



CE PROJET EST COFINANCÉ PAR LES FONDS EUROPÉENS
STRUCTURELS ET D'INVESTISSEMENT

EVALUATIONS EX ANTE RELATIVES

A LA MOBILISATION DES FONDS EUROPEENS 2021-2027

SOUS FORME D'INSTRUMENTS FINANCIERS

Accord-cadre Lot 2 n° DPE06-2020-43615

RESUME « volet : mer - navires »

Groupement constitué en partenariat avec :



ceresco.

Alimentation, filières & territoires

LYON-PARIS-TOULOUSE-CAYENNE

CERESCO (ex. BLEZAT Consulting)

18, rue Pasteur - 69007 Lyon - FRANCE

Tel : +33 (0)4 78 69 84 69 | contact@ceresco.fr | www.ceresco.fr

SAS au capital de 7622 euros | Siret 423 106 756 00012 | RCS Lyon | NAF 7022Z

La Région Pays de la Loire est Autorité de gestion du Fonds FEAMPA 2021-2027 visant à renforcer les secteurs de la pêche et de l'aquaculture.

- **3^{ème} région de pêche maritime de France, avec des spécificités quant à la flotte de navires**

Elle est la **3^{ème} région de pêche maritime de France** pour la valeur des ventes réalisées en criée (86 millions d'euros en 2020, derrière la Bretagne et la Normandie), elle compte 5 ports de pêche équipés d'une halle à marée.

Avec un linéaire côtier de 450 km et 60 km d'estuaire de la Loire, la région compte 370 navires de pêche professionnelle maritime actifs en 2020 et emploie entre 800 et 1 100 marins pêcheurs selon les sources. La quantité vendue dans ces dernières s'élève à 17 500 tonnes en 2020.

La flottille des Pays de la Loire se concentre en Vendée (2/3 des immatriculations).

Les navires de pêche maritime ligériens mesurent **très majoritairement moins de 12 mètres**. Aucun ne dépasse les 25 mètres. L'âge moyen de la flottille ligérienne est de 32 ans en 2022.

La région accuse **une chute d'immatriculation des navires**. Au niveau régional, elle a perdu 1/3 de ses effectifs en 20 ans, proportion semblable au niveau national.

Navires <12m	Navires >12m
<ul style="list-style-type: none"> • 80 % de la flottille des Pays de la Loire (SIH 2022) • 1/4 des volumes capturés (moyenne Golf de Gascogne, année 2016 CSTEP) • 39% des volumes capturés aux arts trainants (moyenne Golf de Gascogne, année 2016 CSTEP) • Seulement 10% des acquisitions de navires en société (PROLIREN 2021) • Moins de difficultés rencontrées à l'acquisition (PROLIREN 2021) • Ticket d'entrée plus faible (150-400k€ hors droits à produire) (PROLIREN 2021) • Polyvalence des engins / espèces cibles / droits à produire • Zone d'activité contrainte, côtier • 32 ans en moyenne 	<ul style="list-style-type: none"> • 20 % de la flottille des Pays de la Loire (SIH 2022) • 3/4 des volumes capturés (moyenne Golf de Gascogne, année 2016 CSTEP) • 58% des volumes capturés aux arts trainants (moyenne Golf de Gascogne, année 2016 CSTEP) • 2/3 des acquisitions de navires en société (PROLIREN 2021) • Difficultés accrues à l'acquisition (PROLIREN 2021) • Ticket d'entrée important (0,5-1,5M€ hors droits à produire) (PROLIREN 2021) • Spécialisation forte sur un engin et une espèce nécessitant la disponibilité de quotas • Zone d'activité plus étendue • 28 ans en moyenne

Des spécificités de l'environnement d'affaires à prendre en compte en vue d'un déploiement des instruments financiers en secteurs de la pêche maritime

Le renouvellement de la flotte de la pêche professionnelle maritime est confronté à plusieurs contraintes (PROLIREN 2021) :

- l'absence de visibilité et d'accompagnement sur les processus d'acquisition et de cession des navires;
- les difficultés de recrutement et de fidélisation de la main-d'œuvre;
- l'absence de visibilité sur les droits à produire et les incertitudes liées (évolution des quotas et des zones de pêche);
- les coûts élevés des navires, souvent décorrélés de ses réelles performances économiques. Les outils de financement existants sont mal maîtrisés et difficilement comparables pour les opérateurs;
- Les modèles économiques et la structuration juridique des entreprises sont rarement choisis de manière objectives.

L'année 2020 a été particulièrement tendue avec la crise de la Covid-19 et les aléas du Brexit. L'année 2022 également avec l'augmentation du prix de l'énergie. Structurellement, ce secteur d'activité est aujourd'hui soumis à une conjoncture peu favorable, à une dégradation de l'image du métier, au vieillissement de la main d'œuvre et des navires. Ces facteurs conduisent à une diminution de la rentabilité de l'activité.

- **Des problématiques induites par le vieillissement des navires.**

Le **vieillissement des navires** induits de nombreuses conséquences :

- des risques accrus d'accident ;
- une dégradation des conditions de travail et de vie à bord ;
- une difficulté de recrutement et de féminisation des équipages ;
- la consommation déraisonnable d'énergie ;
- des coûts de maintenance dès lors plus élevés ;
- la difficile montée en gamme des produits de la mer

- **Synthèse des problématiques de financements : un environnement économique limitant la capacité financière des porteurs de projets**

-Une baisse des quotas de pêche

La filière pêche des Pays de la Loire a été fortement impactée, mi-décembre 2021, par la diminution des quotas de certaines espèces phares comme la sole (-36%), engendrant une diminution théorique du chiffre d'affaires de -17 millions d'euros pour les Pays de la Loire. La hausse du prix en 1^{ère} vente a cependant partiellement contrebalancé cette chute de volume. La pêcherie civelière, fondamentale pour de très nombreux petits métiers est également en sursis.

- Une hausse des charges d'exploitation : effet ciseaux

Entre 2012 et 2017, le carburant représentait en moyenne entre 3% (arts dormants) et 16% (arts trainants) du chiffre d'affaires des navires des Pays de la Loire. Avec la flambée du prix des énergies, cette proportion a doublé, limitant fortement la rentabilité des navires.

-Des conséquences sur la filière : hausse des prix et déstabilisation du secteur

Le chiffre d'affaires des entreprises de mareyage chute de -30% sur les premiers mois de l'année et de 80% sur le début du mois de mars. L'ensemble des maillons sont également contraints de réduire leurs marges afin de maintenir des prix « abordables » pour les consommateurs. Sur les 9 premières semaines de l'année, les criées ligériennes constatent un effondrement des volumes avec des baisses allant de -11% à Noirmoutier jusqu'à -24% à la Turballe. En conséquence, les prix s'envolent avec une hausse de +11% à +44% en fonction des criées et des espèces. Certains opérateurs de la distribution nationale se tournent vers l'importation de produits étrangers, au détriment des acteurs français.

Structurellement, ce secteur d'activité est aujourd'hui soumis à une conjoncture peu favorable, à une dégradation de l'image du métier, au vieillissement de la main d'œuvre et des navires.

L'offre de financements notamment bancaires est présente.

Les principaux obstacles identifiés qui limitent l'accès au financement pour la modernisation des navires sont ailleurs. Ils sont liés à (source : conclusion de l'évaluation ex ante) :

-une faiblesse des capitaux initiaux des (futurs) jeunes pêcheurs

-une lourdeur des capitaux à investir

-une économie maritime « du temps longs » (ex : amortissement sur 15 ans)

-des marges économiques faibles et volatiles qui augmentent la perception du risque par les banques

-une faible rentabilité des capitaux investis

En somme, les entreprises de pêche ne génèrent pas une rentabilité suffisante eu égard au poids des capitaux à mobiliser, pour financer d'éventuels investissements liés au renouvellement des outils de production (source : PROLIREN 2021)

• **Les besoins, les principales demandes de financements :**

Des besoins prégnants sont notamment identifiés sur

-Avoir d'avantage de visibilité sur l'avenir de l'activité

-l'accompagnement des cessations d'activités, les reconversions ; la formation

-la transmission des entreprises et la création d'activités ;

-la stimulation de la recherche et l'innovation, la construction de navires-démonstrateurs, le transfert-diffusion à moindre coût par le recours à des sisterships ;

Des demandes de financements portent notamment sur :

-la création d'activité

-l'apport de moyens pour faire face aux surcoûts d'investissements, aux nécessités de modernisation de la flotte ;

-les adaptations d'équipements permettant des gains de charges de fonctionnement (efficacité économique) ; les transitions technologiques et énergétiques (gains de marges)

- l'amélioration de la sécurité au travail, des conditions de travail et plus largement des conditions de vie ;
- la mutualiser des moyens publics/privés de financements.

- **Les défaillances de marchés identifiées :**

Quatre principales défaillances de marchés, théoriques, sont posées :

- i) Un nécessaire maintien de l'offre afin d'éviter toute défaillance ou offre sous optimale
- ii) Une défaillance de type « demande insuffisante à stimuler »
- iii) Une défaillance de type « carence » de l'offre (ex : manque de moyens)
- iv) Une défaillance de type « financement sous optimal »
... en raison d'une « offre inadaptée (conditions, coûts induits, taux de rendement des investissements trop élevé, etc..) »
... en raison d'une faible intégration des offres potentielles d'instruments financiers, dans l'écosystème entourant les bénéficiaires finaux potentiels

La présente « évaluation ex ante » sur le financement des navires de pêche maritime conclue sur 2 principales défaillances

a) Un risque de financement « sous optimal »

- i) à termes, **la perspective d'une hausse des taux d'intérêts bancaires**, qui présente le risque d'engendrer une offre de financement alors devenue « sous optimale » (hausse du coût pour l'utilisateur)
- ii) **Une offre présente d'instruments financiers, mais parfois inadaptée eu égard aux coûts induits pour l'utilisateur** (ex : fonds de capital investissement, fonds de prêts subordonnés à intérêt participatif); et d'une faible intégration des offres d'instruments financiers proposées dans l'écosystème entourant les potentiels bénéficiaires finaux potentiels (ex : manque de connaissance des produits financiers proposés)

b) Une défaillance de type « demande insuffisante à stimuler » :

Bien que les instruments financiers existent, force est de constater qu'ils ne sont pas mobilisés par la Profession ou très marginalement (cf. benchmark en régions aboutissant à moins de 3 projets depuis le lancement). **L'acceptabilité sociale et culturelle d'instruments financiers, plutôt que la subvention, n'est pas ici présente.**

L'évaluation conclut ici que la « subvention » à toute son utilité dans un contexte de baisse de la capacité d'autofinancement des porteurs de projets. La subvention peut ici avoir pour impact de soutenir l'effort d'investissement.

Mais la subvention est à replacer dans un « parcours de financement » en complément d'instruments financiers.

Enfin, les instruments financiers ne sont que des « outils » au service d'une stratégie économique de la Profession. Cette stratégie reste à définir.

- **3 Scénarii d'intervention publique sont identifiés par l'évaluation « ex ante »**

Le scénario A du « Laisser-aller » / Tendanciel = concentration & atomisation

Ce scénario du laisser aller et donc tendanciel est caractérisé par

- La destruction d'activité, l'écrémage,
- La concentration des droits à produire pour améliorer la rentabilité, et en parallèle l'orientation vers de « petits navires », arts dormants. Risque de fuite des droits à produire hors de la région (France ou étranger)
- Le risque d'un vieillissement des petits navires alimentant à termes la concentration

Le scénario B « d'adaptation en réaction » = la feuille de route et la mutualisation de moyens, l'ingénierie financière au service de la stratégie

Les instruments financiers n'étant que des « outils » de financement, le besoin est plutôt celui d'une stratégie professionnelle quant à son positionnement « tactique ». Le scénario est ici caractérisé par :

- L'élaboration d'une stratégie régionale par les pêcheurs (et la filière?) dans un contexte national et européen non modifié
- et alors, en réponse aux axes d'intervention nécessaire pour le déploiement de la feuille de route, une plus grande mobilisation des investissements à l'intérieur de la Filière, notamment par « consortium » de financeurs (ex : armements coopératifs, société d'investissement, banques, appuis complémentaires des collectivités...)

Le scénario C « proactif et juridique » : celui de la mobilisation inter-régionale pour faire « bouger les lignes » des encadrements européens sur investissements éligibles.

Avant tout, l'analyse juridique conduite dans le cadre de l'évaluation « ex ante » sur la faisabilité d'une notification de régime d'aides par subvention à l'achat de navire neuf conclut à sa non faisabilité en l'état du Droit européen. La dérogation obtenue de subvention à l'achat de navire neuf pour les seules régions ultra-marines n'est pas reproductible pour les Régions métropolitaines (cf. note juridique). Une notification serait ici une procédure longue (au moins 18 mois) avec un très fort risque d'échec juridique (en l'état actuel des lignes directrices européennes, des encadrements, des règlements).

- Quid d'un débat parlementaire européen sur le sujet ?
- Elaboration d'une stratégie nationale pour donner une orientation et ouvrir des chantiers structurels (réglementation droits à produire notamment).

Le scénario B est ici recommandé par l'évaluation ex ante.

- **Les recommandations issues de l'évaluation**

R.1 – Prendre du recul, poser des scénarii ; qualifier une stratégie professionnelle en région

-Réunir les acteurs partie prenante, par séquences :

- i) réunions 2 à 2 ;
- ii) bilan des potentialités et des fragilités d'une réflexion collective à engager ;
- iii) mettre un débat le scénario du laisser-aller, identifier le scénario à minima « non voulu » qui fédère les parties-prenantes, et les actions pour y remédier ;
- iv) formaliser la feuille de route stratégique induite en région Pays de la Loire

R.2 – A minima, réunir des groupes de travail thématiques sur :

-Chantier A : la transmission mieux anticipée, la reprise et les nécessités induites d'accompagnement en termes de solutions humaines, juridiques, économiques et financières

-Chantier B : l'amélioration de la rentabilité de l'activité, la diversification des revenus

R.3 – Mobiliser des fonds par l'ingénierie financière

Les instruments financiers n'auront de sens qu'en appui au déploiement d'une feuille de route tactique de la Profession.

L'objectif identifié est de permettre de renouveler une flotte vieillissante sans ponctionner la trésorerie, de soutenir les entreprises ne disposant pas des capitaux initiaux nécessaires en facilitant la mise de fonds propres, de préserver de bonnes conditions d'accès aux prêts bancaires.

L'opportunité d'un « parcours de financement » est alors identifiée :

- i) le renforcement des fonds propres par fonds de capital investissement « patient » en complément d'un emprunt bancaire classique et de l'apport du porteur de projet.
- ii) le garantie publique de prêts bancaires pour préserver des conditions de financement (taux, différé, etc...)
- iii) l'allocation de subventions publiques sur investissements et dépenses éligibles