

AGLIA



Le pesca tourisme

Cadre juridique actuel
et perspectives
pour le développement
d'activités touristiques
dans les secteurs pêche
et cultures marines.

SYNTHÈSE
Mars 2007



UNION EUROPÉENNE
Fonds social européen

defis

equal



Région
PAYS DE LA LOIRE



REGION
AQUITAINE
EN AQUITAINE ET EN AVANCE





SYNTHÈSE

Le PESCATOURISME : cadre juridique actuel et perspectives pour le développement d'activités touristiques dans les secteurs pêche et cultures marines

Mars 2007

Rédaction : Paprika CHAUDOUARD

Photo en couverture : François PATSOURIS

SYNTHESE de l'étude sur le « pescaturisme » : Cadre juridique actuel et perspectives pour le développement d'activités touristiques dans le secteur des pêches et des cultures marines.

1- Objectifs de l'étude.

Associer les activités de tourisme à celles de pêche pour créer une nouvelle activité, le « pescaturismo », tel était le défi que se lançait l'Italie, il y a une vingtaine d'années.

Le principe est simple, permettre aux pêcheurs professionnels, à titre d'activité complémentaire rémunérée, d'accueillir à bord de leur navire, des personnes dans la perspective de leur faire découvrir le métier de marin pêcheur et le milieu marin.

L'Italie dispose depuis 1982 d'un cadre réglementaire permettant l'exercice de ces activités sur ses espaces maritimes.

Ce concept est actuellement à l'étude en Espagne, tant sur le plan juridique que technique, afin de préparer le terrain pour son développement.

Le programme DEFIS (Développement et Emploi, Formation et Innovation Sociale) de l'initiative EQUAL regroupant 8 partenaires (CGPA (chef de file), AGLIA, Association des femmes de marins de Vendée, CMCM, CNPMM, Direction des Affaires Maritimes, FAF PCM et Université de Nantes) a pour mission de travailler sur un double objectif : favoriser l'accès aux métiers et la fluidité de l'emploi dans les secteurs pêche et cultures marines.

Dans le cadre du volet transnational de DEFIS (LITTORAL) coordonné par la CMCM, l'AGLIA a choisi d'entamer des réflexions sur le concept italien de « pescaturismo » et sur les opportunités de transcription de ces activités pour assurer leur implantation et développement en France. Pour cela, il est nécessaire d'étudier le système normatif afin de déterminer les solutions juridiques qui nous sont offertes.

Les objectifs de cette étude sont triples.

Réfléchir sur l'existence juridique de ce concept en procédant à son analyse détaillée au regard du droit français. A l'issue de cette analyse, un bilan sera dressé sur les contraintes et les opportunités de développement des activités de pescaturisme.

Etudier les possibilités offertes par le droit de décliner ce concept au secteur conchylicole.

En fonction des conclusions des deux premières parties, proposer un encadrement juridique de ces nouvelles activités afin d'apporter des perspectives nouvelles très attendues par le secteur.

2- Description des activités de pécaturisme.

Proposition de définition juridique :

On entend par activités de pécaturisme, les opérations de transport de passagers effectuées à bord des navires armés à la pêche (ou navires aquacoles), à titre d'activité complémentaire rémunérée, pour leur faire découvrir le métier de marin pêcheur (ou conchyliculteur) et le milieu marin.

Il faut bien préciser que les opérations de transport de passagers se déroulent de manière concomitante à l'activité habituelle de pêche professionnelle ou conchylicole.

Permettre aux opérateurs du secteur des pêches et des cultures marines de profiter économiquement du flux touristique massif apparaît comme une alternative intéressante de diversification.

Champ d'application des activités de pécaturisme :

Les activités de pécaturisme consistent pour les passagers à :

- Observer le métier de marin pêcheur ou conchyliculteur et du milieu marin.

Il s'agit de transmettre aux passagers des connaissances sur ces activités, sur la ressource et le milieu aquatique, et de leur faire découvrir un savoir-faire et une culture.

Sur le modèle italien, il est possible d'y faire rentrer d'autres activités sous réserve de remplir des conditions supplémentaires (brevet, licence) :

- La pratique de la pêche de loisir avec des engins adaptés (détenion du Brevet Professionnel de la Jeunesse, de l'Education Populaire et des Sports) ;

- La dégustation ou la restauration à bord du navire (Respect de la réglementation sanitaire, licence débit de boissons).

Néanmoins la participation aux activités de pêche ou de conchyliculture sera interdite à tous les passagers pour des raisons de sécurité.

L'enjeu du pécaturisme est double, ces activités doivent tout d'abord rester complémentaires à celle de pêche professionnelle, et ensuite se développer de manière harmonieuse avec ces dernières.

3- Analyse des activités de pécaturisme au regard du droit français.

Il était nécessaire de réfléchir sur l'existence juridique de ce concept en procédant à son analyse détaillée au regard du droit français.

Le point de départ résidait dans les définitions italienne et espagnole.

Deux étapes :

- Qualifier juridiquement ces activités (navire armé à la pêche et navire aquacole, embarquement de personnes hors équipage, réalisation d'opération de transport, nature de

l'activité). Il s'agit de transposer ce concept en termes juridiques français, permettant de voir si ces nouvelles activités correspondent aux qualifications juridiques existantes ou bien s'il faut en envisager de nouvelles ;

- Déterminer l'application d'un ensemble de règles de droit aux catégories juridiques préalablement définies.

La qualification juridique :

- Le navire de pêche : il est défini dans le **décret de 1984**¹ « tout navire utilisé à des fins commerciales pour la capture et le traitement des poissons, des autres animaux marins, la récolte des végétaux marins ou l'exploitation des ressources vivantes de la mer ».

- Le navire aquacole est considéré par le décret de 1984 comme un navire de pêche.

- Les personnes ne faisant pas partie de l'équipage sont qualifiées de passagers par le droit (décret de 1984).

- L'embarquement de passagers sur un navire pour les emmener sur un lieu de pêche constitue une opération de transport au sens de la **loi de 1966**².

- L'activité de pêche maritime professionnelle et celle de transport sont toutes deux par nature commerciales.

La qualification juridique va entraîner l'application d'un corpus de normes.

Le régime juridique du navire armé à la pêche et du navire aquacole :

La **loi de 1942**³ accorde des droits aux navires du fait de la détention de titres de navigation (rôle d'équipage).

Outre celui de pratiquer la pêche maritime professionnelle, ce texte a posé **le principe général du droit d'effectuer des opérations de transport de passagers à bord des navires armés à la pêche**.

Deux possibilités sont offertes :

- transport rémunéré occasionnel de passagers à bord des navires armés à la pêche ;

- activité mixte et alternative de transport et de pêche professionnelle (avec obligation de désarmer le navire à la pêche pour effectuer des opérations de transport).

Cette loi ne prévoit rien en matière de transport pour les navires armés en cultures marines ou cultures marines petite pêche.

L'enjeu résidait dans la définition du terme « occasionnel » pour déterminer si les activités de pécaturisme rentrent dans ce cadre juridique.

On entend par cette expression, tout ce qui est irrégulier, accessoire.

La majorité de l'administration française interprète le terme « occasionnel » dans le sens d'irrégulier et celui de saisonnier dans le sens de régulier. Les activités de pécaturisme, étant par nature saisonnière ne sont pas considérées comme occasionnelles et de ce fait, ne rentrent pas dans le cadre de la loi.

¹ Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, modifié notamment par le décret n° 96-859 du 26 septembre 1996, J.O. 01/09/1984, p.2778.

² Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 relative aux contrats d'affrètement et de transport maritime, J.O. du 24/06/1966, p. 5206.

³ Loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime, J.O. 4/4/1942, p. 1303.

On peut néanmoins citer deux exemples où une activité saisonnière est considérée par les administrations comme occasionnelle :

- La Direction Régionale des Affaires Maritimes (DRAM) de Bretagne, qui dans une note de 2001 assimile les opérations de transport saisonnier à bord des navires armés à la pêche à des activités occasionnelles.

- Au niveau de la réglementation du secteur conchylicole où les opérations de transport occasionnel signifie à titre saisonnier.

Loi 1997⁴ : L'encouragement des activités de diversification au bénéfice de l'économie des régions littorales.

Ce texte conforte l'idée de l'embarquement occasionnel de passagers à bord des navires de pêche pour y exercer une activité d'accompagnement et au respect des règles de sécurité définies par l'autorité administrative.

Ce texte exige la souscription d'une assurance de responsabilité civile couvrant les personnes occasionnellement admises à bord.

Les activités de pécaturisme s'inscrivent entièrement dans cette démarche de recherche d'alternatives de diversification aux activités de pêche et cultures marines.

Instruction du 11 janvier 2007 relative aux conditions d'exercice des opérations de transport occasionnel de passagers à bord des navires de pêche (moins de 24 mètres).

Un encadrement strict pour garantir un niveau satisfaisant de sécurité était nécessaire. C'est dans cette optique que ce texte est intervenu pour harmoniser les diverses pratiques et pour poser les conditions minimales de sécurité.

Ce texte est applicable aux navires de pêche (et donc aux navires aquacoles).

L'autorisation d'embarquer des passagers doit être mentionnée sur le permis de navigation après examen du navire par le directeur des affaires maritimes pour les navires de plus de 12 mètres et par le Centre de Sécurité des Navires (CSN) pour les autres.

Cet examen tient compte des caractéristiques propres à chaque navire (espace disponible, protections contre les chutes à la mer, catégorie de navigation, drôme de sauvetage, stabilité, document unique de prévention).

Il faut également :

- que le navire ait un garde corps avec une hauteur réglementaire ;
- si le navire est de moins de 7 mètres qu'il ne navigue pas au-delà de la 5^e catégorie ;
- si le navire est armé par un seul membre d'équipage qu'il ne navigue pas au-delà de la 5^e catégorie.

Les doctrines régionales relatives à l'embarquement de passagers à bord des navires armés à la pêche :

Bretagne : **Note de la Commission Régionale de Sécurité (CRS) du 10 juillet 2001 :**

Ce texte autorise pour la période estivale, l'embarquement de passagers à bord des navires armés à la pêche, à titre d'activité complémentaire rémunérée, pour leur faire découvrir le métier de marin pêcheur et le milieu marin.

Des conditions de sécurité supplémentaires sont exigées.

La Bretagne pratique depuis 2001 des activités de pécaturisme.

Aquitaine (applicable en Poitou-Charentes) : **Note de la DRAM du 13 juillet 2006 :**

Ce texte autorise uniquement les embarquements de passagers à titre exceptionnel et gratuit.

Ces dispositions sont donc incompatibles avec la pratique d'activités de pécaturisme.

⁴ Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines, J.O. 268 du 19/11/1997, p. 16723.

Pour les navires aquacoles, une note du 8 avril 2003 autorisait le transport occasionnel rémunéré de passagers des navires adhérents à l'association « La Route de L'Huître » pendant la saison estivale (mai à septembre).

Une note similaire a été prise en Poitou-Charentes pour les navires aquacoles faisant partie de l'association « Terres Marines ».

Application de la réglementation sur le transport maritime à l'embarquement de passagers à bord des navires armés à la pêche ou en cultures marines :

Deux conditions sont nécessaires pour l'application de cette réglementation : un déplacement maritime, et effectué à titre onéreux.

Un contrat de transport maritime se forme entre l'armateur et le passager, matérialisé sous forme de billet ou ticket (navire de moins de 10 tonneaux de jauge brute).

La loi de 1966 est importante en matière de responsabilité du transporteur, notamment en cas de dommage corporel pouvant survenir aux passagers.

La réparation du préjudice se fera dans les limites financières fixées par les conventions internationales.

L'action en responsabilité est prescrite au bout de deux ans.

Régime fiscal du marin pêcheur et du conchyliculteur pluriactif :

Un aménagement spécifique a été prévu pour l'agriculture permettant de rattacher sous conditions de seuils financiers les recettes issues d'une activité de diversification à celles de l'activité agricole (les activités de cultures marines sont considérées comme agricoles et civiles).

La pêche ne bénéficiant pas de cet aménagement, les activités de pescatourisme génèrent l'application de régimes fiscaux différents.

Le problème se pose pour le régime de TVA et celui de la taxe professionnelle.

Concernant la TVA : les différentes activités doivent faire l'objet de déclaration sur des comptes distincts.

Concernant la taxe professionnelle : son exonération est conditionnée à l'exercice à titre personnel et exclusif de l'activité de pêche. La pratique d'une activité de diversification fait perdre au marin pêcheur le bénéfice de cette exonération.

Régime social du marin pêcheur et du conchyliculteur pluriactif :

La loi de 1997 précise que pour l'exercice d'une activité sans lien avec la pêche, le marin pêcheur relèvera d'un seul régime de sécurité sociale qui sera celui de l'activité principale, c'est à dire l'ENIM (établissement national des invalides de la marine).

Les cultures marines bénéficient de l'aménagement agricole (article L 171-3 du code de la sécurité sociale) qui prévoit que les exploitants pluriactifs sont affiliés et cotisent uniquement au régime social de l'activité principale agricole.

4- Bilan de la situation juridique actuelle.

Les obstacles au développement des activités de pisciculture :

- Inadaptation de la conception des pêches maritimes françaises aux enjeux de diversification (contrairement aux activités de cultures marines) ;
- Réticence de l'administration par rapport à la sécurité et au risque de travail illégal ;
- Prudence par rapport aux brevets imposés par le Ministère de la Jeunesse et des Sports (BP JEPS) ;

Les opportunités de ce développement :

- Alternative intéressante à la diversification des revenus ;
- Outil de communication permettant de travailler sur l'attractivité du secteur et la valorisation du patrimoine marin ;
- Marché potentiel.

5- Proposition d'encadrement juridique des activités de pisciculture.

Deux étapes sont à envisager :

- Procéder à la suppression des obstacles législatifs et réglementaires actuels ;
- Développer un cadre juridique spécifique à ces activités.

La nécessité de modifier le système législatif et réglementaire français en vigueur :

Décret de 1852⁵ sur l'exercice de la pêche maritime et décret de 1984:

Il faudrait faire reconnaître à l'activité de pêche une fonction autre que celle de capture, et notamment en matière de production de services (opération de transport).

Pour cela, les activités de pisciculture devraient être rattachées à celles de pêche professionnelle permettant de légitimer la diversification dans le secteur des pêches.

Des modifications des définitions des pêches maritimes et du navire de pêche devront également être envisagées.

Loi de 1942 : Clarifier le terme d' « occasionnel ».

Adapter cette loi à la pratique des activités de pisciculture si l'on considère qu'elles ne sont pas occasionnelles sera incontournable.

Code général des impôts (CGI) : Nécessité de régulariser les situations de pluriactivité dans la pêche avec la réalité économique.

Sur le modèle de l'agriculture (dont bénéficie le secteur conchylicole), il est demandé le même traitement pour les recettes issues d'une activité de diversification que celles issues de l'activité pêche professionnelle de manière à bénéficier de l'exonération de TVA et de la taxe professionnelle.

Une modification des textes régionaux empêchant ces activités devra être envisagée.

⁵ Décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime.

Développer un cadre juridique adapté à la pratique des activités de pescatourisme :

Une fois les obstacles législatifs et réglementaires supprimés, il faudra un texte pour venir encadrer l'exercice de ces activités.

Les prescriptions devraient se calquer sur celles de l'instruction du 11 janvier 2007 relative à l'embarquement occasionnel de passagers et porteront sur les points suivants :

- le statut du navire ;
- les engins ;
- la composition et brevet de l'équipage ;
- la déclaration des passagers ;
- les mesures de sécurité ;
- délimitation temporelle et géographique ;
- commercialisation des captures ;
- les assurances ;
- le régime d'autorisation administrative.

6- Conclusions et perspectives.

1- Mise en place d'une phase expérimentale des activités de pescatourisme au cours de l'été 2007 :

Avant de se lancer dans une phase de réforme législative et réglementaire, l'AGLIA a décidé en partenariat avec la Direction des Affaires Maritimes (DAM) de s'engager dans la mise en place d'une phase expérimentale des activités de pescatourisme dans les secteurs pêche et cultures marines pour la période estivale 2007.

Objectifs de cette phase :

- Créer une offre « pescatourisme » ;
- Vérifier le bon déroulement de ces activités et établir des bases solides pour le développement futur de ces activités ;
- Identifier les obstacles à leur développement opérationnel ;
- Communiquer et promouvoir ces nouvelles activités.

Sites pressentis :

- Pour la pêche : région Pays de Loire (îles : Noirmoutier, Yeu), Aquitaine (bassin Arcachon, Saint Jean de Luz/Ciboure) ;
- Pour la conchyliculture : région Poitou-Charentes.

Implication des structures professionnelles pour la coordination au niveau local.
Coordination générale par l'AGLIA.

Cadre réglementaire :

Une note administrative pourrait être adoptée par la DAM pour préciser les conditions d'exercice de cette expérimentation. Les prescriptions de cette instruction devraient ressembler fortement à celles posées dans la note du 11 janvier 2007 sur l'embarquement occasionnel de passagers.

A l'issue de cette phase, un bilan sera établi et servira de support pour les modifications ultérieures législatives et réglementaires.

2- Une offre à compléter à moyen terme :

La finalité n'est pas de se cantonner à cet aspect d'opérations de transports de passagers mais bien de développer un véritable concept de « pécaturisme » comme l'a fait l'Italie et comme cela existe dans le secteur de l'agriculture avec l' « agriturisme ».

Les opérations de transport à bord des navires de pêche constituent un élément qui peut servir de support au développement d'activités connexes. Ces activités viennent compléter cette voie de diversification en élargissant l'offre et en créant un véritable produit touristique innovant et original.

Outre les embarquements, l'offre « pécaturisme » pourra être complétée par différents produits et services :

- Participation au travail de la pêche ;
- Pratique de la pêche de loisir ;
- Vente directe ;
- Hébergement chez le pêcheur ;
- Restauration chez le pêcheur mettant en valeur les produits régionaux ;
- Visites à pied des aménagements halieutiques guidées par les pêcheurs et conchyliculteurs.

Equal :

Combattre les discriminations, lutter contre les inégalités pour une meilleure cohésion sociale

Lutter contre toutes les formes de discrimination et d'inégalité dans la sphère du travail et de l'emploi, est l'ambition d'EQUAL, l'initiative du Fonds social européen pour la période 2000-2008.

Pour cela, le programme d'initiative communautaire EQUAL impulse et soutient des actions expérimentales. Innovantes et transnationales, ces actions intègrent, au sein de partenariats actifs, tous les acteurs pertinents en vue de résoudre un problème identifié.

En France, 8 partenaires sont associés pour développer le projet **DEFIS** - **D**éveloppement et **E**mloi, **F**ormation et **I**nnovation **S**ociale - dans les secteurs des pêches et des cultures marines :

- **CGPA**, Centre de Gestion de la Pêche Artisanale (Chef de file du projet DEFIS)
- **DAM**, Direction des Affaires Maritimes
- **FAF Pêche et Cultures Marines**, Fonds d'Assurance Formation
- **CNPMEM**, Comité National des Pêches et des Élevages Marins
- **CMCM**, Confédération de la Coopération de la Mutualité et du Crédit Maritimes
- **AGLIA**, Association du Grand Littoral Atlantique
- **AFFM** de Vendée, Association des Femmes et Familles de Marins de Vendée
- **LEN**, Laboratoire d'Économie de Nantes, Université de Nantes

En Europe, le projet **DEFIS** s'est associé à 3 autres programmes EQUAL (« **PINTA** » pour l'Italie, « **SAGITAL** » et « **EMBARCATE** » pour l'Espagne) autour d'un projet transnational « **LITTORAL** » orienté vers l'étude de la diversification des activités de pêche et de cultures marines.

Le projet DEFIS s'inscrit dans le thème F « Adaptation des entreprises et des salariés » du programme EQUAL. Ce thème a pour objectif de « favoriser le redéploiement économique de savoir-faire traditionnels, relevant du patrimoine professionnel, de valoriser les territoires à partir de ces savoir-faire traditionnels pour sauvegarder des emplois, ou en créer notamment dans les secteurs confrontés à des pénuries de main d'œuvre qualifiée. »



aglia

Association du Grand Littoral Atlantique

Quai aux Vivres
17314 Rochefort Cedex

Tél. 05 46 82 60 60

Fax 05 46 88 45 78

Courriel : aglia@wanadoo.fr

www.aglia.org