

PROSPECT CHAMED



Étude prospective sur le devenir de la flottille chalutière méditerranéenne

Projet PROSPECT – Synthèse finale – juin 2021



PROJET PROSPECT CHAMED

Présentation du projet et de la démarche mise en place

PROSPECT CHAMED est un projet financé par France Filière PECHE associant des membres de la Région Occitanie, des organismes professionnels (CRPMEM Occitanie, organisations de producteurs de l'AMOP), du centre technique CEPRALMAR et de la Cellule MER de l'Université de Nantes pour la coordination opérationnelle.

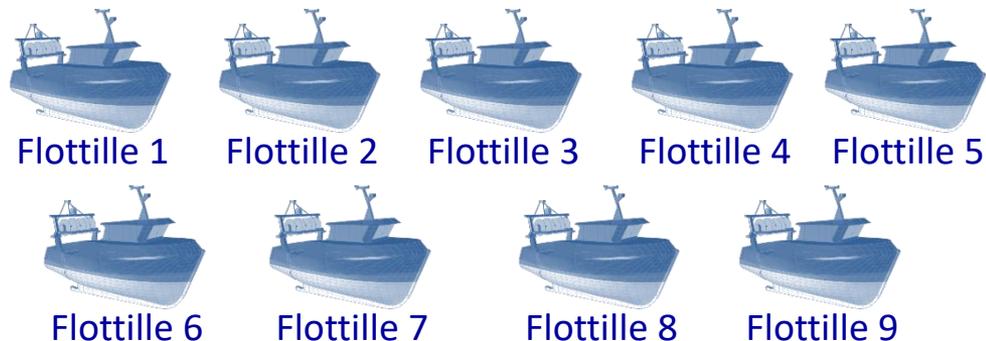
L'étude a été déployée sous la forme d'ateliers de travail avec un groupe d'amateurs actifs sur la pêche chalutière du golfe du Lion et d'autres acteurs de la filière (criées, banques, etc.). Une dizaine de marins a ainsi participé à chacune des séances de travail afin de présenter la vision de leur métier et les différentes sensibilités portuaires (Port-La-Nouvelle, Agde, Sète et Grau-du-Roi).

Le fil conducteur a été d'établir en premier lieu un constat de la situation de la flottille puis d'étudier les impacts potentiels induits par le plan de gestion WESTMED et *in fine* d'étudier des alternatives et des pistes de déploiement pour assurer une pérennité de l'activité.

PROJET PROSPECT CHAMED

Présentation du projet et de la démarche mise en place

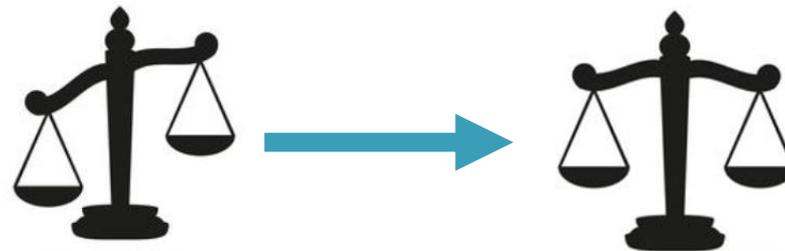
Un état des lieux



Une évaluation des impacts de WESTMED : une activité déstabilisée



Une analyse des alternatives et définition d'une stratégie collective : pour un retour à une activité pérenne



PROJET PROSPECT CHAMED

Présentation de la démarche : des séances de travail autour de trois phases

Phase I - Constat sur les principales caractéristiques de la flotte chalutière « aujourd'hui »

I.1 - Une activité chalutière structurante pour le bassin méditerranéen

I.2 - Avec des profils d'entreprises différents selon leurs contraintes économiques ou le secteur géographique d'exploitation des navires

Phase II - Evaluation des perturbations apportées par le plan de gestion WESTMED

II.1 - Définition de plusieurs scénarios de mise en œuvre du plan de gestion

II.2 - Analyses des risques associés à chaque scénario

Phase III – Prospective : des pistes de redéploiement de la flotte à étudier

III.1 - Recenser les alternatives de redéploiement (toutes les dimensions de l'environnement de l'entreprise)

III.2 - Evaluation de mesures financières pour accompagner une restructuration et pérenniser les activités de pêche

PHASE I : LE CONSTAT

I.1 – Une photo collective

I.2 – Une photo pour chaque flottille

PHASE I : CONSTAT

Synthèse de la caractérisation

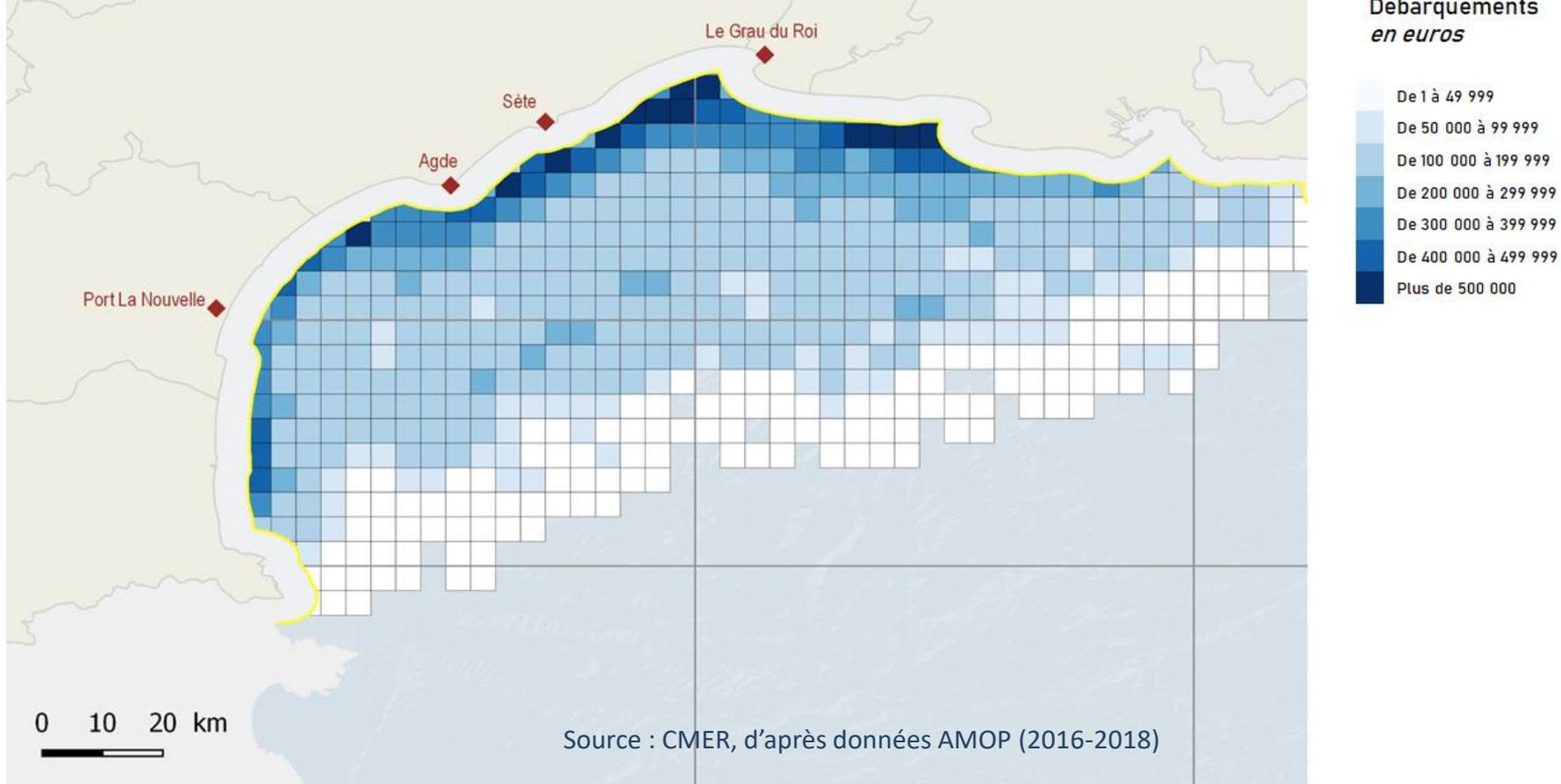
Diagnostic partagé : une activité structurante

- La flottille chalutière méditerranéenne est composée en 2020 de 57 navires de 18 à 26 m
- Cette flottille présente des diversités de modèles d'activité : une petite dizaine de profils se dessine, en fonction :
 - de l'importance de leur activité de pêche (tranches de CA)
 - du port d'attache des navires et donc des zones de pêche
- Le chiffre d'affaires consolidé de la flottille avoisine chaque année 31 M€
- La flottille représente la très grande majorité des débarquements sous les criées occitanes
- Une filière accompagne cette activité avec des prestataires de services portuaires et des entreprises de commercialisation
- La richesse produite par l'ensemble des acteurs de la filière (3 branches) approche 39 M€ par an
- Cette richesse finance près de 650 emplois de plein temps
 - Environ 220 emplois de marins (ETP)
 - Environ 160 emplois indirects sur les ports (ETP) et 250 emplois induits sur l'économie de proximité

PHASE I : CONSTAT

Synthèse de la caractérisation - données spatiales (1/2)

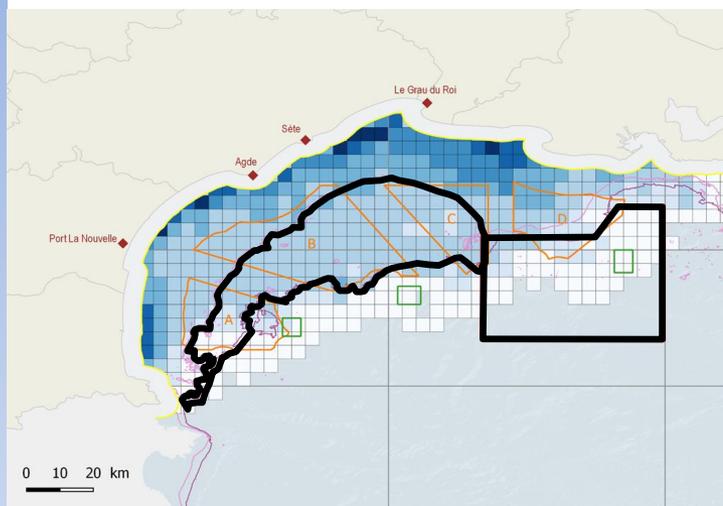
Débarquements cumulés des chalutiers en valeurs (euros) sur la période 2016-2018



PHASE I : CONSTAT

Synthèse de la caractérisation - données spatiales (2/2)

Années 2013 - 2015



- Isobathe 90m
- Isobathe 100m
- Bande des 3 milles
- BOXS MERLU
- Macro-zone
- Bande des 3 milles
- Zones règlementées

Débarquements €



Zone 90-100m (sept. à avril)

100% des navires

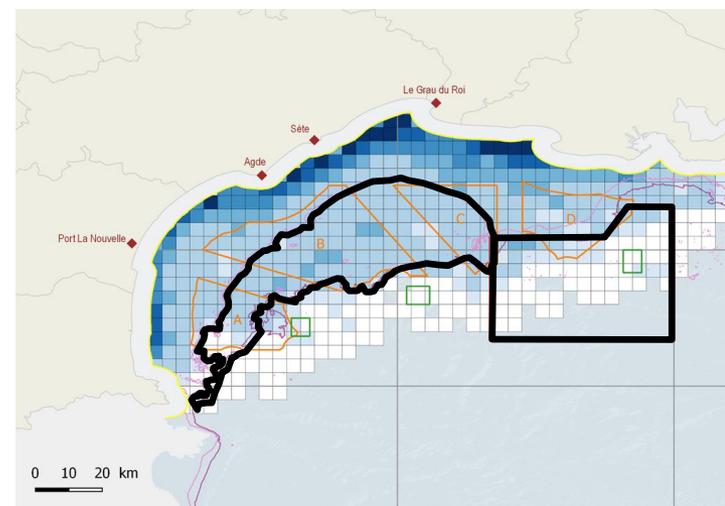
13,4% de leur CA en moyenne

Box merlu (nov. à avril)

69% des navires

3,1% de leur CA en moyenne

Années 2016 - 2018



Zone 90-100m (sept. à avril)

98% des navires

12,2% de leur CA en moyenne

Box merlu (nov. à avril)

64% des navires

3,8% de leur CA en moyenne

Source : Cellule MER, d'après données AMOP (2018)

PHASE I : CONSTAT

Synthèse de la caractérisation

ATOUTS	FAIBLESSES
<p>Une activité historique avec une filière en place qui produit des richesses sur le territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Une relative diversité d'espèces (TOP 5 = 50% du CA) ○ Une pêche fraîche (marées de moins de 24 heures) ○ Une exploitation globalement rentable (RO = 15%) ○ Des modèles d'activité complémentaires : <ul style="list-style-type: none"> • des spécificités portuaires • des navires à la côte, d'autres plus au large ○ La contribution de chacune des strates étudiées au chiffre d'affaires de la flottille est homogène ○ Des salaires attractifs ○ Capacité d'adaptation des marins pêcheurs 	<p>Une flottille qui présente une certaine vulnérabilité</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Flottille vieillissante (âge moyen > 30 ans) ○ Des armateurs en seconde partie de carrière (47 ans de moyenne d'âge et 52% des patrons ont plus de 47 ans) ○ Dépendance aux zones règlementées non négligeable <ul style="list-style-type: none"> • Zone 90-100m : 12,2% de leur CA (0,2 % à 26,6 %) • Box CGPM : 3,8% de leur CA consolidé (0% à 9,7%) ○ Une activité assez concentrée sur la côte et quelques flottilles très exposées aux zones règlementées ○ Forte dépendance énergétique (Go > 25% du CA) ○ Renouvellement des unités de production quasi nul et des capacités financières qui peuvent être déconnectées du montant des investissements
OPPORTUNITES	MENACES
<p>Un ancrage territorial fort et une demande soutenue</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Une demande en produits de la mer toujours élevée ○ Des prix à la 1^{ère} vente en croissance ○ Un potentiel de renouvellement générationnel : 47% des entreprises ont des repreneurs potentiels ○ Un accompagnement régional fort ○ Une gestion des jours de mer qui peut être optimisée 	<p>Un secteur très règlementé</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Une évolution des stocks difficile à appréhender (ressource) ○ Des aléas conjoncturels (gasoil et marché) ○ Une règlementation contraignante : WESTMED vise à réduire l'effort de pêche de 40% en 5 ans + fermetures spatio-temporelles > + risques règlementation maillage) ○ Des activités nouvelles en mer (conflits d'usage potentiels) ○ Des marges de manœuvre restreintes pour faire face à la diminution des jours de mer



PHASE II : EVALUATION

II.1 – Définition de plusieurs scénarios de mise en œuvre du plan de gestion

II.2 – Analyses des risques associés à chaque scénario

PHASE II : EVALUATION

Synthèse de l'évaluation du plan de gestion WESTMED

Les 4 scénarios de mise en œuvre du plan de gestion
définis par le groupe de travail

Situation vers laquelle on tend avec l'évolution WESTMED

	Répartition individuelle du quota - sans transfert	Mise en place d'un pot commun et redistribution du surplus	Gestion trimestrielle du quota	Mise en place d'un arrêt biologique en parallèle
Scénario N°1	X			
Scénario N°2		X		
Scénario N°3		X	X	
Scénario N°4		X	X	X

Situation « historique »

Des alternatives pour optimiser la gestion des jours de mer

Analyse de la conséquence économique du mode de distribution de l'enveloppe Synthèse

	--	++
Scénario N°1 "sans transfert"	Le moins optimal du point de vue global	Distribution équitable
Scénario N°2A transfert avec antériorité	Certains navires doivent puiser dans leurs réserves disponibles	Apparaît comme le plus optimal en termes de CA dégagé
Scénario N°2B transfert avec antériorité par strate	Les navires qui génèrent le plus de CA/ JDM sont défavorisés	Permet une meilleure prise en compte des équilibres portuaires Les navires les plus en difficulté devront sortir de flotte

PHASE II : EVALUATION

Synthèse de l'évaluation du plan de gestion WESTMED

Analyse de la conséquence économique du mode de distribution de l'enveloppe Synthèse

	- -	++
Scénario N°3 "gestion trimestrielle du quota"	Nécessite une organisation collective en amont	<p>Permet de libérer des jours de mer pour certaines flottilles</p> <p>Plus la contrainte réglementaire est forte plus la gestion trimestrielle est pertinente</p>
Scénario N°4 « mise en place d'un arrêt biologique »	<p>Les effets positifs escomptés sont au mieux à prévoir à moyen terme</p> <p>Cette mesure nécessite une organisation spécifique : flottille côtière / flottille du large par exemple</p>	L'arrêt biologique peut être une solution de moyen terme si les entreprises sont accompagnées durant cette phase transitoire

PHASE II : EVALUATION

II.2 Analyse globale – synthèse des scénarios à l'échelle collective

L'analyse des risques à l'échelle collective a permis de mettre en avant plusieurs sujets :

- La gestion de l'espace maritime : certaines flottilles initialement fortement dépendantes des zones d'exclusions spatio-temporelles ont un effort de report très important (Flottille N°6 : SETE - ECO 3 notamment). La pression sur la zone côtière risque d'augmenter
- Le transfert de jours de mer entre navires va disparaître progressivement : de moins en moins de navires pourront profiter des reliquats des autres
- Les navires qui historiquement consommaient le plus de jours de mer pourraient être affectés dans des proportions supérieures aux autres navires
- L'analyse des scénarios montre qu'à iso-flottille (57 navires), le quota de jours de mer sera insuffisant dès 2022
- Pour que la flottille perdure d'un point de vue économique, il faut une enveloppe a minima de 10 400 jours
- Les scénarios d'évolution du NJM impliquent un risque de perte de richesse d'environ 27% à 29% à l'échelle de la filière à l'horizon 2024, selon les scénarios de gestion

L'analyse des risques à l'échelle individuelle a permis de mettre en avant plusieurs sujets :

- Selon les strates, l'exposition au plan de gestion n'est pas égale. Elle va dépendre de la situation financière de chaque entreprise
- A l'horizon 2024 et sans accompagnement, une réduction de l'effort de pêche de 40%, comme le préconise le plan de gestion WESTMED, pourrait conduire à une **sortie de flotte d'une vingtaine de navires**
- Cette situation conduirait à de graves déséquilibres portuaires, voire à la disparition de certaines places portuaires. Les Halles à marée pourraient perdre entre 21% et 31% de leur chiffre d'affaires

Dès 2021, le seul recours à des mesures de gestion s'avère insuffisant pour maintenir une durabilité économique pour la flottille chalutière. Des alternatives doivent donc être étudiées dès à présent :

- Changement de modèle d'exploitation (marées types, métiers, etc.)
- Restructuration de la flottille (subie ou accompagnée)

PHASE III : PROSPECTIVE

III.1 – Recenser les alternatives de redéploiement

III.2 – Evaluation de mesures financières pour accompagner une restructuration et pérenniser les activités de pêche

PHASE III : PROSPECTIVE

III.1 – Recenser les alternatives de redéploiement

III.2 – Evaluation de mesures financières pour accompagner une restructuration et pérenniser les activités de pêche

Compte tenu du constat réalisé en phase I et des évaluations sur les conséquences du plan de gestion Westmed réalisées en phase II, l'objectif de la phase III est double :

III.1 : Mener une réflexion prospective sur des alternatives à l'activité actuelle

1. Réflexion autour de la polyvalence espèces/métiers
2. Réflexion autour des modifications techniques à apporter aux navires/engins
3. Réflexion autour du renouvellement de l'outil
4. Réflexion autour de l'organisation des marées

III.2 : Réfléchir à des mesures d'accompagnement à court, moyen et long termes pour maintenir une activité pérenne et accompagner une restructuration de l'activité

PHASE III : PROSPECTIVE

III.1 Recenser les alternatives de redéploiement : Synthèse

Le tableau suivant présente une synthèse des réflexions menées dans le cadre des ateliers

Type d'alternatives envisagées aux ateliers		Commentaires sur les résultats
Réflexions autour de la polyvalence espèces/métiers	casier/nasse	Toutes les alternatives étudiées ne présentaient pas forcément d'intérêt. Seules quelques unes pourraient être mise en place sous la forme de <u>stratégies individuelles</u>
	Filet	
	Palangre	
	Cages	
	Pescatourisme	
	Pélagique atlantique thon rouge	
Réflexions autour des modifications techniques à apporter au navire/engin	Chalut "espagnol"	Organisation d'un retour d'expériences des acteurs concernés
	Dynema	
Réflexions autour du renouvellement de l'outil	Navire de 16-18 M neuf	Les évaluations ont mis en évidence les conditions d'activité nécessaires en termes de nombre de jours de mer et de chiffre d'affaires cibles. Les résultats on montré un intérêt potentiel uniquement pour certaines sous-flottes.
	Navire de 16-18 M occasion	Cela implique une modification du modèle économique. <u>Un test de faisabilité à travers l'affrètement d'un navire de 16-18 mètres</u> pourrait être opportun pour tester le modèle.
	Restructuration collective de la flottille	Organisation d'un retour d'expériences des acteurs de la senne danoise en Pays de la Loire
Réflexions autour de l'organisation des marées	Rotation des navires par port	Evaluation sur la base du retour d'expériences COVID
	Rallongement durée de la marée	Evaluation sur la base de deux marées de 36 heures par semaine : hypothèses à valider et besoin de concertation avec les acteurs de l'aval
	Logique "base avancée"	Nécessite une organisation collective et une coordination producteur / acheteur
Réflexions autour des places de vente	Fusion des criées	Hors périmètre CHAMED
	Faire venir d'autres produits pour maintenir attractivité des acheteurs	

- Les échanges lors des ateliers ont montré que parmi les alternatives, seules quelques-unes pouvaient être mises en œuvre à l'échelle individuelle mais elles restent limitées à quelques entreprises
- Les marges de manœuvre semblent plus importantes à l'échelle collective mais nécessitent une restructuration à l'échelle de la filière
- Un partage de retour d'expériences avec des armateurs d'autres régions françaises qui ont connu ce type de restructuration a pu avoir lieu
- Une restructuration nécessite cependant un temps de mise en place important
- Dans un premier temps, la mise en œuvre de mesures transitoires peut permettre d'accompagner la flottille dans sa stratégie d'adaptation

PHASE III : PROSPECTIVE

III.1 – Recenser les alternatives de redéploiement

III.2 – Evaluation de mesures financières pour accompagner une restructuration et pérenniser les activités de pêche

- Conformément à la volonté du comité de pilotage, l'objectif est ici de mesurer des mécanismes financiers d'accompagnement de la filière à court terme
- Il s'agit de mesurer l'efficacité de plusieurs outils financiers avec l'évaluation en filigrane des conséquences d'une réduction d'une partie de la flotte. Il s'agit d'**une analyse coût / bénéfice**
 - **Le coût** représente les aides publiques à destination des entreprises de pêche et des marins
 - **Le bénéfice** est appréhendé à travers le maintien d'une activité de pêche créatrice de richesses et d'emplois pour les économies territoriales
- Les évaluations ont été réalisées à travers l'analyse de plusieurs scénarios :
 - Scénario N°1 : Mise en œuvre d'un plan de sortie de flotte (PSF)
 - Scénario N°2 : Mise en œuvre de mécanismes pour pallier les pertes de pouvoir d'achat des marins et les pertes d'exploitation des entreprises
 - Scénario N°3 : Mise en œuvre d'un MIX entre mécanismes d'exploitation et PSF

Présentation des scénarios

- Scénario N°1 : Mise en œuvre d'un PSF
 - Compte tenu de la diminution du quota de jours de mer, certains navires ne seraient plus à même de maintenir une rentabilité suffisante
 - L'objectif de ce scénario est d'évaluer l'enveloppe maximale à consacrer aux mesures PSF
 - La simulation consiste à adapter le nombre de navires par strate, en fonction de l'écart entre la dotation et le besoin en jours de mer de la strate
 - Ce besoin est défini par le seuil de rentabilité moyen de référence de la strate exprimé en jours de mer
 - Dès que l'écart est négatif, on retire des navires. Les navires restants se partagent le reliquat
 - Les entreprises restantes et leurs marins ne bénéficient pas d'aides d'exploitation
 - Le montant de l'aide PSF a été déterminé selon le barème en vigueur en mai 2021
 - Le calcul de l'aide PSF dépend de la jauge et de l'âge des navires

Présentation des scénarios

- Scénario N°2 : Mécanismes pour pallier les pertes de pouvoir d'achat des marins et les pertes d'exploitation des entreprises
 - L'objectif de ce scénario est d'évaluer l'enveloppe maximale à consacrer à ces mécanismes de compensation
 - La simulation consiste à conserver l'ensemble des navires de la flottille jusqu'en 2024 (57 bateaux)
 - Chaque navire dispose d'une dotation annuelle de jours de mer équivalente. Cette dotation évolue chaque année en fonction de ce qui est imposé par le plan de gestion WESTMED
 - Pour palier les jours de mer en moins, le mécanisme d'aide compense les pertes d'exploitation liées à l'écart de jours de mer entre la dotation annuelle et la dotation moyenne de référence 2020, soit environ 200 jours de mer par navire
 - Chaque navire d'une même strate reçoit la même aide, équivalente à 30% du CA moyen par jour de mer
 - Les marins sont indemnisés par un autre mécanisme sur la base d'un chômage partiel par jour de mer, en fonction de leur catégorie ENIM. Les évaluations réalisées prennent en compte 100% des barèmes ENIM

Présentation des scénarios

- Scénario N°3 : Mise en œuvre d'un MIX entre mécanismes d'exploitation et PSF
 - l'objectif de ce scénario est d'évaluer une situation intermédiaire sur la base d'un arbitrage entre les deux mécanismes
 - Les combinaisons annuelles sont multiples : l'arbitrage vise à définir le nombre de navires qui restent en flotte
 - En fonction de cette combinaison, le montant et le mécanisme d'aides diffèrent
- Les hypothèses d'évaluation des mesures d'accompagnement sont présentés à l'annexe N°4

Résultats des évaluations

- Coûts unitaires :
- ✓ Aide PSF moyenne par navire : 425 k€ par navire. L'aide varie en fonction de la jauge et de l'ancienneté du navire (entre 260 et 640 k€ selon les navires).

Cette somme moyenne de 425 k€ intègre les coûts de destruction, éventuelle plus-value, etc. L'armateur doit déduire ces coûts pour estimer ce qu'il peut percevoir en net.

- ✓ Aide d'exploitation moyenne : 815 € par jour de mer (= 2710 * 30%). L'aide varie entre 575 et 1150 euros selon les navires
- ✓ Chômage partiel : entre 120 et 165 euros par marin et par jour de mer. Le montant varie en fonction de la catégorie ENIM du marin. Ces montants sont basés sur 100% des barèmes ENIM

PHASE III : PROSPECTIVE

III.2 Evaluation de mesures d'accompagnement

Résultats des évaluations des scénarios N°1 & N°2

Attention : le coût social de la prise en charge des marins sortis du secteur (scénario N°1), n'est pas pris en compte dans cette évaluation

Attention : les aides au chômage partiel (scénario N°2) sont basés sur 100% des barèmes ENIM. Si le taux de prise en charge est de 70%, il faut appliquer ce taux au montant global de 5,6 M€ pour les 4 années

Stituation de référence : projection des résultats économiques attendus sur la période 2021-2024, sans la mise en place du plan de gestion WESTMED

Nombre de navires en flotte	57
Nombre de marins embarqués (ETP)	220
Richesse filière (cumul 2021 -2024 en M€)	156

Scénario N°1 -
PSF

Scénario N°2 -
Aides exploitation

Analyse du coût

Aides PSF

Nombre de navires sortants	19	0
Aides PSF en M€	7.6	0

Aides d'exploitation

Nombre total de JDM à financer (cumul 2021-2024)	0	9 500
Aides entreprises perte de CA (cumul 2021 -2024 en M€)	0	7.7
Aides marins chômage partiel (cumul 2021 -2024 en M€)	0	5.6

Total aides (cumul 2021 -2024 en M€)	7.6	13.4
---	------------	-------------

Analyse du bénéfice

Nombre de navires en flotte à l'horizon 2024	38	57
Nombre de marins embarqués à l'horizon 2024	150	220
Richesse filière (cumul 2021 -2024 en M€)	124	140

Ratio aides / richesse

Nombre de navires en flotte à l'horizon 2024	6.2%	9.6%
--	------	------

PHASE III : PROSPECTIVE

III.2 Evaluation de mesures d'accompagnement

Résultats des évaluations du scénarios N°3 « MIX »

Nb de nav sortants	Nb de nav en flotte	Nb de marins (ETP)
0	57	221
1	56	217
2	55	213
3	54	209
4	53	205
5	52	202
6	51	198
7	50	194
8	49	190
9	48	186
10	47	182
11	46	178
12	45	174
13	44	171
14	43	167
15	42	163
16	41	159
17	40	155
18	39	151
19	38	147

COÛTS				PSF
Aides d'exploitation (perte de CA + chômage) par année en M€				
2021	2022	2023	2024	
1.3	2.7	4.0	5.3	0.0
	2.4	3.7	5.1	0.4
	2.1	3.4	4.8	0.8
	1.8	3.2	4.5	1.2
	1.5	2.9	4.2	1.6
	1.3	2.6	3.9	2.0
	1.0	2.3	3.7	2.5
	0.7	2.0	3.4	2.9
	0.4	1.8	3.1	3.3
		1.5	2.8	3.6
		1.2	2.5	4.0
		0.9	2.3	4.4
		0.6	2.0	4.8
		0.4	1.7	5.2
			1.4	5.6
			1.1	6.0
			0.8	6.4
			0.6	6.8
			0.3	7.2
			0.0	7.6

BENEFICES			
Richesses filière par année (M€) avec prise en compte des aides d'exploitation			
2021	2022	2023	2024
37.4	35.8	34.1	32.5
	35.4	33.8	32.1
	35.1	33.4	31.8
	34.8	33.1	31.4
	34.4	32.8	31.1
	34.1	32.4	30.8
	33.8	32.1	30.4
	33.4	31.8	30.1
	33.1	31.4	29.8
		31.1	29.4
		30.8	29.1
		30.4	28.8
		30.1	28.4
		29.7	28.1
			27.7
			27.4
			27.1
			26.7
			26.4
			26.1

Source : Cellule MER, 2021

Aides Exploitation Scénario N°2
13,4 M€

Aides PSF Scénario N°1
7,6 M€

PHASE III : PROSPECTIVE

III.2 Evaluation de mesures d'accompagnement

Exemple : sortie de 8 navires en 2022, 0 en 2023 et 0 en 2024

Nb de nav sortants	Nb de nav en flotte	Nb de marins (ETP)
0	57	221
1	56	217
2	55	213
3	54	209
4	53	205
5	52	202
6	51	198
7	50	194
8	49	190
9	48	186
10	47	182
11	46	178
12	45	174
13	44	171
14	43	167
15	42	163
16	41	159
17	40	155
18	39	151
19	38	147

COÛTS				PSF
Aides d'exploitation (perte de CA + chômage) par année en M€				
2021	2022	2023	2024	
1.3	2.7	4.0	5.3	0.0
	2.4	3.7	5.1	0.4
	2.1	3.4	4.8	0.8
	1.8	3.2	4.5	1.2
	1.5	2.9	4.2	1.6
	1.3	2.6	3.9	2.0
	1.0	2.3	3.7	2.5
	0.7	2.0	3.4	2.9
	0.4	1.8	3.1	3.3
		1.5	2.8	3.6
		1.2	2.5	4.0
		0.9	2.3	4.4
		0.6	2.0	4.8
		0.4	1.7	5.2
			1.4	5.6
			1.1	6.0
			0.8	6.4
			0.6	6.8
			0.3	7.2
			0.0	7.6

BENEFICES			
Richesses filière par année (M€) avec prise en compte des aides d'exploitation			
2021	2022	2023	2024
37.4	35.8	34.1	32.5
	35.4	33.8	32.1
	35.1	33.4	31.8
	34.8	33.1	31.4
	34.4	32.8	31.1
	34.1	32.4	30.8
	33.8	32.1	30.4
	33.4	31.8	30.1
	33.1	31.4	29.8
		31.1	29.4
		30.8	29.1
		30.4	28.8
		30.1	28.4
		29.7	28.1
			27.7
			27.4
			27.1
			26.7
			26.4
			26.1

Source : Cellule MER, 2021

Aides Exploitation 6,6 M€

Aides PSF 3,3 M€

Bénéfice (richesse) 131,7 M€

Aide / Richesse 7,5 %

PHASE III : PROSPECTIVE

III.2 Evaluation de mesures d'accompagnement

Exemple : sortie de 2 navires en 2022, 6 en 2023 et 5 en 2024

Nb de nav sortants	Nb de nav en flotte	Nb de marins (ETP)
0	57	221
1	56	217
2	55	213
3	54	209
4	53	205
5	52	202
6	51	198
7	50	194
8	49	190
9	48	186
10	47	182
11	46	178
12	45	174
13	44	171
14	43	167
15	42	163
16	41	159
17	40	155
18	39	151
19	38	147

COÛTS				PSF
Aides d'exploitation (perte de CA + chômage) par année en M€				
2021	2022	2023	2024	
1.3	2.7	4.0	5.3	0.0
	2.4	3.7	5.1	0.4
	2.1	3.4	4.8	0.8
	1.8	3.2	4.5	1.2
	1.5	2.9	4.2	1.6
	1.3	2.6	3.9	2.0
	1.0	2.3	3.7	2.5
	0.7	2.0	3.4	2.9
	0.4	1.8	3.1	3.3
		1.5	2.8	3.6
		1.2	2.5	4.0
		0.9	2.3	4.4
		0.6	2.0	4.8
		0.4	1.7	5.2
			1.4	5.6
			1.1	6.0
			0.8	6.4
			0.6	6.8
			0.3	7.2
			0.0	7.6

BENEFICES			
Richesses filière par année (M€) avec prise en compte des aides d'exploitation			
2021	2022	2023	2024
37.4	35.8	34.1	32.5
	35.4	33.8	32.1
	35.1	33.4	31.8
	34.8	33.1	31.4
	34.4	32.8	31.1
	34.1	32.4	30.8
	33.8	32.1	30.4
	33.4	31.8	30.1
	33.1	31.4	29.8
		31.1	29.4
		30.8	29.1
		30.4	28.8
		30.1	28.4
		29.7	28.1
			27.7
			27.4
			27.1
			26.7
			26.4
			26.1

Source : Cellule MER, 2021

Aides Exploitation 6,9 M€

Aides PSF 5,2 M€

Bénéfice (richesse) 132,0 M€

Aide / Richesse 9,2 %

PHASE III : PROSPECTIVE

III.2 Evaluation de mesures d'accompagnement

Exemple : sortie de 8 navires en 2022, 5 en 2023 et 6 en 2024

Nb de nav sortants	Nb de nav en flotte	Nb de marins (ETP)
0	57	221
1	56	217
2	55	213
3	54	209
4	53	205
5	52	202
6	51	198
7	50	194
8	49	190
9	48	186
10	47	182
11	46	178
12	45	174
13	44	171
14	43	167
15	42	163
16	41	159
17	40	155
18	39	151
19	38	147

COÛTS				PSF
Aides d'exploitation (perte de CA + chômage) par année en M€				
2021	2022	2023	2024	
1.3	2.7	4.0	5.3	0.0
	2.4	3.7	5.1	0.4
	2.1	3.4	4.8	0.8
	1.8	3.2	4.5	1.2
	1.5	2.9	4.2	1.6
	1.3	2.6	3.9	2.0
	1.0	2.3	3.7	2.5
	0.7	2.0	3.4	2.9
	0.4	1.8	3.1	3.3
		1.5	2.8	3.6
		1.2	2.5	4.0
		0.9	2.3	4.4
		0.6	2.0	4.8
		0.4	1.7	5.2
			1.4	5.6
			1.1	6.0
			0.8	6.4
			0.6	6.8
			0.3	7.2
			0.0	7.6

BENEFICES			
Richesses filière par année (M€) avec prise en compte des aides d'exploitation			
2021	2022	2023	2024
37.4	35.8	34.1	32.5
	35.4	33.8	32.1
	35.1	33.4	31.8
	34.8	33.1	31.4
	34.4	32.8	31.1
	34.1	32.4	30.8
	33.8	32.1	30.4
	33.4	31.8	30.1
	33.1	31.4	29.8
		31.1	29.4
		30.8	29.1
		30.4	28.8
		30.1	28.4
		29.7	28.1
			27.7
			27.4
			27.1
			26.7
			26.4
			26.1

Source : Cellule MER, 2021

Aides Exploitation 2,1 M€

Aides PSF 7,6 M€

Bénéfice (richesse) 126,3 M€

Aide / Richesse 7,7 %

PHASE III : PROSPECTIVE

III.2 Evaluation de mesures d'accompagnement

Exemple : sortie de 0 navires en 2022, 0 en 2023 et 19 en 2024

Nb de nav sortants	Nb de nav en flotte	Nb de marins (ETP)
0	57	221
1	56	217
2	55	213
3	54	209
4	53	205
5	52	202
6	51	198
7	50	194
8	49	190
9	48	186
10	47	182
11	46	178
12	45	174
13	44	171
14	43	167
15	42	163
16	41	159
17	40	155
18	39	151
19	38	147

COÛTS				PSF
Aides d'exploitation (perte de CA + chômage) par année en M€				
2021	2022	2023	2024	
1.3	2.7	4.0	5.3	0.0
	2.4	3.7	5.1	0.4
	2.1	3.4	4.8	0.8
	1.8	3.2	4.5	1.2
	1.5	2.9	4.2	1.6
	1.3	2.6	3.9	2.0
	1.0	2.3	3.7	2.5
	0.7	2.0	3.4	2.9
	0.4	1.8	3.1	3.3
		1.5	2.8	3.6
		1.2	2.5	4.0
		0.9	2.3	4.4
		0.6	2.0	4.8
		0.4	1.7	5.2
			1.4	5.6
			1.1	6.0
			0.8	6.4
			0.6	6.8
			0.3	7.2
			0.0	7.6

BENEFICES			
Richesses filière par année (M€) avec prise en compte des aides d'exploitation			
2021	2022	2023	2024
37.4	35.8	34.1	32.5
	35.4	33.8	32.1
	35.1	33.4	31.8
	34.8	33.1	31.4
	34.4	32.8	31.1
	34.1	32.4	30.8
	33.8	32.1	30.4
	33.4	31.8	30.1
	33.1	31.4	29.8
		31.1	29.4
		30.8	29.1
		30.4	28.8
		30.1	28.4
		29.7	28.1
			27.7
			27.4
			27.1
			26.7
			26.4
			26.1

Source : Cellule MER, 2021

Aides Exploitation 8,0 M€

Aides PSF 7,6 M€

Bénéfice (richesse) 133,4 M€

Aide / Richesse 11,7 %

PHASE III : PROSPECTIVE

III.2 Evaluation de mesures d'accompagnement

Synthèse des résultats du scénario N°3 « Mix »

Nombre de navires sortis	0	8	13	19	19
Plusieurs alternatives	0 en 2022	8 en 2022	2 en 2022	8 en 2022	0 en 2022
	0 en 2023	0 en 2023	6 en 2023	5 en 2023	0 en 2023
	0 en 2024	0 en 2024	5 en 2024	6 en 2024	19 en 2024
Aides d'exploitation (cumul 2021 -2024 en M€)	13.4	6.6	6.9	2.1	8.0
Aides PSF	0.0	3.3	5.2	7.6	7.6
Total aides (cumul 2021 -2024 en M€)	13.4	9.9	12.1	9.8	15.7
Richesse filière (cumul 2021 -2024 en M€)	139.8	131.7	132.0	126.3	133.4
Ratio Aides / Richesses	9.6%	7.5%	9.2%	7.7%	11.7%

Source : Cellule MER, 2021

Aides d'exploitation (entreprises et marins)

- Les aides d'exploitation permettent de maintenir une activité structurante et des emplois
- Ces aides ont un intérêt si les perspectives d'activité pour la flottille sont meilleures à termes (après 2024)
- Ces aides doivent permettre d'accompagner un plan de restructuration

Aides PSF

- Le coût moyen d'une aide PSF pour un navire est de 425 k€
- Dans l'hypothèse où un PSF devait être mis en place, Il semble plus opportun :
 - de minimiser les aides d'exploitation pour les navires qui feront l'objet de ce PSF et de les réserver pour accompagner les entreprises souhaitant maintenir leur activité...
 - ... et d'engager en parallèle une restructuration avec l'ensemble des acteurs de la filière

Merci de votre attention



PROSPECT CHAMED

MER
 **CAPACITÉS**

**Etude prospective sur le devenir de la flottille
chalutière méditerranéenne**



Cépralmar




SA.THO.AN.

S E T E

