contrôle

			de manutention et de stockage d'entrepôt
	Soudeurs	5. Charpentier	Développeur de logiciels techniques pour la domotique
	Charpentiers en bois	6. Ouvrier en peinture de résine	
	Charpentiers métalliques	7. Logistiqueexperte ou industrielle	
	Mécanique navale	8. Chef de bateau	
	Installateur/Mainteneur de systèmes électriques, électromécaniques et électroniques	9. Installateur/Mainteneur de systèmes électriques, électromécaniques et électroniques	
	Chef de projet		
	Chef de bateau		
	Ingénieurs navals		
	Architecte d'intérieur naval		
	Programmeurs techniques		
	Concepteurs de moteurs et d'installations		

D'après les résultats de la nouvelle enquête, il est plus clair l'orientation des entreprises de la chaîne d'approvisionnement, qui en 2019 et 2020 au début de l'urgence pandémique est apparue désorientée entre favoriser les figures traditionnelles du cycle de production au sens strict et / ou se consacrer au renforcement du système de compétences techniques liées à la conception, aux systèmes et aux équipements. Aujourd'hui, en raison de l'augmentation de la production et des besoins immédiats en personnel, les figures les plus traditionnelles, les métiers typiques du secteur, tels que les monteurs, les peintres et les charpentiers, sont privilégiés. La figure professionnelle qui est aujourd'hui rappelée à plusieurs reprises dans les analyses est celle de « l'expert en logistique industrielle » considéré comme un personnage important dans une situation d'augmentation des commandes et de manque d'espace pour l'industrie de la construction navale à la fois neuve et réaménagement. Il y a aussi une baisse d'importance des figures de l'englement intermédiaire (chefs de projet, responsables de bateaux, ...) et des figures de gestion en général (ingénieurs, chefs de chantier), principalement en raison de la nécessité de renforcer les équipes de travail de production et opérationnelles, comme si le message était « il n'y a pas de temps pour concevoir et programmer, nous devons produire ».

En ce qui concerne la disponibilité des chiffres recherchés, le phénomène du manque de candidatures et de la préparation inadéquate semble se confirmer, en particulier pour les chiffres les plus critiques qui représentent ici aussi les plus traditionnels, comme si nous étions confrontés à une baisse d'intérêt de la part des candidats aux emplois de la construction.

Il est important de noter que même sur le front de l'innovation et des perspectives de « nouvelles figures professionnelles », le champ est plus étroit que dans l'analyse précédente. On peut dire que les voies possibles de l'innovation concernent dans la phase actuelle les processus de production et de logistique et moins les services et les chiffres hautement technologiques.

Pour le secteur du tourisme et des services nautiques, la situation apparaît différente, avec une différence accentuée par rapport à l'analyse précédente et avec un problème élevé de disponibilité des chiffres de base, comme le montre le tableau suivant.

Tableau 2 – Résultats d’une nouvelle analyse sur les besoins professionnels du secteur nautique-touristique (nouvelle enquête septembre – octobre 2021)

ZONES	PROFILS PROFESSIONNELS LES PLUS POPULAIRES	Profils professionnels plus déficients	Personnalités professionnelles nouvelles ou émergentes
TOURISME CÔTIER ET ACTIVITÉS SPORTIVES RÉCRÉATIVES	Serveurs	1. Serveurs	Escortes en petits groupes en toute sécurité
	Concierge	2. Concierge	Organisateurs de voyages en sécurité sanitaire
	Sauveteurs et professions similaires	3. Sauveteurs et professions similaires	
	Pilotes	4. Pilotes	
	Escortes et guides	5. Escortes et guides	
	Moniteurs de sports nautiques	6. Skipper	
	Skipper		
	Cuisiner à bord		
	Agent d’organisation de la charte		
	Commis à l’office de tourisme		
	Organisateurs de l’offre touristique		
	Organisateurs de visites culturelles et environnementales		

Le changement par rapport à l’analyse menée au début du Covid apparaît ici évident: les chiffres les plus recherchés sont les chiffres de base (serveurs, concierges, sauveteurs), avec une extrême difficulté à trouver: certaines entreprises et représentants des catégories de baignade ont pour la première fois en été 2021 rencontré des problèmes de disponibilité des travailleurs saisonniers avec des problèmes évidents de service à la clientèle.

Les chiffres traditionnels de la période post-Covid, comme l’été 2021 semblait être défini, ont préféré renoncer à un emploi saisonnier et attendre l’évolution réelle des infections et de la pandémie, comme cela semble résulter des données nationales collectées par le système Excelsior et confirmées par l’analyse sur le terrain.

La phase suivante d'analyse a approfondi le thème des compétences recherchées par les entreprises concernant les chiffres les plus importants et/ou déficients, en reformulant le questionnaire adopté dans la première enquête 2019-2020. Le questionnaire était directement lié aux profils déclarés importants, c'est-à-dire recherchés, et manquants en posant des questions fermées sur la liste d'options suivante :

- a) Capacité à analyser les interdépendances entre toutes les composantes du « système » du bateau et son cycle de vie (nouvelle construction, réaménagement, amarrages au port, divertissement, ...)
- b) Connaissance du secteur/de la chaîne d'approvisionnement et des processus de travail
- c) Connaissances techniques spécifiques requises du rôle (informatique, technologique, réglementaire, administratif).....
- d) Compétences en planification d'emploi
- e) Capacité d'utiliser l'équipement et les outils de travail de façon autonome
- f) Possession de licences et/ou certificats spécifiques
- g) Savoir et savoir appliquer la réglementation sur la sécurité au travail et la réduction des infections
- h) Savoir travailler en équipe
- i) Savoir gérer d'autres personnes, enseigner le métier et aider leur placement
- j) Savoir établir des relations avec le client, même dans une langue étrangère

Par rapport à l'analyse de l'année précédente, de nouvelles compétences liées à la gestion des personnes et à la sécurité et à la santé au travail ont été incluses.

Les réponses étaient les suivantes :

	Compétences requises	Connaissances requises	Compétences manquantes	Manque de connaissances
Culturiste	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité à analyser les interdépendances entre toutes les composantes du « système » du bateau • Compétences en planification d'emploi 	<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance du secteur/de la chaîne d'approvisionnement et des processus de travail 	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité d'analyser les interdépendances • Capacité d'utiliser l'équipement et les outils de travail de façon autonome • Travail d'Équipe 	<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance de l'industrie
Officier de peinture	<ul style="list-style-type: none"> • Compétences en planification d'emploi • Connaissance du secteur/de la chaîne 	<ul style="list-style-type: none"> • Techniques d'application 	<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance du secteur/de la chaîne d'approvisionnement et des processus de travail 	<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance des matériaux et produits de peinture

	d'approvisionnement et des processus de travail			
Chef de bateau	<ul style="list-style-type: none"> • Compétences en planification d'emploi • Savoir gérer les autres, enseigner le métier • Opérer en tant qu'arpenteur côté client 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion de projet 	<ul style="list-style-type: none"> • Savoir gérer les gens • Agir en tant qu'arpenteur-géomètre client 	<ul style="list-style-type: none"> • Savoir gérer les autres, enseigner le métier
Expert en logistique de chantier	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité à analyser les interdépendances entre toutes les composantes du « système » du bateau • Compétences en planification d'emploi 	<ul style="list-style-type: none"> • Techniques de programmation • Techniques de gestion pour les zones publiques et portuaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité d'analyser les interdépendances 	<ul style="list-style-type: none"> • Techniques de gestion pour les zones publiques et portuaires
Agent d'accueil portuaire	<ul style="list-style-type: none"> • Savoir établir des relations avec le client, même dans une langue étrangère • Savoir et savoir appliquer la réglementation sur la sécurité au travail et la réduction des infections 	<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance de l'industrie 	<ul style="list-style-type: none"> • Savoir et savoir appliquer la réglementation en matière de sécurité au travail 	<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance de l'industrie • Knowledge normativa • Traduction

Les résultats de l'analyse confirment ce qui a été exprimé sur les chiffres professionnels, à savoir que le secteur au cours des derniers mois semble axé sur la résolution des écarts de productivité et le renforcement des compétences principalement liées à la réalisation de travaux avec efficacité et qualité en encourageant le travail d'équipe et l'application des règles sur la sécurité au travail.

Il apparaît, et est cité par la quasi-totalité des personnes interrogées, un nouveau besoin professionnel lié à la **capacité de « tutorat » des personnalités les plus expérimentées ou responsables**. Pour le profil du Chef de Bateau apparaît immédiatement mis en évidence parmi les compétences requises et considérées comme manquantes, mais aussi pour d'autres figures cette capacité est nécessaire pour favoriser l'emploi de nouvelles recrues.

Un autre élément important est la définition correcte d'un profil professionnel qui est en partie nouveau pour ce secteur, à savoir le technicien en logistique de **chantier**, une figure qui a été tentée d'approfondir avec des entretiens directs avec des entreprises qui ont inclus, ou ont l'intention de

le faire, des personnalités professionnelles définies par elles-mêmes comme des « experts en logistique industrielle ».

La nécessité de ce profil est déterminée par la situation actuelle qui voit les chantiers de construction avec des commandes à terminer et de nouveaux projets à activer pour de nouveaux bâtiments et, pour le secteur du réaménagement, par une pénurie générale de zones et d'espaces de travail par rapport à la demande croissante de travaux et d'interventions de réaménagement. La figure doit avoir une connaissance en termes de processus de travail pour assurer une capacité à programmer l'aménagement du site au fur et à mesure que l'ordre de construction ou de réaménagement progresse, en assurant la disponibilité du matériel nécessaire au bon moment et au bon endroit pour réduire les déséconomies de processus pendant la commande. En outre, il doit avoir des compétences techniques et administratives et des connaissances pour faire face aux problèmes liés à la gestion et à l'équipement des chantiers, en ce qui concerne la situation des zones d'État maritime et le respect de toutes les règles de collecte et de traitement des eaux usées. Pour les entreprises interrogées, il s'agit d'une figure polyvalente avec des connaissances techniques approfondies sur les systèmes de manutention et de levage des yachts, sur le système de stabilisation de la coque sur terre (talon et échafaudage) et des connaissances juridiques et administratives dans les domaines de l'environnement et de la propriété de l'État maritime.

Cette figure professionnelle correspond dans la région Toscane à un responsable de la planification, de la programmation et du contrôle du processus de production, selon le répertoire régional, mais avec une forte spécialisation dans le secteur nautique et naval à la fois du point de vue des processus de manutention et de levage, et du point de vue administratif et juridique.

4.1 Besoins de formation du secteur

Sur la base des résultats de ce rapport, à la fois dans la partie générale sur l'analyse du secteur nautique et du tourisme maritime à l'ère Covid, et sur la base des résultats des analyses de terrain, il est possible de mettre à jour les besoins de formation du secteur en termes de formation continue et de formation entrante pour les nouveaux employés, qui semblent probables et déjà prévus et planifiés par les entreprises du secteur de la construction navale, en particulier en ce qui concerne le réaménagement et la réparation.

Les nouveaux chantiers de construction sont actuellement occupés à planifier les commandes et à gérer les commandes de la meilleure façon pour répondre aux exigences techniques et de qualité et aux délais de livraison avec un carnet de commandes inattendu. Je suis à la recherche de personnalités professionnelles de base pour renforcer la chaîne de sous-traitance de l'équipement de yachts. D'un point de vue stratégique, les principaux chantiers navals italiens et étrangers de yachts neufs organisent des services de post-vente, de maintenance et de radoub et sur ces nouvelles activités pour ce type, ils recherchent toutes les figures professionnelles du commerce de la peinture, de l'entretien des installations et du réaménagement des yachts.

En particulier, les chiffres de base du processus de production sont nécessaires pour avoir une connaissance de plus en plus grande des méthodes de travail sur un ordre complexe tel que celui d'un superyacht: cela signifie savoir identifier au cours des différentes phases d'assemblage ou de

réarrangement comment interagir avec les autres personnalités professionnelles impliquées, comment mieux planifier leur travail en combinaison avec les autres activités connexes, en plus de la connaissance des nouveaux matériaux et de la façon de les traiter. Pour ces chiffres, le changement est déterminé par la capacité de combiner les compétences générales requises, telles que le travail d'équipe, les compétences en programmation et la communication technique et opérationnelle, avec les connaissances techniques de base et celles liées aux réglementations et procédures en matière de sécurité, de protection de l'environnement et de qualité.

4.2 Formation initiale et attractivité du secteur pour les jeunes chômeurs

Un élément transversal dont les entreprises et l'ensemble du secteur se plaignent dans les phases de sélection et de recrutement, même des figures traditionnelles, est la connaissance limitée du secteur, qui représente une question critique importante dans toutes les phases de sélection et de placement et doit être résolue par une formation initiale appropriée, qui, dans les zones côtières du pays, devrait approfondir pour les voies techniques et professionnelles les questions clés de l'économie maritime et de la techniques de base de la construction et de l'entretien des navires et des yachts. La culture générale du pays est encore orientée sur trois éléments qui éloignent les jeunes et les chômeurs du secteur:

- La construction et la maintenance nautiques sont interprétées comme un secteur de production où l'artisanat et les compétences manuelles prévalent, ce paradigme est vrai mais il a beaucoup changé par rapport au passé et à la vision générale. Les activités de production sont guidées par des procédures, des techniques et des processus planifiés et planifiés et en toute sécurité. Un superyacht est un navire et, en tant que tel, doit être connu comme un objet et étudié comme un modèle de production;
- La navigation de plaisance est un secteur composé de divers professionnels, souvent inclus dans d'autres secteurs de l'économie et développé du point de vue éducatif avec des logiques sans rapport avec la ressource maritime et les infrastructures qui déterminent son utilisation. Le tourisme est étudié dans la formation initiale en tant que système lié à la restauration et à l'hébergement, avec peu de références aux techniques et aux outils pour les activités liées au tourisme nautique;
- la navigation de plaisance est considérée comme un secteur de plaisir pour quelques-uns, il n'est pas intéressant pour les jeunes de se consacrer à une activité spécifique avec peu de possibilités de croissance professionnelle. Ce n'est plus vrai, l'innovation, la protection de l'environnement et la logique de la gestion du cycle de vie du yacht nécessitent des mises à jour continues valables également pour d'autres secteurs de production;
- une autre vision commune qui est souvent transmise dans la formation initiale est que la navigation de plaisance ne développe pas l'innovation et n'est pas impliquée dans le processus général de l'industrie 4.0. Même si cet aspect ne correspond pas à la réalité, le secteur développe l'innovation pour les matériaux de construction, les propulsions, les systèmes de conception et la robotique, ainsi que l'informatisation des services. Parmi les besoins des entreprises apparaît en effet le besoin de développeurs et de programmeurs de

logiciels pour les réseaux et le développement intégré de solutions pour la sécurité et la productivité.

Les points ci-dessus démontrent la nécessité, également mentionnée et soulignée par le dossier Excelsior de l'ANPAL sur l'économie bleue, d'une programmation spécifique sur l'économie de la mer dans la formation technique et professionnelle initiale.⁵

4.3 Formation continue : de nouveaux besoins de mise à jour pour les entreprises

En ce qui concerne la formation continue, évaluée ici comme un besoin supplémentaire de mise à jour d'une certaine manière également induit par les effets de la pandémie, les connaissances et les nouvelles compétences requises concernent, pour les différents secteurs et profils professionnels identifiés et analysés, les points suivants.

1. Mise à jour technique sur les nouveaux matériaux et les nouvelles technologies pour la durabilité, la sécurité et l'amélioration de tous les processus d'équipement ou de réaménagement du yacht;
2. Formation à l'utilisation d'outils logiciels de conception intégrés aux ordres de fabrication;
3. Formation de recyclage sur les techniques et outils de logistique industrielle pour l'amélioration de l'aération du chantier
4. Formation de responsable des services nautiques orientée vers la connaissance des règlements et des techniques de programmation des services d'accompagnement et de gestion des équipages et des équipages à bord
5. Formation approfondie sur les techniques et outils d'information pour la gestion du cycle de vie du yacht (itinéraires, réaménagement, maintenance, ravitaillement et soutage, instrumentation embarquée)
6. Formation sur les compétences relationnelles pour les figures de responsabilité qui peuvent assumer des rôles spécifiques côté chantier naval et/ou côté client (Boat Manager, Surveyor)
7. Développement de compétences transversales sur la gestion d'équipes intégrées entre sous-traitants et chantier et entre équipes de travail mixtes
8. Développement de compétences de tutorat et de formation sur le terrain pour les chefs de bateau et les chefs d'équipe.

Les contenus de formation représentés ici sont des indications générales à articuler dans les cours et les cours de formation pour les employés, mais ils doivent également être inclus dans les cours pour les chômeurs liés aux différentes figures professionnelles auxquelles ils se réfèrent.

⁵ Économie de la mer et green deal – Unioncamere Anpal 2020

5 Conclusions

Le secteur nautique est dans une tourmente positive et, dans certains secteurs tels que la location avec tous les services connexes, la vente de yachts d'occasion et le radoub et la réparation, il est possible de dire que l'urgence pandémique a influencé de nouveaux modèles d'achat et de nouveaux besoins du marché tout en favorisant une augmentation de la demande. Les prévisions d'emploi sont alimentées par ces phénomènes et nous permettent d'envisager un nouveau rôle pour la formation à tous les niveaux afin d'accompagner la trajectoire de croissance de la flotte mondiale et la centralité de la Méditerranée dans les choix des armateurs.

A la suite de cette situation, quelques idées sont proposées, déjà en partie testées lors des actions développées pour le projet MedNewJob:

- Partager entre les Régions et les pays du partenariat les modèles de compétences des principales personnalités professionnelles afin de permettre la formation d'être modulaire, tant pour les chômeurs que pour les salariés, et de rendre possibles des formations organisées par plusieurs régions et pays plus frontaliers. Un meilleur partage au niveau maritime permet l'utilisation de personnalités professionnelles dans différents domaines et pays et le partage de modules de formation intersvcambiables.
- Pour simplifier et promouvoir la nécessaire meilleure orientation de la formation professionnelle et continue dans le secteur nautique et l'économie bleue en général, il est une fois de plus nécessaire de doter le secteur de sa propre catégorie spécifique dans les répertoires régionaux et dans l'Atlas national du travail afin de permettre une coordination meilleure et plus spécifique des actions de développement professionnel sur les territoires côtiers. Les figures professionnelles du secteur nautique et du secteur maritime sont présentes dans divers « secteurs » et difficiles à retracer à un système de classification unique. Il est donc difficile de planifier des parcours intégrés pour des personnalités qui devront souvent disposer d'une base de connaissances commune et opérer sur le terrain en étroite synergie. Il est donc proposé **de créer un secteur ad hoc dans les répertoires régionaux** dans lequel rassembler les figures spécifiques du secteur, autrement dispersées et peu identifiables.
- En outre, également en raison du dynamisme du secteur, de nouveaux besoins de formation apparaissent fréquemment, qui ne se traduisent que partiellement par de « nouvelles figures professionnelles », qui, pour être classées et approuvées pour l'inclusion des répertoires, sont soumises à des procédures longues et complexes, mais qui nécessitent plus souvent un meilleur alignement de l'offre de formation avec les observateurs et des analyses périodiques sur le secteur. Il est nécessaire de promouvoir une meilleure connexion entre l'analyse des besoins et les propositions de formation, de faciliter les processus de recherche des compétences nécessaires, grâce à un **système de communication et d'échange entre les entreprises nautiques de toutes catégories (industrie, artisanat, commerce et services)**.