

SÉMINAIRE INTER MODALITÉ TERRE-MER

DECEMBRE 2025



Pourquoi fixer un cadre ?

- Besoin de développer des liaisons considérées comme vitales pour le développement économique et social d'un territoire ;
- Besoin de désenclaver un territoire ;
- Besoin de développer une offre alternative à d'autres mobilités (gain de temps, franchissement d'obstacle) ;
- Besoin d'encadrer la liberté de marché qui peut avoir des conséquences sur la sécurité des biens et des personnes.

Le cadre

- **Organiser les services de transport maritime : un cadre régi par le droit de l'Union européenne**
 - **RÈGLEMENT (CEE) No 3577/92 DU CONSEIL du 7 décembre 1992** concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (**cabotage maritime**) :
 - S'applique aux **armateurs communautaires** ;
 - Qui exploitent des **navires immatriculés dans un Etat membre** et battant pavillon de cet Etat membre ;
 - Sous réserve que le **navire soit admis au cabotage de cet Etat membre**.

Comment fixer un cadre ?

- **Service de transport maritime = service normalement fourni contre rémunération et comprenant :**
 - **le cabotage continental** : transport par mer de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale ou sur le territoire principal d'un seul et même État membre sans escale dans des îles ;
 - **les services d'approvisionnement off shore** : le transport par mer de passagers ou de marchandises entre tout port d'un État membre et les installations ou structures situées sur le plateau continental de cet État membre;
 - **le cabotage avec les îles** : le transport par mer de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs des îles d'un seul et même État membre ou des ports situés sur les îles d'un seul et même État membre ;

Comment fixer un cadre ?

- **Organiser les services de transport maritime :**
 - **Obligations de service public (OSP)**
= Sert à encadrer/réglementer le marché sans compensation (accès si on respecte les obligations définies comme les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, les normes navires/équipage...)
 - **Délégations de service public (DSP)**
= attribution du monopole d'une liaison à un opérateur à la suite d'une procédure réglementée (avec compensation possible)
 - **La société d'économie mixte (SEM) ou la régie**

Stratégies concertées ...

- **Stratégie nationale mer et littoral 2024-2030**
- **Feuille de route Economie bleue**
- **Document stratégique de bassin ultramarin Antilles** (plan d'action en cours d'élaboration)
 - ⇒ Vision orientée vers :
 - la décarbonation ;
 - la promotion de la performance environnementale ;
 - la résilience face au changement climatique ;
 - la diminution de l'impact des autres activités anthropiques.

...qui doivent orienter la collectivité

- Répondre aux orientations stratégiques définies de la SNML et du DSB (exigence de conformité) ;
- Répondre à sa propre organisation des différents types de mobilités sur son territoire ;
- Répondre aux besoins de service public de la population et des entreprises.

Quelles modalités de transport ?

- **Les navettes maritimes** (service régulier de liaison entre deux ou plusieurs ports, selon un horaire publié, une régularité ou une fréquence identifiable) ;
- **Le transport à la demande** (taxi boat) ;

→ **Bien définir son projet préalablement, pour comprendre la réglementation applicable**

Les règles applicables

- **Obligations liées au navire ;**

Questions de conception, de dispositifs/matériels de sécurité, de normes d'habitabilité, motorisation, gestion des déchets, etc.

- **Obligations liées à l'équipage ;**

Questions liées aux qualifications et aux compétences, suivi social

- **Obligations liées à l'exploitation.**

Qualité des infrastructures portuaires, du service...

Le navire

- 1) Prendre contact avec un **centre de sécurité des navires** (service de la Direction de la mer) qui pourra orienter le porteur de projet et l'accompagner dans sa démarche ;
- 2) Le projet sera **suivi alors par un inspecteur de la sécurité des navires**, de la conception du navire jusqu'à sa livraison en passant par le chantier ;
 - étude en **commission régionale ou centrale de sécurité** ;
- 3) Le navire se verra in fine délivré un **permis de navigation** et potentiellement plusieurs titres de sécurité selon la conception et l'exploitation.

L'équipage

1) Prendre contact avec un **service en charge des gens de mer** (service de la Direction de la mer) qui pourra orienter le porteur de projet et l'accompagner dans sa démarche ;

→ en fonction des caractéristiques du navire et de son exploitation, l'administration déterminera :

- **Un effectif minimal** ;
- **Des qualifications requises** (brevets et certificats) ;

2) Une fois l'obtention du permis de navigation, le porteur de projet devra demander le **permis d'armement** de son navire au service en charge des gens de mer.

3) L'entreprise devient armateur

Entreprise devient Armateur

- 1) L'entreprise devient armateur = le navire est armée pour elle ;
- 2) Elle devra donc **suivre à la fois son navire et son équipage** :
 - Renouvellement périodique des titres de sécurité, du permis de navigation ;
 - Renouvellement périodique des brevets des marins, de leur aptitude médicale à la navigation,
 - Suivi du **régime social** des marins et des gens de mer, etc.

→ besoin de recruter un **capitaine d'armement**

Exploitation

L'entreprise devra enfin s'assurer que les liaisons choisies permettent :

- aux passagers d'embarquer/débarquer en toute sécurité (hauteur des quais, qualité de ceux-ci) ;
- aux marins de réaliser leurs manœuvres et d'assurer leur route (chenaux d'accès, conditions météo, tirant d'eau) ;
- aux autorités d'intervenir facilement en cas de besoin (ordre public, secours).