

AGLIAS

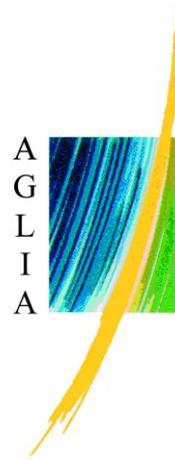


## Evaluation d'un modèle économique de piscatourisme

Laurent Baranger  
Marie Benceny  
Jean-François Bigot  
Véronique Le Bihan

Décembre 2012





# Evaluation d'un modèle économique de pisciculture



Mesures - Expertises - Recommandations

Laurent Baranger  
Marie Benceny  
Jean-François Bigot  
Véronique Le Bihan



UNIVERSITÉ DE NANTES



L'Agria, quatre Régions pour promouvoir la pêche et l'aquaculture

## Remerciements

Nous tenons tout d'abord à remercier l'ensemble des personnes que nous avons consultées pour mener à bien cette étude. Pour des raisons de confidentialité nous ne mentionnerons pas les noms des dirigeants d'entreprise qui ont répondu à notre questionnaire de retour d'expérience sur la pratique du pescatourisme, mais le temps qu'ils nous ont consacré a été précieux. Nous remercions également les personnes représentant les structures professionnelles. Leur connaissance du pescatourisme et leur réseau ont facilité notre travail.

Charlotte BADOUEL, CRC Bretagne Sud	Amélie PERRAUDEAU, Syndicat Mixte du Pays de Marennes Oléron
Jean-Jacques BERROU, Association des Bolincheurs de Bretagne	Marion PETIT, CRC Pays de la Loire
Rémi BERTRAND, Centre de sécurité des navires de Morlaix	Magali RICHARD, CDPM Morbihan
Fanny BRIVOAL, COREPEM Pays de la Loire	Jacques SOURBIER, SRC Pays de la Loire
Magali CAVE, CRPMEM Aquitaine	Philippe TESSIER, CRC Poitou-Charentes
René-Pierre CHEVER, CDPM	Brigitte VADIER METRA, Comité départemental du tourisme du Morbihan
Pauline FAVIEZ, Pays Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre - Animatrice FEP 4	Florence VIVIER, CRC Arcachon Aquitaine
François GALLET, CIDPMEM 64-40	Cité de l'huître
Astrid HIRSCH, Syndicat Mixte du pays d'Auray	Centre de sécurité des navires de Concarneau
Jean-Louis JOSEPH, DDTM Loire-Atlantique	Centre de sécurité des navires du Guilvinec
Olivier LABAN, CRC Arcachon Aquitaine	Centre de sécurité des navires de Morlaix
Jean-Michel LABROUSSE, CDPMEM 33	DIRM Sud Atlantique
Patrick LAFARGUE, CRPMEM Aquitaine	DIRM NAMO
Céline LAFFITTE, CDPMEM 33	CRPMEM Poitou-Charentes
Olivier LALLEMAND, DIRM SA	DDTM Charente-Maritime
Anna LATIMIER, Haliotika	DDTM Gironde
Aurélie LECANU, Pays Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre - Animatrice FEP 4	DDTM Ille et Vilaine
Didier LEGLOANEC, Association des Bolincheurs de Bretagne	DDTM Landes
Olivier LE NEZET, CRPMEM Bretagne	DDTM Vendée
Jean-Charles MAUVIOT, CRC Arcachon Aquitaine	Pôle des affaires maritimes de Brest
Monsieur MONTBET-DUFAU, DDTM Pyrénées Atlantique	

# Sommaire

<b>INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<b>PHASE I LES PRATIQUES DU PESCATOURISME AUJOURD'HUI</b>	<b>6</b>
I. LE CADRE REGLEMENTAIRE	6
II. LA POPULATION PRATIQUANT LE PESCATOURISME	9
III. L'ENQUETE	11
IV. LES APPORTS DU PESCATOURISME POUR LA PROFESSION	13
V. LES APPORTS DU PESCATOURISME POUR L'ENTREPRISE	15
VI. SYNTHESE - ANALYSE SWOT	19
<b>PHASE 2 : LES CONDITIONS DE RENTABILITE DU PESCATOURISME</b>	<b>20</b>
I. METHODOLOGIE	20
II. SCENARIOS TESTES	21
III. CAS D'ETUDE : LES LIGNEURS-PALANGRIERS DE 8 A 12 METRES DE LA FAÇADE ATLANTIQUE	22
IV. CAS D'ETUDE : LES FILEEURS DE 8 A 12 METRES DE LA FAÇADE ATLANTIQUE	27
V. SYNTHESE PHASE II	32
<b>CONCLUSION</b>	<b>34</b>
<b>TABLES DES MATIERES</b>	<b>36</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS</b>	<b>38</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>40</b>

## Introduction

Les limites d'exploitation de la ressource liée à la Politique Commune des Pêches, l'augmentation des prix du gasoil et les phénomènes de mortalité ostréicoles sont autant de raisons qui poussent les pêcheurs et conchyliculteurs français à diversifier leurs sources de revenu. Le pescatourisme, anciennement écotourisme, est apparu comme l'une des voies potentielles de diversification des revenus. Cette activité n'est pas nouvelle. Mais depuis plusieurs années et de part son inscription "implicite" au sein de l'axe 4 du FEP, elle se structure.

L'intérêt porté au pescatourisme par les pêcheurs et conchyliculteurs peut se justifier par le souhait de :

- Faire découvrir les métiers de la conchyliculture ou de la pêche,
- Valoriser ces métiers qui souffrent d'un déficit d'image<sup>1</sup>,
- Diversifier les activités pour favoriser une bonne gestion des pêcheries,
- Elargir les sources de revenu de ces métiers.

L'engouement récent des institutions et des professionnels pour cette activité a rendu indispensable l'encadrement réglementaire. En 2007, la Direction des Affaires Maritimes a réglementé l'activité de transport de passagers puis l'a élargi provisoirement au pescatourisme. Cet encadrement transitoire a été plusieurs fois reconduit jusqu'aux arrêtés de 2011 et 2012 de la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

"Le pescatourisme correspond aux opérations de transport de passagers effectuées à bord d'un navire professionnel de pêche ou d'aquaculture dans le but de faire découvrir à ces derniers le métier de conchyliculteur ou de pêcheur et le milieu marin de manière concomitante à l'activité professionnelle et non liée à une rémunération de cette prestation."<sup>2</sup>

La rémunération de la prestation n'est pas un critère de définition du pescatourisme. Toutefois, pour certaines entreprises, le pescatourisme est perçu comme une activité de niche pouvant favoriser leur équilibre économique. Cette étude vient éclairer la réalité de l'opportunité économique de l'activité de pescatourisme : **Quelles sont les conditions de rentabilité du pescatourisme ?**

Tout chef d'entreprise voulant générer un nouveau type d'activité doit en connaître les opportunités et les contraintes. Il est donc préférable qu'il élabore également un prévisionnel d'exploitation.

---

<sup>1</sup> Image et valorisation sociale du métier et du secteur de la pêche maritime européenne, Europêche et Université de Nantes, juin 2008

<sup>2</sup> Cf. Instruction N°139/DIRM SA du 13 mars 2012

Ce document n'apporte pas de réponse individuelle aux opportunités de l'activité de pécaturisme mais il en identifie **les facteurs clés de succès**. Les questions économiques et sociales constituent le cœur de l'analyse. Les problématiques règlementaires et de formation complètent le travail.

Cette étude s'est déroulée en deux temps :

- Dans un premier temps, l'étude s'intéresse aux **conditions "actuelles" de pratique du pécaturisme**. Il s'agit d'une définition du cadre règlementaire qui a permis d'identifier les freins à lever pour favoriser la pratique de cette activité. Les **entreprises pratiquant ou ayant connu une expérience du pécaturisme** sur la façade Atlantique<sup>3</sup> ont été recensés. Les chefs de ces entreprises ont été sollicités au travers d'un **questionnaire "retour d'expériences"**<sup>4</sup> s'intéressant aux conditions de mise en pratique et aux caractéristiques des entreprises. De cette enquête, sont ressortis **les apports du pécaturisme** à la fois **pour la profession** et **pour l'entreprise**. A la fin de cette première phase nous dressons une **analyse SWOT**<sup>5</sup> servant d'outil synthétique permettant d'orienter les futurs axes stratégiques et de réflexion sur l'avenir du pécaturisme.
- Dans un second temps, l'étude définit les **conditions de rentabilité du pécaturisme**. A partir de scénarii définis et arrêtés collégialement au sein du comité de pilotage (période, temps consacré, altération ou non de l'activité normale, ...), des cas d'étude sont analysés. La flottille française ne pouvant être assimilée à un modèle économique et d'exploitation unique, compte tenu des différences de pratique et de caractéristiques des entreprises, la voie des cas d'étude représentait la plus pertinente pour étudier les conditions de rentabilité d'un segment de métier. Les cas d'étude représentent des "bateaux types"<sup>6</sup>. L'étude dresse leur modèle économique et met en opposition les effets négatifs (investissements notamment) et positifs (chiffre d'affaires supplémentaires) pour étudier la rentabilité attendue de l'activité. Cela permet in fine de définir par exemple les seuils de rentabilité du pécaturisme (combien de touristes sont nécessaires et quels tarifs permettraient d'atteindre l'équilibre économique des entreprises?). A la fin de cette partie, une synthèse permettra à tout nouvel intéressé par la pratique du pécaturisme d'avoir les principaux éléments chiffrés nécessaires à l'évaluation de la faisabilité et de l'intérêt de son projet.

---

<sup>3</sup> La façade Atlantique s'entend de Brest à Saint-Jean de Luz

<sup>4</sup> Cf. Annexe 2

<sup>5</sup> Analyse SWOT pour *S-trengths* (forces), *W-eaknesses* (faiblesses), *O-pportunities* (opportunités), *T-hreats* (menaces).

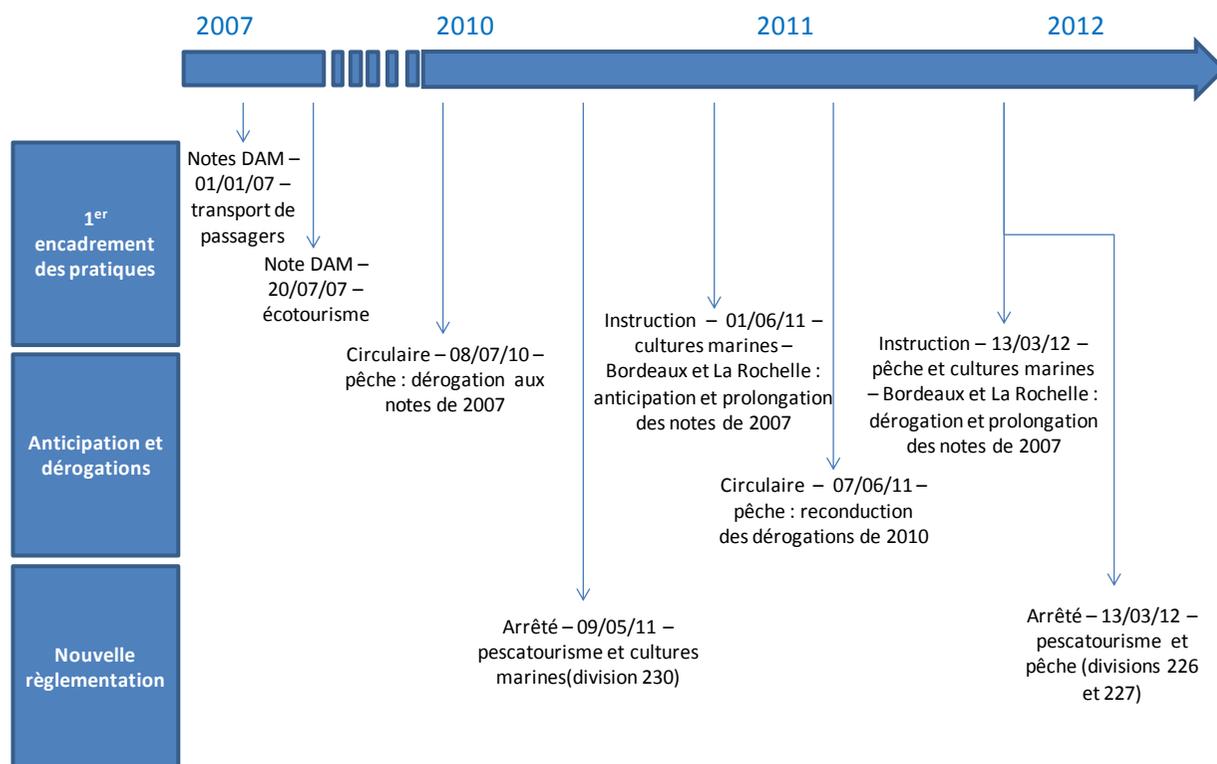
<sup>6</sup> Bateau type : il définit une catégorie de bateau (taille, métier, marins embarqués, zone de pêche,...) avec des données d'activité moyennes correspondantes (volume de poissons, chiffre d'affaires, taux de rentabilité d'exploitation,...).

## PHASE I Les pratiques du pécaturisme aujourd'hui

### I. Le cadre règlementaire<sup>7</sup>

#### 1. Etat des lieux

Figure 1 : Chronologie de la règlementation du pécaturisme



Source : Cellule MER, 2012

Le pécaturisme est une activité :

- ✓ De transport de passagers ;
- ✓ À bord d'un navire aquacole ou d'un navire armé à la pêche ;
- ✓ Avec une pratique concomitante de l'activité habituelle du professionnel ;
- ✓ Dans le but de faire découvrir le métier (cultures marines ou pêche) et le milieu marin ;
- ✓ Indépendamment de toute rémunération.

Pour pratiquer le pécaturisme, les patrons des navires de pêche ou aquacoles doivent être titulaires d'une autorisation sur leur permis de navigation.

Ces autorisations pour la pratique du pécaturisme dépendent d'un cadre règlementaire qui s'est progressivement mis en place depuis 5 ans. Les arrêtés du 9 mai 2011 et du 13 mars 2012 encadrent désormais de manière "pérenne" le pécaturisme. Les notes de 2007 constituent le cadre dérogatoire à la règlementation commune.

<sup>7</sup> L'évolution du cadre règlementaire et les différents textes légiférant l'activité de pécaturisme sont présentés en détails dans l'annexe 1

**Tableau 1 : Synthèse de la règlementation applicable selon l'activité pratiquée**

		Navire aquacole	Navire de pêche < 12 mètres	Navire de pêche > 12 et <24 mètres
Pécaturisme	Dispositifs dérogatoires	Option d'application de la règlementation d'origine ou de la règlementation		
	Dispositif commun	Règlementation d'origine	Note DAM/SM2 11/01/07 & note DAM/SM2 N°290 20/07/07	
		Règlementation actuelle	Division 230 du règlement technique applicable depuis 01/09/2011	Division 227 du règlement technique applicable depuis 19/06/2012
Transport occasionnel de passagers	Dispositif commun	Note DAM/SM2 11/01/07 & note DAM/SM2 N°290 20/07/07		
Cumul d'activités	Règlementation commune	Application des 2 dispositifs règlementaires cumulés (transport de passagers + pécaturime). Si conflit de critères, le plus contraignant est retenu		

Source : Cellule MER, 2012

Les règlementations liées au pécaturisme imposent :

- ✓ Des restrictions d'exploitation et des limites à l'activité de pécaturisme;
- ✓ Des obligations relatives à la sécurité du navire et aux passagers embarqués.

La présence de passagers occasionnels intensifie les contraintes règlementaires de base, des navires aquacoles de moins de 24 mètres (division 230), des navires de pêche de moins de 12 mètres (division 227) et des navires de pêche de plus de 12 mètres et de moins de 24 mètres (division 226).

## 2. Les freins à lever

Figure 2 : Echelle d'évaluation des contraintes à la pratique du pécaturisme

FREINS	DESCRIPTIF	IMPACT
Contraintes en personnel	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Personnel suffisant en nombre</li> <li>•Personnel formé                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pour les navires de pêche = capitaine 200</li> <li>➤ Pour les aquaculteurs = formations complémentaires (formation de base à la sécurité, module transport de passagers Capitaine 200)</li> </ul> </li> </ul>	
Contraintes techniques	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Conditions d'hébergement des passagers / Équipements de sauvetage / Dossier de stabilité nécessaire à l'obtention de l'autorisation de transport occasionnel de passagers                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Frein financier</li> <li>➤ Difficultés techniques (aménagement et visites du CSN<sup>1</sup>)</li> </ul> </li> </ul>	
Contraintes climatiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Force de la marée (selon la zone) et conditions climatiques (vent, houle)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Refus voire annulation de sorties potentiellement rédhibitoires</li> </ul> </li> </ul>	

<sup>1</sup>Centre de sécurité des navires

Impact faible ○ -> fort ●

Source : Cellule MER, 2012

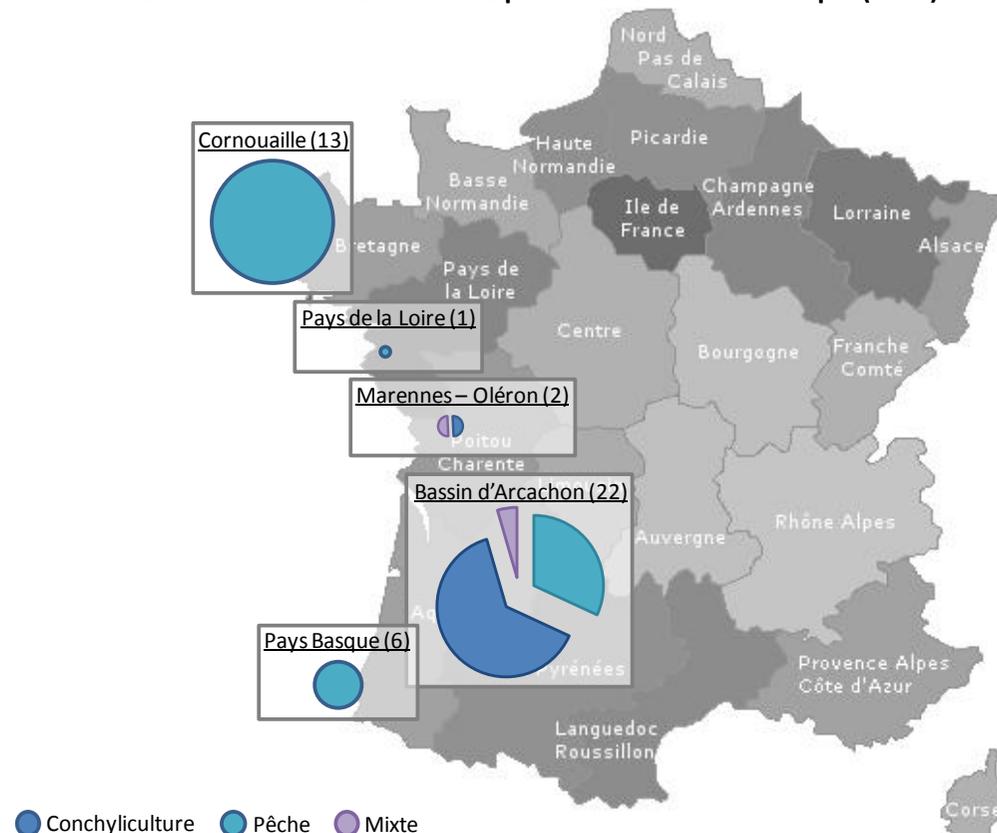
L'évaluation des contraintes liées au pécaturisme sur la base des premiers retours d'expériences a permis de distinguer trois types de contraintes :

- ✓ Les **contraintes techniques** sont les plus lourdes. Elles relèvent des conditions d'accueil des passagers et du coût des modifications du navire ;
- ✓ Les **contraintes climatiques** peuvent empêcher toute sortie sans qu'aucune alternative ne soit possible;
- ✓ Les **contraintes de personnel** en nombre et en termes de qualification ne concernent pas tous les professionnels. Beaucoup de marins possèdent déjà les diplômes requis pour la pratique du pécaturisme

## II. La population pratiquant le pécaturisme

### 1. Localisation géographique

Carte 1: Localisation des offres de pécaturisme en Atlantique (2012)<sup>8</sup>



Source : Cellule MER, d'après Enquête 2012

Sur la façade Atlantique, une cinquantaine d'entreprises a déjà connu une expérience en pécaturisme. Les offres pour cette activité diffèrent selon le métier et la région. Le pécaturisme à la pêche consiste en une sortie à la marée. Le pécaturisme en cultures marines se partage entre visite à terre et dans les concessions voire une dégustation pour clore la sortie. Sur le plan géographique :

- ✓ en Bretagne, le pécaturisme est une activité pratiquée depuis plus d'une dizaine d'années principalement en Cornouaille et structurée au sein d'associations (bolincheurs de Bretagne) ou d'entreprise touristique (chalutiers du Guilvinec). L'objectif est principalement de valoriser les métiers;

- ✓ en Pays de la Loire, un seul navire de pêche a été identifié à Noirmoutier;

- ✓ en Poitou-Charentes, le pécaturisme concerne exclusivement la conchyliculture. Si deux professionnels pratiquent l'activité en 2012, ils étaient trois en 2011;

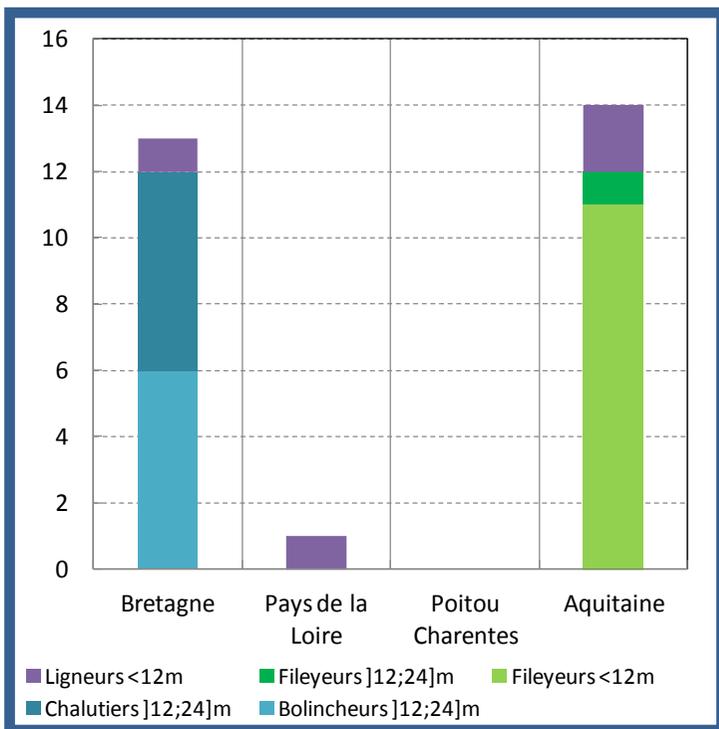
- ✓ En Aquitaine, le bassin d'Arcachon est l'exemple de pécaturisme (pêche et conchyliculture) le plus structuré de la façade Atlantique, notamment grâce au SIBA<sup>9</sup>. Une offre de pécaturisme par les navires de pêche s'est également développée au Pays Basque-Sud Landes.

<sup>8</sup> L'identification de la population proposant du pécaturisme est difficile à réaliser dans la mesure où au moment du déploiement de l'enquête, peu de structures avaient effectué de recensement précis. De plus, le nombre d'entreprises est fortement fluctuant d'une année sur l'autre. Ce travail a donc été réalisé en collaboration avec l'Agria, les structures professionnelles de tutelle (CRC, CRPM, DIRM, DDTM, DML, CSN) et les offices de tourisme.

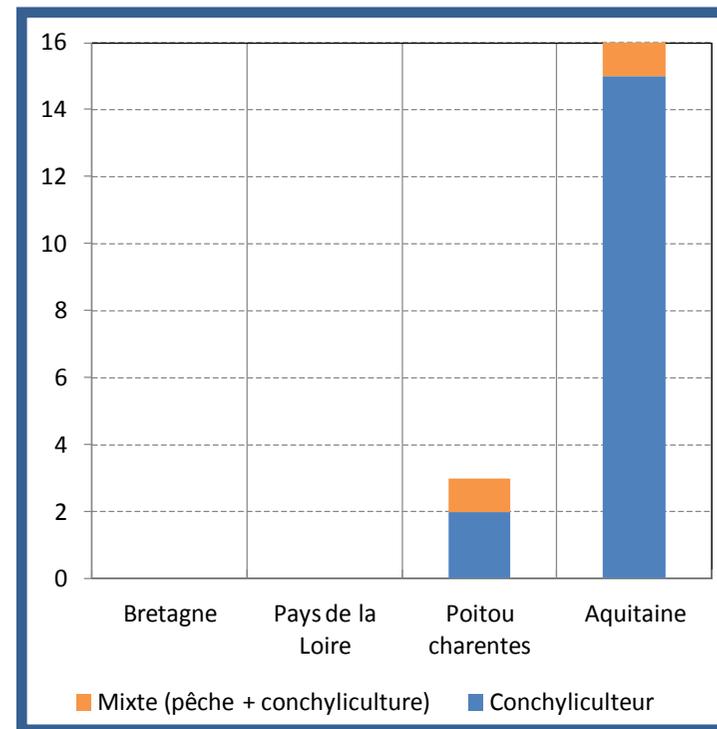
<sup>9</sup> Syndicat Intercommunal du Bassin d'Arcachon

## 2. Principaux profils de métiers

Graphiques 1 et 2 : Répartition par métier et région des navires identifiés comme proposant ou ayant proposé une prestation de pécaturisme entre 2010 et 2012



Graphique 1 : Nombre de navires ayant proposé ou proposant le pécaturisme en pêche



Graphique 2 : Nombre de navires ayant proposé ou proposant le pécaturisme en conchyliculture

Source : Cellule MER, d'après Enquête 2012

### Pour les activités de pêche

- ✓ Les navires proposant une prestation de pécaturisme sont basés en Bretagne et Aquitaine;
- ✓ La majorité des navires concernés mesurent moins de 12 mètres;
- ✓ Les arts dormants sont les plus représentés; seuls les chalutiers du Guilvinec et les bolincheurs de Bretagne sud ont été identifiés comme arts traînants.

### Pour les activités de cultures marines

- ✓ L'ostréculture est essentiellement concernée ;
- ✓ Les navires sont basés sur les bassins de Marennes-Oléron et d'Arcachon

### III. L'enquête

#### 1. Présentation du questionnaire

Un questionnaire de retour d'expérience sur la pratique du pécaturisme a été soumis aux dirigeants d'entreprises ayant déjà proposé des sorties pécaturisme au cours de ces dernières années. Le questionnaire est consultable en annexe 2. Compte tenu des contraintes de disponibilité des professionnels, le mode d'administration finalement retenu a été le courrier postal et le courrier électronique. Puis des relances et des enquêtes directes par téléphone ont permis d'augmenter le nombre de réponses.

Ce questionnaire a été transmis à la cinquantaine d'entreprises identifiées initialement comme population de référence. Il a également été diffusé aux organismes professionnels (CRC, CRPM, DIRM, DDTM, DML, CSN) et offices de tourisme. Bien que les aspects économiques prédominent, la construction du questionnaire s'est faite autour de 5 grandes parties :

**Tableau 2 : Présentation du questionnaire par thématiques**

Titre de la partie	Objectifs
1/ Caractéristiques de l'entreprise	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ identifier le type d'entreprise</li> <li>✓ segmentation de 1<sup>er</sup> niveau (type de métiers - nombre de salariés - CA)</li> </ul>
2/ Caractéristiques du métier en dehors des activités de pécaturisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ définir l'activité de l'entreprise</li> <li>✓ segmentation de 2<sup>nd</sup> niveau (taille du navire - activités par saison)</li> </ul>
3/ Formations spécifiques / complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ définir le niveau de formation dans l'entreprise</li> <li>✓ identifier les investissements engagés en termes de formation</li> </ul>
4 / Investissements spécifiques à la pratique du Pécaturisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ définir les postes d'investissement et d'exploitation du pécaturisme</li> <li>✓ évaluer les coûts liés à l'activité</li> </ul>
5/ L'activité de pécaturisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ déterminer le volume de l'activité</li> <li>✓ évaluer les impacts du pécaturisme sur l'activité traditionnelle de l'entreprise</li> </ul>

## 2. Taux de participation au questionnaire

**Tableau 3 : Taux de participation<sup>10</sup> au questionnaire par région par rapport à la population identifiée (professionnels ayant pratiqué le pécaturisme entre 2010 et 2012)**

		Bretagne	Pays de la Loire	Poitou charentes	Aquitaine
Pêche	<12 mètres	Fileyeurs			3/11
		Ligneurs	1/1	1/1	0/2
	]12;24] mètres	Bolincheurs	0/6		
		Chalutiers	1/6		
		Fileyeurs			0/1
Cultures marines	Conchyliculture			2/2	4/15
	Mixte (pêche + conchyliculture)			1/1	0/1

Source : Cellule MER, d'après Enquête 2012

Bretagne : Il y a eu une faible participation des pêcheurs bretons (2). Le ligneur d'Ouessant pratique de manière indépendante le pécaturisme à titre lucratif. Les 2 autres métiers, bolincheurs du Finistère et chalutiers du Guilvinec sont regroupés en démarche collective. Ils n'entrent pas réellement dans la logique économique du pécaturisme et le pratiquent davantage pour valoriser l'image de la pêche

Pays de la Loire : Le seul navire (ligneur) identifié a répondu à l'enquête

Poitou-Charentes : Les deux conchyliculteurs pratiquant le pécaturisme en 2012 ainsi qu'un autre professionnel ayant eu une expérience en 2011 ont répondu à l'enquête

Aquitaine : Les conchyliculteurs du bassin d'Arcachon présentent un taux de réponse de l'ordre d'1/3

Pour la pêche, le métier de petit fileyeur est représenté avec un taux de participation d'environ 25 %; par contre nous n'avons pas obtenu de réponse des ligneurs.

**Méthodologie** : Le questionnaire a été transmis aux professionnels identifiés préalablement ainsi qu'aux structures professionnelles impliquées dans une démarche de promotion de la pêche et des élevages marins, de l'aquaculture et/ou du pécaturisme. Trois vagues de relance ont ensuite été opérées. Compte tenu des différences d'objectifs dans la pratique du pécaturisme (cf. partie V), le faible retour des entreprises proposant cette activité dans « un but non lucratif » (exemple des entreprises de Bretagne sud), ne remet pas en cause l'analyse des conditions de rentabilité du pécaturisme pour les entreprises souhaitant proposer cette activité dans « un but lucratif ».

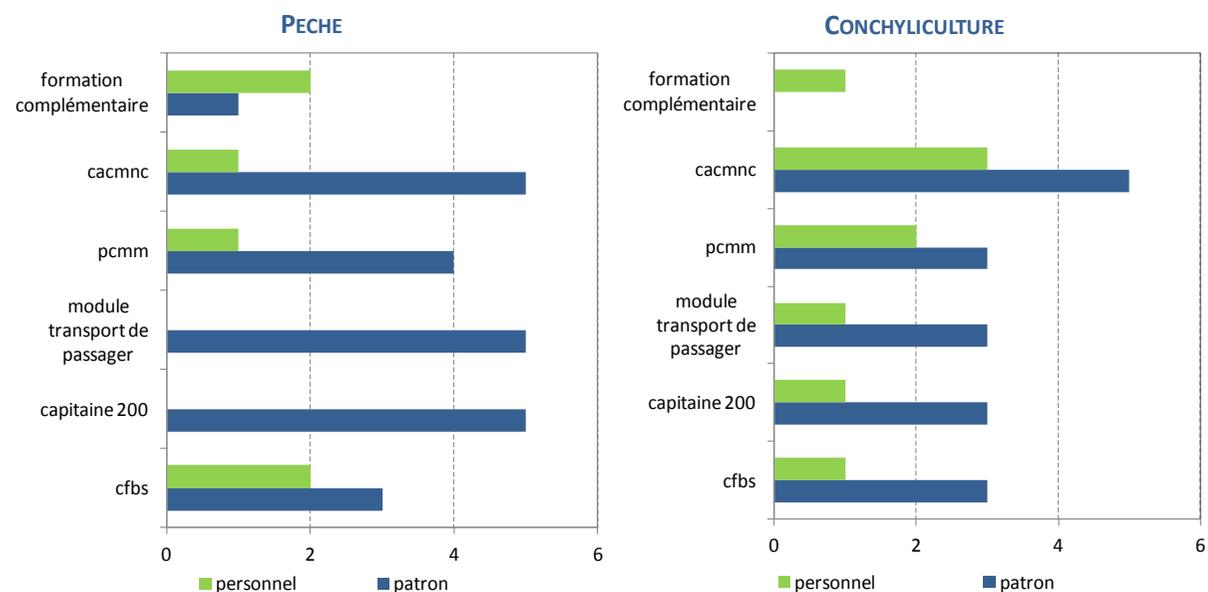
<sup>10</sup> En retenant comme mode d'administration du questionnaire le courrier postal et le courrier électronique, les taux de réponse habituels sont de l'ordre de 10 à 20% ("Méthodologie de l'enquête par questionnaire", Université d'Avignon, 2007). Dans le cas présent, le taux de retour de près de 30 % peut être qualifié de satisfaisant.

## IV. Les apports du pécaturisme pour la profession

### 1. Formations

En Aquitaine et en Poitou-Charentes, le pécaturisme nécessite des formations complémentaires pour répondre aux normes de sécurité règlementaires. Aujourd'hui, l'enquête sur les premiers retours d'expérience a permis de dresser un bilan des niveaux de formation et des formations suivies par les professionnels (patrons et personnels) pour la pratique du pécaturisme.

**Graphique 3 : Principales formations réalisées par les marins proposant l'activité de pécaturisme**



Source : Cellule MER, d'après Enquête 2012

Globalement, la moitié des entreprises enquêtées déclare avoir suivi une formation complémentaire suite à la mise en place d'une activité de pécaturisme (capitaine 200 complet, module transport de passagers, CRR, BPJPS pêche en mer)<sup>11</sup>.

Le taux est plus important pour les entreprises de cultures marines que pour les entreprises de pêche :

- 66% pour les entreprises conchylicoles ;
- 33% pour les entreprises de pêche.

Cette différence se justifie du fait que les patrons pêcheurs sont titulaires du Capitaine 200 nécessaire pour diriger une entreprise de pêche. Cette formation comprend tous les modules exigés par la DIRM Sud Atlantique pour pratiquer le pécaturisme. Ce diplôme n'est par contre pas demandé dans le secteur des cultures marines. Les conchyliculteurs ont souvent dû suivre des formations complémentaires en vue de pratiquer le pécaturisme.

Les besoins en formation concernent aussi bien les patrons des navires que le personnel naviguant.

<sup>11</sup> CACMNC : certificat d'aptitude à la conduite des moteurs des navires conchylicoles

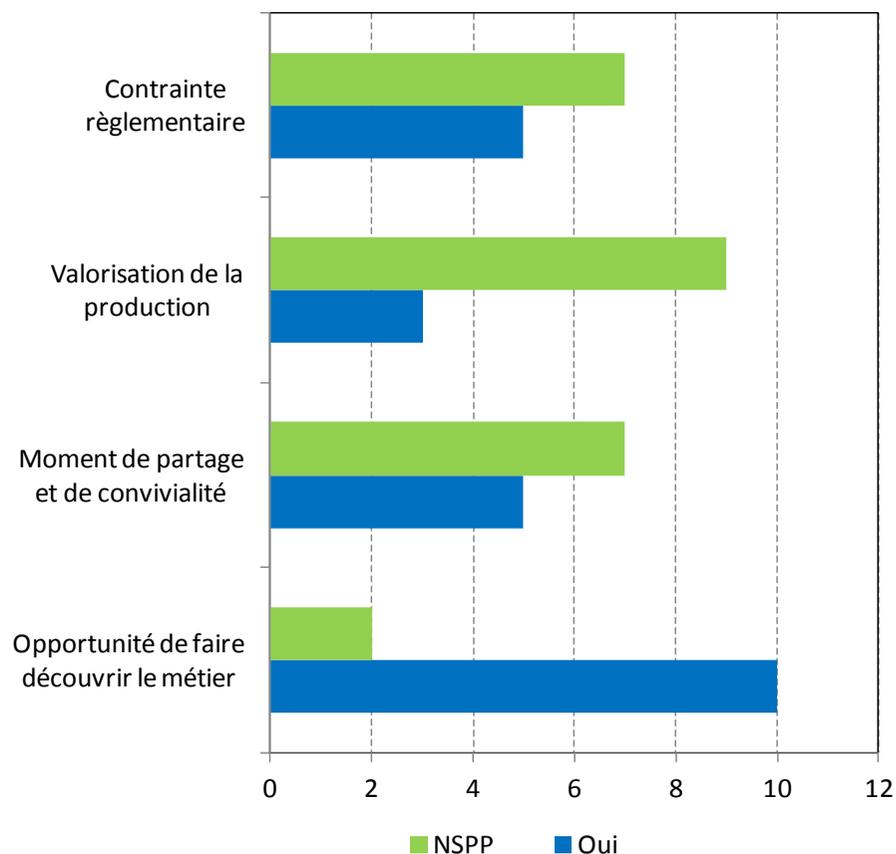
PCMM : permis de conduire des moteurs marins

CFBS : certificat de formation de base à la sécurité

## 2. Analyse opportunités - contraintes

L'enquête a permis de diagnostiquer quelles étaient, aux yeux des professionnels, les principales contraintes et opportunités que comporte le pécaturisme. Le travail mis en place repose sur l'analyse lexicale. Il s'agit d'une méthode purement statistique où sont comptabilisés le nombre de mots ou d'occurrences faisant référence à des termes qualifiant l'activité de pécaturisme.

**Graphique 4: Réccurrence qualitative des impacts du pécaturisme<sup>12</sup>**



Source : Cellule MER, d'après Enquête 2012

Les résultats de cette analyse lexicale ont permis de dresser le bilan suivant :

--

- ✓ Nécessité de se former
- ✓ Nécessité d'intégrer l'ensemble des contraintes réglementaires
- ✓ Travail supplémentaire
- ✓ Changement organisationnel
- ✓ Risque de dévoiler les stratégies individuelles de pêche

++

- ✓ Démarche volontaire
- ✓ Meilleure valorisation du métier
- ✓ Nouveaux débouchés commerciaux (circuits courts)
- ✓ Elargissement des compétences, un nouveau métier : "l'accueil touristique"
- ✓ Création de lien social : "partage et convivialité"

L'aspect rémunération, s'il est mentionné, est par contre difficile à classer car peu d'éléments quantitatifs apparaissent sur le sujet. Cette thématique est abordée dans la seconde phase de cette étude au travers de l'analyse du modèle économique.

<sup>12</sup> Ce graphique repose sur l'analyse lexicale des réponses à deux questions ouvertes (5K et 5L, questionnaire en annexe2). NSPP: "ne se prononce pas" indique que le professionnel n'a pas émis d'avis.

## V. Les apports du pécaturisme pour l'entreprise

### 1. Analyse retours d'expérience (RETEX)

L'analyse RETEX est un outil qui permet d'analyser *a posteriori* la démarche opérée par les entreprises ayant déjà offert une prestation de pécaturisme. Elle se fonde sur l'analyse des informations collectées à travers le questionnaire sur la capitalisation des expériences individuelles et collectives. Il a permis de tirer les enseignements positifs et négatifs de l'activité de pécaturisme pour promouvoir et créer, à terme, des références dans une perspective de développement de l'activité.

Cette analyse nous a tout d'abord permis de dresser trois façons de pratiquer le pécaturisme :

- Le pécaturisme à but non lucratif ;
- Le pécaturisme à but lucratif ;
- Le pécaturisme à but ni non lucratif ni lucratif.

Tableau 4 : Les différentes formes de pécaturisme

Pécaturisme à but non lucratif	Pécaturisme à but lucratif	Pécaturisme « ni-ni »
<p>→ « faire connaître le métier »</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A titre gratuit</li> <li>• Payant mais CA reversé à une association</li> </ul>	<p>→ Dégager un revenu complémentaire (rentabilité)</p>	<p>→ Compenser les pertes d'exploitation et les investissements occasionnés, par les revenus du pécaturisme</p>
<p>Population retenue dans l'analyse coût bénéfice</p>		

Source : Cellule MER, d'après Enquête 2012

Si cette distinction n'apparaissait pas *a priori*, les entreprises enquêtées ont fait part de leur objectif suivi à travers le pécaturisme. Plusieurs expériences collectives (notamment en Bretagne) montrent que le pécaturisme est pour certaines entreprises regroupées au sein de démarches collectives, un moyen commun de faire connaître leur métier auprès du grand public. Les fonds collectés sont alors reversés en partie à d'autres associations d'intérêt collectif (les sauveteurs en mer par exemple).

D'autres entreprises proposant l'activité à titre personnel voient dans le pécaturisme un moyen de diversification des activités et des revenus.

Dans un deuxième temps, l'analyse retex a permis de déterminer des éléments quantitatifs sur les conditions de mise en pratique du pécaturisme. Ces données ont été plutôt bien renseignées par les répondants. Néanmoins, cette activité étant nouvelle pour beaucoup d'entre eux, le retour d'expérience est limité, ce qui restreint la portée de certaines analyses.

**Tableau 5 : nombre de sorties et nombre de visiteurs maximum déclarés par les entreprises (données 2011 - échantillon non constant)**

Maxi déclaré	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.
Nombre de sorties	ns	1	10	15	5	6
Nombre de visiteurs	ns	2	20	36	15	12

ns : non significatif

Source : Cellule MER, d'après Enquête 2012

Globalement, les répondants ont peu de recul sur l'activité de pécaturisme. Pour la plupart, cette activité est proposée pour la première fois en 2012, au mieux en 2011. Seules quelques-unes ont remonté des données sur 2010.

- ✓ D'après les déclarations, l'essentiel des sorties (les deux tiers) ont lieu pendant les congés d'été.
- ✓ En totalisant le nombre de sorties annuelles, le maximum effectué s'élève à 37 sorties par an.
- ✓ Le nombre de visiteurs moyen par sortie est légèrement supérieur à 2 (2,3).

**Tableau 6 : durées et tarifs des sorties pécaturisme (données moyennes 2011)**

	MIN	MAX	MOY
durée des sorties (heures)	1,5	12	6
Prix adulte (€)	30	60	43
Prix enfant (€)	19	25	22

Source : Cellule MER, d'après Enquête 2012

Concernant le type de prestation offerte, les disparités dépendent autant du métier (cultures marines ou pêche) que de la région.

- ✓ La durée moyenne d'une sortie tout métier et toute région confondus est de 6 heures.
- ✓ Les différences liées aux durées des sorties relèvent surtout du métier (bateau de pêche ou navire conchylicole).
- ✓ Une sortie sur un navire de cultures marines dure en moyenne 5 heures. Elle dure 7 heures sur un navire de pêche.
- ✓ Beaucoup d'entreprises ne proposent qu'un seul tarif, le tarif adulte (en moyenne de 43 €).
- ✓ Le tarif enfant<sup>13</sup> (en moyenne de 22 €) est surtout proposé par les entreprises conchylicoles.

<sup>13</sup> L'arrêté du 22 avril 2012 "interdit d'embarquer des mineurs non accompagnés d'un représentant de l'autorité parentale"

## 2. Analyse coûts bénéfices financiers (ACB)

Au delà des aspects formations mentionnés précédemment (point IV 1), le pécaturisme impose des contraintes d'aménagements à bord. Celles-ci visent à répondre aux normes de sécurité. D'un point de vue économique, ces aménagements se traduisent par des investissements dont les coûts sont variables. D'autres facteurs liés à la pratique de l'activité de pécaturisme modifient le modèle économique habituel de l'entreprise.

L'idée de l'analyse coût bénéfice est de distinguer de manière qualitative, d'une part les éléments qui peuvent d'un point de vue économique représenter une dépense pour l'entreprise, et d'autre part les éléments correspondant aux rentrées d'argent. Dans cette analyse, les éléments dépendant du cycle d'investissement de l'entreprise qui peuvent être étalés dans le temps et les éléments dépendant du cycle d'exploitation qui n'impactent qu'une seule année d'exercice sont traités séparément.

**Tableau 7 : Analyse coût bénéfice de l'activité de pécaturisme aux niveaux des cycles d'investissement et d'exploitation**

- -	+ +
<p>→ <b>des dépenses d'investissement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des aménagements à bord des navires (pont, places assises, sanitaires,...)</li> <li>• Des équipements de sécurité (garde corps, stabilité, radeau de sauvetage, VFI,...)</li> </ul>	
<p>→ <b>des coûts d'exploitation supplémentaires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des charges d'assurance passagers</li> <li>• Des charges de communication pour l'entreprise</li> </ul>	<p>→ <b>des coûts d'exploitation en moins</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• liés à la modification de la marée (marées + courtes, frais d'exploitation ↘)</li> </ul>
<p>→ <b>Des pertes d'exploitation (CA en -)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moins de travail réalisé (ou report de vente)</li> <li>• Baisse de rendement liée à la modification de la marée (- de temps de production)</li> </ul>	<p>→ <b>Des gains d'exploitations (CA en +)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de marées pécaturisme</li> <li>• Nombre de visiteurs / marée</li> <li>• Prix de la sortie pécaturisme</li> </ul>
<p>→ <b>Pas d'incidence fiscale</b></p>	

Source : Cellule MER, d'après Enquête 2012

L'analyse coût-bénéfice a ensuite été appliquée selon les réponses apportées pour chacune des variables. Un premier bilan quantitatif a été dressé.

**Tableau 8 : Analyse coût-bénéfice de l'activité de pécaturisme**

- -	+ +
<p>→ <b>des dépenses d'investissement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagements à bord 800 €</li> <li>• Equipements de sécurité 2 000 €</li> </ul>	
<p>→ <b>des coûts d'exploitation supplémentaires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurance passagers 300 €</li> <li>• Communication 300 €</li> </ul>	<p>→ <b>des coûts d'exploitation en moins</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de la marée Cf. simulation</li> </ul>
<p>→ <b>Des pertes d'exploitation (CA en -)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification de la marée Cf. simulation</li> </ul>	<p>→ <b>Des gains d'exploitations (en +)</b></p>
<p><b>1<sup>ER</sup> BILAN : ~2 800 € investis pour 3 ans</b> <b>+ 600 € chaque année</b></p>	<p><b>Premières expériences (déclarations) :</b> <b>Fourchette moyenne : 1 710 € chaque année</b> <b>Fourchette haute : 2 500 € chaque année</b></p>
<p><b>1<sup>ER</sup> BILAN SUR 3 ANS POSITIF</b></p>	
<p><b>4 600 €</b></p>	<p><b>Fourchette moyenne 5 130 €</b> <b>Fourchette haute : 7 500 €</b></p>

Source : Cellule MER, d'après Enquête 2012

Au niveau des investissements, il faut distinguer :

- ✓ Les aménagements à bord des navires qui concernent le pont, l'installation de places assises supplémentaires et les sanitaires.
- ✓ Les équipements de sécurité qui regroupent l'installation de garde corps, les travaux de stabilité, l'achat de radeaux de sauvetage, de VFI<sup>14</sup> ou de brassières en fonction de la catégorie de navigation.

Globalement, au regard des coûts d'investissement de l'activité principale, les navires ont peu d'investissements à consentir pour mettre en place l'activité de pécaturisme (~ 1% des investissements totaux de l'entreprise).

Au niveau des coûts d'exploitation, certaines entreprises déclarent modifier leur "marée type", notamment en réduisant le temps habituel de sortie. Les montants n'ont pas été chiffrés précisément. Cela engendre des charges d'exploitation allégées (moins de carburant notamment), mais aussi un manque à gagner par rapport aux marées habituelles (moins de production du fait de marées plus courtes et d'un espace réduit à bord).

Ces éléments sont traités dans la seconde phase de l'étude.

A ce stade, un premier bilan peut être réalisé. Le calcul est effectué sur les trois premières années d'activité. Les investissements consentis la première année concernent des éléments qui n'ont pas besoin d'être renouvelés chaque année. *A contrario*, les éléments d'exploitation ont été multipliés par 3 car ils ne concernent qu'un exercice.

Ce **premier bilan** est **positif**. Les gains estimés sur 3 ans entre 5 130 € (fourchette moyenne) et 7 500 € (fourchette haute) permettent d'absorber les coûts et pertes (4 600 €). Le solde, bénéficiaire, varie selon l'estimation moyenne ou haute entre 530 € et 2 900€.

Cette première évaluation mérite d'être affinée, en considérant notamment les impacts sur le cycle d'exploitation des navires, c'est-à-dire en évaluant le manque à gagner d'un côté et la baisse des charges d'exploitation de l'autre. Il s'agit de l'analyse des conditions de rentabilité réalisée dans la seconde phase de l'analyse.

<sup>14</sup> Vêtements de travail à Flottabilité Intégrée

## VI. Synthèse - Analyse SWOT

	Forces	Faiblesses
Origine interne	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Coûts de transition moyens faibles</b> (beaucoup de navires n'ont que peu d'investissements à réaliser pour mettre en place l'activité)</li> <li>✓ <b>Image du métier</b> (si la pêche peu parfois souffrir d'un déficit d'image, le métier de marins ou conchyliculteurs est respecté auprès du grand public)</li> <li>✓ <b>Diversification d'activité et de revenu</b> (même si l'accueil touristique n'est pas la vocation première des professionnels, le pécaturisme peut être facilement mis en place)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Activité mal connue</b> (la jeunesse du pécaturisme explique la faible connaissance et reconnaissance de cette activité)</li> <li>✓ <b>Rentabilité incertaine</b> (à ce stade l'étude du modèle économique est insuffisante pour se prononcer sur les conditions de rentabilité)</li> <li>✓ <b>Contraintes techniques et réglementaires</b> (le nombre de places limité à bord ou les contraintes de stabilité)</li> <li>✓ <b>Saisonnalité</b> (le pécaturisme est aujourd'hui une activité saisonnière qui ne correspond pas forcément aux creux d'activité habituels)</li> </ul>
	Opportunités	Menaces
Origine externe	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>l'image</b> (le pécaturisme est une opportunité pour améliorer l'image de ces métiers et de séduire des consommateurs potentiels)</li> <li>✓ <b>Vente directe</b> (le pécaturisme peut être un moyen de valoriser les produits après la sortie en mer)</li> <li>✓ <b>Potentiel touristique</b> (les lieux d'activité sont par nature des zones qui attirent de nombreux touristes estivaux)</li> <li>✓ <b>Appui des structures locales</b> (l'accueil du pécaturisme par les structures professionnelles et les offices de tourisme est positif)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>la réglementation</b> (la réglementation du pécaturisme est une contrainte supplémentaire qui se superpose à celle de la PCP, aux normes sanitaires ou à d'autres législations)</li> <li>✓ <b>Météorologie</b> (les conditions météorologiques sont une menace difficile à maîtriser à moins d'être couvert par une assurance annulation qui ne soit pas dissuasive)</li> </ul>

## Phase 2 : Les conditions de rentabilité du pisciculturisme

### I. Méthodologie

L'objectif de cette deuxième phase est d'analyser plus finement les conditions de rentabilité du pisciculturisme. Si la première phase a permis de faire une première estimation chiffrée qui s'avère positive, certains paramètres d'exploitation non pris en compte peuvent biaiser les résultats. Le questionnaire a permis de mettre en avant, pour certaines entreprises, une modification de la durée des marées lors des sorties pisciculturisme par rapport à une sortie habituelle dans le métier principal. Dans ce cas c'est l'ensemble du cycle d'exploitation de l'entreprise qui est modifié.

De fait, l'ensemble du modèle économique de l'entreprise doit être décortiqué pour déterminer les conditions de rentabilité. Les outils utilisés sont de l'ordre du contrôle de gestion et de la comptabilité analytique. Il est important par exemple d'identifier l'ensemble des charges variables et fixes. Avec cette démarche, les conditions de rentabilité peuvent être mises en avant et le seuil de rentabilité de l'activité pisciculturisme calculé.

La méthodologie utilisée est basée sur le test de scénarios. Ces scénarios ont été définis et arrêtés collégialement au sein du comité de pilotage. Les scénarios permettent d'arrêter des conditions de mise en pratique du pisciculturisme (période, temps consacré, altération ou non de l'activité normale, ...) et d'établir les problématiques. A partir de ces hypothèses, des cas d'étude sont analysés. Ces cas d'étude représentent des "bateaux types"<sup>15</sup>. Nous décomposons ensuite leur modèle économique en prenant notamment en considération le cycle énergétique du navire (temps de route, temps de travail, temps de manœuvre...).

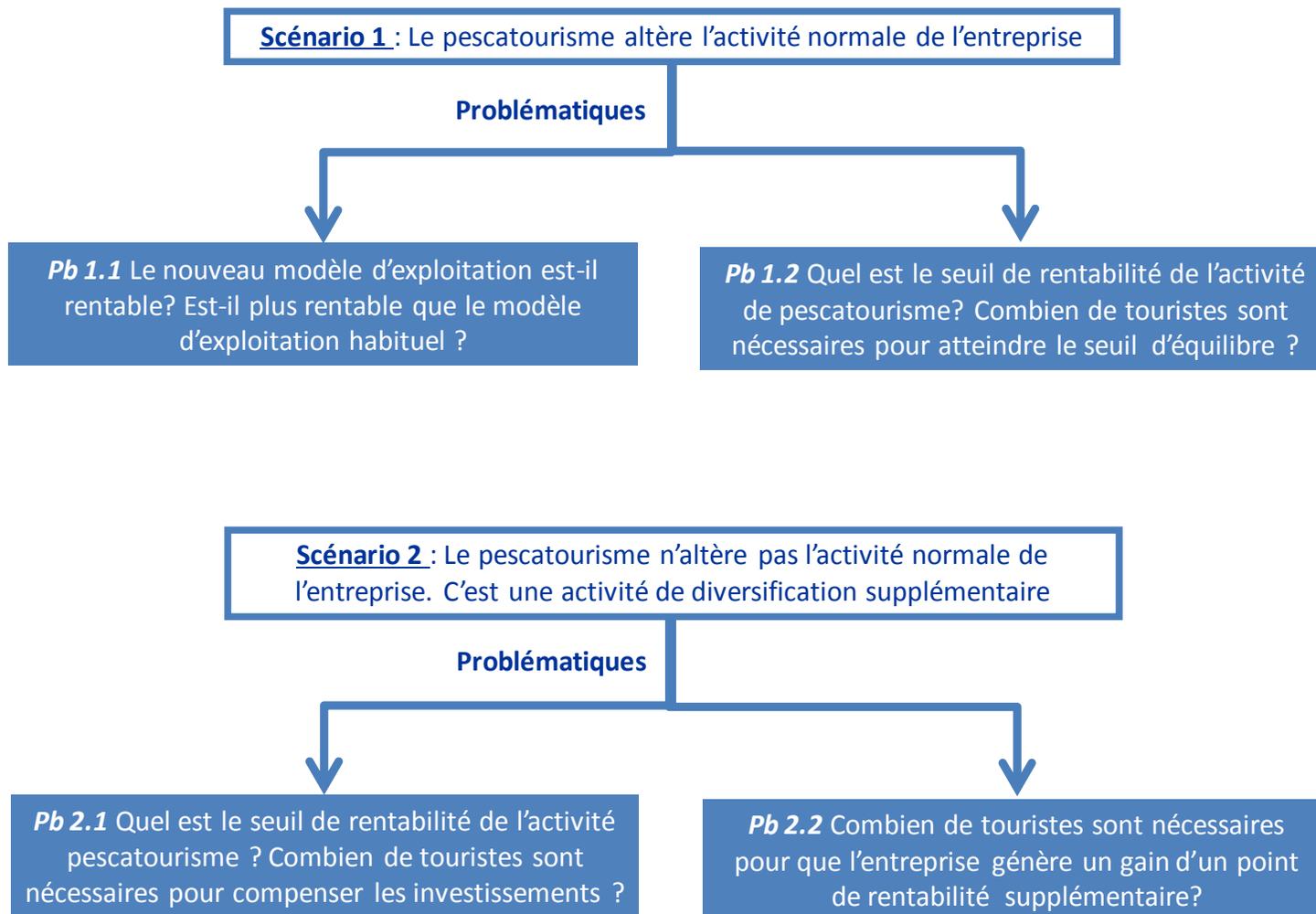
**Remarque** : Pour le modèle aquacole, les réponses aux questionnaires et les différents entretiens avec les professionnels, ont montré que lorsque les entreprises proposaient une activité de pisciculturisme, leur cycle d'exploitation n'était pas modifié. En effet, par rapport à la pêche qui s'apparente à une activité de cueillette, les entreprises de cultures marines n'ont pas de perte directe de production si elles travaillent moins, une journée. Ainsi, il a été considéré pour ces entreprises que le fait de proposer une activité de pisciculturisme pouvait tout au plus générer un report d'activité mais pas une perte de revenus. Dans ces conditions nous n'avons pas pris - comme cas d'étude - d'entreprise conchylicole.

Compte tenu des résultats obtenus dans la première phase nous concluons que l'activité de pisciculturisme est rentable à partir de 3 ans pour les entreprises conchylicoles mais elle génère un surplus de travail. La hauteur des gains supplémentaires dépend alors du nombre de visites et du tarif auquel la prestation est proposée.

<sup>15</sup> Bateau type : op. cit. page 5

## II. Scénarios testés

Deux scénarios ont été définis avec, pour chacun d'entre eux, deux problématiques distinctes qui se posent. L'idée est de définir les principaux déterminants de la rentabilité du pécaturisme et de définir les niveaux de seuil d'activité.



### III. Cas d'étude : les ligneurs-palangriers de 8 à 12 mètres de la façade atlantique

#### 1. Données techniques et données d'activité habituelle

**Tableau 9 : Activité habituelle des ligneurs palangriers**

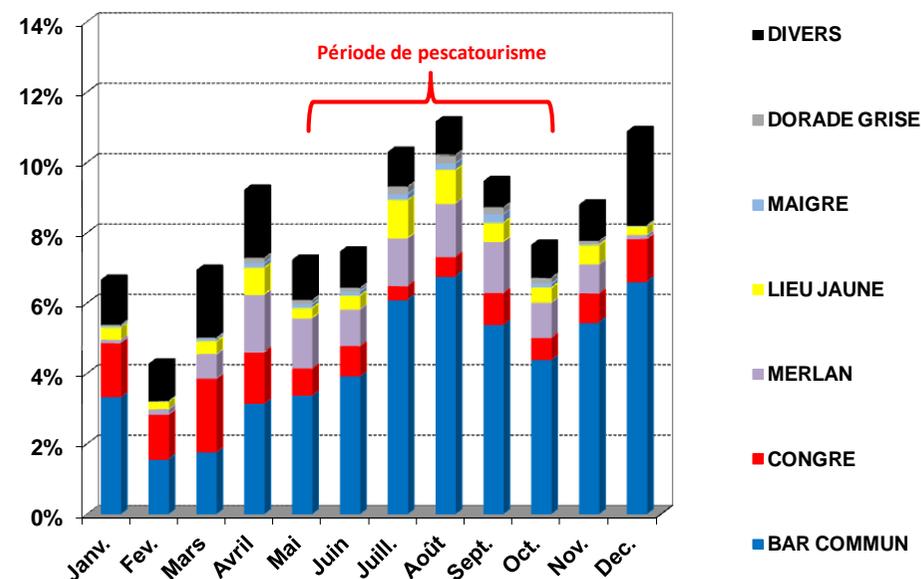
Données techniques	
Longueur	≈ 9,5 mètres [8-12mètres]
Effectifs embarqués	1 à 4 marins (moyenne 2,4)
Données d'activité	
Durée des marées	à la journée (≈ 8 heures)
Temps de route (heures)	2,5
Temps de pêche (heures)	5
Temps à quai (heures)	0,5
Nombre de jours de mer	181 jours de mer
Chiffre d'affaires	124,5 K€
Volume	23,7 tonnes
Prix moyen	5,25 €/Kg

Source : Cellule MER, d'après données des armateurs (2010)

- ✓ Ce type de bateau mesure entre 8 et 12 mètres (moyenne à 9,5 m.) ;
- ✓ Ils réalisent des marées à la journée et embarquent entre 1 et 4 marins ;
- ✓ Le chiffre d'affaires est de l'ordre de 125 K€ pour plus de 180 jours de mer ;
- ✓ Le prix du panier moyen de ces navires avoisine 5,25 €/kg.

#### 2. Production habituelle des navires

**Graphique 5 : Production habituelle des ligneurs palangriers**



Source : Cellule MER, d'après données des armateurs (2010)

- ✓ Les ligneurs ciblent en priorité le bar et notamment pendant la période estivale qui serait propice à l'activité de pisciculturisme ;
- ✓ Pendant la période d'été, le bar de ligne se vend entre 15 et 18 €/kg ;
- ✓ De mai à octobre (la moitié de l'année), ces navires réalisent habituellement un peu plus de 50 % de leurs ventes (53 % du CA) ;
- ✓ En général, le pisciculturisme se pratique entre mai et octobre.

### 3. Résultats des ligneurs

**Problématique 1.1** Le nouveau modèle d'exploitation est-il rentable? Est-il plus rentable que le modèle d'exploitation habituel?

**HYPOTHÈSES :**

- ✓ Le bateau embarque des **touristes** sur **chacune de ses marées de mai à octobre** ;
- ✓ **2 à 3 touristes** embarquent sur chaque marée ;
- ✓ Son **activité principale** est **réduite** (1 heure de pêche en moins sur les 5 heures habituelles) ;
- ✓ Le **temps de route** est également **réduit** (30 minutes de route en moins sur les 2h30 habituelles) ;
- ✓ La **durée** de la **marée** (somme des temps "de route" + "pêche" + "à quai") passe de 8 heures à **6h30**.

**Tableau 10 : Résultats simulations<sup>16</sup> ligneurs (Pb 1.1)**

Données (K€)	Activité pêche uniquement	Activité pêche + pécaturisme
Chiffre d'affaires activité pêche	124,6	111,3
Chiffre d'affaires pécaturisme		8,8
<b>TOTAL Chiffre d'affaires</b>	<b>124,6</b>	<b>120,1</b>
Coûts d'exploitation pêche	101,3	98,0
Autres coûts d'exploitation pécaturisme		0,6
<i>Assurance</i>		0,3
<i>Communication</i>		0,3
<b>TOTAL COÛTS D'EXPLOITATION</b>	<b>101,3</b>	<b>98,6</b>
<b>EBE toutes activités</b>	<b>23,2</b>	<b>21,5</b>
<b>Taux de marge d'exploitation</b>	<b>18,6%</b>	<b>17,9%</b>

Source : Cellule MER, d'après données des armateurs (2010)

#### Résultats

- ✓ Le taux de marge brute d'exploitation habituel de ces navire est à un bon niveau (18,6% alors que la moyenne nationale, toutes flottilles confondues, est de l'ordre de 12,5%) ;
- ✓ En proposant l'activité de pécaturisme à chacune de ses marées de mai à octobre, l'entreprise peut espérer un CA de 8,8 K€ (CA prévisionnel sur la base de l'activité habituelle des navires et des 1<sup>ers</sup> retours d'expérience) ;
- ✓ En cumulant les 2 activités, ce type de navire garde une rentabilité d'exploitation positive et de bon niveau (17,9 %) ;
- ✓ Le modèle économique "pêche + pécaturisme" est rentable mais moins que le modèle initial. Par conséquent, la rentabilité financière diminue suite aux investissements supplémentaires à rembourser ;
- ✓ A titre de comparaison, le prix du bar de ligne à la première vente (halle à marée, vente directe) pendant l'été dépasse 15 €/Kg, quand une sortie de pécaturisme est facturée en moyenne 43 euros par personne, soit 3 kilogrammes de bar.

<sup>16</sup> Les résultats des simulations sont obtenus en recomposant le modèle économique des entreprises en fonction des hypothèses retenues en amont. Le modèle de simulation repose sur les coûts et recettes unitaires.

**Problématique 1.2** Quel est le seuil de rentabilité de l'activité de pécaturisme? Combien de touristes sont nécessaires pour atteindre le seuil d'équilibre ?

**Tableau 11 : Résultats simulations ligneurs (Pb 1.2)**

Données (K€)	
Chiffre d'affaires pêche	111,3
Coûts d'exploitation pêche	98,0
<b>EBE pêche uniquement</b>	<b>13,3</b>
Autres coûts d'exploitation pécaturisme	0,6
<b>EBE pêche moins coûts d'exploitation pécaturisme</b>	<b>12,7</b>
<b>EBE de l'entreprise en activité habituelle</b>	<b>23,2</b>
<b>Manque à gagner d'exploitation</b>	<b>10,5</b>
Investissement pécaturisme (2 800€ sur 3 ans)	0,9
<b>Manque à gagner total</b>	<b>11,4</b>
<b>Prix potentiel du pécaturisme</b>	<b>45,0</b>
<b>Nombre de places payantes nécessaires</b>	<b>254</b>
<b>Nombre de marées potentielles (Mai Octobre)</b>	<b>86</b>
<b>Nombre de touristes par marée</b>	<b>3,0</b>

Source : Cellule MER, d'après données des armateurs (2010)

### Seuils d'activité

- ✓ Pour atteindre le seuil d'équilibre, c'est-à-dire même rentabilité d'exploitation qu'en situation habituelle, le pécaturisme doit générer un chiffre d'affaires de près de 11,5 K€.
- ✓ En retenant un prix de la sortie de 45€<sup>17</sup>, cela représente 254 entrées payantes à réaliser sur la période de pécaturisme.
- ✓ Entre mai et octobre, ce type de navire réalise en moyenne 86 marées.
- ✓ Sur cette base, il faudrait donc embarquer près de 3 visiteurs à chaque marée pour atteindre le seuil d'équilibre.
- ✓ Au-delà de 254 visites payantes, l'entreprise accroît sa rentabilité par rapport à la situation habituelle.
- ✓ Deux solutions s'offriraient alors à l'entreprise : accroître le nombre de visiteurs par sortie ou augmenter le nombre de marées.

<sup>17</sup> Le prix de 45 euros a été retenu de façon arbitraire en tenant compte des premiers retours d'expérience. C'est le prix qui a été le plus proposé pour une sortie pécaturisme.

**Problématique 2.1** Quel est le seuil de rentabilité de l'activité de pescatourisme? Combien de touristes sont nécessaires pour compenser les investissements ?

HYPOTHÈSES :

- ✓ L'activité habituelle de l'entreprise **n'est pas altérée** ;
- ✓ Le **pescatourisme** est une activité de **diversification** ;
- ✓ L'activité de **pescatourisme** est proposée à **titre payant** afin de **couvrir** les **frais d'exploitation**, les **coûts d'investissement** et de **générer un gain complémentaire**.

**Tableau 12 : Résultats simulations ligneurs (Pb 2.1)**

Données (euros)	
Coûts d'exploitation pescatourisme	600,0
Investissement pescatourisme (2 800 sur 3 ans)	933,3
<b>Coût du pescatourisme sur une année</b>	<b>1 533,3</b>
Prix potentiel	45,0
<b>Nombre de sorties</b>	<b>34,1</b>

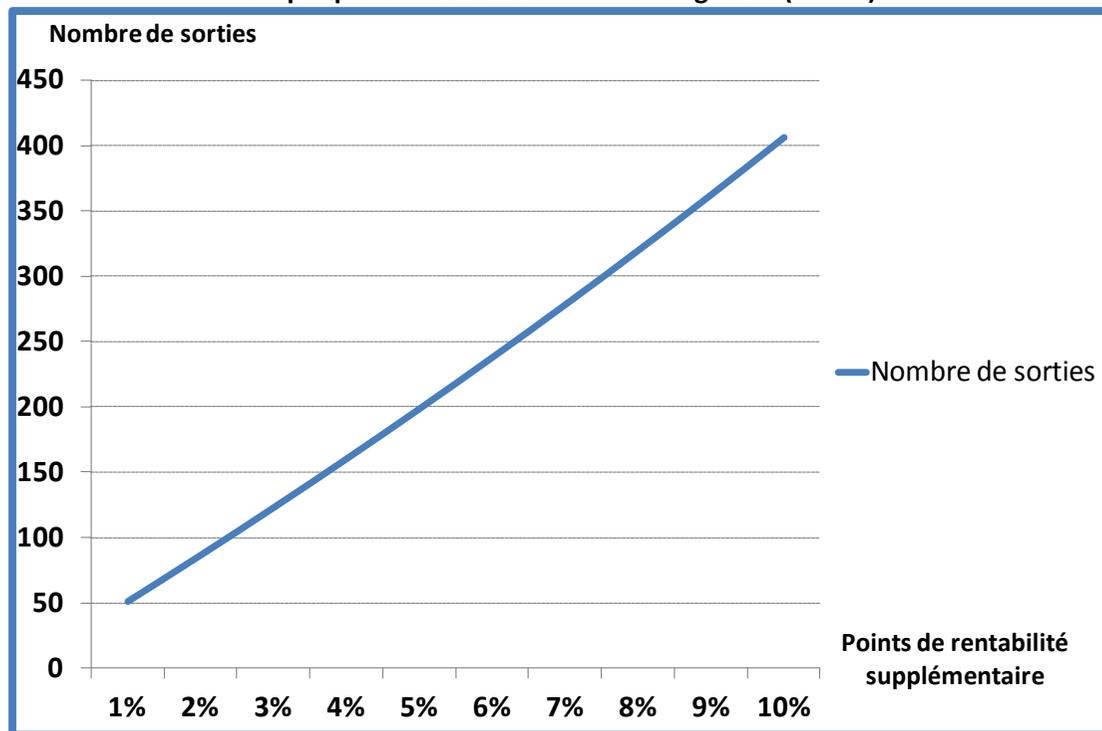
Source : Cellule MER, d'après données des armateurs (2010)

**Résultats**

- ✓ Sur une année, proposer une activité de pescatourisme sur ce type de navire génère un coût de plus de 1 500 €.
- ✓ Cette somme correspond à des frais d'exploitation supplémentaires et à un amortissement des investissements.
- ✓ En retenant le prix de 45 euros la place, 34 visites payantes par an sont nécessaires pour couvrir les frais spécifiques engendrés par le pescatourisme.
- ✓ Au-delà de ce nombre, l'entreprise génère une rentrée d'argent supplémentaire et améliore sa rentabilité.

**Problématique 2.2** Combien de touristes sont nécessaires pour que l'entreprise génère un gain d'un point de rentabilité supplémentaire?<sup>18</sup>

**Graphique 6 : Résultats simulations ligneurs (Pb 2.2)**



Source : Cellule MER, d'après données des armateurs (2010)

### Résultats

- ✓ En activité normale, ces navires ont une rentabilité d'exploitation de 18,6%.
- ✓ Si l'activité de pécaturisme n'altère pas l'activité habituelle de l'entreprise et qu'elle est complémentaire, 51 visites permettent de gagner un point de rentabilité.
- ✓ A partir de 87 visites, l'entreprise gagne 2 points de rentabilité.
- ✓ 123 visites permettent de gagner 3 points de rentabilité.

<sup>18</sup> C'est la rentabilité d'exploitation qui est considérée ici. Elle se calcule par le ratio (Résultat opérationnel / CA). Le résultat opérationnel est le solde qu'il reste lorsqu'on déduit du CA l'ensemble des charges d'exploitation. Ce résultat opérationnel doit permettre de rembourser les annuités d'emprunt à la banque et de réaliser si possible des réserves pour couvrir d'éventuelles baisses d'activité et renouveler les investissements.

Gagner 1 point de rentabilité signifie passer d'une rentabilité d'exploitation de 1 à 2%, de 10 à 11%, ...

## IV. Cas d'étude : Les fileyeurs de 8 à 12 mètres de la façade atlantique

### 1. Données techniques et données d'activité habituelle

Tableau 13 : activité habituelle des fileyeurs

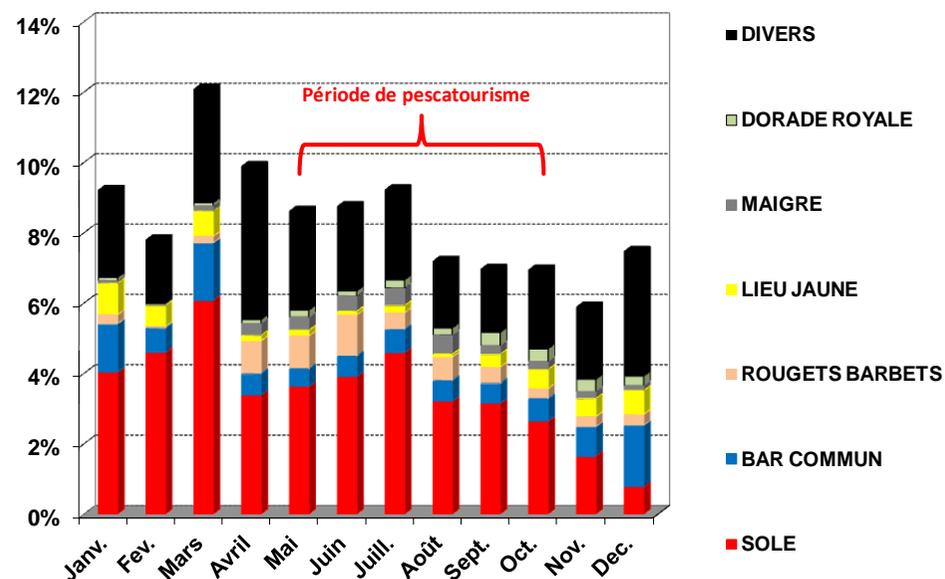
Données techniques	
Longueur	≈ 10,0 mètres [8-12mètres]
Effectifs embarqués	1 à 4 marins (moyenne 2,2)
Données d'activité	
Durée des marées	à la journée (≈ 10 heures)
Temps de route (heures)	3
Temps de pêche (heures)	6
Temps à quai (heures)	1
Nombre de jours de mer	193 jours de mer
Chiffre d'affaires	164,5 K€
Volume	24,5 tonnes
Prix moyen	6,72 €/Kg

Source : Cellule MER, d'après données des armateurs (2010)

- ✓ Ce type de bateau mesure entre 8 et 12 mètres (moyenne à 10 m.) ;
- ✓ Ils réalisent des marées à la journée et embarquent entre 1 et 4 marins ;
- ✓ Les marées durent en moyenne 10 heures mais de fortes disparités existent selon la taille des navires, le nombre de marins à bord et l'éloignement des zones de pêche ;
- ✓ Le chiffre d'affaires est de l'ordre de 165 K€ pour plus de 190 jours de mer. Le prix moyen avoisine 6,7 €/kg.

### 2. Production habituelle des navires

Graphique 7 : Production habituelle des fileyeurs



Source : Cellule MER, d'après données des armateurs (2010)

- ✓ Les fileyeurs ciblent en priorité la sole qui représente plus de 40 % du chiffre d'affaires ;
- ✓ De mai à octobre (la moitié de l'année), ces navires réalisent habituellement la moitié de leurs ventes ;
- ✓ En été, le prix du panier moyen est de l'ordre de 7,5 €/kg.

### 3. Résultats des fileyeurs

**Problématique 1.1** Le nouveau modèle d'exploitation est-il rentable? Est-il plus rentable que le modèle d'exploitation habituel?

HYPOTHÈSES :

- ✓ Le bateau embarque des **touristes** sur **chacune de ses marées de mai à octobre** ;
- ✓ **2 et 3 touristes embarquent** sur chaque marée ;
- ✓ Son **activité principale** est **réduite** (1 heure de pêche en moins sur les 6 heures habituelles) ;
- ✓ Le **temps de route** est également **réduit** (1 heure de route en moins sur les 3 heures habituelles) ;
- ✓ La **durée** de la **marée** (somme des temps "de route" + "pêche" + "à quai") passe ainsi de 10 heures à **8 heures**.

**Tableau 14 : Résultats simulations fileyeurs (Pb 1.1)**

Données (K€)	Activité pêche uniquement	Activité pêche + pécaturisme
Chiffre d'affaires activité pêche	164,9	147,4
Chiffre d'affaires pécaturisme		8,4
<b>TOTAL Chiffre d'affaires</b>	<b>164,9</b>	<b>155,8</b>
Coûts d'exploitation pêche	130,3	124,2
Autres coûts d'exploitation pécaturisme		0,6
<i>Assurance</i>		0,3
<i>Communication</i>		0,3
<b>TOTAL COÛTS D'EXPLOITATION</b>	<b>130,3</b>	<b>124,8</b>
<b>EBE toutes activités</b>	<b>34,6</b>	<b>31,0</b>
<b>Taux de marge d'exploitation</b>	<b>21,0%</b>	<b>19,9%</b>

Source : Cellule MER, d'après données des armateurs (2010)

#### Résultats

- ✓ Les fileyeurs de 8-12 mètres de la façade atlantique ont une rentabilité normale assez élevée puisque le taux de marge brute d'exploitation moyen est de 21 % (en France, le taux de marge brute d'exploitation toute flottille confondue est de 12,5 %).
- ✓ En proposant l'activité de pécaturisme à chacune de ses marées de mai à octobre, l'entreprise peut espérer un CA de 8,4 K€ (CA prévisionnel sur la base de l'activité habituelle des navires et des 1<sup>ers</sup> retours d'expérience).
- ✓ En cumulant l'activité de pêche avec celle de pécaturisme sur une partie de l'année, ce type de navire garde une rentabilité d'exploitation positive et de bon niveau (19,9 %).
- ✓ Le modèle économique "pêche + pécaturisme" est donc rentable mais moins que le modèle initial.
- ✓ Le prix de vente moyen du poisson pendant la période de pécaturisme est d'environ 7,5 €/kg.
- ✓ Avec 6 kilogrammes de poissons, le navire réalise autant de chiffre d'affaires qu'en embarquant un pécaturiste.

**Problématique 1.2** Quel est le seuil de rentabilité de l'activité de pécaturisme? Combien de touristes sont nécessaires pour atteindre le seuil d'équilibre ?

**Tableau 15 : Résultats simulations fileyeurs (Pb 1.2)**

Données (K€)	
Chiffre d'affaires pêche	147,4
Coûts d'exploitation pêche	124,2
<b>EBE pêche uniquement</b>	<b>23,2</b>
Autres coûts d'exploitation pécaturisme	0,6
<b>EBE pêche moins coûts d'exploitation pécaturisme</b>	<b>22,6</b>
<b>EBE de l'entreprise en activité habituelle</b>	<b>34,6</b>
<b>Manque à gagner d'exploitation</b>	<b>12,0</b>
Investissement pécaturisme (2 800€ sur 3 ans)	0,9
<b>Manque à gagner total</b>	<b>12,9</b>
<b>Prix potentiel du pécaturisme</b>	<b>45,0</b>
<b>Nombre de places payantes nécessaires</b>	<b>286</b>
<b>Nombre de marées potentielles (Mai Octobre)</b>	<b>82</b>
<b>Nombre de touristes par marée</b>	<b>3,5</b>

Source : Cellule MER, d'après données des armateurs (2010)

### Seuils d'activité

- ✓ Pour atteindre le seuil d'équilibre, c'est-à-dire la même rentabilité d'exploitation qu'en situation habituelle, le pécaturisme doit générer un chiffre d'affaires de près de 12,9 K€.
- ✓ En retenant un prix à la sortie de 45€/personne, cela représente 286 entrées payantes sur la période de pécaturisme.
- ✓ Entre mai et octobre, ce type de navire réalise en moyenne 82 marées.
- ✓ Sur cette base, il faudrait embarquer en moyenne 3,5 visiteurs par marée pour atteindre le seuil d'équilibre.
- ✓ Au-delà de 286 visites payantes, l'entreprise accroît sa rentabilité par rapport à la situation habituelle.

**Problématique 2.1** Quel est le seuil de rentabilité de l'activité de pescatourisme? Combien de touristes sont nécessaires pour compenser les investissements ?

HYPOTHÈSES :

- ✓ L'activité habituelle de l'entreprise **n'est pas altérée** ;
- ✓ Le **pescatourisme** est une activité de **diversification** ;
- ✓ L'activité de **pescatourisme** est proposée à **titre payant** afin de **couvrir** les **frais d'exploitation**, les **coûts d'investissement** et de **générer un gain complémentaire**.

**Tableau 16 : Résultats simulations fileyeurs (Pb 2.1)**

Données (euros)

Coûts d'exploitation pescatourisme	600,0
Investissement pescatourisme (2 800 sur 3 ans)	933,3
<b>Coût du pescatourisme sur une année</b>	<b>1 533,3</b>
Prix potentiel	45,0
<b>Nombre de sorties</b>	<b>34,1</b>

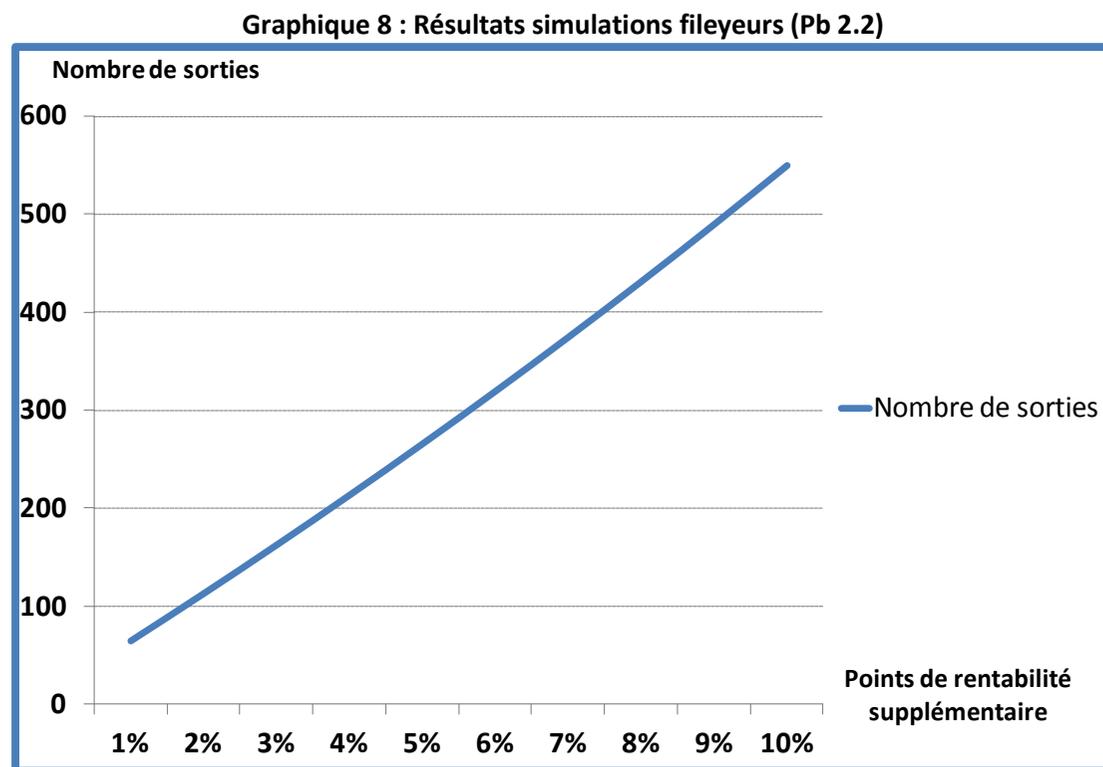
Source : Cellule MER, d'après données des armateurs (2010)

**Résultats**

Les réponses au questionnaire de retour d'expérience n'ont pas fait apparaître de différence d'investissements significative par segment de métier dans la mise en œuvre du pescatourisme. Dans ces conditions, les résultats de la simulation sont les mêmes que pour le cas d'étude sur les ligneurs.

- ✓ Sur une année, proposer l'activité de pescatourisme sur ce type de navire, génère un coût de plus de 1 500 € ;
- ✓ Cette somme correspond à des frais d'exploitation supplémentaires et à l'amortissement des investissements ;
- ✓ En retenant le prix de 45 €/personne, 34 visites par an sont nécessaires pour couvrir les frais spécifiques engendrés par le pescatourisme ;
- ✓ Au-delà de ce nombre, l'entreprise génère une rentrée d'argent supplémentaire et améliore sa rentabilité.

**Problématique 2.2** Combien de touristes sont nécessaires pour que l'entreprise génère un gain d'un point de rentabilité supplémentaire?<sup>19</sup>



Source : Cellule MER, d'après données des armateurs (2010)

### Résultats

- ✓ En activité normale, ces navires ont une rentabilité d'exploitation de 21 %.
- ✓ Si l'activité de pécaturisme n'altère pas l'activité habituelle de l'entreprise et qu'elle est complémentaire, 64 visites permettent de gagner un point de rentabilité.
- ✓ A partir de 112 visites, l'entreprise gagne 2 points de rentabilité.
- ✓ 162 visites permettent de gagner 3 points de rentabilité.

<sup>19</sup> Cf. page 26

## V. Synthèse Phase II

Le bilan des simulations sur le modèle économique permet de tirer les conclusions suivantes :

### **Si le pécaturisme altère l'activité initiale du navire :**

- ✓ le nouveau modèle d'exploitation ("activité principale + pécaturisme") est rentable,
- ✓ mais moins que le modèle d'exploitation initial,
- ✓ et la rentabilité financière se dégrade car des investissements supplémentaires doivent être consentis

**La production initiale est donc réduite**, et en fonction des hypothèses prises dans les cas d'études (réduction du temps de pêche et parfois du temps de route) :

- ✓ le pécaturisme doit générer entre 11,5 et 12,9 k€ pour atteindre le seuil d'équilibre (même rentabilité d'exploitation que le modèle économique initial)
- ✓ A 45€la place, le chiffre d'affaires nécessaire peut se traduire par un nombre de places vendues qui doit être compris entre 254 et 286
- ✓ Cela représente en moyenne entre 3 et 3,5 touristes sur les 82 à 86 jours de mer réalisés à cette période

### **Le pécaturisme est une activité de diversification qui vient en complément de l'activité principale :**

- 34 visites à 45 euros permettent de couvrir les coûts du pécaturisme sur une année. Cette évaluation prend en considération les coûts d'exploitation et les coûts d'investissement supplémentaires
- Au-delà de 34 visites, l'entreprise enregistre des gains de rentabilité supplémentaires
- A partir de 51 ou 64 visites, selon les cas d'études, l'entreprise gagne 1 point de rentabilité supplémentaire

D'un point de vue économique, si on s'intéresse uniquement à la rentabilité du pescatourisme, le tableau synthétique suivant peut être dressé :

**Tableau 17 : Résultats des scénarii étudiés**

	Activité principale réduite	Activité principale non réduite
Ligneurs-palangriers de 8 à 12 mètres - façade Atlantique		
Fileyeurs de 8 à 12 mètres - façade Atlantique		
Entreprises de cultures marines	Report d'activité	

Les zones oranges signifient que le modèle globale "activité principale + pescatourisme" est rentable. Mais en décomposant de manière analytique le modèle, l'activité principale reste, pour les cas analysés, plus rentable que l'activité de pescatourisme. Pour illustrer cela, le modèle des ligneurs-palangriers est significatif :

"Lorsque ces navires peuvent proposer l'activité de pescatourisme, ils sont en pleine saison de bar de ligne. A cette saison, le prix à la première vente dépasse 15 euros le kilogramme, lorsque le prix d'un billet peut avoisiner 45 euros."

Les zones vertes signifient que le modèle "activité principale + pescatourisme" est plus rentable que le modèle initial.

Au delà des ces aspects rentabilité, le pescatourisme peut offrir des avantages indirects aux entreprises qui seront développés dans la conclusion.

## CONCLUSION

Au terme de ce travail, nous pouvons dresser un bilan global de l'activité de pécaturisme. Cette activité existe depuis des années mais son encadrement réglementaire n'a été envisagé que depuis 2007. Cette législation a apporté un cadre protectionniste nécessaire mais aussi, en contrepartie, de nouvelles contraintes réglementaires qui se superposent à celles déjà existantes, l'encadrement de la Politique Commune des Pêches ou les normes sanitaires notamment. Elle impose des restrictions d'exploitation et des limites à l'activité de pécaturisme, des obligations relatives à la sécurité du navire et aux passagers embarqués. Pour certains chefs d'entreprise, les freins liés à la réglementation sont rédhibitoires et les ont poussés à arrêter l'activité ou à ne pas la développer.

Malgré tout, pour beaucoup d'entrepreneurs, le pécaturisme est une opportunité de diversification. Les motivations diffèrent selon que l'approche est individuelle ou collective. La promotion et la valorisation des métiers de la conchyliculture ou de la pêche, l'amélioration de la gestion des pêcheries ou la diversification des revenus sont les principales raisons de pratique du pécaturisme et correspondent aux différents types de pécaturisme :

- ✓ Le pécaturisme à but non lucratif
- ✓ le pécaturisme à but lucratif
- ✓ le pécaturisme "ni-ni"

L'analyse économique déclinée dans ce rapport s'est penchée sur les deux derniers profils. En appréhendant les modèles économiques des entreprises de cultures marines et de pêche liées à ces profils, le fil conducteur de ce travail a été d'établir sous quelles conditions le pécaturisme pouvait être un moyen de consolider voire de pérenniser l'activité des entreprises et plus largement l'activité économique des territoires littoraux.

La première réponse apportée par ce rapport montre que le pécaturisme est une activité qui peut être rentable. Des investissements financiers et non financiers (étude du projet notamment) doivent préalablement être consentis pour lancer l'activité mais globalement les coûts de transition sont relativement faibles :

- ✓ Compte tenu des caractéristiques actuelles des navires, les investissements nécessaires pour accueillir des touristes à bord sont relativement accessibles au regard des coûts d'investissement de l'activité principale, et peuvent être amortis sur plusieurs années ;
- ✓ Les coûts d'exploitation sur une année restent faibles ;
- ✓ Les besoins en formations ne sont pas un frein important dans la mesure où beaucoup de marins ont déjà les diplômes nécessaires et où certains conchyliculteurs trouvent positif de passer de nouvelles formations maritimes ;
- ✓ Selon les régions, les infrastructures d'accueil touristiques et les structures professionnelles déjà en place jouent un rôle important de partenariat.

## Conclusion

---

La deuxième phase de l'analyse a permis d'affiner les premières conclusions. Si le pescatourisme est globalement une activité rentable, quelles sont les conditions nécessaires à cette rentabilité ? Deux cas d'étude ont été traités : les ligneurs-palangriers et les fileyeurs de 8 à 12 mètres de la façade atlantique.

Le cas des cultures marines est un peu différent dans la mesure où la prestation de pescatourisme offert par ce type d'entreprises n'affecte pas le cycle d'exploitation habituel et donc la rentabilité de l'activité principale. La réponse donnée correspond à celle de la première partie : le pescatourisme est une activité rentable au bout de 3 ans ; elle génère des gains supplémentaires supérieurs aux coûts engendrés. Cependant, elle peut générer un report de l'activité principale et décaler les ventes dans le temps.

Pour les entreprises de pêche, deux cas de figures sont envisageables :

- ✓ si le pescatourisme altère l'activité principale, à cause d'un temps pêche réduit par exemple, le modèle global "pêche + pescatourisme" reste rentable mais la rentabilité est plus faible qu'avec le modèle initial "pêche" ; Il suffit de comparer le prix d'une place (en moyenne de 45 €), au prix du poisson pendant la période estivale (entre 7,5 et 17 € le kilogramme dans les cas d'étude analysés) pour y voir les limites.
- ✓ Si le pescatourisme n'altère pas l'activité principale, le modèle est plus rentable que le modèle classique. C'est un modèle proche de celui des cultures marines.

L'ensemble des conditions de rentabilité (nombre de sorties nécessaires, prix des places...) est synthétisé à la fin de la phase 2. Mais certaines limites demeurent. Le pescatourisme peut éventuellement être un moyen de mieux valoriser la production ou de permettre un accroissement du portefeuille clients. Ces effets indirects sont très difficiles à quantifier (manque de données historiques). Les chefs d'entreprises ont été peu prolixes concernant ces questions. Une enquête consommateur sur le consentement à payer pourrait apporter une partie de la réponse.

Au delà de la rentabilité pour les entreprises individuelles, le pescatourisme procure des bénéfices pour l'ensemble du territoire littoral. Cette activité entretient une dynamique sur les bassins conchylicoles et les ports de pêche notamment durant la saison estivale.

Aujourd'hui, le pescatourisme n'a pas d'impact sur les niveaux de production de poissons à l'échelle portuaire ou de coquillages à l'échelle des bassins conchylicoles. Mais il contribue à générer de la richesse sur les territoires côtiers, directement et indirectement par l'activité touristique induite.

Pour conclure, le pescatourisme est un facteur positif pour l'image des métiers. Il crée du lien social et rapproche le producteur du consommateur : le pescatourisme s'inscrit pleinement dans l'air du temps.

## Tables des matières

<b>INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<b>PHASE I LES PRATIQUES DU PESCATOURISME AUJOURD'HUI</b>	<b>6</b>
I. LE CADRE REGLEMENTAIRE	6
1. <i>Etat des lieux</i>	6
2. <i>Les freins à lever</i>	8
II. LA POPULATION PRATIQUANT LE PESCATOURISME	9
1. <i>Localisation géographique</i>	9
2. <i>Principaux profils de métiers</i>	10
III. L'ENQUETE	11
1. <i>Présentation du questionnaire</i>	11
2. <i>Taux de participation au questionnaire</i>	12
IV. LES APPORTS DU PESCATOURISME POUR LA PROFESSION	13
1. <i>Formations</i>	13
2. <i>Analyse opportunités - contraintes</i>	14
V. LES APPORTS DU PESCATOURISME POUR L'ENTREPRISE	15
1. <i>Analyse retours d'expérience (RETEX)</i>	15
2. <i>Analyse coûts bénéfiques financiers (ACB)</i>	17
VI. SYNTHÈSE - ANALYSE SWOT	19

<b>PHASE 2 : LES CONDITIONS DE RENTABILITE DU PESCATOURISME</b>	<b>20</b>
I.    METHODOLOGIE	20
II.   SCENARIOS TESTES	21
III.  CAS D'ETUDE : LES LIGNEURS-PALANGRIERS DE 8 A 12 METRES DE LA FAÇADE ATLANTIQUE	22
1. <i>Données techniques et données d'activité habituelle</i>	22
2. <i>Production habituelle des navires</i>	22
3. <i>Résultats des ligneurs</i>	23
IV.  CAS D'ETUDE : LES FILEYEURS DE 8 A 12 METRES DE LA FAÇADE ATLANTIQUE	27
1. <i>Données techniques et données d'activité habituelle</i>	27
2. <i>Production habituelle des navires</i>	27
3. <i>Résultats des fileyeurs</i>	28
V.   SYNTHESE PHASE II	32
<b>CONCLUSION</b>	<b>34</b>
<b>TABLES DES MATIERES</b>	<b>36</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS</b>	<b>38</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>40</b>

## Table des illustrations

### **Graphiques :**

Graphique 1 : Nombre de navires ayant proposé ou proposant le pescatourisme en pêche .....	10
Graphique 2 : Nombre de navires ayant proposé ou proposant le pescatourisme en conchyliculture .....	10
Graphique 3 : Principales formations réalisées par les marins proposant l'activité de pescatourisme .....	13
Graphique 4: Réurrence qualitative des impacts du pescatourisme .....	14
Graphique 5 : Production habituelle des ligneurs palangriers.....	22
Graphique 6 : Résultats simulations ligneurs (Pb 2.2) .....	26
Graphique 7 : Production habituelle des fileyeurs.....	27
Graphique 8 : Résultats simulations fileyeurs (Pb 2.2) .....	31

### **Figures :**

Figure 1 : Chronologie de la réglementation du pescatourisme .....	6
Figure 2 : Echelle d'évaluation des contraintes à la pratique du pescatourisme.....	8

**Tableaux :**

Tableau 1 : Synthèse de la réglementation applicable selon l'activité pratiquée.....	7
Tableau 2 : Présentation du questionnaire par thématiques .....	11
Tableau 3 : Taux de participation au questionnaire par région par rapport à la population identifiée (professionnels ayant pratiqué le pescatourisme entre 2010 et 2012) .....	12
Tableau 4 : Les différentes formes de pescatourisme .....	15
Tableau 5 : nombre de sorties et nombre de visiteurs maximum déclarés par les entreprises (données 2011 - échantillon non constant) .....	16
Tableau 6 : durées et tarifs des sorties pescatourisme (données moyennes 2011).....	16
Tableau 7 : Analyse coût-bénéfice de l'activité de pescatourisme aux niveaux des cycles d'investissement et d'exploitation.....	17
Tableau 8 : Analyse coût-bénéfice de l'activité de pescatourisme .....	18
Tableau 9 : Activité habituelle des ligneurs palangriers.....	22
Tableau 10 : Résultats simulations ligneurs (Pb 1.1).....	23
Tableau 11 : Résultats simulations ligneurs (Pb 1.2).....	24
Tableau 12 : Résultats simulations ligneurs (Pb 2.1).....	25
Tableau 13 : activité habituelle des fileyeurs.....	27
Tableau 14 : Résultats simulations fileyeurs (Pb 1.1).....	28
Tableau 15 : Résultats simulations fileyeurs (Pb 1.2).....	29
Tableau 16 : Résultats simulations fileyeurs (Pb 2.1).....	30
Tableau 17 : Résultats des scénarii étudiés.....	33

## Annexes

### Annexe 1 : L'évolution du cadre réglementaire et les différents textes légiférant l'activité de pescatourisme

#### 1) Le pescatourisme à la pêche

Pour pratiquer le pescatourisme, les patrons des navires de pêche ou aquacoles doivent être titulaires d'une autorisation sur leur permis de navigation délivrée par les directions départementales des territoires et de la mer (DDTM), anciennement les directions départementales des affaires maritimes (DDAM) sur la base d'un dossier élaboré par l'armateur et remplissant plusieurs obligations.

Pour délivrer cette autorisation, les notes de service du 11 janvier 2007 et du 20 juillet 2007 pour les embarcations déclarées en navire de pêche<sup>20</sup> ont constitué un premier encadrement réglementaire provisoire. Les arrêtés du 9 mai 2011 et du 13 mars 2012 encadrent de manière "pérenne" le pescatourisme. Depuis les notes de 2007 constituent le cadre dérogatoire à la réglementation.

##### a) Le premier encadrement des pratiques

La note de service du 11 janvier 2007 pose un cadre à l'embarquement occasionnel de passagers.

Dans ce texte qui s'adresse aux navires de pêche de moins de 24 mètres, l'autorisation de transporter des passagers est délivrée en fonction du niveau de sécurité pour les passagers<sup>21</sup>. Les patrons ou armateurs doivent contracter une assurance de responsabilité civile et remettre à la DDAM, aujourd'hui la DDTM avant le transport des passagers, un formulaire d'embarquement des passagers. Initialement, ce texte ne s'adresse pas à l'activité d'écotourisme. Mais suite à une demande forte concernant l'embarquement plus constant de passagers dans le cadre de la polyactivité, la note du 20 juillet 2007, relative au transport de passagers sur les navires de pêche inférieurs à 24 mètres étend provisoirement le champ d'application de la note du 11 janvier 2007 aux écotouristes<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> Au près de la direction des affaires maritimes

<sup>21</sup> Espace disponible hors zone de travail, protection contre les chutes en mer, catégorie de navigation drome de sauvetage et accès à celle-ci, nombre de places assises, durée de navigation et zone d'exploitation, hygiène et habitabilité, prise en compte des passagers dans le document unique de prévention...

<sup>22</sup> L'**écotourisme** ou le **tourisme vert** : forme du tourisme durable, plus centrée sur la découverte de la nature (écosystèmes, mais aussi agrosystèmes et tourisme rural), voire de l'écologie urbaine (jardins écologiques, Espaces verts écologiques, réserves naturelles urbaines et autres sujets du domaine de l'écologie urbaine...).

b) Les dérogations au premier encadrement des pratiques

Dans les notes de 2007, il est interdit d'embarquer occasionnellement des passagers aux navires naviguant au-delà de la 5ème catégorie, d'une longueur inférieure à 7 mètres et / ou avec un seul membre d'équipage. La circulaire DAM du 8 juillet 2010 relative au grenelle de la mer et au développement du pescatourisme établit un cadre dérogatoire à ces restrictions. Ainsi à niveau de sécurité constant, des autorisations peuvent être délivrées. L'armateur doit élaborer un dossier explicitant l'ensemble des dispositions prises pour organiser l'activité de pescatourisme à un niveau de sécurité satisfaisant<sup>23</sup>.

L'autorisation est délivrée par la DDAM<sup>24</sup> en fonction de la conception des navires et de la zone d'exploitation fréquentée après avis du centre de sécurité des navires compétent.

Les dérogations délivrées sont valables pour une période limitée (quelques mois).

Toutefois, les dérogations obtenues à titre expérimentale en 2010 sont reconduites par la circulaire du 7 juin 2011 pour la saison estivale 2011 (1er juin au 1er octobre).

c) Vers une réglementation pérenne du pescatourisme

L'instruction du 13 mars 2012 sur le transport de passagers et le pescatourisme dans le ressort de la DIRM S.A. anticipe l'application de l'arrêté du 13 mars 2012, pose un cadre dérogatoire à cette nouvelle réglementation et formalise la différence entre le transport occasionnel de passagers et le pescatourisme. Tout d'abord, cette instruction donne une définition précise du pescatourisme : Le pescatourisme correspond aux opérations de transport de passagers effectuées à bord d'un navire professionnel de pêche ou d'aquaculture dans le but de faire découvrir à ces derniers le métier de conchyliculteur ou de pêcheur et le milieu marin de manière concomitante à l'activité professionnelle et non liée à une rémunération de cette prestation. Puis, cette instruction différencie le cadre réglementaire s'appliquant au transport de passagers de celui encadrant le pescatourisme. En cas de cumul des activités (transport de passagers et pescatourisme), elle impose l'application de la règle la plus contraignante.

Enfin, l'instruction du 13 mars 2012 propose un cadre dérogatoire à l'arrêté du 13 mars 2012. Ainsi, les possibilités de dérogation pour la saison estivale 2012 sont reconduites : Les navires ayant déjà un permis de navigation établi en application des notes de 2007 peuvent conserver le bénéfice du document, les autres doivent se mettre en conformité avec le nouveau dispositif (application anticipée de l'arrêté du 13 mars 2012). Les armateurs des navires de pêche dont la demande est récente ou à venir tant que les divisions 226 et 227 ne sont pas applicables peuvent choisir entre le dispositif de 2007 ou l'application anticipée des divisions 226 et 227.

L'arrêté du 13 mars 2012, adopté le même jour que la circulaire précitée et publié au JORF<sup>25</sup> le 22 avril 2012, crée les divisions 226 (navires de pêche de plus de 12 et moins de 24 mètres) et 227 (navires de pêche de moins de 12 mètres) et définit explicitement les conditions d'exercice du pescatourisme pour les navires de pêche.

<sup>23</sup> Ces dispositions concernent les conditions climatiques, les horaires de sorties, les zones géographiques déterminées, les qualifications professionnelles, les dispositions particulières prises en cas d'homme à la mer, les moyens de communication, l'analyse du risque, la préparation des passagers avant l'embarquement, le nombre et la rapidité des moyens de secours.

<sup>24</sup> DDAM devenu aujourd'hui les DDTM

Dans cet arrêté, plusieurs restrictions d'exploitation sont posées en cas d'exercice du pescatourisme :

- ✓ Interdiction du dragage, du chalutage pour les moins de 12 mètres, du chalutage à perche pour les 12 à 24 mètres et aux navires goémoniers ;
- ✓ Interdiction de faire participer les passagers à l'exploitation du navire ;
- ✓ Interdiction d'embarquer plus de 12 passagers ;
- ✓ Interdiction d'embarquer des mineurs non accompagnés d'un représentant de l'autorité parentale ;
- ✓ Interdiction d'emporter un radeau de classe V de plaisance.

Et plusieurs obligations doivent être remplies pour embarquer des pescatouristes :

- ✓ Un effectif suffisant en quantité et en qualité<sup>26</sup> ;
- ✓ Des conditions d'hébergement des passagers semblables à celles imposées aux navires aquacoles arrêté du 9 mai 2011) ;
- ✓ Établir un dossier de stabilité du navire<sup>27</sup> comme pour les navires aquacoles ;
- ✓ Le port d'une brassière de sauvetage homologuée par les passagers ;
- ✓ Une instruction avant le départ auprès des passagers sur le maniement des équipements de sauvetage et sur les actions à mener en cas de sinistres.

Les patrons ou armateurs doivent rendre disponible à terre une fiche de déclaration<sup>28</sup> d'embarquement durant la sortie en mer.

Enfin les navires "pescatouristes" sont à fortiori astreints de respecter les règles de sécurité des divisions 226 (plus de 12 et moins de 24 mètres) et 227 (moins de 12 mètres). Ces règles corrélatives au nombre de passagers sont nécessairement plus contraignantes en termes d'investissements pour les navires pratiquant le pescatourisme que pour ceux ne le pratiquant pas. En outre, le nombre ou le gabarit des radeaux de sauvetage ou de l'engin flottant, le nombre de brassières de sauvetage ou de combinaisons d'immersion, le nombre de vêtements de flottabilité sont augmentés avec l'embarquement de passagers.

<sup>25</sup> Journal Officiel de la République Française

<sup>26</sup> CFBS et module transport de passagers du "Capitaine 200"

<sup>27</sup> Respect de la règle de stabilité complémentaire

<sup>28</sup> Avec le nom des personnes à bord, leur prénom ou leur initial, leur sexe et la catégorie d'âge

## 2) Les cultures marines et le piscatourisme

### a) Un premier encadrement des pratiques commun avec la pêche

Les notes de service du 11 janvier 2007 et du 20 juillet 2007 s'adressent aux navires de pêche de moins de 24 mètres. Cet encadrement provisoire de la pratique du piscatourisme a été décliné à la conchyliculture par doctrine des commissions régionales de sécurité des navires.

### b) Vers une réglementation explicite du piscatourisme

L'arrêté du 9 mai 2011, publié les 13 mai 2011, portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires crée la division 230<sup>29</sup> spécifique aux navires aquacoles dans la réglementation relative à la sécurité des navires et modifie les divisions 120, 130, 211, 219, 226, 227. Ce texte définit des règles de sécurité pour les navires aquacoles et harmonise officiellement les conditions d'exercice du piscatourisme.

Dans ce texte, le piscatourisme est interdit en cas de dragage en dehors des parcs aquacoles. De plus, plusieurs obligations doivent être remplies pour pouvoir embarquer des passagers pour leur faire découvrir le métier :

- ✓ Un effectif à bord suffisant en quantité et en qualité<sup>30</sup> ;
- ✓ Des conditions strictes d'hébergement des passagers<sup>31</sup> ;
- ✓ Établir un dossier de stabilité du navire<sup>32</sup> ;
- ✓ Le port en permanence d'une brassière de sauvetage homologuée par les passagers ;
- ✓ Être équipé de radeau de sauvetage suffisant en nombre ;
- ✓ Une instruction avant le départ auprès des passagers sur le maniement des équipements de sauvetage et sur les actions à mener en cas de sinistres.
- ✓ Une fiche de déclaration<sup>33</sup> d'embarquement disponible à terre durant l'embarquement.

<sup>29</sup> Navires aquacoles d'une longueur inférieure à 24 mètres

<sup>30</sup> Pour pouvoir embarquer plus de 2 passagers, il faut détenir le CFBS (certificat de base à la sécurité) et le module "transport de passagers" du capitaine 200.

<sup>31</sup> Les navires pratiquant le piscatourisme doivent offrir un espace de pont dédié aux passagers délimité, disponible hors zone de travail et abrité de la pleine force de mer, protégé contre les appareils de levage et de dragage. L'espace doit être suffisant pour offrir 0,5 m<sup>2</sup> par passager. Les passagers doivent également disposer d'une assise de 0,45 m par personne. Le pavois ou garde-corps doit être d'une hauteur supérieure à 1 mètre avec possibilité de filière amovible. Pour les sorties de plus de 6 heures, il faut garantir un accès à des sanitaires privés dans un local dédié avec WC et lavabo suffisamment aéré et éclairé.

<sup>32</sup> Le navire doit respecter une règle de stabilité complémentaire

<sup>33</sup> Nom, prénom (ou initiale), sexe, et indication de la catégorie d'âge

Au-delà des prescriptions spécifiques au pescatourisme, les obligations relatives à la division 230 s'appliquent bien évidemment aux navires pratiquant le pescatourisme mais avec des incidences financières plus lourdes. En outre, le nombre et le type des engins de sauvetage collectifs (engins flottants, radeaux de sauvetage), le nombre de brassières de sauvetage (VFI) sont augmentés à hauteur du nombre de passagers autorisés.

Peu après la publication de l'arrêté du 9 mai 2011, l'instruction du 1er juin 2011 aux chefs des centres de sécurité des navires de Bordeaux et La Rochelle propose une harmonisation progressive des pratiques. Ainsi, les navires ayant déjà obtenu une autorisation de pratique du pescatourisme sur leur permis de navigation établi en application des notes DAM de 2007 ont le choix entre conserver le bénéfice des notes de 2007 ou appliquer les dispositions de la division 230 du règlement technique.

**Annexe 2 : Questionnaire**

ENQUETE SUR LE RETOUR D'EXPERIENCE DU PESCATOURISME  
SUR LA FAÇADE AGLIA

Nom du patron : \_\_\_\_\_ Prénom du patron : \_\_\_\_\_

Année de naissance du patron : \_\_\_\_\_

Nom du navire : \_\_\_\_\_ N° d'immatriculation : \_\_\_\_\_

Pour un retour des résultats de l'enquête, merci de préciser vos coordonnées :

Adresse : \_\_\_\_\_

Tel : \_\_\_\_\_ E-mail : \_\_\_\_\_

**1/ Caractéristiques de l'entreprise**

1.A./ Quelles sont les activités de votre entreprise ?  Pêche  Ostréiculture

1.B./ Quel est l'effectif total (nombre d'employés) de votre entreprise ? ..... personnes soit .....emplois équivalent temps plein

1.C./ À quel régime d'imposition l'entreprise est-elle soumise pour les bénéfices tirés de l'activité pêche et/ou conchylicole en 2011 ?

- BIC {  Forfait (micro BIC)
- Bénéfice Agricole {  Réel
- Bénéfice Agricole {  Forfait
- Bénéfice Agricole {  Réel

1.D./ L'entreprise est-elle assujettie à la TVA ?  Oui  Non

1.E./ Quel est votre chiffre d'affaires global en 2011 ? .....euros

**2/ Caractéristiques du métier en dehors des activités de pisciculture**

2.A./ Quelle est la longueur hors toute de votre navire ? \_\_\_\_\_ mètres

2.B./ Quelle est la surface de votre navire ? \_\_\_\_\_ m<sup>2</sup>

2.C./ Selon les périodes de l'année, quel est le nombre total (y compris vous) de marins embarqués et la durée moyenne de vos sorties en mer (en heures) :

Périodes	Nb de marins embarqués	Durée de la marée en heures
_____	_____	_____ heures
_____	_____	_____ heures
_____	_____	_____ heures

### 3/ Formations spécifiques / complémentaires

3.A /Quelles formations spécifiques pour la pratique du pescatourisme ont été suivies au sein de votre entreprise par vous ou vos salariés ?

---



---



---

3.B./ Bénéficiez-vous d'une dérogation particulière en termes de formation ?  Oui  Non

Formation	Patron	Personnel	Objectif pescatourisme	Durée formation	Organisme	Prise en charge	A votre charge
CFBS <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui, Nb : ..... <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non			<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	___%
Module transport de passagers "Capitaine 200"	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui, Nb : ..... <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non			<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	___%
Formation de base pour le transport des passagers	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui, Nb : ..... <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non			<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	___%
PCMM <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui, Nb : ..... <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non			<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	___%
CACMNC <sup>3</sup>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui, Nb : ..... <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non			<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	___%
CRR <sup>4</sup>	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui, Nb : ..... <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non			<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	___%
Formations complémentaires au pescatourisme (3.A.)	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui, Nb : ..... <input type="checkbox"/> Non				<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	___%

<sup>1</sup> Certificat de formation de base à la sécurité

<sup>2</sup> Permis de conduire les moteurs marins

<sup>3</sup> Certificat d'aptitude à la conduite des moteurs de navires conchyliques

<sup>4</sup> Certificat restreint radiotéléphoniste

## 4 / Investissements spécifiques à la pratique du Pescatourisme

Nature de l'investissement	Engagement de l'investissement	Nombre	Coût investissement
Aménagements liés à l'espace de pont dédié aux passagers (abris, délimitation ...)	<input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Prochainement	_____	_____ € _____ €
Aménagements liés aux places assises	<input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Prochainement	_____	_____ € _____ €
Installation d'un pavois d'un garde-corps ou d'une filière amovible dans la zone réservée aux passagers	<input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Prochainement	_____	_____ € _____ €
Installation de sanitaire (pêche) ou de WC +lavabo dans un local dédié (ostréiculture) en cas de sortie de plus de 6 heures	<input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Prochainement	_____	_____ € _____ €
Aménagements liés au respect de la règle de stabilité complémentaire	<input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Prochainement	_____	_____ € _____ €
Achat de matériel de sauvetage/sécurité	<input type="checkbox"/> Radeau de sauvetage	_____	_____ €
	<input type="checkbox"/> Bouées	_____	_____ €
	<input type="checkbox"/> VFI	_____	_____ €
	<input type="checkbox"/> Autres : _____	_____	_____ €
	_____	_____	_____ €
Contractualisation d'une police d'assurance civile de transport de passagers	<input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Prochainement	_____	_____ € _____ €

4.B./ Depuis que vous pratiquez le pescatourisme, quel est le montant total de vos investissements pour cette activité ? \_\_\_\_\_ euros

4.C./ Envisagez-vous dans un avenir proche des investissements dans le cadre du pescatourisme ?

Non

Oui, quels sont-ces investissements et pour quels montants ? \_\_\_\_\_

---

---

4.D./ Avez-vous engagé des frais de publicité (communication) personnels ?

Non

Oui, à combien s'élèvent ces frais ? \_\_\_\_\_ euros

## 5/ L'activité de pescatourisme

5.A./ Combien de passagers occasionnels dans le cadre d'une activité de pescatourisme sont autorisés sur votre permis de navigation ?

\_\_\_\_\_ passagers

5.B./ Vous pratiquez-une activité de pescatourisme :

Rémunérée  Non rémunérée

5.C./Lors d'une sortie "pescatourisme", votre activité (pêche, ostréiculture) est-elle réduite ?

Non

Oui, dans quelles mesures (en moyenne par rapport à l'activité normale sur la période concernée) ?

---

---

5.D./ Calendrier des sorties pescatourisme

2011	Janv. 2011	Févr. 2011	Mars 2011	Avril 2011	Mai 2011	Juin 2011	Juill. 2011	Août 2011	Sept. 2011	Oct. 2011	Nov. 2011	Déc. 2011
Activité proposée	<input type="checkbox"/> Oui											
Nb de sorties												
Nb de visiteurs												
2010	Janv. 2010	Févr. 2010	Mars 2010	Avril 2010	Mai 2010	Juin 2010	Juill. 2010	Août 2010	Sept. 2010	Oct. 2010	Nov. 2010	Déc. 2010
Activité proposée	<input type="checkbox"/> Oui											
Nb de sorties												
Nb de visiteurs												

5.E./ Quelle est la durée standard d'une sortie de pescatourisme ? \_\_\_\_\_ heures

5.F./ Tarifs du pescatourisme en 2011 :

Prix adulte : \_\_\_\_\_ euros

Prix enfant (8-12 ans) : \_\_\_\_\_ euros

Prix famille (2 adultes + 2 enfants) : \_\_\_\_\_ euros

Autres (Précisez) : \_\_\_\_\_ euros

5.G./ A combien estimez-vous votre chiffre d'affaires lié au pescatourisme en 2011 ? \_\_\_\_\_ euros

5.H./ Le pescatourisme est-il à l'origine de revenus complémentaires :

- meilleure valorisation de la production :  Non  
 Oui, précisez \_\_\_\_\_

- ventes de produits/services annexes :  Non  
 Oui, précisez \_\_\_\_\_

5.I./ Quelle part de votre clientèle est issue :

- du bouche à oreille : \_\_\_\_\_%
- d'une communication individuelle propre à l'entreprise (ex : prospectus, internet) : \_\_\_\_\_%
- d'une communication collective ciblée (ex : offices de tourisme) : .....%

5.J./ Le pescatourisme a-t-il eu une incidence sur votre régime fiscal ?

- Non       Oui, précisez votre régime sans pescatourisme : \_\_\_\_\_

vos régime avec

pescatourisme : \_\_\_\_\_

5.K./ Quels sont pour vous et votre entreprise les points positifs du pescatourisme ? \_\_\_\_\_

---

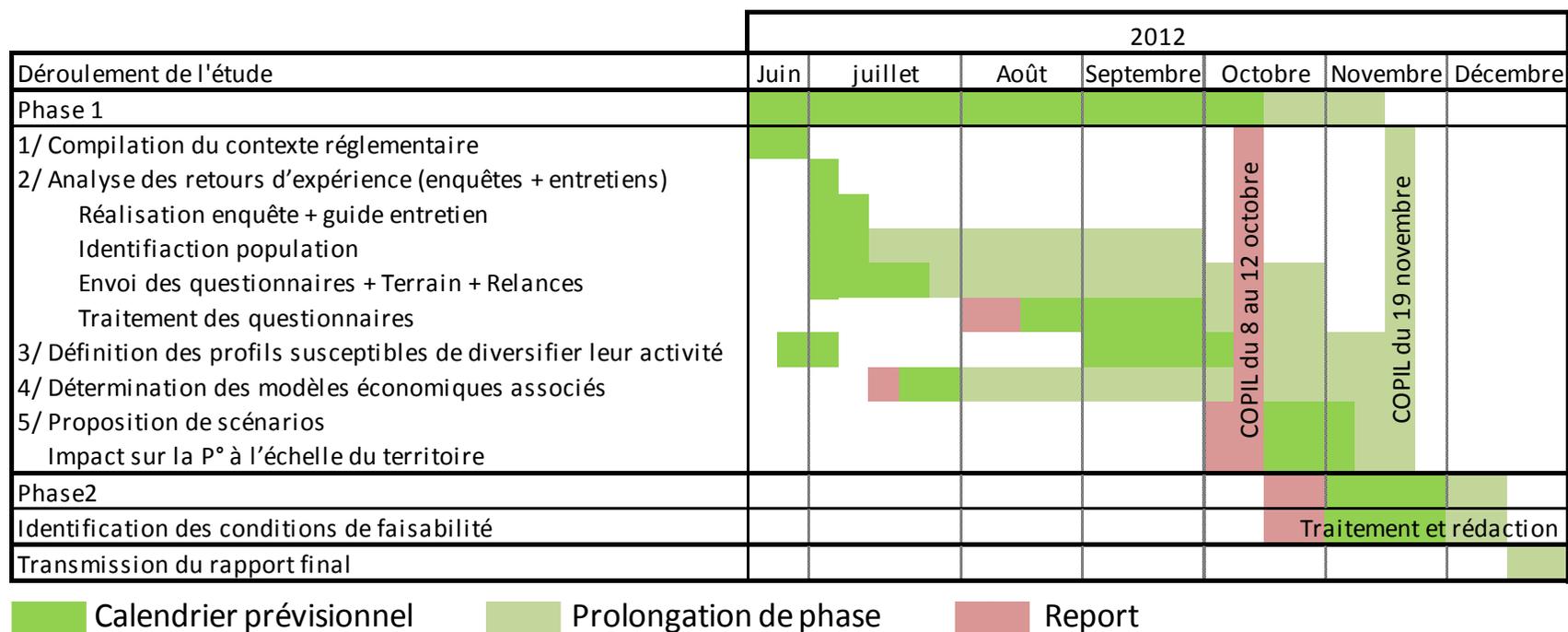
---

5.L./ Quels sont pour vous et votre entreprise les points négatifs/à améliorer du pescatourisme ? \_\_\_\_

---

---

**Annexe 3 : Calendrier et phasage de la mission**





L'AgliA, quatre Régions pour promouvoir la pêche et l'aquaculture



**agliA**

**Association du Grand Littoral Atlantique**

Quai aux Vivres  
17314 Rochefort Cedex

Tél: 05 46 82 60 60

Fax: 05 46 88 45 78

[agliA@wanadoo.fr](mailto:agliA@wanadoo.fr)

[www.agliA.org](http://www.agliA.org)