

Refit : une fin de saison au ralenti

Les chantiers de refit ont dû repenser leur organisation pour faire appliquer les mesures de distanciation sociale aux nombreux sous-traitants intervenant sur les yachts.

Lorsque le confinement a été prononcé, les professionnels français ont d'abord craint une potentielle distorsion de concurrence, les chantiers de refit italiens étant considérés comme des activités prioritaires (contrairement aux constructions neuves).

Mais l'interdiction de naviguer, décrétée dans la foulée, a bloqué les navires dans les plateformes techniques, pleines à cette époque de l'année. Les chantiers ont alors, dans leur grande majorité, fermé. Tanguy Ducros, le dirigeant de Monaco marine, justifie cette décision par « la fermeture de certains sous-traitants et fournisseurs et par celle des ports ».

Le casse-tête des plannings

Les chantiers ont tous pu reprendre une activité, même réduite, au bout de quelques semaines. Fin avril, l'activité des chantiers était estimée entre 25 et 30 %. « Nous avons réussi à faire comprendre aux autorités l'intérêt économique de la reprise anticipée des chantiers », se réjouit



La France se démarque par le dynamisme de ses entreprises de refit

Laurent Falaize, président de l'association professionnelle Riviera yachting network.

Le poids économique des chantiers navals en région Paca est estimé à plus de 200 millions d'euros avec plus de 250 entreprises sous-traitantes et 2 500 emplois. « Mais cette reprise d'activité restait sous contrainte puisqu'il fallait justifier chaque mouvement de bateau auprès de la préfecture maritime », précise Laurent Falaize.

Sur les yachts, la question de la

distanciation sociale a également tourné au casse-tête vu la multitude de corps de métiers appelés à y travailler, du décorateur au chaudronnier. MB92 a mis sur pied un système informatisé de réservation de créneaux de travail, fournissant un plan actualisé avec les sens de circulation à chaque sous-traitant. Une alerte SMS l'alertant sur le début et la fin de sa plage horaire dédifiée.

Et les équipes ont dû être fractionnées. L'un des adhérents de Riviera yachting network a ainsi,

sur un chantier de 15 jours pour lequel il avait prévu une équipe de quatre personnes, été autorisé à n'intervenir que sur des plages de deux heures, par équipe de deux. Les horaires d'intervention ont donc été étendus. « Les chantiers ont dû répartir le flux des sous-traitants mais ce sont des surcoûts que nous n'avons pas pu répercuter », souligne Laurent Falaize.

Haude-Marie THOMAS

Resserrement local pendant le confinement

Les professionnels du refit ont fait face à des problématiques d'approvisionnement. En contrepartie, la fermeture des frontières a poussé les chantiers à maximiser les sous-traitants locaux pour ne pas bloquer l'avancement d'un chantier. Reste maintenant à lever les incertitudes sur la saison à venir, sans le salon de Monaco qui permet habituellement aux entreprises du refit d'enregistrer leurs bons de commandes. Laurent Falaize s'inquiète notamment de voir les armateurs tentés par la mise au sec de leur navire.

Le refit, un atout clé pour la France

Si la construction de yachts n'est pas aussi développée qu'en Italie, par exemple, la France se démarque par le dynamisme de ses entreprises de refit. Et les investissements en matière d'ascenseurs à bateaux tendent à porter la stratégie de développement sur les plus grandes unités. Près de 15 % des yachts de plus de 50 mètres passent ainsi chaque année par le chantier de La Ciotat. Une activité portée par la fréquentation des côtes françaises. 35 % des yachts sur la Côte d'Azur sont présents plus de trois mois.



Nombre de chantiers ont pu reprendre rapidement leur activité.