



PREFET DE LA REGION GUYANE

Plan pour le développement et la modernisation de la filière « pêche » en Guyane

Décembre 2018

Table des matières

Introduction.....	8
Économie du secteur de la pêche.....	9
I. Présentation de l'économie de la filière "pêche".....	9
A. Une ressource abondante et diversifiée, des flottes spécialisées.....	9
B. Une population de marins actifs nombreuse, en majorité étrangère.....	9
C. Une flotte de pêche composée essentiellement de petites unités, vieillissante.....	10
D. Un secteur de la pêche qui a été florissant, mais qui peine aujourd'hui à être rentable.....	10
1. L'expansion économique de la pêche en Guyane.....	10
2. Une diminution de la rentabilité de l'activité de pêche.....	11
II. Les acteurs de la filière « pêche ».....	12
A. Le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM), une structure nécessaire mais fragile.....	12
1. Enjeux.....	12
a. Présentation du comité des pêches.....	12
b. Des difficultés financières structurelles.....	12
2. Actions préconisées.....	13
Mesure 1: Permettre à la filière pêche de disposer d'une organisation professionnelle, le comité des pêches, représentative en mesure d'assurer pleinement son rôle.....	13
B. Les armateurs.....	13
1. Enjeux.....	14
a. Des revenus insuffisants pour assurer le renouvellement de leurs outils de production.....	14
b. Une application progressive de la réglementation concernant la sécurité en mer.....	14
2. Actions préconisées.....	15
Mesure 2 : Créer un partenariat avec un centre de gestion administratif agréé spécialisé pour accompagner les armateurs.....	15
C. Les entreprises de transformation.....	15
D. La coopérative maritime, un outil au service des entreprises maritimes.....	16
1. Enjeux.....	16
2. Actions préconisées.....	16
Mesure 3 : Mettre en place une structure coopérative qui réponde à l'ensemble des besoins des professionnels de la pêche.....	16
E. L'organisation de producteurs, un outil au service du développement de la filière.....	16
1. Enjeux.....	16
2. Actions préconisées.....	17

Mesure 4 : Étudier l’opportunité et les conditions à réunir pour la création d’une organisation de producteurs contribuant de manière efficace au développement économique de la filière « pêche » en Guyane.....	17
Mesure 5 : En cas d’intérêt avéré pour la filière « pêche », créer une organisation de producteurs.....	17
III. De la production à la commercialisation.....	18
A. Les outils de production : l’enjeu du renouvellement de la flotte de pêche.....	18
1. Enjeux.....	18
2. Actions préconisées.....	19
Mesure 6 : Assurer le renouvellement de la flotte de pêche.....	19
Mesure 7 : Encourager la normalisation de la construction et de la réparation navale.....	19
B. Améliorer la vente des produits de la mer : vente directe, marchés, halles à marée.....	19
1. Enjeux.....	19
2. Actions préconisées.....	20
Mesure 8: Créer une halle à marée.....	21
Mesure 9 : Consolider les circuits locaux de commercialisation, notamment <i>via</i> les collectivités.....	21
Mesure 10: Mettre en place des campagnes de promotion des produits de la pêche de Guyane.....	21
Mesure 11: Créer un label des produits de la mer de Guyane.....	21
Mesure 12: Développer l’ouverture vers les marchés extérieurs, notamment les plus rémunérateurs, afin de favoriser les exportations des produits de la mer de Guyane.....	21
C. L’accès au crédit.....	22
1. Enjeux.....	22
2. Actions préconisées.....	22
Mesure 13 : Étudier la possibilité de créer une antenne du crédit maritime ou d’un autre établissement bancaire permettant de faciliter l’accès aux crédits des entreprises maritimes.....	22
IV. La carrière du marin en Guyane.....	23
A. Etat des lieux : être marin-pêcheur en Guyane aujourd’hui.....	23
B. Des conditions de travail satisfaisantes (contrat de travail, rémunération, santé et sécurité), une nécessité pour attirer et retenir des salariés formés.....	24
1. Enjeux.....	24
2. Actions préconisées.....	26
Mesure 14 : Élaborer un contrat de travail type, utilisable par les armateurs.....	26
Mesure 15 : Élaborer un bulletin de salaire type, utilisable par les armateurs.....	26
Mesure 16 : Faire élaborer pour chaque navire un document unique de prévention, sur la base d’une trame commune.....	26
Mesure 17 : Élaborer un accord de branche de la filière « pêche », spécifique à la Guyane.....	26
Mesure 18 :Mettre en place un plan d’accompagnement pour les entreprises de la filière engagées sur la voie d’une mise en conformité au droit du travail.....	26

V. Connaître pour mieux anticiper.....	27
A. Etudes scientifiques (enjeux socio-économiques et de préservation des ressources halieutiques).....	27
1. Enjeux.....	27
2. Actions préconisées.....	27
Mesure 19 : Réaliser les études permettant le suivi des ressources halieutiques.	27
B. Observatoire de la pêche.....	28
1. Enjeux.....	28
2. Actions préconisées.....	28
Mesure 20: Créer un observatoire de la pêche en Guyane.....	28
Conclusion.....	29

Formation.....	30
-----------------------	-----------

Introduction.....	30
--------------------------	-----------

I. Présentation des enjeux de la formation dans le secteur de la pêche.....	30
------------------------------------------------------------------------------------	-----------

A. État des lieux.....	30
------------------------	----

B. Une formation à penser en relation avec le développement de la filière « pêche » et les projets des territoires.....	31
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

Mesure 21 : Etudier les possibilités de mutualisation d'une partie des formations aux navigations maritime et fluviale.....	32
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

C. Une articulation nécessairement forte entre la formation initiale et la formation continue.....	32
----------------------------------------------------------------------------------------------------	----

Mesure 22 : Établir un contrat d'étude prospective pour le secteur de la pêche...32	
-------------------------------------------------------------------------------------	--

Mesure 23 : Proposer, si cela est pertinent, une offre de formation continue en utilisant les enseignants et moyens techniques de la formation initiale.....33	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Mesure 24 : Développer l'utilisation des contrats d'apprentissage et des contrats de professionnalisation dans le secteur de la pêche en Guyane.....33	
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

II. Formation continue.....	34
------------------------------------	-----------

A. Les acteurs.....	34
---------------------	----

B. Les besoins de formation en 2019.....	35
------------------------------------------	----

Mesure 25 : Assurer en 2019 les formations des marins travaillant actuellement en Guyane de manière à ce qu'ils disposent des brevets et certificats nécessaires à leur activité.....36	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Mesure 26 : Assurer une session de validation des acquis de l'expérience pour les marins actuellement en exercice en Guyane d'ici la fin de l'année 2019.....36	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Mesure 27 : Assurer une formation préparatoire à l'examen des acquis de l'expérience pour l'obtention du brevet « capitaine 200 », dans le courant de l'année 2019.....36	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

C. Les besoins de formation sur le moyen et long terme.....	36
-------------------------------------------------------------	----

Mesure 28 : Évaluer annuellement les besoins du secteur de la pêche pour l'année suivante.....	36
Mesure 29: Réaliser un plan de formation pluriannuel, mis à jour chaque année, par chaque entreprise de pêche.....	36
Mesure 30 : Lancer un partenariat avec le Brésil pour la formation de marins résidant et travaillant à proximité de la frontière brésilienne pour l'obtention des brevets STCW.....	37
Mesure 31: Former les marins non francophones à la pratique du français.....	37
Mesure 32 : Accompagner les capitaines en exercice dans un processus de naturalisation.....	37

III. Formation initiale.....38

A. Les enjeux de la formation initiale.....38

B. Les actions préconisées.....38

1. L'attractivité des métiers de la mer.....38

Mesure 33 : Mener une campagne d'information et de communication à l'attention des collégiens et lycéens de Guyane.....38

Mesure 34: Développer un partenariat avec des établissements de formation maritime hors de la Guyane.....39

2. L'insertion professionnelle.....39

Mesure 35 : Créer un groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ) « métiers de la mer » ou « métiers de la pêche ».....40

3. La création d'une offre de formation initiale maritime en Guyane.....40

Mesure 36: Créer une filière d'enseignement maritime au lycée de Matiti, par l'ouverture d'une classe destinée à préparer le certificat de matelot.....41

Mesure 37: Développer l'enseignement maritime orienté sur la filière « pêche », dans les années à venir.....41

Mesure 38: Développer l'enseignement maritime général.....41

Mesure 39: Créer un réseau des jeunes lycéens et étudiants du monde maritime.41

Infrastructures.....42

I. Présentation générale des enjeux.....42

Mesure 40 : Étudier les modalités de lancement de marchés mutualisés, à l'échelle de la Guyane pour l'installation et l'entretien de machines à glace et points de pesée agréés.....43

II. Enjeux et actions à l'échelle de la communauté d'agglomération du centre littoral (CACL)..44

Mesure 41 : Moderniser et sécuriser les installations portuaires de pêche du port du Larivot.....45

Mesure 42 : Étendre et moderniser l'aire technique du port du Larivot.....45

Mesure 43: Équiper le port du Larivot pour l'avitaillement en carburant.....45

Mesure 44: Équiper le port du Larivot pour l'avitaillement en glace.....45

Mesure 45: Équiper le port du Larivot d'un équipement de pesée agréé.....45

Mesure 46: Sécuriser le site du Larivot.....	45
Mesure 47: Réaliser une étude de faisabilité et de conception de l'implantation d'une partie de la pêche côtière au port du Larivot.....	45
Mesure 48 : Réaliser une étude de faisabilité et de conception d'un quai dédié à la pêche côtière au niveau du canal Leblond (commune de Cayenne).....	45
Mesure 49 : Réaliser les aménagements nécessaires au fonctionnement du Vieux Port de Cayenne, dans l'attente du transfert des usines vers le Larivot.....	46
Mesure 50: Créer des installations portuaires dédiées à la petite pêche côtière à la pointe Mahury (commune de Rémire-Montjoly).....	46
Mesure 51: Créer un quai de débarquement équipé au niveau du canal Leblond (commune de Cayenne).....	46
Mesure 52: Créer un quai de débarquement dédié à la petite pêche côtière au port du Larivot.....	46
Mesure 53 : Relocaliser les usines de première transformation au port du Larivot.	46

III. Enjeux et actions à l'échelle de la communauté de communes des Savanes (CCDS).....47

Mesure 54: Equiper les points de débarquement de Kourou, Sinnamary et Iracoubo d'un dispositif de pesée agréé.....	48
Mesure 55: Créer un linéaire supplémentaire de ponton sur Sinnamary.....	48
Mesure 56: Assurer le fonctionnement de la machine à glace de Sinnamary et conforter sa gestion et son entretien.....	48
Mesure 57: Rénover la cale de mise à l'eau à Sinnamary.....	48
Mesure 58: Créer un linéaire supplémentaire de ponton à Iracoubo.....	48
Mesure 59: Installer une arrivée d'eau et des toilettes à Iracoubo.....	48
Mesure 60: Créer un espace de mise à sec des navires à Iracoubo.....	48
Mesure 61: Rénover la cale de mise à l'eau d'Iracoubo.....	48
Mesure 62 : Equiper Iracoubo d'une machine à glace.....	48
Mesure 63 : Équiper Iracoubo d'un accès au carburant, à l'intention des professionnels de la pêche et des agriculteurs.....	49
Mesure 64: Etudier les solutions techniques d'avitaillement en carburant à Kourou et réaliser les investissements nécessaires pour garantir l'accès au carburant détaxé.....	49
Mesure 65: Equiper Kourou d'une machine à glace.....	49
Mesure 66: Démanteler et reconstruire le marché aux poissons de Kourou.....	49
Mesure 67: Aménager des zones de chargement des camions frigorifiques à Iracoubo et Sinnamary.....	49
Mesure 68: Créer des infrastructures pour la transformation semi-industrielle à Sinnamary.....	49

IV. Enjeux et actions à l'échelle de la communauté de communes de l'ouest guyanais (CCOG) 50

Mesure 69: Réaliser une étude de faisabilité d'aménagements légers et compatibles avec la dynamique du littoral à Awala.....	50
Mesure 70: Créer une zone artisanale et portuaire dédiée à la filière pêche à Mana (débarquement et transformation).....	51

Mesure 71: Créer des aménagements dédiés à la pêche traditionnelle à Awala..	51
Mesure 72: Réaliser une étude sur l'opportunité d'équiper Saint-Laurent-du-Maroni d'un quai et un point de débarquement pour la pêche.....	51

V. Enjeux et actions à l'échelle de la communauté de communes de l'est guyanais (CCEG).....52

Mesure 73: Équiper Saint-Georges d'une machine à glace et d'un point de pesée agréé dans un local abrité et sécurisé.....	52
Mesure 74: Mettre en place un système opérationnel d'avitaillement en carburant détaxé à Saint-Georges.....	52
Mesure 75: Réaliser une étude portant sur l'aménagement des quais et du point de débarquement de la pêche.....	52
Mesure 76: Réaliser l'aménagement des quais et d'un point de débarquement de la pêche à Saint-Georges.....	53
Mesure 77: Créer une unité de transformation et de conditionnement à Saint-Georges.....	53
Mesure 78 : Réaliser une étude d'opportunité d'équipement des sites de Regina et Ouanary.....	53

Lutte contre la pêche illégale..... 54

Introduction.....54

I. La nécessité de développer de nouveaux outils juridiques pour la lutte contre la pêche et les pratiques économiques illégales.....55

Mesure 79: Encadrer les déclarations et débarquements de vessies natatoires..	55
Mesure 80: Encadrer la pêche maritime de loisir.....	56

II. L'amélioration des stratégies de lutte, du producteur au consommateur.....57

III. L'accompagnement de la mise en conformité des activités de pêche pratiquées en Guyane par des ressortissants français.....58

Mesure 81: Faire entrer la pêche informelle dans les circuits légaux.....	58
Mesure 82: Redéfinir les limites de salure des eaux.....	58

IV. Le développement de la coopération régionale.....59

Mesure 83: Développer une coopération régulière entre les administrations en charge du contrôle des pêches du Guyana, du Suriname, de la France et du Brésil.	59
Mesure 84: Réaliser des opérations conjointes de contrôle en mer dans les zones frontalières.....	59
Mesure 85: Élaborer un plan de déploiement conjoint avec les États du plateau des Guyane.....	60

Annexes..... 61

Annexe 1 - Fiche-type de présentation de chaque mesure.....	62
Annexe 2 – Evolution de l'activité de pêche crevette.....	65

Introduction

La Guyane dispose d'atouts majeurs pour le développement d'activités de pêche prospères : 350 km de côtes et une Z.E.E. (zone économique exclusive) de près de 130 000 km², une côte naturelle, caractérisée par la présence de mangrove sur 80 % de son linéaire, et des espèces halieutiques diverses et en abondance dans des milieux marins aux caractéristiques variées (estuaires, côtes, tombant du plateau continental, large, etc.), ainsi qu'une pêche traditionnelle ancienne.

Le marché des produits de la pêche concerne essentiellement les crevettes, le vivaneau et le « poisson blanc ». Le chiffre estimé du tonnage global débarqué avoisine les 4000 tonnes pour l'année 2017.

Le secteur de la pêche est le troisième secteur de production et d'exportation derrière le secteur spatial et le secteur minier, occupant ainsi une place prépondérante dans l'économie de la Guyane. L'activité de pêche permet l'accès de la population guyanaise à une source de protéines de qualité à un prix modeste.

Les activités de pêche ont par ailleurs un lien avec d'autres enjeux comme ceux intéressant la souveraineté nationale – préservation des intérêts français dans la zone située dans sa juridiction par la délivrance de licences de pêche ou le contrôle des activités de pêche qui s'y déroulent.

La filière de la pêche en Guyane connaît toutefois une crise profonde due à plusieurs facteurs, qui met en difficulté armateurs, transformateurs et marins-pêcheurs. Afin de sortir la filière « pêche » de ses difficultés, la ministre des outre-mer, lors de sa visite en Guyane en septembre 2018, a souhaité que lui soit proposé un plan de développement et de modernisation de la filière « pêche ».

Le présent rapport expose ainsi le résultat des réflexions menées par les acteurs de la filière « pêche », des collectivités locales et des services de l'État concernés, réunis au sein de plusieurs groupes de travail, pilotés par la direction de la mer et les services du secrétariat général pour les affaires régionales. Il présente ainsi les enjeux et propositions de mesures¹ destinées à assurer le développement et la modernisation de la filière « pêche », permettant ainsi une activité économique rentable, le développement de l'emploi local, ainsi que des conditions de travail et de rémunération satisfaisantes.

Ces mesures sont présentées dans quatre volets, qui portent sur :

- l'économie des pêches ;
- les infrastructures portuaires ;
- la formation initiale et continue ;
- la lutte contre la pêche illégale et l'économie informelle.

1 Chaque mesure a vocation à être précisément décrite dans une fiche spécifique – la fiche-type figure en annexe (annexe 1).

Économie du secteur de la pêche

I. Présentation de l'économie de la filière "pêche"

A. Une ressource abondante et diversifiée, des flottes spécialisées

Les ressources halieutiques sont particulièrement abondantes et diversifiées en Guyane - plus de 200 espèces de poissons et de crevettes sont recensées².

Trois types de pêche sont pratiquées en Guyane, fonction des espèces ciblées :

- la pêche crevettière, par une flotte industrielle de chalutiers congélateurs spécialisés - crevettes pêchées dans la zone sablonneuse du plateau continental ;

- la pêche de « poissons blancs » (acoupa, croupia, loubine ...), par une flotte artisanale pêchant au filet maillant droit dans la bande côtière ;

- la pêche palangrière ciblant le vivaneau, par une flotte « semi-industrielle » de ligneurs vénézuéliens spécialisés dans les poissons rouges (vivaneaux) pêchés sur les fonds rocheux du plateau continental – activité pratiquée dans le cadre d'un accord de pêche (CE) avec le Vénézuéla imposant l'obligation de débarquer 75 % des captures en Guyane.

Certaines ressources complémentaires, comme la langouste ou les thonidés de haute mer, ne sont pas exploitées actuellement et restent donc peu connues. Elles représentent toutefois un potentiel d'exploitation qui mérite d'être mieux connu.

B. Une population de marins actifs nombreuse, en majorité étrangère

La population maritime est composée de **453 marins pêcheurs**. Il faut souligner qu'environ 10 % des marins sont de nationalité française. Ceux-ci viennent majoritairement du Brésil et du Guyana mais quelques marins sont ressortissants du Suriname et de Haïti. Les armateurs sont souvent propriétaires des embarcations mais ne sont pas des marins et ne sont donc pas embarqués. Certains armateurs possèdent plusieurs navires de pêche donnant lieu à un rôle collectif.

2 « Les poissons en Guyane », IFREMER, octobre 1992.

C. Une flotte de pêche composée essentiellement de petites unités, vieillissante

La flottille de pêche est composée de canots pirogues ou kali'na³, de canots créoles améliorés⁴ et de tapouilles⁵, ainsi des crevettiers. Au 1er janvier 2018, elle comptait 40 navires armés à la petite pêche, 84 navires armés à la pêche côtière et 13 navires crevettiers armés à la pêche au large, soit un total de **137 navires armés**. L'âge médian des navires est de 15 ans.

D. Un secteur de la pêche qui a été florissant, mais qui peine aujourd'hui à être rentable

1. L'expansion économique de la pêche en Guyane

Le secteur de la pêche a été particulièrement florissant en Guyane, dans les années 1970 à 1990. L'exploitation industrielle des ressources halieutiques guyanaises a commencé en 1959⁶ et a donné lieu à une exploitation par des armements des Etats-Unis, de Corée, du Japon, de la Barbade, du Suriname et de Cuba. Une usine a été construite à Saint-Laurent-du-Maroni (et a fermé en 1975) et une seconde au Larivot, en 1963. Afin de limiter la surexploitation des ressources, le Brésil a porté sa ZEE à 200 milles en 1970, et y a instauré un système de licence, puis a fermé complètement ses eaux aux crevettiers étrangers à partir de 1977. La France a porté la même année sa ZEE à 200 milles et la pêche y est depuis soumise à la réglementation européenne. Les Pêcheries Internationales de Guyane (PIDEG), créées en 1963, contrôlées par des capitaux majoritairement américains jusque dans les années 1980, assuraient le traitement et le stockage des crevettes, et conditionnaient les prises accessoires de poissons des crevettiers. En 1983-1984, 95,8 % de la production était exportés, notamment aux Etats-Unis, 2 % étaient commercialisés localement et 2,2 % exportés vers les Antilles et la métropole. A la fin de 1983, il y avait 81 navires étrangers (58 américains 23 japonais) et 11 crevettiers sous pavillon français. Les flottilles étrangères ont d'abord pris des licences communautaires puis le processus de la francisation de la flotte de pêche a commencé pour s'achever en 1991.

Par ailleurs, dès les années 1960, des ligneurs vénézuéliens basés à Cayenne et Fort de France ont exploité le vivaneau.

Si la pêche de la crevette a été moindre aux alentours des années 80, en raison d'une diminution de la ressource, en 1995⁷, la pêche restait la première filière économique en Guyane, pratiquée par des

3 Canot créole ou kali'na : canot non ponté, en bois pour la majorité, destiné à la petite pêche.

4 Canot créole amélioré : canot agrandi, non ponté, mais muni d'une cabine, destiné à la pêche côtière.

5 Tapouille : Canot ponté en bois possédant un moteur *in-bord*, destiné à la pêche côtière (3^e catégorie de navigation).

6 Michel DESSE, « Les pêches guyanaises à la conquête de nouveaux espaces, analyse des vingt dernières années », *Les cahiers de l'Outre-mer*, décembre 1988.

7 Dossier départemental de la préfecture de Guyane, 1995.

crevettiers (jusqu'à 70 unités) et des pirogues ou canots pontés. Cayenne était alors le quatrième port de pêche français.⁸

2. Une diminution de la rentabilité de l'activité de pêche

Jusqu'aux années 2000-2005, le nombre de chalutiers/crevettiers est resté stable. Depuis, l'activité a fortement diminué. Une quinzaine de crevettiers sont aujourd'hui susceptibles de prendre la mer. Le tonnage des débarquements est passé de 5688 tonnes (année record en 1981) à 458 tonnes en 2017. Plusieurs facteurs expliquent cette baisse : la politique de francisation des armements avec pour conséquence une rupture dans la conduite stratégique des pêcheries, une forte réduction de l'effort de pêche moyen par navire (coût d'exploitation élevé), une forte baisse du nombre de navires (question de rentabilité économique), un sous-investissement tirant la rentabilité vers le bas, lié à des prix d'achat au producteur faibles, et une diminution de la biomasse disponible. Concernant la diminution de la biomasse, plusieurs hypothèses biogéographiques peuvent l'expliquer : des variations des courants, températures, changement de comportements ou apparition d'espèces, etc.

1 153 tonnes de poissons blancs et 1132 tonnes de vivaneaux ont été déclarés débarqués en 2017. Pour l'année 2018, les débarquements déclarés seront approximativement de 900 tonnes pour le poisson blanc et 1700 tonnes pour le vivaneau.

8 Voir tableau en annexe (annexe 2).

II. Les acteurs de la filière « pêche »

A. Le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM), une structure nécessaire mais fragile

1. Enjeux

a. Présentation du comité des pêches

Le comité est chargé :

- de participer à la définition de mesures visant à assurer une gestion équilibrée des ressources marines ;
- d'assurer l'information de toutes les professions intéressées du secteur des pêches maritimes et des élevages marins concernant les mesures prises par le comité national des pêches maritimes et des élevages marins ;
- de fournir une assistance technique aux activités de la pêche maritime et des élevages marins de leur région ;
- de contribuer à des expérimentations, des travaux de recherche, des études socio-économiques, ainsi qu'à leurs applications dans le domaine de la mise en valeur de la ressource marine et aquacole dans sa région.⁹

Monsieur Georges-Michel KARAM, armateur embarqué à la petite pêche, a été élu président du conseil le 8 février 2017. Les dernières élections professionnelles du 12 janvier 2017 ont connu un taux de participation extrêmement faible (6 % de votants). Certains sièges à pourvoir sur proposition de telle ou telle filière ou confédération n'ont pu être pourvus, faute de propositions. Le conseil actuel comprend ainsi 17 membres au lieu de 19.

b. Des difficultés financières structurelles

Le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM), seule structure représentant les intérêts collectifs de la filière pêche, se trouve dans une situation financière extrêmement difficile, du fait d'une gestion peu rigoureuse durant plusieurs années.

Le CRPMEM s'est ainsi retrouvé plusieurs fois au bord de la cessation de paiement, et l'État a dû mettre en place des subventions d'urgence afin que les salaires puissent être payés.

L'absence de comptes certifiés couvrant les dernières années complique toutefois l'appréciation de la situation financière du comité des pêches.

⁹ Code rural et de la pêche maritime, articles L912-1 à L912-5 et suivants, article L912-15 .

Par ailleurs, sa situation financière rend le CRPMEM inapte à porter des dossiers de subvention européenne, ce qui obère sa capacité à agir pour le développement de la filière « pêche » en Guyane.

Le comité tire ses ressources financières :

- des cotisations professionnelles obligatoires (que nombre d'armateurs ont des difficultés à verser du fait de leur situation financière précaire) ;
- d'une dotation de la collectivité territoriale de Guyane ;
- du produit des licences de pêche ;
- de subventions pour la réalisation de certains projets (ressources inaccessibles actuellement du fait de la situation financière critique du comité, qui ne peut justifier de la robustesse financière nécessaire pour s'engager dans de nouveaux projets).

Il est de l'intérêt des professionnels de la pêche et des pouvoirs publics que cette structure perdure afin d'assurer un travail continu et constructif de développement et de modernisation de la filière « pêche » - expression des besoins de la filière, propositions de solutions et projets, etc.

2. Actions préconisées

Mesure 1: Permettre à la filière pêche de disposer d'une organisation professionnelle, le comité des pêches, représentative en mesure d'assurer pleinement son rôle.

Actions :

- Certification des comptes du CRPMEM des années précédentes ;
- Élaboration d'un plan de redressement du CRPMEM faisant intervenir une subvention pour l'effacement d'une partie de la dette et/ou un prêt de restructuration de la dette subsistante en contrepartie de la signature d'un contrat d'objectifs (voir action suivante) et comprenant des réformes structurelles;
- Signature d'un contrat d'objectifs et de performance (CRPMEM, État, CTG) permettant de formaliser le soutien financier des partenaires.

B. Les armateurs

Est considéré comme :

- "armateur" : toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé. Est également considéré comme armateur, pour l'application titres II à IV du livre V du code des transports, le propriétaire du navire ou tout autre opérateur auquel le propriétaire a confié la responsabilité de

l'exploitation du navire, indépendamment du fait que d'autres employeurs ou entités s'acquittent en son nom de certaines tâches ;

- "entreprise d'armement maritime" : tout employeur de salariés exerçant la profession de marin ;¹⁰

1. Enjeux

a. Des revenus insuffisants pour assurer le renouvellement de leurs outils de production

Les armateurs sont au nombre de 55 en Guyane. Ils connaissent régulièrement des difficultés de trésorerie qui grèvent leur capacité à entretenir leurs outils de production (filets, vire-filets, navires, etc.). L'activité de pêche telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui paraît ainsi manifestement peu rentable, bien qu'aucune donnée micro-économique fiable ne soit à ce jour disponible pour étayer ce constat.

Les difficultés rencontrées par les armateurs s'expliquent par les revenus limités tirés de leur activité qui est lié aux faibles prix auxquels le poisson leur est acheté en Guyane. Ces faibles prix s'expliquent par plusieurs facteurs : les conditions du marché, les conditions de commercialisation et la situation d'oligopole dans laquelle se trouvent les principaux acheteurs¹¹.

Ces difficultés sont accentuées par la pratique du paiement des produits de la mer à crédit, dans des délais parfois très longs, dépassant largement les délais réglementaires pour les produits frais.

Compte tenu de l'absence de stratégies claires à moyen et long terme, tant à l'échelle du secteur qu'à l'échelle des entreprises de pêche, les armements connaissent de plus d'importantes difficultés d'accès au crédit.

b. Une application progressive de la réglementation concernant la sécurité en mer

Les armements ont été invités depuis plusieurs années à respecter la réglementation concernant la sécurité en mer, qui impose notamment l'emploi de marins dont les compétences sont reconnues par un brevet adapté à leurs fonctions à bord des navires et le respect de certaines conditions de travail et de sécurité sur le navire. La plupart des armements sont désormais engagés dans un processus de normalisation des conditions d'embarquement de leurs marins.¹²

Des difficultés pour recruter des marins brevetés, des capitaines ressortissants de l'Union européenne, etc. restent toutefois importantes. Le processus de validation des acquis de

10 Code des transports, article L5511-1 .

11 Cf. Facteurs présentés *infra* au sein du volet « économie », la partie III. De la production à la commercialisation / B. Améliorer la vente des produits de la mer : vente directe, marchés, halles à marée.

12 Cf. le volet « formation » du présent rapport.

l'expérience prévu en 2019 devrait apporter une première réponse à la difficulté de recruter des capitaines qualifiés.¹³

Pour faciliter la gestion administrative de leur entreprise, les armateurs pourraient utiliser les services de centres de gestion administrative¹⁴ (comptabilité, établissement des contrats d'engagement maritime, paiement des salaires, édition des bulletins de salaire, etc.).

2. Actions préconisées

Mesure 2 : Créer un partenariat avec un centre de gestion administratif agréé spécialisé pour accompagner les armateurs.

C. Les entreprises de transformation

5 entreprises de transformation¹⁵ des produits de la mer existent en Guyane : ABCHEE, COGUMER, CUISINE SOLEIL, DELICES MARINES, L'ÉCAILLE.

Actuellement, deux usiniers jouent un rôle particulièrement important en Guyane en matière de transformation et commercialisation des produits de la mer, le groupe ABCHEE (SAF et SPGS) et la société COGUMER, qui achètent la majeure partie de la production des navires côtiers.

Les entreprises COGUMER, ABCHEE et DELIMER contrôlent le marché du vivaneau avec respectivement 18 ligneurs sous contrat avec COGUMER, 23 avec ABCHEE et 4 avec DELIMER.

Le secteur de la transformation et de la commercialisation doit s'adapter et innover pour être toujours plus compétitif et plus concurrentiel dans un environnement d'affaires de plus en plus mondialisé, tout en répondant aux attentes des consommateurs locaux.

13 *Idem.*

14 Les centres de gestion agréés sont des associations « loi 1901 » créés par la loi n° 74-1114 du 27 décembre 1974, et le décret n° 75-911 du 6 octobre 1975.

15 Code rural et de la pêche maritime, articles D932-1 à D932-31.

D. La coopérative maritime, un outil au service des entreprises maritimes

1. Enjeux

L'existence d'une structure coopérative est nécessaire pour accompagner les professionnels et contribuer au développement de la filière, qui doit permettre la fourniture de services adaptés aux besoins des professionnels.

2. Actions préconisées

Mesure 3 : Mettre en place une structure coopérative qui réponde à l'ensemble des besoins des professionnels de la pêche.

Actions :

- Déterminer le modèle économique le plus adapté (produits, coût, modalités de gestion et de fonctionnement, coût de fonctionnement pour la coopérative, et donc bénéfice collectif attendu) ;
- Identifier ou construire un lieu de stockage et un espace commercial sécurisés.

E. L'organisation de producteurs, un outil au service du développement de la filière

1. Enjeux

L'organisation de producteurs des produits de la mer de Guyane (OPMG) a été créée en 1995 à l'initiative du CRPMEM de la Guyane et a été reconnue au niveau communautaire en avril 1996 comme organisation de producteur¹⁶. Elle était habilitée notamment « à promouvoir la mise en œuvre de plans de capture, la concentration de l'offre et la régularisation des prix ». Les adhérents, peu nombreux, n'ont toutefois pas pu bénéficier d'aides communautaires car les espèces capturées ne figuraient pas dans le règlement (CEE) n° 3759/92 du Conseil, du 17 décembre 1992, portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture¹⁷. Au regard de la dette sociale et de la situation financière catastrophique de cette organisation de producteurs, l'autorité administrative a pris un arrêté en date du 19 août 2013 portant retrait de reconnaissance d'organisation de producteurs pour l'OPMG.

Une structure pourrait être créée en remplacement de l'OPMG. Cette création interviendrait dans la perspective de la mise en œuvre du prochain règlement communautaire sur le fonds européen

¹⁶ Code rural et de la pêche maritime, articles L912-11 à L912-14).

¹⁷ Notamment dans les annexes I (A et D) et VI.

pour les affaires maritimes et la pêche dont certains dispositifs reposent sur les organisations de producteurs. Elle pourrait accompagner le développement économique de la filière.

2. Actions préconisées

Mesure 4 : Étudier l'opportunité et les conditions à réunir pour la création d'une organisation de producteurs contribuant de manière efficace au développement économique de la filière « pêche » en Guyane.

Mesure 5 : En cas d'intérêt avéré pour la filière « pêche », créer une organisation de producteurs.

III. De la production à la commercialisation

A. Les outils de production : l'enjeu du renouvellement de la flotte de pêche

1. Enjeux

Un programme de modernisation de la flotte de pêche guyanaise, soutenu par une véritable politique d'investissements, est devenu une nécessité afin d'assurer le développement de la pêche professionnelle.

Actuellement, la plupart des navires sont vieillissants et ne sont pas strictement conformes aux standards fixés par les normes nationales et européennes et les permis délivrés sont souvent associés à des restrictions fortes (contraintes météorologiques, éloignement de la côte et/ou temps de navigation autorisés réduits, etc.).

Des propositions ont été faites dans le rapport Laisné/Viel¹⁸ sur le renouvellement de la flotte de pêche qu'il conviendrait d'accompagner afin de moderniser le secteur et le faire gagner ainsi en attractivité.

Plusieurs solutions sont envisageables afin que les navires de pêche de Guyane respectent les normes en vigueur¹⁹ :

- la rénovation de la flottille actuelle afin de mettre en conformité les navires aux normes en vigueur ;
- l'investissement dans de nouveaux navires parmi les modèles actuellement sur le marché ;
- l'investissement dans de nouveaux navires adaptés aux eaux et aux pratiques de la pêche guyanaise, construits sur la base d'un plan type validé par une société de classification ;
- l'arrivée de nouveaux armateurs déjà propriétaires d'une flotte conforme aux normes européennes.

A ce sujet, l'absence de chantiers navals en Guyane oblige de faire appel à des prestataires à l'étranger, ce qui peut compliquer la mise en œuvre de la réglementation de la sécurité des navires car le suivi des constructions n'est ainsi pas toujours réalisable par le centre de sécurité des navires²⁰.

18 Loïc LAISNE et François VIEL, *Renouvellement de la flotte dans les départements d'Outre-mer*, Ministère de la transition écologique et solidaire (Inspection générale des affaires maritimes), Ministère de l'agriculture et de l'alimentation (Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux) , juin 2018.

19 Règlement UE n°1380/2013 relatif à la politique commune des pêches (avec plafonds de capacité pour la Guyane).

Règlement UE n° 508/2014 relatif au fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP).

20 Décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires.

2. Actions préconisées

Mesure 6 : Assurer le renouvellement de la flotte de pêche.

Actions :

- Accompagner les armateurs dans leur projet de renouvellement de leurs navires (pilote : services de l'Etat).
- Élaborer des plans-types de navires (pilote : CRPMEM).
- Travailler sur des plans de financement permettant le renouvellement effectif des navires (pilote : chaque armateur).

Mesure 7 : Encourager la normalisation de la construction et de la réparation navale.

Actions :

- Mettre en place un chantier naval en mesure de construire et réparer les navires en Guyane.
- En attendant, ou si l'action ci-dessus ne peut être réalisée, établir un partenariat avec un chantier agréé dans un Etat frontalier (par exemple, au Suriname).

B. Améliorer la vente des produits de la mer : vente directe, marchés, halles à marée

1. Enjeux

En Guyane, la commercialisation des produits de la mer s'effectue selon plusieurs circuits différents²¹, le plus souvent indépendants des uns des autres, vente directe ou débarquement pour achat par des usiniers/transformateurs.

21 **Modalités de commercialisation** : selon les termes de l'article L932-5 du code rural et de la pêche maritime , la première vente des produits de la pêche maritime débarqués en France par des navires français s'effectue selon l'une des modalités suivantes :

- a. par l'intermédiaire d'une halle à marée agréée ;
- b. de gré à gré à un premier acheteur enregistré dans les conditions prévues par la législation européenne ; dans ce cas la vente fait l'objet d'un contrat de vente écrit comportant les clauses énumérées au I de l'article 631-24 ;
- c. au détail uniquement à des fins commerciales privées.

- **Les halles à marée** : les produits de la pêche peuvent être mis sur le marché par l'intermédiaire des halles à marée, appelées communément « criées » en vue de leur vente en gros. Les règles qui régissent leur fonctionnement sont définies aux articles D932-8 à D932-18 du code rural et de la pêche maritime. L'article D932-9 impose que les acheteurs se déclarent auprès de l'organisme gestionnaire - en Guyane, il s'agit de la SARL SOGEMER, qui gère le M.I.R. (marché d'intérêt régional) dans le cadre d'une délégation de service public.
- **la vente de gré à gré** : il s'agit de la vente par un producteur de tout ou partie de la production de ses navires à un acheteur inscrit au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers dans le secteur lié à la transformation des produits de la pêche maritime et de l'aquaculture marine. Les deux acheteurs principaux en Guyane sont les sociétés ABCHEE et COGUMER.
- **la vente au détail** : il s'agit de la vente par un producteur à des fins de consommation privée de produits n'excédant pas trente kilos de poids vifs par acheteur et par jour. Ce type de vente a lieu principalement à la Crique à Cayenne.

La production n'est pas régulière sur l'année et la rentabilité peut varier de façon imprévisible, le pêcheur étant tributaire des conditions météorologiques et du comportement des espèces halieutiques qui varie fortement en fonction des saisons selon le niveau de l'eau dans les fleuves, la courantologie, la turbidité et la salinité.

Le marché des produits de la mer n'est pas fonctionnel : les prix ne sont pas uniformes et ne répondent pas à une logique de marché. La principale problématique réside dans le prix du poisson payé aux armateurs, qui est anormalement bas et en tout cas largement inférieur aux prix pratiqués dans les pays voisins (Suriname et Brésil) qui disposent pourtant d'une main d'œuvre moins coûteuse et d'un encadrement moins contraignant. Ainsi, en octobre 2018, le prix moyen au kilo pour le « poisson blanc » était de l'ordre de 2,80 euro/kg en moyenne (entre 1,10 pour l'acoupa rivière et 4,50 euros pour le mérrou sans tête). Plusieurs facteurs contribuent à maintenir des prix aussi bas, qui ne permettent pas la viabilité à moyen terme des entreprises de pêche :

a. Les usiniers, qui représentent un débouché de première importance pour les armateurs, se trouvent dans une situation d'oligopole et disposent d'un rapport de force déséquilibré en leur faveur. Les choix commerciaux stratégiques des usiniers, dont certains se sont tournés vers le marché antillais, exigeant sur les prix et relativement difficile à pénétrer pour les espèces rémunératrices, offrent ainsi aujourd'hui peu de perspectives d'une revalorisation du prix payé à l'armateur, à moins de faire évoluer en profondeur les stratégies de commercialisation du poisson guyanais.

b. L'absence de criée contribue à une relative opacité du marché, accentuant la dépendance des armements aux usiniers. Le marché d'intérêt régional (MIR) a en effet été créé en 2003 grâce à des subventions européennes ; il devait faire office de criée mais n'a jamais joué ce rôle. Il compte une douzaine d'étals et les locataires des loges se plaignent de la concurrence déloyale du marché parallèle au niveau de la Crique à Cayenne où les consommateurs achètent moins cher leur poisson sans se soucier de la qualité du produit.

c. Pour ce qui concerne la commercialisation locale, le poisson est ainsi concurrencé, en tant que source de protéine à bas prix les ménages à faible revenu, à la fois par le poisson issu des filières informelles (pêche illégale « intra-guyanaise » pratiquée souvent sous le couvert d'une pêche coutumière ou de loisir) et par le poulet congelé dont le prix peut avoisiner 1 €/kg.

d. Certaines espèces aux excellentes qualités gustatives, tel l'acoupa rouge, acheté aux pêcheurs 3,60 euros/kg et vendu entre 5 et 7 euros/kg sont enfin très peu valorisées.

2. Actions préconisées

Concernant la commercialisation, une halle à marée²² apparaît nécessaire pour rendre le marché plus transparent et mieux rémunérer la production des pêcheurs.

-
- **le mareyage** : il est défini comme étant une activité de premier achat des produits de la pêche maritime destinés à la consommation humaine en vue de leur commercialisation.

22 Voir les propositions évoquées dans la partie « infrastructures » du présent plan.

Elle devrait permettre également l'accès au marché guyanais d'acheteurs à distance et la mise à disposition de données consolidées sur la production.

Afin que la halle à marée puisse fonctionner correctement, les infrastructures devront être bien dimensionnées, de manière à permettre un déchargement rapide, etc.

Des mesures particulières devront être également prises pour promouvoir et valoriser la pêche locale avec par exemple une labellisation de certains produits (cf. par exemple la création d'un label d'excellence « pêche de Guyane ») et la consolidation de circuits locaux de commercialisation.

Mesure 8: Créer une halle à marée.

La halle à marée²³ pourrait être créée en deux temps :

- dans un premier temps, création d'une halle à marée, localisée au MIR, permettant d'assurer l'enregistrement des opérateurs et des transactions, et une transparence du marché ;
- dans un second temps, construction d'installations spécifiques, au port du Larivot, permettant d'assurer des conditions de transaction optimales et un débarquement rapide des produits de la mer.

Mesure 9: Consolider les circuits locaux de commercialisation, notamment *via* les collectivités.

Mesure 10: Mettre en place des campagnes de promotion des produits de la pêche de Guyane.

Mesure 11: Créer un label des produits de la mer de Guyane.

La commercialisation à l'export devra être encouragée en privilégiant les axes suivants :

- exportation de marchandises congelées par conteneur (en visant une amélioration de la gestion du fret, de manière à éviter que des conteneurs en partance restent à quai) ;
- mise en place d'un fret aérien pour l'exportation en frais (exportation de produits de la mer à corréler le cas échéant à une exportation de fruits et de légumes).

Des études de marché devront donc être réalisées.

Mesure 12: Développer l'ouverture vers les marchés extérieurs, notamment les plus rémunérateurs, afin de favoriser les exportations des produits de la mer de Guyane.

23 Code rural et de la pêche maritime, article L932-4 et suivants, et D932-8 et suivants.

C. L'accès au crédit

1. Enjeux

La Guyane est la seule région française à ne pas disposer d'une Caisse régionale du Crédit maritime.

Compte tenu des difficultés des armateurs et des usiniers, il paraît important de disposer d'un accès au crédit afin de pallier les difficultés de trésorerie.

2. Actions préconisées

Mesure 13 : Étudier la possibilité de créer une antenne du crédit maritime ou d'un autre établissement bancaire permettant de faciliter l'accès aux crédits des entreprises maritimes.

IV. La carrière du marin en Guyane

A. Etat des lieux : être marin-pêcheur en Guyane aujourd'hui

Fin 2018, le nombre de marins actifs à la pêche en Guyane était de 453 dont 90 % étaient des étrangers, majoritairement des Guyaniens (40%) et des Brésiliens (39%). Cette prépondérance des marins étrangers dans le secteur de la pêche en Guyane est historique et s'explique par la faible attractivité de la pêche en Guyane du fait, notamment, des difficiles conditions d'exercice du métier de marin- pêcheur.

L'une des difficultés de gestion de ces marins réside dans le fait qu'ils sont souvent originaires de pays avec lesquels il n'existe pas d'accords bilatéraux pour la gestion des gens de mer²⁴. Si ces marins bénéficient ainsi de la couverture sociale pour les risques « maladie » et « accident » de la caisse générale de prévoyance de l'établissement national des invalides de la Marine (ENIM), ils n'ont la possibilité de cotiser pour percevoir une pension de retraite des marins couvrant le risque vieillesse que depuis le 1er décembre 2010 – les périodes d'activité antérieures au 1^{er} décembre 2010 ne pourront ainsi être prises en compte pour le calcul de leur retraite.

Par ailleurs, le droit du travail est peu respecté au sein des entreprises de la filière (pratique des embarquements-débarquements du marin conduisant à des ruptures de droits y compris dans le cadre de contrats à durée déterminée, absence de déclaration auprès du service en charge de la main d'œuvre étrangère, absence de paiement des congés payés, etc.), ce qui a des conséquences négatives non seulement pour les marins, mais aussi sur l'attractivité de la filière. Des actions doivent ainsi être réalisées à court terme :

- utilisation de contrats d'engagements maritimes conformes à la réglementation ;
- utilisation prioritaire de contrats à durée indéterminée (CDI), aux clauses adaptées aux spécificités de l'activité de pêche en Guyane, ce qui permettra d'éviter notamment l'absence de rémunération des congés payés, etc.

²⁴ Cf. par exemple l'accord qui existe avec le Brésil - décret n° 2014-1013 du 8 septembre 2014 portant publication de l'accord entre la République française et la République fédérative du Brésil en matière de sécurité sociale (ensemble un accord d'application, signé à Paris le 22 avril 2013), signé à Brasilia le 15 décembre 2011 (rectificatif).

B. Des conditions de travail satisfaisantes (contrat de travail, rémunération, santé et sécurité), une nécessité pour attirer et retenir des salariés formés

1. Enjeux

Les spécificités de la pêche des territoires français d'outre-mer ont été reconnues et donnent lieu à des règles spécifiques concernant le paiement des **cotisations sociales**.²⁵ Les propriétaires embarqués et les marins des départements d'outre-mer (DOM) peuvent ainsi bénéficier d'un allègement des charges sociales par le dispositif dit du « demi-rôle ». Il s'agit d'une réduction de 50 % sur les taux de cotisation applicables à la caisse de retraite des marins et à la caisse générale de prévoyance.²⁶ En contrepartie, ils ne se voient ouvrir que des droits réduits dans les mêmes proportions en matière de pensions (invalidité et retraite) ou d'indemnités journalières, le service des prestations en nature restant inchangé.²⁷

Compte tenu des spécificités du secteur de la pêche en Guyane, il est apparu opportun de prévoir également un encadrement spécifique des conditions de travail et de rémunération. L'élaboration d'un **accord de branche** spécifique est ainsi en cours.

Pour répondre aux difficultés des entreprises de pêche en Guyane, liées notamment à un prix du poisson trop bas pour permettre d'assurer une juste rémunération des pêcheurs, des crédits dans le cadre des « parcours emploi compétences » (PEC) pourraient être utilisés pour les entreprises s'engageant dans un processus de mise en conformité au regard de la législation sociale. Dans le cadre d'un **plan d'accompagnement aux entreprises de la filière une partie des charges des entreprises peut ainsi être financée avec une certaine dégressivité** (au fur et à mesure de l'augmentation du prix du poisson) pour l'embauche de salariés remplissant les conditions pour bénéficier d'un contrat initiative emploi (CIE).

La rémunération en Guyane se fait dans la plupart des cas « à la part ».²⁸

25 Décret n°2014-645 du 19 juin 2014 relatif aux règles d'exonération de cotisations sociales applicables aux employeurs implantés en outre-mer.

26 Loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer (1).

27 *Rapport d'évaluation préalable à la première convention d'objectifs et de gestion entre l'Etat et l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM)*, Inspection générale des affaires sociales (RM2012-017P), et Conseil général de l'environnement et du développement durable (Rapport N° 007687-01), juin 2012.

28 Code des transports, articles L. 5544-34 et L5544-35, ce dernier dispose d'une spécificité du secteur de la pêche : la rémunération possible en fonction du profit dite « rémunération à la part ».

Les contrats d'engagement maritime²⁹ liant marins et armateurs sont souvent incomplets ou erronés.

Les règles de **rémunération** qui s'appliquent à tous les marins sont également souvent peu respectées, tel le respect d'un niveau de rémunération au SMIC minimum³⁰, l'obligation pour l'employeur d'établir un bulletin de paie conforme à la réglementation³¹ ou la prise en charge par l'employeur de la nourriture (fournie ou donnant lieu au versement d'une indemnité pendant toute la durée de l'inscription du marin sur la liste d'équipage).³²

La pêche est le secteur d'activité le plus accidentogène. Une attention toute particulière doit ainsi être apportée aux conditions d'**hygiène et de sécurité** à bord des navires. En matière de santé et de sécurité au travail, le code du travail s'applique à défaut de dispositions spécifiques prévues par le code des transports ou dans le décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires.

Le décret de 1984 précité comporte des divisions qui précisent les obligations en matière de sécurité selon les types de navires et équipements :

- Division : de 226 à 228 : navires de pêche en fonction de la taille du navire ;
- Division 215 : Habitabilité ;
- Division 214 : Protection des travailleurs et appareils de levage ;
- Division 217 Règle sanitaires et médicales à bord des navires. ;
- Division 219 : Equipements radioélectriques à bord des navires.

L'évaluation des risques à bord de chaque navire doit figurer dans un **document unique de prévention (DUP)**.³³

En matière de contrôle, les compétences se partagent entre **inspecteurs de la sécurité de la navigation et inspecteurs du travail** :

29 Code des transports, article L.5542 – 1 : « tout contrat de travail conclu entre un marin et un armateur ou tout autre employeur, ayant pour objet un service accompli à bord d'un navire, est un contrat d'engagement maritime. » . Ce contrat peut être à durée indéterminée, déterminée ou au voyage.

Code des transports, article L.5542-3 : outre les clauses obligatoires prévues par le code du travail, il doit être écrit et doit mentionner :

- le service pour lequel le marin est engagé et les fonctions qu'il exerce ;
- le montant des salaires et accessoires (le cas échéant, des précisions sur le calcul du salaire à la part) ;
- le droit à congés payés ou la formule de calcul ;
- les prestations minimales de sécurité sociale ;
- le droit au rapatriement ;
- le délai de préavis.

30 Le SMIC s'applique bien à la pêche artisanale (Cour de cassation, chambre sociale, audience du 1er avril 1992, n°de pourvoi: 89-20475 89-20476 89-20477 89-20478).

La rémunération au SMIC peut toutefois être calculée dans le secteur de la pêche sur une période d'un an (code des transports, article L.5544-39).

31 Décret n°2006-214 du 22 février 2006 relatif au bulletin de paie des marins.

32 Code des transports, L5542-18.

33 Code du travail, article R.4121-1 (droit aménagé par les articles L 5545 – 1 à 3 du code des transports).

- le contrôle et la délivrance des titres de sécurité est assuré par les inspecteurs de la sécurité de la navigation (ISN), qui réalisent notamment le suivi de certains chantiers de construction, les visites de mise en service , ainsi que les visites périodiques de sécurité ;
- les ISN sont amenés à contrôler périodiquement la conformité du navire et de ses aménagements aux règles d'hygiène, de sécurité, ainsi que les conditions de travail à bord, ce qui est nécessaire pour le renouvellement du permis de navigation ; les inspecteurs du travail sont également habilités à constater les infractions dans ces domaines.³⁴

2. Actions préconisées

La formation et l'accompagnement des armateurs et des marins vers une mise en conformité de leurs activités avec la réglementation et une utilisation des outils informatiques spécialisés (portails de l'armateur, du marin et de l'ENIM) permettront également de travailler avec eux sur les mesures présentées ci-dessous concernant l'application du droit du travail au sein de la filière « pêche ».

Mesure 14 : Élaborer un contrat de travail type, utilisable par les armateurs.

Ce contrat de travail-type prévoira un système de rémunération à la part respectant le nombre de jours de navigation annuels, les congés, etc.

Mesure 15 : Élaborer un bulletin de salaire type, utilisable par les armateurs.

Mesure 16 : Faire élaborer pour chaque navire un document unique de prévention, sur la base d'une trame commune.

Ce travail sera piloté par le centre de sécurité des navires Antilles-Guyane, en lien étroit avec le comité des pêches, afin d'organiser avec l'ensemble des armateurs des réunions de présentation de la réglementation et des enjeux et travailler sur une trame type.

Mesure 17 : Élaborer un accord de branche de la filière « pêche », spécifique à la Guyane.

Mesure 18 :Mettre en place un plan d'accompagnement pour les entreprises de la filière engagées sur la voie d'une mise en conformité au droit du travail.

34 Code du travail, L5243 – 2 – 3.

V. Connaître pour mieux anticiper

A. Etudes scientifiques (enjeux socio-économiques et de préservation des ressources halieutiques)

1. Enjeux

Les ressources halieutiques en Guyane ne semblent pas menacées mais l'absence d'études et de statistiques précises ne permettent pas de s'affranchir d'un risque de surexploitation.

L'IFREMER, dont une station est présente en Guyane, fournit des études scientifiques ponctuelles et des éléments statistiques sur la situation de la pêche en Guyane (notamment dans un rapport publié annuellement). Ce document reprend les données du « Système d'Informations Halieutiques » (SIH) de l'IFREMER qui constitue le réseau d'observations des ressources halieutiques et des usages associés.

Une meilleure connaissance des différents stocks exploitables par les pêcheries guyanaises présente un intérêt majeur pour adapter la réglementation permettant de garantir une pêche durable.

2. Actions préconisées

Mesure 19 : Réaliser les études permettant le suivi des ressources halieutiques.

Actions :

- Travail conjoint entre le CRPMEEM, l'Ifremer et la direction de la mer permettant d'identifier les besoins de connaissance (espèces actuellement pêchées ou que certains armateurs envisagent de cibler).
- Réalisation des études scientifiques identifiées comme nécessaires.

B. Observatoire de la pêche

1. Enjeux

Il n'existe pas d'outil permettant de disposer des informations utiles nécessaires à la connaissance et à l'analyse du fonctionnement de la filière « pêche » en Guyane. Un outil de collecte et de partage de l'information sur la filière « pêche » serait de nature à contribuer à la transparence et à l'efficacité du marché des produits de la pêche en Guyane. Un observatoire de la pêche pourrait ainsi proposer des informations utiles pour les producteurs, transformateurs, importateurs, commerçants, consommateurs, analystes des marchés et responsables politiques. Les données mises en ligne permettraient de suivre directement l'évolution du volume, de la valeur et des prix des produits de la pêche, de la première vente à la vente au détail, y compris les importations et exportations. Les données seraient dans un premier temps recueillies auprès des armateurs, usiniers et du MIR (Marché d'intérêt régional).

2. Actions préconisées

Mesure 20: Créer un observatoire de la pêche en Guyane.

Actions :

- Disposer d'éléments chiffrés concernant la situation socio-économique de la filière, la rentabilité des entreprises de pêche, le comportement du consommateur, intégrer les résultats des études de marchés sur les espèces existantes et celles à développer – voir mesure sur la recherche de nouveaux marchés.
- Réaliser une étude sur « le système des relations de travail de la pêche guyanaise » (aides sociales, contrat d'engagement maritime, salaires, armateurs ...) sur la base des chiffres collectés.

Conclusion

L'un des enjeux majeurs pour la structuration de la filière « pêche » réside dans l'augmentation des revenus des armements, en premier lieu par l'augmentation du prix du poisson qu'ils vendent.

Les mesures présentées dans cette première partie ont cet objectif, qui ne sera atteint qu'en travaillant sur plusieurs axes (ouverture à de nouveaux marchés, transparence du marché, valorisation des produits de la mer de Guyane, gestion et investissements facilités pour les entreprises, etc.).

Ces mesures sont liées à d'autres enjeux concernant la formation, les infrastructures portuaires et la lutte contre la pêche illégale, qui font l'objet des volets suivants du présent rapport.

Formation

Introduction

Les enjeux de la formation des acteurs de la pêche doivent être définis en lien avec ceux du secteur maritime dans son ensemble en raison du caractère commun de certaines formations. Or, si la Guyane dispose d'atouts maritimes certains - 350 km de côtes, une zone économique exclusive relativement étendue, une position unique de territoire européen en Amérique du Sud, un climat subéquatorial sans régime cyclonique, le développement des activités maritimes y est limité. L'offre de formation nécessaire à la réalisation d'activités en mer est ainsi indigente, qu'il s'agisse du secteur de la pêche, de la plaisance professionnelle ou du commerce. Des actions doivent être menées pour développer des formations initiales et continues adaptées à l'enjeu du développement du caractère maritime de la Guyane en général, et aux enjeux de la formation des pêcheurs professionnels en particulier.

I. Présentation des enjeux de la formation dans le secteur de la pêche

A. État des lieux

Pour mémoire, la Guyane compte 453 marins-pêcheurs, dont 10 % seulement de marins français. La grande majorité des équipages est ainsi composée de marins du Brésil, du Guyana et dans une moindre mesure d'Haïti et du Suriname.

Aucune formation initiale maritime n'est actuellement proposée en Guyane. En matière de formation continue, compte tenu de la faible demande, peu de sessions de formation sont organisées, ce qui conduit la plupart des armateurs au commerce à faire venir en Guyane un personnel déjà formé ou à envoyer leur personnel se former en métropole ou aux Antilles.

C'est toutefois dans le secteur de la pêche que le déficit de formation est le plus notable, ce qui a conduit à la prise de mesures fortes de la part de services de l'État afin que la sécurité des marins à la pêche et des usagers de la mer en général puisse être assurée.

Certaines activités de pêche professionnelle restent encore informelles en Guyane, comme par exemple dans les eaux de l'Ouest guyanais. Selon l'étude socio-professionnelle menée en 2015 par l'opérateur public régional de formation (OPRF) et la direction de la mer, sur les marins présents en Guyane, 20 % occupaient des postes de commandement, 43 % avaient plus de 50 ans et 10 % seulement moins de 30 ans. Le niveau scolaire de 86 % des marins était primaire et moins de 15 %

d'entre eux étaient francophones. Et à l'époque, moins de 2 % des marins possédaient une qualification professionnelle en lien avec leur activité.

La volonté de mettre fin à un régime dérogatoire généralisé a ainsi conduit à organiser la régularisation de la situation de nombreux marins en leur proposant une validation des acquis de leur expérience professionnelle (VAE). En janvier et février 2018, 195 marins se sont ainsi vu attribuer le brevet de capitaine 200 pêche, le certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche ou le certificat de matelot pont. Les brevets de commandement à la pêche doivent être complétés par des certificats de formation à la sécurité, certificat de formation de base à la sécurité (CFBS), certificat restreint d'opérateur radio (CRO) et certificat de formation médicale de niveau 1 (« Médical 1 »). Pour faire suite à cette session de VAE, près de 100 stagiaires ont ainsi été formés pour l'obtention des certificats de sécurité : CFBS et Médical 1 et CRO. L'écart entre le nombre d'accords de financement et de marins formés s'expliquent par la mobilité ou le départ de certains marins, l'absence de validité des titres de séjour (expirant très vite pour certains) et la difficulté pour les marins ou armateurs de constituer des dossiers complets. Il est par ailleurs à noter que les formations dispensées par l'EMG sont adaptées au contexte guyanais par rapport au référentiel utilisé en métropole (temps de formation augmenté compte tenu du faible niveau scolaire des stagiaires et nécessité de disposer de formateurs en capacité de communiquer au moins sommairement en portugais et en anglais).

Il est à noter que la nécessité pour les marins d'être formés ressort de la **priorité donnée à la sécurité en mer**. Les brevets, obligatoires pour être marins, permettent de couvrir la gestion de l'ensemble des risques à bord, et d'assurer ainsi la conduite du navire en toute sécurité, pour les marins du bord et les autres usagers de la mer, en étant en capacité, le cas échéant, de secourir ceux qui se trouveraient en difficulté.

Une formation à la pêche permet également de pouvoir **optimiser les outils de production et de valoriser au mieux les produits de la pêche** en sachant les traiter et les conserver dans les meilleures conditions.

B. Une formation à penser en relation avec le développement de la filière « pêche » et les projets des territoires

Le développement de l'offre de formation professionnelle en Guyane doit être pensé concomitamment au développement et à la modernisation des activités maritimes existantes ou émergentes.

A cet égard, plusieurs axes de développement sont à considérer pour définir une offre de formation adaptée :

1 - le développement des activités maritimes dans le secteur de Saint-Laurent-du-Maroni. L'ouest guyanais connaît en effet déjà une activité informelle de pêche. Saint-Laurent connaît par ailleurs une croissance démographique importante que l'on pourrait souhaiter accompagnée d'un développement économique dont le secteur maritime pourrait être l'une des expressions. La proximité du Suriname constitue par ailleurs un atout si l'on considère les synergies possibles avec

certaines acteurs privés de cet État, spécialisés dans la pêche, la transformation et l'exportation (vers l'Union européenne, par avion) des produits de la pêche. Saint-Laurent accueille par ailleurs en escale un certain nombre de plaisanciers.

2 - **la modernisation de la flotte de pêche de Guyane.** La modernisation de la flotte de pêche pourrait permettre d'attirer de nouveaux acteurs, jeunes ou marins expérimentés, avec, à terme, le développement possible du statut de patron-armateur, rare aujourd'hui.

3 - **le dynamisme de la navigation et de la pêche fluviale.** Dans le contexte de la création d'un certificat de capacité pour la conduite de pirogues et des formations afférentes, des modules de formation pourraient gagner à être communs, par exemple pour ce qui concerne la mécanique ou l'électronique marine.

4 - **l'utilisation de structures de formation déjà existantes.** Le lycée agricole de Matiti, le lycée polyvalent de Mana, les maisons familiales et rurales – MFR – pourraient accueillir une ou plusieurs formations.

5 – **la volonté de certains territoires de penser leur développement par les activités maritimes**, et notamment la pêche, en prévoyant les budgets d'investissement et de fonctionnement nécessaires à certaines structures.

Mesure 21 : Etudier les possibilités de mutualisation d'une partie des formations aux navigations maritime et fluviale.

C. Une articulation nécessairement forte entre la formation initiale et la formation continue

Les formations maritimes sont en grande partie modulaires, et un certain nombre d'entre elles sont communes aux différents secteurs du monde maritime (pêche, commerce, plaisance professionnelle). Elles permettant ainsi aux marins d'évoluer sur différents types de navires, à différents postes. Afin de déterminer les besoins globaux et communs de formation pour l'ensemble des acteurs économiques du monde maritime (et fluvial, compte tenu de la situation géographique de la Guyane), un **contrat d'étude prospective** pourrait être élaboré.

Les besoins de formation concernant en premier lieu, par le nombre de marins concernés, le secteur de la pêche, une étude spécifique des besoins de ce secteur pourrait être menée. Elle permettra notamment d'identifier les métiers dont aura besoin la filière dans les années à venir pour se développer, de définir les formations à mettre en place en conséquence et de contribuer ainsi à l'objectif prioritaire d'attractivité de la filière.

Mesure 22 : Établir un contrat d'étude prospective pour le secteur de la pêche.

Compte tenu des moyens nécessaires à la formation maritime et de l'effectif limité de personnes à former, il est préférable d'organiser de manière cohérente les formations initiale et continue, de manière à mettre en commun les formateurs spécialisés ainsi que les moyens techniques nécessaires.

Les plateaux techniques pourraient par exemple être localisés dans les locaux du lycée dans lequel sera organisée la formation initiale et servir également à la formation continue.

Mesure 23 : Proposer, si cela est pertinent, une offre de formation continue en utilisant les enseignants et moyens techniques de la formation initiale

Cette offre de formation continue peut notamment donner lieu à une prestation de services aux organismes paritaires collecteurs agréés (OPCA), notamment en cas d'absence d'établissement privé satisfaisant aux conditions des appels d'offre.

Action :

- identifier les besoins sur le long terme (prendre en compte notamment les recyclages de brevets à effectuer).
- travailler l'articulation avec le centre de formation professionnelle et de promotion agricole – CFPPA.

Le recours à l'apprentissage constitue une opportunité intéressante de formation et d'insertion professionnelle, et peut s'inscrire tant dans un parcours de formation initiale que de formation continue. Les travaux actuels d'adaptation de la réforme de l'apprentissage aux départements d'outre-mer constituent ainsi une réelle opportunité. Il en est de même du déploiement du plan d'investissement dans les compétences.

Mesure 24 : Développer l'utilisation des contrats d'apprentissage et des contrats de professionnalisation dans le secteur de la pêche en Guyane.

II. Formation continue

A. Les acteurs

Les organismes paritaires collecteurs agréés (OPCA) sont chargés de collecter, mutualiser et redistribuer les obligations financières des entreprises en matière de formation professionnelle. Ils sont agréés et contrôlés par l'État. Ils appliquent les priorités des branches en matière de formation professionnelle. Au-delà de cette vocation première financière, certains OPCA exercent des activités d'appui et de conseil aux entreprises et aux salariés de la branche : aide à l'émergence des besoins de compétences, construction de solutions emploi-formation globales, accompagnement et pilotage de leur mise en œuvre.³⁵

Un OPCA unique est reconnu dans le secteur de la pêche au niveau national, c'est-à-dire dans l'accord de branche, l'AGEFOS PME.

Un accord de branche pour le secteur de la pêche est toutefois en cours d'élaboration à l'échelle de la Guyane. Les professionnels ont dans ce cadre la possibilité de choisir un autre OPCA.

Un professionnel du secteur de la pêche, usinier, travaille par ailleurs pour certains de ses salariés avec un autre opérateur, OPCALIA.

Jusqu'en 2017, de nombreux armateurs ne versaient pas leur contribution à l'AGEFOS PME, ce qui les empêchaient en retour de disposer de financements pour la formation de leurs marins. La plupart des armateurs paient toutefois désormais leurs cotisations.

Pôle emploi joue également un rôle en matière de formation continue et d'insertion des demandeurs d'emploi.

Les organismes de formation assurent la formation des marins. En matière de formation continue, un seul établissement, l'École maritime de Guyane (EMG), organisme de droit privé, assurait jusqu'à présent les formations professionnelles des marins. L'établissement a toutefois connu des difficultés financières récurrentes liées pour une part au nombre insuffisant de personnes à former, les armateurs s'étant très peu mobilisés pour former leurs équipages jusqu'à récemment.

L'un des enjeux majeurs pour la formation des marins en Guyane est de prévoir la satisfaction des besoins de formation continue des marins par un organisme, localisé en Guyane, ou plusieurs, qui pourraient être missionnés après leur sélection dans le cadre d'un appel d'offre. Comme il l'a été expliqué précédemment, l'organisme localisé en Guyane peut tout à fait être un lycée public disposant des moyens humains et matériels permettant d'assurer les formations requises.

Les entreprises du secteur de la pêche peuvent par ailleurs bénéficier du dispositif « **parcours emploi compétences** » (PEC)³⁶ dès lors qu'elles ont recours à un public pouvant bénéficier d'un contrat initiative emploi (CIE), qu'elles respectent les dispositions du code du travail, qu'elles sont à jour de leurs cotisations sociales ou qu'un moratoire pour l'apurement de leurs dettes sociales, si elles en ont, a été signé. Dans le cadre du « parcours emploi compétences », le montant de l'aide

³⁵ <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1823>

³⁶ <https://travail-emploi.gouv.fr/emploi/parcours-emploi-competences/article/parcours-emploi-competences#Pour-quels-employeurs>.

accordée aux employeurs, exprimé en pourcentage du SMIC brut, peut ainsi être modulé entre 30 % et 60 %, dans la limite des enveloppes financières, le taux de prise en charge étant fixé par arrêté du préfet de région.

B. Les besoins de formation en 2019

A la suite des formations réalisées en 2018, il convient de poursuivre l'effort de formation des marins exerçant leurs fonctions actuellement en Guyane.

Les formations prioritaires à assurer en 2019 sont les suivantes :

- préparation à la validation des acquis de l'expérience pour l'obtention du brevet « Capitaine 200 ».

En effet, afin de poursuivre la validation des acquis de l'expérience (VAE) des marins actuellement en exercice en Guyane, une session d'examen sera organisée à la fin de l'année 2019. Certains marins n'avaient en effet pas pu se présenter à la session de formation tenue en janvier-février 2018, d'autres marins, en raison de leur niveau jugé insuffisant, n'avaient pu obtenir le brevet de « capitaine 200 », leur permettant de commander un navire de pêche, en pêche côtière. Afin d'assurer toutes les chances de réussite aux marins qui se présenteront fin 2019 devant le jury pour l'obtention du brevet de « capitaine 200 », une formation préparatoire adaptée sera organisée dans le courant de l'année 2019.

- formation pour l'obtention du certificat de formation de base à la sécurité (CFBS).

L'obtention du CFBS par les matelots, au-delà du caractère obligatoire de cette formation à la sécurité, est particulièrement intéressante pour les marins qui ont navigué 6 mois entre 2010 et 2015. En effet, des dispositions réglementaires transitoires (jusqu'à 2020) permettent que ces matelots puissent obtenir le certificat de matelot³⁷.

- formation pour l'obtention du certificat restreint d'opérateur (CRO).

- formation médicale de deuxième niveau (« Médical 2 »), nécessaire aux capitaines des crevetiers.

D'autres formations pourront être organisées dès 2019 :

- formation à la pratique du français.

- formation pour l'obtention du brevet mécanicien 750 kw.

- formation pour l'obtention du brevet de « capitaine 200 ».

³⁷ Arrêté du 18 août 2015 relatif à la délivrance du certificat de matelot pont, du certificat de matelot de quart passerelle et du certificat de marin qualifié pont, article 14.

Mesure 25: Assurer en 2019 les formations des marins travaillant actuellement en Guyane de manière à ce qu'ils disposent des brevets et certificats nécessaires à leur activité.

Mesure 26 : Assurer une session de validation des acquis de l'expérience pour les marins actuellement en exercice en Guyane d'ici la fin de l'année 2019.

Mesure 27 : Assurer une formation préparatoire à l'examen des acquis de l'expérience pour l'obtention du brevet « capitaine 200 », dans le courant de l'année 2019.

Cette formation préparatoire sera élaborée spécialement pour les marins de Guyane.

C. Les besoins de formation sur le moyen et long terme

Afin que l'OPCA compétent (actuellement l'AGEFOS PME) puisse programmer au mieux le financement des formations nécessaires aux professionnels de la pêche d'une année sur l'autre, il serait intéressant de prévoir une consultation systématique de toutes les entreprises du secteur de la pêche au mois de septembre de chaque année, et que chaque entreprise dispose à son niveau d'un plan de formation à jour.

Mesure 28: Évaluer annuellement les besoins du secteur de la pêche pour l'année suivante.

Mesure 29: Réaliser un plan de formation pluriannuel, mis à jour chaque année, par chaque entreprise de pêche.

Cette mesure nécessitera un investissement fort des armements, qui devront être accompagnés, notamment par les opérateurs de compétences (OPCO)³⁸.

Plusieurs mesures concernent enfin l'obligation de parler le français pour les capitaines exerçant leur activité sur des navires français ainsi que la nécessité d'être ressortissant de l'Union européenne.³⁹

38 Les opérateurs de compétences (OPCO) remplacent les organismes paritaires collecteurs agréés (OPCA) dans le cadre de la réforme de la formation professionnelle en cours.

39 Code des transports, article L5522-1.

Mesure 30 : Lancer un partenariat avec le Brésil pour la formation de marins résidant et travaillant à proximité de la frontière brésilienne pour l'obtention des brevets STCW.

Les brevets STCW⁴⁰, nécessaires pour le commandement (dont le brevet « capitaine 200 »), peuvent en effet donner lieu à une équivalence pour un exercice de l'activité de marin en France.

Mesure 31: Former les marins non francophones à la pratique du français.

Mesure à mettre en place dès 2019. Le cas échéant en travaillant de manière immédiate avec des associations.

Mesure 32 : Accompagner les capitaines en exercice dans un processus de naturalisation.

Les marins non ressortissants de l'Union européenne exerçant leur activité sur des navires français ne peuvent exercer les fonctions de capitaine. Ceux qui souhaiteraient poursuivre leur carrière de marin en tant que capitaine sur des navires français doivent ainsi s'engager dans une démarche de naturalisation.

Actions :

- Communication sur l'obligation de disposer de la nationalité d'un Etat de l'Union européenne pour exercer les fonctions de capitaine et sur la procédure à suivre auprès des marins et des armateurs (réunions d'information, diffusion d'un support d'information, etc.).
- Assistance pour la constitution des dossiers.

⁴⁰ STCW : *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*. Les référentiels de formation des marins sont définis au niveau international dans le cadre d'une convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), adoptée le 7 juillet 1978 dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), entrée en vigueur en 1984, puis revue en 1995 et 2010.

III. Formation initiale

A. Les enjeux de la formation initiale

Aucune formation initiale maritime n'est à ce jour proposée en Guyane.

En matière de formation initiale en lien à la mer, seul le lycée polyvalent de Mana (désigné meilleur lycée d'outre-mer en 2017) propose au sein de sa section alimentaire une formation de « poissonnier, écailleur, traiteur ».

La création d'une ou plusieurs filières de formation initiale aurait plusieurs intérêts :

- élargir de champ des possibles pour les jeunes Guyanais qui entrent dans la vie active ;
- disposer de professionnels de la mer propres à occuper les emplois disponibles dans le secteur maritime, et dont certains ne trouvent pas preneurs (exemple : au sein de la capitainerie, du pilotage, du secteur de la pêche, etc.).

Parmi les principaux enjeux, figurent la nécessité d'attirer et insérer les jeunes Guyanais sur le marché du travail maritime.

B. Les actions préconisées

1. L'attractivité des métiers de la mer

L'attractivité est un levier essentiel pour le développement d'un secteur économique maritime dynamique en Guyane. Une campagne d'information et de communication devrait avec intérêt être menée, en prévision notamment de l'ouverture d'une classe permettant l'obtention du certificat de matelot à la rentrée 2019. Cette campagne aurait pour vocation de faire connaître aux jeunes les métiers de la mer dans leur ensemble, les avantages et les contraintes des différents métiers, le caractère évolutif des carrières (différentes possibilités professionnelles pour un matelot), etc.

Mesure 33 : Mener une campagne d'information et de communication à l'attention des collégiens et lycéens de Guyane.

Concernant la formation initiale à la pêche, il sera nécessaire de proposer un cursus attractif en prévoyant par exemple :

- des partenariats et stages en métropole, etc. ;
- de montrer une image attractive de ce type de formation, en utilisant par exemple un bateau-école (dont les coûts, d'entretien notamment, sont toutefois très élevés).

Mesure 34: Développer un partenariat avec des établissements de formation maritime hors de la Guyane.

Au-delà des enjeux de formation, l'attractivité du secteur de la pêche dépendra toutefois en grande partie :

- du renouvellement de la flotte permettant aux marins de disposer de conditions de travail conformes aux normes de sécurité et d'habitabilité ;
- de la capacité des armements à rémunérer correctement leurs marins – cf. mesures présentées dans les volets « économie de la pêche » et « lutte contre la pêche illégale ».

2. L'insertion professionnelle

La formation professionnelle doit permettre une insertion dans le marché du travail. Pour faciliter cette insertion, il est nécessaire de travailler en continu avec les professionnels, de manière :

- à bien identifier les besoins des entreprises ;
- travailler en partenariat avec les entreprises prêtes à recruter.

Des mesures ont été proposées en ce sens (notamment l'élaboration d'un contrat d'étude prospective et l'identification annuelle ou pluriannuelle des besoins à l'échelle de chaque entreprise et de la Guyane).

Enfin, la création d'un groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ)⁴¹ propre à la filière « pêche », projet porté par l'État (direction des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi et direction de la mer) en Guyane aurait plusieurs avantages : en premier lieu associer les employeurs de la filière à une véritable démarche d'insertion et de qualification, et en second lieu ouvrir les métiers de la pêche aux nombreux jeunes qui aujourd'hui quittent le système scolaire sans qualifications, diplômes, voire maîtrise des savoirs de base. Sur un territoire dans lequel 50 % de la population a moins de 25 ans et où le chômage touche plus de 40 % des jeunes, ce dispositif pourrait contribuer efficacement à sortir la filière de sa dépendance à l'emploi de salariés étrangers.

41 Les « groupements d'employeurs pour l'insertion et la qualification » (GEIQ) regroupent des entreprises qui, pour résoudre leurs problèmes de recrutement, parient sur le potentiel des personnes en difficulté d'accès à l'emploi. Les GEIQ embauchent directement les publics ciblés puis les mettent à disposition des entreprises adhérentes en organisant une alternance entre apprentissages théoriques et situations de travail concrètes.
Source : <https://travail-emploi.gouv.fr/emploi/insertion-par-l-activite-economique/article/groupements-d-employeurs-pour-l-insertion-et-la-qualification-geiq>:

Mesure 35 : Créer un groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ) « métiers de la mer » ou « métiers de la pêche ».

3. La création d'une offre de formation initiale maritime en Guyane

Certains jeunes de la CCOG et de la CCEG pourraient être intéressés par une orientation professionnelle vers le secteur de la pêche. Dans ces secteurs, une activité de pêche est pratiquée ; mais, à ce jour, est soit une pêche de subsistance ou de loisir, soit une pêche illégale, c'est-à-dire que cette activité de pêche n'est pas déclarée, et est parfois réalisée par des pêcheurs qui ne sont pas des marins professionnels.

L'intérêt d'orienter les jeunes intéressés par cette activité vers une formation initiale leur permettant d'acquérir un brevet est triple :

- former des jeunes dans des territoires où les emplois sont peu nombreux ;
- valoriser les pratiques de pêche traditionnelle par un enseignement adapté ;
- réduire la pêche illégale, par une inscription des jeunes dans des pratiques régulières.

Certains élus, arguant de l'intérêt local porté à la pêche, au caractère peu mobile des jeunes du secteur, et de la présence de structures efficaces dans l'encadrement des jeunes (maisons familiales et rurales) sollicitent que les sites de formation initiale soient situés à proximité du lieu de résidence des jeunes, c'est-à-dire en priorité à Mana et Saint-Georges-de-l'Oyapock. Si sur le moyen terme, il pourrait être envisageable, en fonction de la demande, de prévoir une offre de formation locale, au plus près du lieu de résidence des jeunes, les investissements nécessaires, importants, en termes de mobilisation d'enseignants spécialisés et d'ateliers techniques (locaux, outillages, etc.) ne peuvent dans un premier temps qu'être concentrés en un seul point.

A court terme, il est ainsi proposé qu'une première formation soit organisée au lycée agricole de Matiti. Ce choix présente plusieurs avantages :

- centralité si l'on considère le littoral de la Guyane ;
- structure de formation professionnelle orientée vers le secteur primaire ;
- mutualisation des installations (dont l'internat) et enseignements généraux.

Compte tenu de l'intérêt de développer une formation ouverte sur l'ensemble des métiers de la mer et des contraintes que présente l'ouverture d'une première classe, il est ainsi proposé dans l'immédiat l'ouverture d'une seule classe, destinée à l'obtention de certificat de matelot.

Les enjeux de l'apprentissage dont il a été question ci-dessus (voir la mesure « développer l'utilisation des contrats d'apprentissage et des contrats de professionnalisation dans le secteur de la pêche en Guyane ») constitue une réelle opportunité pour la formation initiale en ce qu'elle permet une implication directe des entreprises et de nombreuses possibilités de formation en Guyane, mais également dans d'autres régions françaises (outre-mer ou métropole) et à l'étranger.

Mesure 36: Créer une filière d'enseignement maritime au lycée de Matiti, par l'ouverture d'une classe destinée à préparer le certificat de matelot.

La création de cette filière d'enseignement maritime est envisagée pour la rentrée 2019.

Mesure 37: Développer l'enseignement maritime orienté sur la filière « pêche », dans les années à venir.

En fonction des demandes, prévoir les formations suivantes :

- Baccalauréats professionnels : Conduite et Gestion des Entreprises Maritimes (prévu à Saint-Georges-de-l'Oyapock : cf. le plan de convergence) ;
- "Module d'installation à la pêche" .

Mesure 38: Développer l'enseignement maritime général.

Mesure 39: Créer un réseau des jeunes lycéens et étudiants du monde maritime.

Afin que les jeunes issus de différentes formations (ex. St Georges, Matiti, Mana) puissent se rencontrer et échanger sur leurs métiers respectifs (marins, poissonnier, gestionnaire d'entreprise maritime...).

Infrastructures

I. Présentation générale des enjeux

Les points de débarquement réservés à la pêche sont globalement sous-équipés à l'échelle du territoire de la Guyane, tant pour ce qui concerne les conditions d'accostage et de stationnement qu'au niveau de l'avitaillement (glace et carburant). Par ailleurs, aucun lieu de débarquement ne dispose à l'heure actuelle d'un point de pesée agréé.

Le programme régional d'orientation et d'équipement des ports de pêche (PROEPP), document élaboré en 2016 par la collectivité territoriale de Guyane (CTG) et qui conditionne l'ouverture de la mesure 43 du FEAMP (équipement des ports de pêche et des points de débarquement), a réalisé un état des lieux précis des équipements existants et des besoins au niveau de l'ensemble des points de débarquement de la Guyane. Par nature, le prisme du PROEPP est lié à la mise en œuvre de la mesure 43 du FEAMP : il s'attache donc à identifier les besoins les plus urgents et à les prioriser, en raisonnant notamment compte tenu d'une enveloppe budgétaire contrainte (1,5 million d'euros de FEAMP au total) et un horizon temporel fixe (la fin de la programmation en cours, c'est-à-dire 2020).

L'état des lieux réalisé dans le cadre du PROEPP est pertinent et les besoins identifiés sont avérés. La présente proposition de plan pêche intègre donc ces éléments, tout en les replaçant dans une perspective plus large, tant budgétaire que temporelle :

- Les autres sources de financement mobilisables, complémentaires au FEAMP, sont également prises en compte. Il s'agit notamment de la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR), qui permet un financement à hauteur de 100 % pour les collectivités les plus fragiles, et de l'enveloppe de 2 millions d'euros destinée au redémarrage de l'activité de pêche figurant dans les Accords de Guyane.⁴²
- Les besoins en infrastructures et en équipements sont identifiés à court (2020), moyen (2025) et long (2030) terme. L'échéance de 2020 concerne ainsi les projets les plus urgents à mettre en œuvre pour permettre aux professionnels de la pêche de travailler dans des conditions réglementaires et de sécurité satisfaisantes. L'échéance de 2025 concerne les projets permettant la montée en puissance du secteur et l'optimisation de sa performance économique. L'échéance de 2030 concerne les projets devant permettre une exploitation pleine et durable de la ressource halieutique grâce à des infrastructures et des équipements bien dimensionnés.

Par ailleurs, conformément aux annonces de la ministre, chaque territoire intercommunal (Ouest, Savanes, île de Cayenne, Est) doit disposer des infrastructures nécessaires à l'essor de ses pêcheries, dans une logique de complémentarité et non de concurrence. Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ont ainsi été les interlocuteurs privilégiés pour l'élaboration du plan pêche, au titre de leur compétence en matière de développement économique, mais

⁴² Accord de Guyane du 21 avril 2017 - Protocole « Pou Lagwiyann dékolé ».

également afin de garantir la cohérence des projets à l'échelle intercommunale. Selon les cas, ils peuvent se positionner comme porteurs de projets (ex. la communauté de communes de Ouest guyanais - CCOG) ou venir consolider les projets d'initiative communale (ex. la communauté de communes des Savanes - CCDS).

La question de l'entretien et de la maintenance des équipements est cruciale pour garantir que les investissements réalisés fournissent effectivement et durablement le service escompté aux professionnels de la pêche. Cette problématique est particulièrement marquée en Guyane, où les contraintes de maintenance sont fortes (du fait d'une faible disponibilité de pièces localement, et des coûts et délais liés aux déplacements des prestataires depuis la métropole) et certaines collectivités peu enclines à assumer à elles seules les charges d'entretien en raison de leur fragilité financière. La définition préalable d'un modèle économique robuste est donc une condition essentielle du succès de toute opération d'investissement, sachant que cet exercice est rendu délicat par l'absence de rentabilité de la filière pêche : les pêcheurs ne peuvent pas, à l'heure actuelle, s'engager à payer au juste prix le service fourni par les équipements. Des subventions d'équilibre seront donc certainement à prévoir les premières années de mise en service de certains équipements, le temps que la filière pêche puisse financer le fonctionnement des équipements qui lui sont nécessaires.⁴³ Afin que les projets soient élaborés au plus près des besoins des utilisateurs, les porteurs de projet devront solliciter l'avis des professionnels de la pêche afin de choisir les équipements et aménagements, ainsi qu'une grille tarifaire les plus adaptés. Les collectivités les plus fragiles auront besoin d'un appui pour le financement des coûts de fonctionnement, au moins au démarrage, pour accepter de porter les projets d'équipement.

Afin d'optimiser les coûts de maintenance et de limiter la charge sur les collectivités, une logique de mutualisation des prestations mérite d'être testée. Sous réserve que les équipements soient harmonisés à l'échelle du territoire (ex. même constructeur pour l'ensemble des machines à glace), il pourrait y avoir un marché global mutualisé d'entretien et de maintenance. Cela permettrait à la fois d'éviter les coûts exorbitants en rentabilisant au mieux le déplacement du prestataire, et de garantir que l'ensemble des équipements soit systématiquement suivi. La même logique pourrait utilement être appliquée à l'entretien et à l'homologation des balances agréées. Si le portage d'une telle démarche par la CTG apparaît pertinent, la volonté politique reste à confirmer. Les modalités de mise en œuvre d'un tel marché mutualisé doivent encore être précisées en lien avec l'ensemble des collectivités concernées : prise en compte de l'investissement ou uniquement de l'entretien et de la maintenance, participation des collectivités accueillant des équipements inclus dans le marché, forme du conventionnement, etc.

Mesure 40 : Étudier les modalités de lancement de marchés mutualisés, à l'échelle de la Guyane pour l'installation et l'entretien de machines à glace et points de pesée agréés.

43 Cf. le volet « économie ».

II. Enjeux et actions à l'échelle de la communauté d'agglomération du centre littoral (CACL)

L'histoire de la pêche dans l'Île de Cayenne s'est construite autour de trois pêcheries : la crevette, le vivaneau, et le « poisson blanc » issu de la petite pêche côtière. Les tonnages pêchés ont toutefois globalement décliné au cours des 20 dernières années, pour diverses raisons (présentées dans le volet « économie »). Aujourd'hui la filière compte quatre usines de transformation des produits de la mer (dont deux de taille significative, COGUMER et Abchée) et un marché aux poissons, répartis sur deux sites : le Vieux Port de Cayenne et le port du Larivot.

Le principal lieu de débarquement pour la petite pêche côtière est situé à Cayenne sur le site de la Crique, dont l'absence d'infrastructures participe au déficit d'attractivité de la filière (tant vis-à-vis d'éventuels acheteurs extérieurs que de potentiels futurs marins). Sa pérennité est par ailleurs remise en question par les besoins d'aménagement hydraulique de la commune de Cayenne, qui porte un projet d'écluse incompatible avec l'accès des navires de pêche au site actuel de débarquement.

Le port du Larivot avait à l'origine une double vocation, de pêche et industrielle, comprenant un terminal pétrolier. Il subsiste ainsi au niveau du site portuaire un enjeu de dépollution lié au stockage d'hydrocarbures. COGUMER a transféré son installation de seconde transformation sur le site du Larivot, mais son usine de première transformation est restée à Cayenne. Abchée souhaitait également transférer son usine de conditionnement au Larivot afin de se placer au plus près du débarquement des navires crevettiers, mais n'a pas concrétisé ce projet à ce jour. Depuis le 1^{er} juillet 2018, la gestion du port du Larivot a été transférée à la CACL, qui s'est rapidement approprié les enjeux et insuffle une nouvelle dynamique pour le développement du port, ce qui permet notamment d'envisager la mobilisation de fonds européens sur la programmation actuelle. La CACL souhaite développer l'accueil d'une partie de la flottille côtière, en complément de la flotte industrielle qui reste actuellement la seule usagère du port.

Le Vieux Port de Cayenne est un lieu de débarquement historique notamment pour les ligneurs vénézuéliens, à proximité immédiate des usines Abchée et du marché d'intérêt régional (MIR). Sa vocation de port de pêche est toutefois compromise par l'envasement récurrent, la hauteur des quais (incompatible avec les navires de pêche côtière) et les projets de la commune de Cayenne, davantage tournés vers le transport fluvial et la plaisance.

Quelques armements débarquent au port de Dégrad-des-Cannes, sur la commune de Rémire-Montjoly. Le Grand Port Maritime (GPM), gestionnaire du port commercial de Dégrad-des-Cannes, développe des projets d'extension du port et souhaiterait que les pêcheurs qui y sont basés puissent s'installer sur un autre site.

Enjeux :

- Concentrer la pêche industrielle et les services de réparation/manutention (y compris pour la flottille côtière) sur le port du Larivot.

- Assurer le maintien des activités de pêche sur le site du Vieux Port, dans l'attente de la relocalisation progressive des activités industrielles vers le Larivot.
- Renforcer, sécuriser et rendre attractifs les points de débarquement de l'île de Cayenne en veillant à leur complémentarité, entre eux et avec d'autres usages (plaisance, transport) dans une approche multi-sites.
- Accompagner la relocalisation d'une partie des débarquements de la Crique vers des sites offrant plus d'aménités pour les pêcheurs, en cohérence avec les projets d'aménagement urbain.
- Clarifier le modèle économique des équipements afin de garantir leur entretien et le maintien de leur niveau de service aux pêcheurs (y compris en développant les services aux activités connexes).
- Améliorer la fluidité des déroutements dans le cadre de la lutte contre la pêche illégale, en renforçant la capacité d'accueil des navires déroutés.

Actions à engager immédiatement :

Mesure 41 : Moderniser et sécuriser les installations portuaires de pêche du port du Larivot.

Cette mesure porte notamment sur le bouclier de défense, le portique de levage, les pieux de défense et les bollards.

Mesure 42 : Étendre et moderniser l'aire technique du port du Larivot.

Ces aménagements devront permettre la prise en charge des plus petits navires.

Mesure 43: Équiper le port du Larivot pour l'avitaillement en carburant.

Mesure 44: Équiper le port du Larivot pour l'avitaillement en glace.

Mesure 45: Équiper le port du Larivot d'un équipement de pesée agréé.

Mesure 46: Sécuriser le site du Larivot.

Mesure 47: Réaliser une étude de faisabilité et de conception de l'implantation d'une partie de la pêche côtière au port du Larivot.

Mesure 48 : Réaliser une étude de faisabilité et de conception d'un quai dédié à la pêche côtière au niveau du canal Leblond (commune de Cayenne).

Mesure 49 : Réaliser les aménagements nécessaires au fonctionnement du Vieux Port de Cayenne, dans l'attente du transfert des usines vers le Larivot.

Actions à prévoir à horizon 2025 :

Mesure 50: Créer des installations portuaires dédiées à la petite pêche côtière à la pointe Mahury (commune de Rémire-Montjoly).

Mesure 51: Créer un quai de débarquement équipé au niveau du canal Leblond (commune de Cayenne).

Mesure 52: Créer un quai de débarquement dédié à la petite pêche côtière au port du Larivot.

Mesure 53 : Relocaliser les usines de première transformation au port du Larivot.

III. Enjeux et actions à l'échelle de la communauté de communes des Savanes (CCDS)

L'activité de pêche côtière est active et bien ancrée dans chacune des trois communes. Ainsi, les communes d'Iracoubo et Kourou voient chacune débarquer 10 à 15 navires, pour 100 à 150 tonnes annuelles. Sinnamary abrite le deuxième port de pêche de la Guyane, accueillant près de 30 navires pour un débarquement annuel supérieur à 400 tonnes.

Comme ailleurs, l'équipement des points de débarquement reste largement insuffisant : pontons sous-dimensionnés, avitaillement défaillant ou inexistant, absence de pesée réglementaire et de locaux techniques. Le besoin en zones techniques pour la réparation et l'entretien des navires est également important, car les canots de pêche ne peuvent parcourir des distances importantes et doivent donc disposer des facilités nécessaires au niveau de leur port d'attache.

La CCDS représente un bassin de population limité mais central, avec une activité économique fortement structurée autour du spatial et une attractivité touristique majeure à l'échelle de la Guyane. Les stratégies de commercialisation peuvent ainsi s'appuyer sur les atouts du territoire pour aller toucher une population plus large, soit en développant le mareyage, la transformation et le conditionnement, soit en recherchant une synergie entre la vente directe et l'activité touristique. Les vocations des différentes communes peuvent en ce sens être complémentaires.

Les communes sont fortement impliquées dans le développement de la pêche, et sont toutes trois porteuses de projets portuaires.

Sinnamary dispose du statut de port de pêche et abrite une activité de transformation semi-industrielle. Le ponton est fonctionnel mais sous-dimensionné. Une machine à glace communale a été installée, mais son fonctionnement apparaît structurellement déficitaire tandis qu'elle est concurrencée par des producteurs privés qui fournissent de la glace aux pêcheurs.

Iracoubo représente un bassin de population limité mais a développé une activité de mareyage. Les pêcheurs font état de besoins importants en services de base (linéaire de ponton, arrivée d'eau et toilettes, zone technique, glace, accès au carburant détaxé).

Kourou dispose d'un marché aux poissons fonctionnel mais vétuste, et d'une zone de ramendage des filets. Les pêcheurs s'y sont associés dans un groupement d'intérêt économique (GIE). La commune souhaite reconstruire à neuf le marché aux poissons et en faire un atout touristique, grâce à une localisation plus pertinente.

Enjeux :

- Renforcer la vocation semi-industrielle du port de pêche de Sinnamary, en orientant l'outil de transformation vers le haut-de-gamme.
- Consolider et développer l'activité de mareyage en frais, notamment dans les ports de Sinnamary et d'Iracoubo.

- Dimensionner le port de Sinnamary de telle manière que les pêcheurs bénéficient des services qui leur sont nécessaires.
- Développer la vente directe en synergie avec l'activité touristique (notamment celle liée aux îles du Salut) à Kourou.
- Améliorer l'avitaillement à Kourou et Iracoubo.
- Rénover les infrastructures de débarquement d'Iracoubo.
- Permettre la mise à sec des navires pour toutes les opérations de maintenance légères (c'est-à-dire carénage exclu⁴⁴).
- Accueillir les moyens nautiques de l'État et les navires déroutés dans le cadre du contrôle des pêches.

Actions à engager immédiatement :

Mesure 54: Equiper les points de débarquement de Kourou, Sinnamary et Iracoubo d'un dispositif de pesée agréé.

Mesure 55: Créer un linéaire supplémentaire de ponton sur Sinnamary.

Mesure 56: Assurer le fonctionnement de la machine à glace de Sinnamary et conforter sa gestion et son entretien.

Actions :

- rendre opérationnelle la machine à glace de Sinnamary ;
- assurer sa gestion et son entretien.

Mesure 57: Rénover la cale de mise à l'eau à Sinnamary.

Mesure 58: Créer un linéaire supplémentaire de ponton à Iracoubo.

Mesure 59: Installer une arrivée d'eau et des toilettes à Iracoubo.

Mesure 60: Créer un espace de mise à sec des navires à Iracoubo.

Mesure 61: Rénover la cale de mise à l'eau d'Iracoubo.

Mesure 62 : Equiper Iracoubo d'une machine à glace.

⁴⁴ L'équipement d'une seule aire de carénage est prévue, au Larivot.

Mesure 63 : Équiper Iracoubo d'un accès au carburant, à l'intention des professionnels de la pêche et des agriculteurs.

Mesure 64: Etudier les solutions techniques d'avitaillement en carburant à Kourou et réaliser les investissements nécessaires pour garantir l'accès au carburant détaxé.

Mesure 65: Equiper Kourou d'une machine à glace.

Actions à prévoir à l'horizon 2025 :

Mesure 66: Démanteler et reconstruire le marché aux poissons de Kourou.

Mesure 67: Aménager des zones de chargement des camions frigorifiques à Iracoubo et Sinnamary.

Mesure 68: Créer des infrastructures pour la transformation semi-industrielle à Sinnamary.

IV. Enjeux et actions à l'échelle de la communauté de communes de l'ouest guyanais (CCOG)

Le territoire de la CCOG représente un bassin de population significatif qui sera amené à croître au cours des prochaines années pour devenir à terme le plus important de département. Il sera ainsi marqué par des transformations profondes : opération d'intérêt national (OIN), port industriel, potentiels projets miniers industriels, etc.

L'Ouest guyanais ne comporte pas d'activité de pêche formalisée et déclarée, malgré les quantités importantes de poisson débarquées et commercialisées sur Saint-Laurent. Il existe néanmoins une pêche traditionnelle amérindienne sur la commune d'Awala-Yalimapo tournée vers l'auto-consommation au sein de la commune.

Le poisson commercialisé à Saint-Laurent est pêché à la fois par des Saint-Laurentais non déclarés et par des habitants de Galibi (Suriname). Par la concurrence importante qu'elles représenteraient, ces filières informelles représentent un frein à l'émergence d'une filière structurée. La pression de pêche illégale étrangère en provenance du Suriname génère par ailleurs un sentiment d'insécurité en mer qui nuit à l'attractivité des métiers de la pêche.

Plus généralement, l'Ouest guyanais est caractérisé par des taux de chômage et une explosion démographique qui militent pour la création massive d'emplois. Le développement d'une filière pêche pourra contribuer à relever ce défi, à condition qu'une offre de formation initiale soit développée au plus près du territoire, et que l'attractivité des métiers de la pêche soit renforcée grâce à la création d'infrastructures et à la maîtrise de la pression de pêche illégale⁴⁵.

Malgré l'absence d'une filière légale, les enjeux intéressant la pêche intéressent la communauté de communes qui porte un projet intégré et validé par les communes.

Enjeux :

- Structurer une filière de pêche professionnelle formalisée et pourvoyeuse d'emplois en mer et à terre dans l'Ouest guyanais – Saint-Laurent, Mana, Awala-Yalimapo.
- Clarifier l'avenir de la petite pêche traditionnelle d'Awala-Yalimapo.

Actions à engager immédiatement :

Mesure 69: Réaliser une étude de faisabilité d'aménagements légers et compatibles avec la dynamique du littoral à Awala.

45 Voir les volets « formation » et « lutte contre la pêche illégale ».

Actions à prévoir à l'horizon 2025 :

Mesure 70: Créer une zone artisanale et portuaire dédiée à la filière pêche à Mana (débarquement et transformation).

Mesure 71: Créer des aménagements dédiés à la pêche traditionnelle à Awala.

Mesure 72: Réaliser une étude sur l'opportunité d'équiper Saint-Laurent-du-Maroni d'un quai et un point de débarquement pour la pêche.

V. Enjeux et actions à l'échelle de la communauté de communes de l'est guyanais (CCEG)

La CCEG compte un unique point de débarquement pour les pêches maritimes, à Saint-Georges. Ce dernier accueille une vingtaine de navires. Les armateurs se sont structurés au sein de l'association « Torche » et ont fait un travail remarquable de formalisation de leurs activités en quelques années.

Ils rencontrent toutefois des difficultés d'avitaillement pénalisantes. Ainsi, la détaxe sur le carburant est inopérante dans les faits en raison de la complexité et du manque de fiabilité du dispositif. L'absence de machine à glace entraîne une dépendance risquée à l'unité de production de glace d'Oiapoque, située du côté brésilien. Ils bénéficient en effet d'une forme de tolérance qui est suspendue lors des épisodes de tension frontalière. Par ailleurs, la glace brésilienne ne répondant pas aux normes européennes, la production de poisson ne peut légalement pas être commercialisée sur le territoire guyanais.

La CCEG, structure intercommunale récente, est très fragile financièrement et manque de ressources pour assurer le pilotage du développement économique de son territoire. Les lignes de partage entre les attributions communales et celles de la CCEG mériteraient d'être précisées afin de garantir un portage adapté des projets d'infrastructures.

Enjeux :

- Garantir un avitaillement performant et sécurisé pour les pêcheurs de Saint-Georges.
- Déterminer le potentiel de débouchés commerciaux en Guyane et les développer : marché communal, mareyage.

Actions à engager immédiatement :

Mesure 73: Équiper Saint-Georges d'une machine à glace et d'un point de pesée agréé dans un local abrité et sécurisé.

Mesure 74: Mettre en place un système opérationnel d'avitaillement en carburant détaxé à Saint-Georges.

Mesure 75: Réaliser une étude portant sur l'aménagement des quais et du point de débarquement de la pêche.

Actions à mener à l'horizon 2025 :

Mesure 76: Réaliser l'aménagement des quais et d'un point de débarquement de la pêche à Saint-Georges.

Mesure 77: Créer une unité de transformation et de conditionnement à Saint-Georges.

Mesure 78 : Réaliser une étude d'opportunité d'équipement des sites de Regina et Ouanary.

Lutte contre la pêche illégale

Introduction

La lutte contre la pêche illégale, dénommée « illicite, non déclarée et non réglementée (INN) »⁴⁶ est l'un des piliers de la politique commune de la pêche⁴⁷ de l'Union Européenne (UE). Afin de mettre en place un contrôle efficace et cohérent, respectant le droit international, l'UE a défini une méthode de contrôle de la filière « pêche » allant du producteur au consommateur⁴⁸. La lutte contre les pêches illégales (LCPI) s'attache ainsi au contrôle de tous les acteurs de la pêche, en mer, comme à terre, du navire, à l'assiette.

Les contrôles en France sont organisés conformément à la réglementation européenne. Les préfets de région ont la charge de décliner localement les axes prioritaires définis dans un plan national de contrôle des pêches en créant des plans régionaux. L'organisation opérationnelle de la mise en œuvre de cette police économique et environnementale, définie par des instructions du Gouvernement⁴⁹, repose sur les directions de la mer ou les directions interrégionales de la mer, qui animent et coordonnent l'ensemble du dispositif de contrôle, auquel prennent part l'ensemble des services de l'État concernés. La mise en œuvre de l'ensemble des actions de contrôle des unités est ainsi concrètement organisée par un coordonnateur de la police des pêches⁵⁰.

Le plan régional de contrôle des pêches de Guyane, révisé annuellement, comprendra ainsi, dans sa version 2019, de nouveaux outils permettant d'améliorer l'efficacité de la LCPI.

En Guyane, la filière halieutique subit, depuis de nombreuses années, la concurrence :

- d'une pêche INN réalisée par des pêcheurs illégaux étrangers, qui génère une concurrence concernant l'exploitation de la ressource ;
- d'une pêche INN intra-guyanaise, réalisée par des ressortissants français et revendue sur le territoire de façon illégale, générant une concurrence déloyale, contribuant à un bas prix d'achat du poisson au pêcheur.⁵¹

46 Définition conforme Règlement (CE) n° 1005/2008 du Conseil du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et au plan d'action international pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (PAI-INN – 2001).

47 Règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche.

48 Règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche.

49 Circulaire du 8 septembre 2000 relative à l'organisation générale du contrôle des pêches maritimes et des produits de la pêche et instruction du Gouvernement du 17 février 2015.

50 Instruction du Gouvernement du 17 février 2015 relative à la coordination opérationnelle du régime de contrôle applicable à la politique commune des pêches.

51 Cf. le volet « économie », *supra*.

Cette concurrence déloyale a récemment été accentuée par la survalorisation d'un produit connexe issu de la pêche : la vessie natatoire, produit particulièrement recherché sur le marché asiatique. Ainsi, de nombreux armateurs ont orienté leur activité vers le commerce de ce sous-produit de la pêche, au détriment parfois des captures entières, et l'utilisent pour rémunérer leurs équipages (de manière substantielle et souvent non déclarée). Ce viscère, ayant une valeur financière trois fois supérieure à celle du poisson entier, s'avère ainsi être désormais la principale source économique de la pêche côtière.

En plus des conséquences de ces pratiques sur l'économie de la filière « pêche » et la ressource, le trafic de vessies natatoires induit également des comportements déviants, préjudiciables aux tortues marines et mammifères marins⁵² et à la qualité, et donc au prix, des poissons commercialisés⁵³.

I. La nécessité de développer de nouveaux outils juridiques pour la lutte contre la pêche et les pratiques économiques illégales

Le débarquement des vessies natatoires n'est pas spécifiquement encadré par la réglementation européenne ; une réglementation locale adaptée permettra de réaliser des contrôles ciblés.

La pratique de la pêche maritime de loisir en Guyane n'est par ailleurs actuellement encadrée par aucun texte. Réservés à une consommation familiale, les produits de la mer pêchés dans ce cadre sont toutefois difficilement contrôlables compte tenu de l'imprécision de la notion de consommation familiale. Les débarquements issus de cette pêche, importants en volume, sont ainsi à l'origine d'une concurrence déloyale, mise en avant par les professionnels du secteur. Certains des produits pêchés sont en effet vendus illégalement, notamment sur des marchés à forte valeur ajoutée, telle celui de la restauration.

Il est ainsi nécessaire de créer des outils spécifiques permettant de faciliter les contrôles de tous les acteurs, tout au long de la filière.

Mesure 79: Encadrer les déclarations et débarquements de vessies natatoires.

Cette mesure nécessitera d'établir un ratio moyen entre les poids de poissons débarqués et les poids de vessies natatoires correspondant. Une telle mesure permettra aux unités de contrôle de pouvoir réaliser des inspections plus rapides compte tenu des enjeux présentés *supra*.

52 Les tortues et mammifères marins pâtissent notamment du temps plus long d'immersion des filets lorsque les vessies natatoires sont ciblées en priorité – les vessies s'abîment moins vite que les poissons entiers.

53 L'éviscération des poissons réalisée en priorité pour récupérer leur vessie natatoire est souvent réalisée à la hâte, sans considération pour le poisson entier... qui devient paradoxalement un sous-produit de la vessie.

Mesure 80: Encadrer la pêche maritime de loisir.

Une limitation du nombre de captures autorisé devra être mise en place en concertation avec le CRPMEM et les associations de pêcheurs plaisanciers.

II. L'amélioration des stratégies de lutte, du producteur au consommateur

Les axes stratégiques de lutte contre la pêche INN sont inscrits dans le plan régional de contrôle des pêches ; il s'agit d'un plan annuel, validé par le comité de l'administration régionale (CAR).

En Guyane, un comité stratégique portant sur le sujet spécifique de la LCPI, présidé par le préfet, détermine les axes prioritaires des actions à mener. Le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins sera régulièrement associé à ses travaux.

La stratégie menée est adaptée au fur et à mesure de l'évolution des enjeux. Le plan 2019 intégrera ainsi de nouveaux outils organisationnels. Un réseau technique composé d'agents des unités d'inspection, piloté par la direction de la mer, permettra d'avoir des échanges sur la réglementation, ses modalités d'application, ses évolutions et les stratégies opérationnelles de contrôle. Il permettra également de présenter aux différentes unités un bilan des procédures en cours - suites judiciaires ou administratives, d'avoir des échanges sur les difficultés éventuellement rencontrées et de proposer de nouveaux modes opératoires. Ce comité a pour vocation à se réunir trois fois par an environ.

III. L'accompagnement de la mise en conformité des activités de pêche pratiquées en Guyane par des ressortissants français

Plus d'un tiers des débarquements de produits de la mer en Guyane n'est pas déclaré⁵⁴. Cette pêche illégale est réalisée par des producteurs non déclarés, dont c'est souvent l'activité économique principale.

Afin d'assurer la légalisation de ces activités dans les conditions présentées dans les volets « économie » et « formation » du présent plan d'action, un recensement des acteurs de cette production informelle devra être établi.

Par ailleurs, les caractéristiques biogéographiques des espèces halieutiques de Guyane mériteraient une définition des limites de salure des eaux plus précise. Aujourd'hui en effet, les limites de salure des eaux sont confondues avec les limites transversales de la mer.

Mesure 81: Faire entrer la pêche informelle dans les circuits légaux.

Mesure 82: Redéfinir les limites de salure des eaux.

Actions : réaliser une étude biogéographique (IFREMER) permettant de caractériser la répartition des principales espèces halieutiques de Guyane.

⁵⁴ Estimation réalisée en comparant les chiffres du système d'information halieutique de l'IFREMER obtenus par l'observation des débarquements et les quantités officiellement déclarées.

IV. Le développement de la coopération régionale

Depuis une vingtaine d'années, la lutte contre les pêches INN par des navires provenant de pays tiers a nécessité la mise en place de moyens techniques et humains conséquents, renforcés ces dernières années dans le cadre des priorités que s'est données l'État.

Malgré des actions répétées et médiatisées de saisie et de destruction de navires illégaux, et malgré une baisse sensible du nombre d'incursions dans les eaux françaises, reconnue par les professionnels de la pêche, ces pêcheries INN perdurent.

Cette pêche INN latente dans les eaux guyanaises s'expliquent par plusieurs facteurs dont le nombre très important de navires actifs dans les eaux des pays voisins (environ 3000 dans les eaux du Suriname, et 4000 dans les eaux du Brésil), alors que le nombre de navires actifs sur le territoire guyanais n'est que de 150, laissant ainsi de grandes zones maritimes « libres ».

Ces Etats, dont l'économie liée à la production halieutique est très importante, commercialisent en grande partie leur production au sein de l'Union européenne et sont donc soumis à ses exigences en matière de lutte contre les pêches INN, notamment à la certification des captures⁵⁵.

Il semble désormais indispensable d'associer davantage les États voisins à la lutte contre la pêche INN afin d'améliorer l'efficacité de la lutte contre ces pêches illicites.

La gouvernance de la politique étrangère en matière de pêche maritime relevant en grande partie de la compétence de l'Union européenne, mais nécessitant une application opérationnelle locale, la coopération avec les Etats du plateau des Guyane rend souhaitable de mettre en place des actions à deux échelles, locale et internationale.

Mesure 83: Développer une coopération régulière entre les administrations en charge du contrôle des pêches du Guyana, du Suriname, de la France et du Brésil.

La mise en place d'un lien direct entre les coordinateurs de la police des pêches de chaque Etat permettra de pouvoir échanger des informations en temps réel afin d'optimiser l'organisation de la lutte contre la pêche INN.

Mesure 84: Réaliser des opérations conjointes de contrôle en mer dans les zones frontalières.

La mise en place de patrouilles conjointes, comme cela a été fait sur l'Oyapock, permettra d'impliquer davantage les Etats frontaliers dans la lutte contre la pêche INN, voire dans la lutte contre d'autres trafics illégaux le cas échéant. Cette mesure pourra être mise en œuvre avec l'appui des centres de coopération policière (CCP).

55 Règlement (CE) n° 1005/2008 du Conseil du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

Mesure 85: Élaborer un plan de déploiement conjoint avec les États du plateau des Guyane.

Cette mesure, relevant d'accords internationaux, permettra dans un premier temps de mettre en place des échanges d'inspecteurs afin d'améliorer la synergie entre les unités de contrôle de chaque Etat, puis de mettre en place des patrouilles transfrontalières avec équipages mixtes.

Annexes

Annexe 1 - Fiche-type de présentation de chaque mesure

PLAN POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA FILIERE « PECHE » EN GUYANE

THEME : INFRASTRUCTURES

PRIORITE	Exemple : Moderniser et sécuriser les installations portuaires de pêche du port du Larivot	N° FICHE
P1		XX
P2		
P3		

THEME(S) :

ACTION :

ACTIONS LIEES DU PLAN D'ACTION :

PORTEUR DU PROJET :

SERVICES ET PERSONNES REFERENTES POUR LA MISE EN OEUVRE ET LE SUIVI DE L'ACTION :

CONTEXTE :

OBJECTIF GENERAL (un ou plusieurs) :

DESCRIPTION DE L'ACTION :

RESULTATS, BENEFICES, IMPACTS RECHERCHES (dont objectifs finaux quantifiés) :

INDICATEURS (permettant de juger de l'avancement de l'action) :

--

CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION :

--

MONTANT GLOBAL DE L'OPERATION (estimé) :

--

PLAN DE FINANCEMENT – financeur(s), montant(s), type de dépense (investissement, fonctionnement), nombre d'ETP :

--

SUIVI DE L'ACTION SUR LE LONG TERME – responsable et modalités de l'entretien éventuel, coût annuel du fonctionnement, etc. :

--

Annexe 2 – Evolution de l'activité de pêche crevettière

L'évolution du nombre de chalutiers / crevettiers de 1990 à 2018

Années	1981	1990	1995	2000	2005	2010	2016	2017	2018
Nombre	92	69	58	52	36	18	15	15	13

L'évolution du tonnage débarqué de crevettes en tonnes de 1981 à 2017

Années	1981	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017
Tonnage	5688	3927	4010	2572	2943	943	759	692	458