

equal



BILAN DE LA MISSION PESCATOURISME

(Programme DEFIS)

Octobre 2007

Paprika CHAUDOUARD
Chargée de mission « pescatourisme »

Contexte :

EQUAL est un programme communautaire visant à mettre au point des nouveaux moyens de lutte contre la discrimination et les inégalités sur le marché de l'emploi.

Le projet français DEFIS (développement, emploi, formation, innovation sociale) regroupant 8 partenaires (CGPA, AGLIA, CMC, CNPMM, DAM, FAFPCM, Université de Nantes et AFFMV) est de sensibiliser les acteurs et promouvoir l'emploi et la formation dans les secteurs pêche et cultures marines.

Dans le cadre du programme DEFIS, l'AGLIA a choisi de travailler sur la thématique du pescatourisme.

En Europe, le projet DEFIS s'est associé à trois autres programmes EQUAL (PINTA, SAGITAL et EMBARCATE) autour d'un projet transnational « LITTORAL ».

Ce projet est plus orienté vers la recherche et l'étude d'activités de diversification pour les secteurs de la pêche et des cultures marines, en particulier à travers le développement de produits touristiques pouvant intéresser directement les professionnels de ces secteurs.

1) Rappel des objectifs de la mission :

Cette mission a été réalisée en trois temps :

Décembre à Mars 2007 :

Etude du cadre juridique de cette activité et recensement des diverses pratiques ayant lieu sur notre littoral atlantique. Cette étude nous a permis de constater qu'en l'état actuel du droit il n'était pas possible de développer et mettre en place de manière pérenne ce type d'activité sur notre littoral. Malgré la loi de 1997 d'orientation sur la pêche et cultures marines promouvant la pluriactivité, le cadre législatif n'autorisait que le transport **occasionnel** de passagers à bord des navires de pêche. Ce cadre a été précisé et durci en début d'année 2007 suite à l'accident ayant entraîné la mort de l'industriel Michelin et du président du CLPMM d'Audierne.

Avril à Septembre 2007 :

Essayer de donner à cette activité une réalité opérationnelle sur la façade atlantique et en Corse. Pour ce faire, il était nécessaire d'obtenir un cadre réglementaire, même provisoire, de la DAM, adapté pour la mise en place d'une « expérimentation pescatourisme » sur des sites définis en fonction de l'intérêt touristique, de la motivation des navires et des structures professionnelles ;

Il fallait ensuite définir les différentes obligations en matière de transport de passagers incombant au patron de pêche (assurance, devoir d'information...) et de les en informer.

Un bilan de cette expérimentation sera réalisé afin de faire remonter à l'administration les besoins de la profession par rapport à ce cadre réglementaire.

Octobre 2007 :

Organisation d'un colloque sur le sujet pour faire un état des lieux sur le cadre juridique actuel et les perspectives pour le développement de cette activité dans les années à venir.

3) Mise en place du projet et problèmes rencontrés :

3-1 : Mise en place :

- Dans un premier temps, rencontre avec la DAM pour lui exposer notre projet de lancer une expérimentation de cette activité pour la saison estivale 2007 et réfléchir sur les conditions d'exercice de cette activité pour la phase expérimentale.

Une note a été adoptée le 20 juillet 2007 autorisant à titre expérimental l'embarquement dans le cadre de la pluriactivité, de personnes pratiquant l'écotourisme et embarquées à titre onéreux. Pour cela, le champ d'application de la note du 11 janvier 2007 est étendu aux navires de pêche embarquant des passagers dits « ecotouristes ».

La procédure prévue par cette note est la suivante :

- Demande d'autorisation qui doit être portée sur le permis de navigation après examen par l'autorité compétente, soit le DRAM pour les navires de plus de 12 mètres, soit le chef du centre de sécurité des navires (CSN) pour les navires inférieurs à 12 mètres.

- Remplir le formulaire de déclaration d'embarquement avant l'opération de transport.

Des réunions entre la DAM et les différentes DRAM ont eu lieu pour recueillir leur position sur cette activité et les informer de cette expérimentation.

- Dans la perspective de l'adoption de la note de la DAM, l'AGLIA a organisé des réunions avec les DRAM afin de les sensibiliser sur la nécessité de cette expérimentation et de son déroulement ainsi que pour solliciter leur soutien pour l'obtention des autorisations auprès des chefs des CSN.

Les DRAM Pays de Loire, Aquitaine, Poitou-Charentes et Corse ont été rencontrées et ont toutes accueilli favorablement le projet.

- Rencontre avec les structures professionnels + professionnels intéressés des quatre régions pour leur présenter le projet et la marche à suivre.

Ces réunions se sont déroulées pour certains cas de manière concomitante avec celles des DRAM (Corse et Pays de Loire).

3-2 : Problèmes rencontrés :

- Au niveau des professionnels :

Désaccord des professionnels sur leur vision de l'activité de pécaturisme c'est à dire sur le rôle des passagers, deux conceptions s'affrontent :

Observation du métier et du milieu pour les uns, participation en pratiquant la pêche de loisir pour les autres avec conservation des prises réalisées par les passagers pour le navire.

La première vision correspond à l'envie de faire découvrir le métier et ses réalités, ses techniques, ses contraintes, avec éventuellement la possibilité de diminuer l'effort de pêche en compensant cette perte par le prix des billets de transport.

La deuxième vision consiste à faire découvrir les métiers de la pêche en proposant aux passagers de pratiquer la pêche de loisir sachant que les prises réalisées par ces derniers sont la propriété de l'équipage et suivent ainsi le circuit de commercialisation habituelle. L'objectif dans ce cas est d'augmenter l'effort de pêche ainsi que d'augmenter les revenus du navire avec le paiement du billet de transport. Le risque de développer un travail au noir est plus probable dans ce dernier cas.

C'est la première conception qui a été retenue au niveau des affaires maritimes.

- Au niveau du cadre réglementaire adopté par la DAM :

1- Cadre réglementaire adopté trop tardivement, le 20 juillet 2007, la saison touristique était déjà bien entamée.

2- Cadre juridique contraignant et pas adapté à l'activité sur plusieurs points :

- Hygiène et habitabilité : des investissements étaient exigés par les affaires maritimes pour la pratique de l'activité notamment au niveau des sanitaires. En raison des autorisations tardives, les navires n'ont pas eu le temps de se conformer à ces obligations pour la saison estivale 2007.

- Le nombre de passagers limités à 6 :

- La 5eme catégorie :

Le transport de passagers n'était pas autorisé lorsque le navire était de longueur inférieure à 7 mètres et naviguait au delà de la 5eme catégorie et lorsque le navire était armé par un seul membre d'équipage et naviguait au delà de la 5eme catégorie.

Dans la mesure où tous les navires intéressés par l'expérimentation étaient armés par un seul marin, cette condition était un obstacle à la réalisation de l'activité.

- Le Document unique de prévention (DUP) :

Il s'agit d'une obligation incombant à toute entreprise française ayant au moins un salarié (décret du 5 novembre 2001).

Par conséquent, les navires armés par un seul marin ne sont pas soumis à cette obligation.

Pour les autres, cette obligation doit être appliquée depuis 6 ans et la majorité des entreprises de pêche ne remplissent pas cette obligation.

- Au niveau de l'obtention des autorisations individuelles :

Les navires intéressés par l'expérimentation étaient des moins de 12 mètres et relevaient donc de la compétence des chefs de CSN.

Les CSN, que ce soit de Poitou-Charentes, d'Aquitaine et de Corse ont opposé des refus à tous les navires souhaitant se lancer dans cette expérimentation. Motif : un navire de pêche n'est pas adapté à recevoir des passagers, il s'agit d'outil de travail dangereux réservé aux professionnels de la mer.

Autre raison, cette fois informelle, l'inspecteur du CSN signant cette autorisation engage sa responsabilité personnelle et pénale, d'où certaines réticences.

Cela s'explique par le fait que cette note confère une certaine marge de manœuvre dans la délivrance de l'autorisation au niveau de l'examen du navire qui est laissé à la libre appréciation de l'inspecteur. Par conséquent et dans le pire des cas, si un accident se produit, sa responsabilité peut être engagée dans la mesure où on peut lui reprocher sa mauvaise appréciation.

4) Retour des données via les structures professionnelles :

1- Corse (pêche) :

Un navire intéressé.

Le CSN a émis un avis défavorable en raison de la sécurité des navires. En effet, les visites de sécurité sont accordées aux navires avec des dérogations. Si le navire souhaite se lancer dans cette activité de transport de passagers, le CSN exigeait que le navire se conforme à ses obligations techniques et pour cela réalise un certain nombre d'investissements.

Le CSN exigeait également en matière d'hygiène et d'habitabilité, des travaux pour l'installation de sanitaires adéquats pour embarquer des passagers.

2- Ile de Noirmoutier (pêche) :

Deux navires intéressés.

Le DRAM a accordé fin juillet des autorisations pour ces deux navires.

Les conditions étaient les suivantes :

- autorisation jusqu'au 15 octobre ;
- maximum de 6 personnes avec l'équipage avec possibilité de pratiquer la pêche de loisir ;
- 3eme catégorie
- port du V.F.I.
- Aménagement de sanitaires.

Un des deux patrons pêcheurs a vendu son navire pour en acheter un autre pendant la période estivale.

Le deuxième n'a pas donné suite en raison des investissements à réaliser et des autorisations reçus tardivement.

3- Bassin de Marennes Oléron (conchyliculture) :

Depuis plusieurs années, les navires adhérents à une association nommée « Terres Marines » recevaient une autorisation de pratiquer le pécaturisme pendant la saison estivale.

Cette année en raison de l'adoption de la circulaire de janvier 2007, le CSN a refusé d'accorder cette autorisation.

4- Bassin d'Arcachon :

Seul le CRPMEM d'Aquitaine n'a pas donné de retour sur ses activités.

5) Bilan et conclusions :

1- Une Reconnaissance de cette activité par la Direction des Affaires Maritimes :

L'adoption de la note relative aux activités d'écotourisme officialise pour la première fois la réalité de cette activité. Cette expérimentation a donc permis d'engager le débat au sein de l'administration et d'aboutir à un consensus qui s'est matérialisé par l'adoption de la note du 20 juillet 2007.

Cette note permet également de reconnaître la multifonctionnalité de l'activité pêche et cultures marines. En effet, la multifonctionnalité est reconnue aujourd'hui comme un aspect de l'activité pêche comme en témoigne la place croissante qu'elle prend dans les politiques publiques (loi de 1997 sur la pluriactivité, note de juillet 2007 qui vient donner un cadre à cette activité).

2- La constitution d'un réseau d'opérateurs motivés :

Cette initiative a suscité un grand intérêt auprès des professionnels et autres opérateurs. ainsi des contacts ont été engagés en Méditerranée avec une association Marco Polo également en contact avec le Lega Pesca en Italie, et avec la Corse où des projets très intéressants sont en gestation et qui s'inscrivent dans une démarche de tourisme intégré et durable.

Un réseau se constitue donc peu à peu.

Le contact en Méditerranée est l'association Marco Polo basée à Marseille, il s'agit d'une association qui œuvre pour le développement de différents projets de tourisme alternatifs respectueux de l'environnement et du patrimoine culturel et social des populations d'accueil aussi bien dans les pays du sud qu'en PACA.

L'association travaille avec la région et les professionnels de la pêche sur le thème du pescatourisme, des rencontres avec les italiens (du Lega Pesca) ont été organisées en juin et une expérimentation a été mise en place en PACA sur une journée avec un navire. Un colloque va être organisé en fin d'année où l'AGLIA devrait être associée.

Notre contact au sein de cette association est Rémi Bellia (remi.bellia@laposte.net).

6) Perspectives de réflexion :

1- Création d'une commission par la DAM :

Lors du séminaire pescatourisme le jeudi 4 octobre 2007, M. Illionnet, sous directeur de la Direction des Affaires Maritimes a annoncé la création d'une commission pour réfléchir à l'encadrement adapté de cette activité à tous les niveaux, sécurité, social et fiscal.

Cette réflexion ne concernera pas uniquement l'embarquement de passagers à bord des navires de pêche mais également sur la possibilité de développer les « auberges bleues ».

Cette commission réunira la DAM, le CNPME et d'autres acteurs ayant déjà travaillé sur le sujet tels que l'AGLIA, la Confédération Maritime...

En effet, il existe d'autres obstacles comme la fiscalité qui constitue un frein au développement de manière pérenne de ce type d'activité de diversification. Comme cela a déjà été fait pour l'agriculture, c'est-à-dire un aménagement spécifique permettant de rattacher sous conditions de seuils financiers les recettes issues d'une activité de diversification à celles

de l'activité agricole, il faudrait que la pêche puisse également bénéficier de ce type d'aménagement. En effet, le problème de pose en matière de TVA et les différentes activités doivent faire l'objet de déclaration sur des comptes distincts. Et au niveau de la taxe professionnelle, son exonération pour la pêche artisanale est conditionnée à l'exercice exclusif de l'activité de pêche.

2- Construire des navires adaptés à la pratique de cette double activité :

L'idéal pour la pratique de ces activités sera la construction de navires spécialement aménagés pour accueillir des passagers à bord et pour l'exercice de la pêche professionnelle. Néanmoins, cette solution est coûteuse et pour la développer il faut absolument que la loi permette des conditions adaptées permettant de rentabiliser le navire. Les conditions attendues sont surtout au niveau du nombre de passagers que l'on peut accueillir à bord.

Projet Corse : deux marins pêcheurs souhaitent investir dans un navire (catamaran homologué catégorie 1 en plaisance) construit selon les normes navires à passagers et répondant aux normes de sécurité pêche dans un objectif de faire découvrir le métier de pêcheur et éventuellement de s'engager à pêcher moins en compensant par le prix du billet des passagers.

Un projet en Bretagne sur le même sujet est actuellement à l'étude.

3- Envisager le développement de formations pour l'accueil du public :

A l'instar de ce qui existe en Italie, il serait intéressant de mettre en place des formations relatives à l'accueil du public mais également des cours d'anglais afin de permettre une meilleure communication avec les touristes étrangers.

Ces formations pourraient être prises en charge financièrement par le FAF PCM.

Il faudra par ailleurs régler définitivement le problème du BPJEPS.

ANNEXE : Alternative à la diversification

Il existe d'autres moyens d'élargir les sources de revenus complémentaires en conservant le navire de pêche comme moyen pour y parvenir.

Il peut s'agir soit d'une reconversion définitive du navire de pêche en navire à passagers, soit d'une activité qui est pratiquée depuis plusieurs années par de nombreux pêcheurs et légalement autorisée qui consiste en une activité mixte et alternative de transport de passagers en général l'été et de pêche professionnelle l'hiver (avec obligation de désarmer le navire à la pêche pour effectuer des opérations de transport).

Cette deuxième alternative est prévue à l'alinéa 2 de l'article 10 de la loi n°42-427 du 1^{er} avril 1942.

Article 10 de la loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 :

Les navires armés à la pêche, ne peuvent effectuer d'opérations de transports rémunérés qu'occasionnellement et sur autorisation de l'administrateur des affaires maritimes.

Les bateaux de pêche peuvent être autorisés à transporter des passagers. Ils reçoivent dans ce cas un rôle mixte valable pour la pêche et la navigation côtière.

Le deuxième alinéa de l'article prévoit la possibilité pour les navires de pêche de transporter des passagers de manière non occasionnelle à condition de recevoir un rôle mixte.

Il faut entendre que le navire en action de pêche est armé à la pêche et lorsqu'il souhaite transporter des passagers, il lui faut alors un rôle de navigation côtière.

L'administration porte sur le permis de navigation le fait que le navire est armé en navigation côtière une partie de l'année.

Le passage d'un navire armé en pêche à un navire armé en navigation côtière entraîne ipso facto différents effets :

- suspension du PME (article 1 du décret 93-33 du 8 janvier 1993 relatif au permis de mise en exploitation des navires de pêche). En effet, si le navire a cessé d'être actif depuis 6 mois au moins, il faudra faire une nouvelle demande de PME ;
- passage de la catégorie navire de pêche à navire de charge.

Par ailleurs, si le marin fait pratiquer aux passagers la pêche de loisir, il doit se soumettre à diverses obligations :

- obtention du BP JEPS (brevet demandé par le ministère de la jeunesse et des sports) ;
- soumission de la réglementation pêche de loisir (article 11 de la loi n°42-427 du 1^{er} avril 1942)

Le BPJEPS : Créé en 2001, le BPJEPS (niveau IV) atteste de la possession des compétences professionnelles indispensables à l'exercice du métier d'animateur dans le champ de la spécialité obtenue. Le BPJEPS est délivré au titre d'une spécialité disciplinaire, pluridisciplinaire ou liée à un champ particulier.

La préparation à ce diplôme est assurée par des centres de formation agréés par les directions régionales de la jeunesse et des sports.

L'arrêté du 28 mars 2003 portant création de la spécialité « pêche de loisir » du brevet professionnel de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport précise :

Article 1

Il est créé une spécialité « pêche de loisir » du brevet professionnel de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport, en application des dispositions au présent arrêté.

Article 2

La possession du diplôme mentionné à l'article précédent atteste pour son titulaire les compétences identifiées dans le référentiel de certification relatives à :

- l'encadrement et l'animation d'activités de pêche de loisir en eau douce et l'initiation à un premier niveau de compétition ;
- la participation à l'organisation et à la gestion de son activité ;
- la participation au fonctionnement de la structure organisatrice des activités ;
- la participation à l'entretien et à la maintenance des matériels.

Pour accéder à la circulaire dans son entier :

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=SPRK0370051A>

[Le Répertoire National des Certifications Professionnelles \(RNCP\)](http://www.cncp.gouv.fr/fiche_gp.php?idfiche=1972&pays=FR) :

http://www.cncp.gouv.fr/fiche_gp.php?idfiche=1972&pays=FR

Il est également précisé que « Peuvent faire l'objet d'une demande de validation des acquis de l'expérience, l'ensemble des activités salariées, non salariées ou bénévoles exercées de façon continue ou non, pendant une durée totale cumulée d'au moins trois ans et en rapport avec le diplôme ».

Au niveau fiscal, le même problème se pose que pour le pescatourisme, à savoir la double imposition (voir plus haut).

Armement en navigation côtière :

En général, le navire de pêche peut se transformer soit en navire de charge, de plaisance ou à passagers.

Le plus simple est le navire de charge.

Il est toujours possible de transformer un navire de pêche en navire à passagers mais cette transformation sera définitive dans la mesure où les normes de sécurité ne sont pas les mêmes et de modifier le navire tous les 6 mois n'est pas techniquement envisageable.

La réglementation pêche de loisir :

Le désarmement à la pêche entraîne pour le navire l'obligation de se conformer à la réglementation pêche de loisir si cette activité est pratiquée par les passagers.

Le texte régissant la pêche maritime de loisir est le décret 90-618 du 11 juillet 1990.

Article 1

Modifié par Décret 99-1163 21 Décembre 1999 art 1 JORF 30 décembre 1999.

Au sens du présent décret, est autorisée comme pêche maritime de loisir la pêche dont le produit est destiné à la consommation exclusive du pêcheur et de sa famille et ne peut être colporté, exposé à la vente, vendu sous quelque forme que ce soit, ou acheté en connaissance de cause.

Elle est exercée soit à partir de navires ou embarcations autres que ceux titulaires d'un rôle d'équipage de pêche, soit en action de nage ou de plongée, soit à pied sur le domaine public maritime ainsi que sur la partie des fleuves, rivières ou canaux où les eaux sont salées.

Le permis de transporter des passagers :

Ce permis est exigé pour le commandement des navires à passagers c'est-à-dire des navires de longueur supérieur ou égale à 12 mètres transportant plus de 12 passagers ou des navires de moins de 12 mètres transportant plus de 6 passagers et uniquement lorsque le capitaine est détenteur du certificat de capacité.

Tous les autres navires qui, occasionnellement, transportent des passagers sont exclus du champ d'application de ce permis.

Impact de la circulaire de janvier et la note de juillet 2007 sur cette activité :

Dans des quartiers maritimes où cette activité était habituellement autorisée par les autorités maritimes compétentes, depuis la circulaire de janvier 2007 toutes ces opérations ont été interdites.