



PREFET MARITIME
DE LA MEDITERRANEE

PREFET DE LA REGION
PROVENCE-ALPES-COTE-D'AZUR
PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE

Arrêté interpréfectoral n° 071/2012

portant création de la zone maritime et fluviale de régulation du grand port maritime de Marseille, réglementant le service de trafic maritime et de diverses mesures relatives à la sûreté du grand port maritime de Marseille.

Le vice-amiral d'escadre, préfet maritime de la Méditerranée,
Le préfet de la région de Provence-Alpes- Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône,

- Vu** le code des transports, notamment les articles L5211-1 à L5211-4, L5242-2 et L 5331-1 ;
- Vu** le code des ports maritimes, notamment l'article R 301-1 et suivants ;
- Vu** le code disciplinaire et pénale de la marine marchande ;
- Vu** le code de la défense ;
- Vu** le code rural et des pêches maritime ;
- Vu** le code pénal, notamment l'article R 610-5 ;
- Vu** la loi du 28 mars 1928 modifiée par le décret 69.515 du 19 mai 1969 relative au régime du pilotage dans les eaux maritimes ;
- Vu** la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et son décret d'application n°2008-1032 du 9 octobre 2008,
- Vu** le décret du 1^{er} février 1930 modifié relatif aux attributions des préfets maritimes en ce qui concerne les pouvoirs de police et la réglementation de la pêche côtière ;
- Vu** le décret n°73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure ;
- Vu** le décret n°77-733 du 6 juillet 1977 portant publication du règlement international de 1972 pour la prévention des abordages en mer ;
- Vu** le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 portant sur l'organisation de l'action de l'État en mer ;
- Vu** le décret n°2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur ;
- Vu** le décret n° 2008-1033 du 9 octobre 2008 instituant le grand port maritime de Marseille ;
- Vu** le décret n° 2009-1360 du 5 novembre 2009 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer ;

Vu l'arrêté de M. le préfet maritime de la Méditerranée n° 80/98 du 25 septembre 1998 modifié réglementant la navigation aux approches des côtes françaises de Méditerranée en vue de prévenir les pollutions marines accidentelles

Vu l'arrêté de M. le préfet maritime de la Méditerranée n° 24/2000 réglementant la circulation des navires et engins le long des côtes françaises de Méditerranée ;

Vu l'arrêté de M. le préfet maritime de la Méditerranée n° 76/2000 du 13 décembre 2000 portant création de chenaux d'accès aux ports et mouillages du littoral méditerranéen pour les navires citernes transportant des hydrocarbures et les navires transportant des substances dangereuses ;

Vu l'arrêté préfectoral du 21 février 1994, modifié, portant délimitation du port de Marseille et délimitation administrative du port pour application du règlement de police ;

Vu l'arrêté préfectoral du 06/2004 du 30 janvier 2004 relatif au signalement des incidents et accidents de mer dans la zone de protection écologique sous juridiction française en Méditerranée ;

Vu l'arrêté n° 342 du 11 mai 2005 et ses annexes techniques, portant règlement local de la station de Pilotage de Marseille et du Golfe de Fos et la décision 0354 du 18 mai 1999, fixant les seuils de pilotage ;

Vu l'arrêté n°196 du 8 août 2008 relatif au pilotage des bateaux et convois et autres engins fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage de Marseille-Fos ;

Vu l'arrêté préfectoral n°25 du 2 mars 2009 portant réglementation de l'accès des bateaux fluviaux à l'intérieur des limites administratives du Grand Port Maritime de Marseille ;

Vu l'arrêté ministériel du 30 avril 2009 portant prise en considération du projet de création du parc national des calanques ;

Vu les avis et observations de la commission nautique locale du 20 décembre 2011 ;

Vu l'avis du directoire du Grand Port Maritime de Marseille du 07 mai 2010

ARRETEMENT

TITRE I – GENERALITES.

ARTICLE 1 – OBJET.

Le présent arrêté conjoint créé une zone maritime et fluviale de régulation ci-après dénommée ZMFR, adossée au grand port maritime de Marseille ci-après dénommé GPMM. Les limites géographiques de cette zone ainsi que ses chenaux d'accès et zones de mouillage sont rappelés ci-après et figurent en annexe I (coordonnées exprimées en WGS84, EUR50 ou LAMBERT III) du présent document.

Cet arrêté définit également la procédure à suivre et fixe les règles applicables à la navigation dans la zone maritime et fluviale de régulation du GPMM ainsi que dans les limites administratives dudit port.

Le GPMM dispose d'un service de trafic maritime portuaire ci-après dénommé STM portuaire. Ce STM portuaire est compétent dans la ZMFR et dans les limites administratives du GPMM. Les règles de fonctionnement de ce STM portuaire sont définies dans le présent arrêté.

Dans la zone maritime et fluviale de régulation et dans les limites administratives du GPMM, les mesures afférentes aux règles de sûreté que les capitaines de navire, bateaux et patrons pilotes sont tenus de respecter sont celles édictées par les règles ISPS appliquées à l'intérieur des limites administratives de ce port.

ARTICLE 2 – DEFINITIONS.

Dans le présent arrêté, on entend par :

- « **Navire** » : tout moyen de transport flottant employé normalement à la navigation maritime et soumis, de ce fait, aux règlements de cette navigation ;
- « **Bateau** » : tout moyen de transport flottant qui n'est pas employé conformément à la navigation maritime. Cette dénomination comprend en particulier les moyens de transports flottants employés pour la navigation intérieure fluviale (convois et autres engins fluviaux).
- « **Embarcation** » : tout engin flottant n'entrant pas dans les définitions de « navire » et « bateau ».
- « **Bâtiments de l'État et/ou des services homologués** » : navires, bateaux, embarcations des services concourant à l'exploitation normale du port ou susceptibles de faire respecter les lois et réglementations en vigueur (douane, gendarmerie nationale, gendarmerie maritime, police nationale, police municipale, marine nationale, marins-pompiers, sapeurs-pompiers, affaires maritimes, phares et balises, capitainerie, pilotage, remorquage, lamanage, services du GPMM - bathymétrie et travaux).
- « **GPMM** » : grand port maritime de Marseille qui regroupe les bassins Est et Ouest.
- « **Bassins Est** » : partie du port située sur et au large de la ville de Marseille (à l'est de la ligne du méridien du feu de Sausset les Pins).
- « **Bassins Ouest** » : partie du port située sur et au large des communes de Fos, Lavéra, Port-de-Bouc Martigues, Berre, Port Saint-Louis du Rhône (à l'Ouest de la ligne du méridien du feu de Sausset-les-Pins).
- « **STM Portuaire** » : service de trafic maritime portuaire, représentant la capitainerie et opéré par les vigies de Port-de-Bouc et de Marseille.
- « **Fos Port Control** » : nom d'appel pour le STM portuaire des bassins Ouest opéré par la vigie de Port-de-Bouc.
- « **Marseille Port Control** » : nom d'appel pour le STM portuaire des bassins Est opéré par la vigie de Marseille.
- « **Pilote** » : pilote de la station de Marseille, du Golfe de Fos, habilité à exercer le pilotage portuaire et côtier suivant les modalités particulières définies au règlement local de la station de pilotage dans la zone s'étendant du Rhône vif au cap Camarat.
- « **ZMFR** » : zone maritime et fluviale de régulation du grand port maritime de Marseille.
- « **AIS** » : système d'identification automatique utilisé par les navires, bateaux, bâtiments de l'État et des services homologués et le STM portuaire pour identifier les navires et échanger des informations par mode électronique.

ARTICLE 3 – SERVICE DU TRAFIC MARITIME PORTUAIRE (STM).

3.1 – Objet.

Le STM portuaire est opéré par les vigies de la capitainerie du GPMM dans le but d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic et de protéger l'environnement.

3.2 – Rôle du STM portuaire.

Il surveille, régule, et, en collaboration avec le service du pilotage, coordonne le trafic maritime dans la ZMFR et à l'intérieur des limites administratives du port. Il recueille, transmet et diffuse des informations nautiques et générales qui concernent la ZMFR.

Il appelle les navires, bâtiments, bateaux et embarcations ayant pénétré dans la ZMFR sans s'être préalablement identifiés.

Lorsqu'il détecte une situation susceptible d'altérer la sécurité ou la sûreté de la navigation ou de porter atteinte à l'environnement, il relaye l'information auprès des navires, bateaux et embarcations concernées ou présents dans la zone et alerte les autorités maritimes, via le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et Sauvetage en Méditerranée (CROSS MED La Garde) pour les événements liés à la sécurité de la navigation et à l'environnement, et le groupement de gendarmerie maritime de la Méditerranée pour les événements susceptibles de constituer une atteinte aux règles de sûreté, formation militaire de la marine nationale en charge et responsable de tous les aspects liés à la sûreté dans la ZMFR.

Dans la ZMFR, lorsqu'il détecte une situation dangereuse ou se trouve face à un capitaine de navire dont les décisions et/ou le comportement nautique peuvent être considérés comme contraire aux règles de navigation, notamment de sécurité (route erratique, risque de collision, risque d'échouement, navire non identifié, navire chassant sur son ancre, ou autre situation jugée préoccupante ou dangereuse), le STM portuaire, en collaboration avec le service du pilotage, prend, sans délai, toutes mesures de sauvegarde nécessaires pour faire cesser le risque ou le danger, y compris des ordres d'évitement et/ou de séparation en fonction du trafic.

Il réceptionne et retransmet aux services et administrations concernés les alertes en cas d'incident ou d'accident dans la ZMFR et alerte les autorités maritimes via le CROSS MED La Garde.

Dans le respect des zones particulières, réglementées ou interdites définies par arrêtés, il autorise le mouillage dans la ZMFR et particulièrement dans les zones de pilotage obligatoire.

3.3 – Limites de compétences.

La compétence du STM se limite aux zones et prérogatives précisées au paragraphe 3.2. du présent arrêté. Cette compétence est indépendante de la notion de compétence administrative.

Les pouvoirs et attributions dévolus au préfet maritime continuent de s'exercer de plein droit dans les zones de sa compétence à l'intérieur de la ZMFR.

Chaque intervenant concourant à la mise en œuvre du STM portuaire, agit dans le cadre technique et juridique fixé par les textes réglementaires régissant son activité.

L'organisation du STM portuaire ne modifie aucune compétence ou responsabilité pour les acteurs portuaires que sont le navire, le bâtiment, l'embarcation et son équipage, la capitainerie, le pilotage, le remorquage, le lamanage.

Les instructions du STM portuaire s'appliquent sans préjudice aux règlements internationaux et nationaux régissant la responsabilité du capitaine concernant la sécurité de son navire.

Les décisions concernant la conduite effective et la manœuvre du navire restent du ressort du capitaine.

3.4 – Autorité du STM portuaire.

Le président du directoire du GPMM, autorité portuaire et autorité investie du pouvoir de police portuaire est l'autorité unique du STM portuaire.

3.5 – Service de la capitainerie.

Les officiers de port et officiers de port adjoints agents de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, assurent, l'exploitation opérationnelle du service de trafic maritime portuaire, qui est répartie sur deux sites :

« Fos Port Control » le STM portuaire des Bassins Ouest opéré par la vigie de Port de Bouc.
VHF marine canal 12
Tel. : 00 33(0)4 42 40 60 60
Fax : 00 33 (0)4 42 40 60 20
Mail : offport-vigiepdb@marseille-port.fr

« Marseille Port Control » le STM portuaire des Bassins Est opéré par la vigie de Marseille.
VHF marine canal 12
Tel. : 00 33 (0)4 91 39 42 41
Fax : 00 33 (0)4 91 39 40 41
Mail : off.port-vigie.mlle@marseille-port.fr

3.6 – Service du Pilotage.

Le rôle du service du pilotage dans l'organisation du STM portuaire consiste principalement à fournir au capitaine :

- une assistance pour la manœuvre ou le mouillage d'attente de son navire ;
- des renseignements sur les conditions locales de navigation régnant à l'intérieur de la zone de pilotage ainsi que sur les réglementations nationales et locales en vigueur ;
- une assistance dans les communications entre le navire, le STM portuaire, les remorqueurs et lamaneurs ;

Il émet auprès du STM portuaire un avis sur la faisabilité des manœuvres d'entrée, de sortie ou de déhalage en fonction des conditions météorologiques du moment et des caractéristiques du navire.

Il informe le STM portuaire de toute avarie ou dommage causé au balisage ou aux installations portuaires.

Le contact navire/service du pilotage s'effectue :

- dans les Bassins Ouest sur VHF marine canal 14 ;
- dans les Bassins Est sur VHF marine canal 8.

3.7 – Service du Remorquage.

La réglementation en vigueur prévoit localement, et dans des cas particuliers, l'obligation de remorquage.

Le capitaine du navire, sur conseil du pilote, passe commande du nombre de remorqueurs nécessaires pour la manœuvre.

En fonction des circonstances météorologiques, de régulation et de sécurité du trafic maritime ou d'autres éléments dûment justifiables, le STM portuaire peut, en coordination avec le service du pilotage, imposer au capitaine, à ses frais, l'assistance d'un ou plusieurs remorqueurs, dans la ZMFR ainsi que dans les limites administratives du port. Ces dispositions ne s'imposent pas aux bâtiments de l'État.

Le canal de travail VHF utilisé pendant la manœuvre est VHF marine canal 6

3.8 – Service du Lamanage.

L'amarrage et la surveillance de l'amarrage du navire ou bateau sont de la responsabilité du capitaine.

Si le navire n'utilise pas les lamaneurs, seuls les membres de l'équipage sont autorisés à effectuer l'amarrage ou le largage du navire.

Dans certaines circonstances ou à la demande du pilote, pour des raisons de sécurité, le STM portuaire peut imposer au capitaine, à ses frais, le service du lamanage. Ces dispositions ne s'imposent pas aux navires de l'État.

Le canal de travail VHF utilisé pendant la manœuvre est VHF marine canal 6

3.9 – Moyens.

Les moyens du STM portuaire sont disponibles 24/24 h et regroupés sur les deux sites définis en 3.5.

Le STM portuaire dispose :

- d'une vigie centrale à Marseille armée 24h/24h et une vigie annexe à Sainte Marie (passe Sud des bassins Est) ;
- d'une vigie à Port de Bouc armée 24h/24h ;
- de radars couvrant l'ensemble de la ZMFR ;
- d'un système informatique de traitement des images radar permettant d'avoir des informations sur les échos (position, route, vitesse notamment).
- d'un système d'exploitation de l'information diffusée par les transpondeurs AIS ;
- d'un logiciel portuaire de déclaration d'escale, traitant notamment de manière automatique les informations reçues et transmises au réseau d'information Safeseanet via Trafic 2000 ;
- d'un système d'enregistrement des communications téléphoniques et VHF marine ;
- d'un système d'enregistrement des situations radars ;
- d'un réseau de caméras de surveillance ;
- de capteurs de vitesse et direction du vent sur les différents terminaux ;
- d'une indication de la hauteur d'eau et d'une mesure de la hauteur de houle ;
- de cartes et documents nautiques ;
- d'un accès aux prévisions de météo France.

ARTICLE 4 - LIMITES GEOGRAPHIQUES DE LA ZMFR.

Conformément aux dispositions réglementaires, la ZMFR se situe en-dehors des limites administratives du GPMM. Les dispositions édictées dans le présent arrêté s'applique, entre autre, à l'intérieur de la ZMFR (voir coordonnées géographiques et plans en annexe).

La ZMFR a pour limites maritimes :

- à l'Ouest, le méridien du phare de Faraman ;
- au Sud, le parallèle du phare du Planier entre Faraman et Planier, puis une ligne qui court du Phare du Planier au feu de l'Île Tiboulou de Maire ;
- à l'Est, une ligne qui court du feu de l'Île Tiboulou de Maire au Cap Croisette puis à la côte vers le Nord.

En dehors des limites administratives du port :

- les chenaux d'accès.
- les zones d'attente et de mouillage de Marseille.
- les zones d'attente et de mouillage du Golfe de Fos.
- le canal fluvial de l'écluse de Barcarin à la darse 1.
- les canaux fluviaux.
- l'écluse de Barcarin.
- l'écluse de Port Saint-Louis du Rhône.

Un plan général de zone incluant notamment la ZMFR, les limites administratives du port et le STM portuaire est joint en annexe V du présent arrêté.

ARTICLE 5 – CONSIGNES GENERALES.

- 5.1** – Exceptées les dérogations prévues, les capitaines et pilotes sont tenus de se conformer au règlement international pour prévenir les abordages en mer et particulièrement à la règle concernant la navigation dans les voies d'accès et les chenaux étroits (règle 9).
- 5.2** – Tout navire ou bateau équipé de l'AIS, doit maintenir en permanence son équipement en fonctionnement qu'il soit en navigation ou au mouillage d'attente. En cas de défaillance, il doit le signaler immédiatement au STM portuaire en donnant son nom et sa position et toute autre information utile. Ces dispositions ne s'imposent pas aux navires de l'État.
- 5.3** – Tout navire, bateau et embarcation, soumis à l'emport d'un équipement VHF marine, indépendamment de la veille du canal de sécurité 16, doit effectuer une veille permanente sur le canal 12, canal de travail du STM portuaire. Il communique ses intentions de manœuvre sur le canal 12, particulièrement dans les passes, sorties de darses, canaux et chenaux étroits.
- 5.4** – Les communications entre le navire, le bateau, l'embarcation et le STM portuaire se font en langue anglaise ou française. Si ces échanges radio ne sont pas satisfaisant d'un point de vue audible ou de la compréhension dans l'une de ces deux langues, le navire se verra imposer, quelle que soit sa taille, à ses frais, l'assistance d'un pilote.
A bord des navires soumis à l'obligation de pilotage, une fois que le pilote a rejoint la passerelle du navire qu'il doit assister, il contacte le STM portuaire afin de recevoir les instructions et informations concernant son mouvement dans la ZMFR.
Dans les passes, darses et bassins les navires et bateaux devant se croiser ou manœuvrer à proximité l'un de l'autre communiquent et s'entendent sur leurs intentions suffisamment tôt sur la VHF marine canal 12, ceci afin d'éviter toute situation susceptible de compromettre la sécurité ou la sûreté de la navigation.
- 5.5** – La circulation de tout navire, bateau ou embarcation d'une longueur de moins de 50 mètres est limitée à 5 nœuds à l'intérieur de la bande côtière des 300 mètres, à partir de la côte, ou autour des îles et îlots, y compris les rochers émergés, balisés ou non, ainsi que les ouvrages artificiels, digues, jetées, marques fixes de balisage, ...
Cette limitation ne s'applique pas aux bâtiments de l'État et des services homologués
- 5.6** – Les véhicules nautiques à moteur (jets skis, scooters des mers) sont soumis aux dispositions prévues par l'article 3 de l'arrêté du Préfet maritime n°24/2000 du 24 mai 2000 réglementant la circulation des navires et engins le long des côtes françaises de Méditerranée.
L'accès aux darses leur est interdit.

- 5.7** – Sans préjudice des dispositions de l'article 5.5, tout navire, bateau ou embarcation doit adopter une vitesse de sécurité adaptée en tenant compte de ses capacités de manoeuvrabilité, des conditions météorologiques et de trafic, afin de pouvoir prendre, à tout moment, les mesures appropriées pour éviter un abordage.
- 5.8** – A l'intérieur de la ZMFR et particulièrement dans les chenaux dragués, les canaux, les passes et endroits resserrés, tout navire, bateau, embarcation ou bâtiments de l'État et des services homologués doit naviguer et manoeuvrer avec les précautions d'usage afin d'éviter tout avarie ou dommage à l'environnement.
- 5.9** – Les navires, bateaux et embarcations de moins de 50 mètres de longueur hors tout ne doivent pas gêner le passage des navires dans les chenaux. Priorité peut être donnée aux bâtiments de l'État dès lors que l'exécution et la réussite de leur mission l'imposent, dans le respect des règles de sécurité, notamment de navigation.
- 5.10** – A l'intérieur des zones de pilotage obligatoire, les navires, bateaux et embarcations de pêche ou plaisance de moins de 50 mètres, qu'ils soient à voile ou à moteur doivent s'écarter de la route des navires de plus de 50 mètres.
- 5.11** – La pose de filets et d'engins de pêche est interdite dans les chenaux d'accès, les passes et les darses du Grand Port Maritime de Marseille. Tout engin de pêche mouillé ou ayant dérivé dans ces zones pourra être retiré aux risques et périls du propriétaire par les forces de l'ordre, la police des pêches ou les services de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.
- 5.12** – Tout navire, bateau, embarcation ou bâtiment de l'État et des services homologués devra se tenir à l'écart d'une pilotine effectuant un transfert de pilote ceci en tenant compte des remous générés par son déplacement.
- 5.13** – D'une manière générale, les prescriptions du présent règlement ne peuvent pas faire obstacle à la navigation des bâtiments des services homologués en cours d'opérations portuaires.
- 5.14** – Dans la mesure du possible, les navires, bateaux et bâtiments de l'État et des services homologués ne doivent pas gêner les bâtiments en cours d'opérations spéciales (bathymétrie ou autre).
- 5.15** - Dans la mesure où cela n'engage ni la sécurité ni la sûreté, les navires, les bateaux et les bâtiments des services homologués ne doivent pas gêner ni entraver l'action les bâtiments et embarcations des services de douanes, de police et de gendarmerie en cours d'opérations de police du plan d'eau, de police fiscale et douanière ou de sûreté (intervention y compris subaquatique, contrôle de navire ou d'embarcation).

TITRE II – ACCES.

ARTICLE 6 – GENERALITES SUR L'ACCES DANS LA ZMFR.

- 6.1** – A l'exception des bâtiments de l'État, les dispositions suivantes s'appliquent aux navires et bateaux devant pénétrer dans la ZMFR, soit :

- à destination des bassins Est ;
- à destination des bassins Ouest ;
- transitant des bassins Est vers les bassins Ouest et inversement ;
- effectuant une navigation côtière.

6.2 – Les navires et bateaux devant escaler au GPMM en font la demande comme défini dans le règlement général de police.

6.3 – Avant de pénétrer dans la zone maritime et fluviale de régulation, les navires, bâtiments et bateaux prennent contact dès que possible par VHF marine canal 12 ou tout autre moyen, avec le STM portuaire, à savoir :

- « **Fos Port Control** » vigie des Bassins Ouest ;
- « **Marseille Port Control** » vigie des Bassins Est.

La limite de compétence entre les deux vigies est matérialisée par la ligne du méridien du feu de Sausset-les-Pins (005°06',53 Est - WGS84). Les navires navigant dans la ZMFR et passant cette ligne doivent reprendre contact avec la vigie de destination.

6.4 – Lors du contact VHF marine, les navires, bâtiments et bateaux communiquent leur :

- nom ;
- position et heure estimée d'entrée dans la ZMFR ;
- tirant d'eau actuel avant et arrière ;
- provenance ;
- destination ;
- défaillance(s) éventuelle(s) ;
- situations particulières sanitaires et de sûreté ;
- le cas échéant, les marchandises dangereuses de classe 1 et leurs positions à bord.

En réponse, ils recevront du STM portuaire les informations sur :

- la route à suivre ;
- le service du pilotage ;
- L'escale et la disponibilité du poste à quai ;
- le niveau de sûreté de l'installation portuaire, s'il est différent du niveau 1 ;
- les situations particulières, notamment de trafic, de météo, de balisage.

6.5 – Sans préjudice des dispositions de l'arrêté préfectoral n°06/2004 du 30 janvier 2004 susmentionné, tout capitaine ou pilote est tenu de signaler au STM portuaire, sans délai, toute indisponibilité ou avarie à bord, particulièrement de l'appareil propulsif, des appareils de mouillage, de l'appareil à gouverner ou des équipements de navigation. En cas d'indisponibilité d'un ou plusieurs de ces appareils, le commandant de port ou son représentant peut, en concertation avec le service du pilotage, suspendre l'autorisation de mouvement ou d'accès au port ou assortir son autorisation de certaines mesures de sécurité supplémentaires. Les coûts afférents sont à la charge du navire. Le STM portuaire en informe le capitaine du navire ainsi que le CROSS MED.

6.6 – En cas d'événement ou de conditions météorologiques particulières (vent, houle, brume), le commandant de port ou son représentant peut, après concertation avec le chef du service du pilotage, suspendre momentanément les mouvements, l'accès au port ou à certaines parties du port et/ou aux zones de mouillage. Cette décision est communiquée à l'ensemble des capitaines par l'intermédiaire du STM portuaire. Lorsque l'accès au port est suspendu et que des navires restent en mer, il conviendra de prévenir l'autorité maritime via le CROSS MED.

- 6.7 – Parc national des calanques : Une partie de la ZMFR située entre l'île du Planier, l'île Maire et incluant l'archipel du Frioul ainsi que le chenal d'accès sud des Bassins Est, est située dans le cœur marin du parc national des Calanques.

ARTICLE 7 – PILOTAGE

- 7.1 – Les zones de pilotage obligatoires sont les suivantes ;

- **Golfe de Fos :**

- zone limitée à l'Ouest par le méridien du Phare de Faraman, à l'Est par le méridien du Phare du Cap Couronne, au Sud par le parallèle 43°18',94 Nord (WGS84), comprenant les canaux, bassins, darse, ports intérieurs et le Rhône, de la mer à Arles au point kilométrique 279.

- **Golfe de Marseille :**

- zone limitée par la ligne brisée joignant l'île Maire au port de Méjean et passant par le Cap Cavau.

- 7.2 – Les pilotes croisent ou stationnent à l'intérieur des zones de pilotage obligatoire et doivent se porter au devant des navires devant être pilotés qui, pénétrant dans ces zones, se dirigent vers les passes des ports ou vers les mouillages d'attente ou qui se déplacent dans ces zones.

- 7.3 – Toutefois, les pilotes doivent se porter au devant de tout navire qui solliciterait où dont la situation nécessiterait leur assistance dans la ZMFR.

- 7.4 – A l'intérieur des zones définies en 7.1 et 7.3, les pilotes ont compétence pour recevoir, interpréter et fournir toutes les informations intéressant les mouvements des navires et pour participer à leur coordination et exploitation dans l'intérêt du trafic et de la sécurité.

- 7.5 – Les seuils d'obligation de pilotage dans le GPMM sont fixés comme suit.

- **bassins Est - Port de Marseille :**

- 50 mètres de longueur hors tout pour les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes ;
- 70 mètres de longueur hors tout pour tous les autres navires de toutes catégories.

- **bassins Ouest - Port de Lavéra, Canal de Caronte, Etang de Berre et Port Saint-Louis du Rhône :**

- 50 mètres de longueur hors tout pour les navires de toutes catégories.

- **bassins Ouest - Bassins de Fos :**

- 50 mètres de longueur hors tout pour les navires de toutes catégories ;
- 70 mètres de longueur hors tout pour les navires autres que les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes à destination ou en provenance du terminal conteneurs de la darse 2 et des postes de la darse 3.

- 7.6 Sont exemptés de pilotage, les caboteurs pétroliers de moins de 80 mètres de longueur hors tout, armés à la navigation maritime qui répondent cumulativement aux trois conditions suivantes :
- naviguer dans un cadre d'activité limité aux avitaillements de navires et transferts de produits d'un bassin portuaire à l'autre du GPMM ;
 - posséder des caractéristiques techniques et une manœuvrabilité spécialement adaptées à l'activité définie ci-dessus (propulseur d'étrave, gouvernail actif, notamment) ;

- embarquer un équipage, officiers et marins, détenant une expérience reconnue dans ce secteur d'activité et pour lesquels les conditions de travail, au regard de la sécurité notamment, ont été approuvées par l'autorité maritime.

7.7 – Les bateaux sont astreints au pilotage en dehors du Rhône et des canaux spécifiquement dédiés au trafic fluvial (canal du Rhône à Fos, darse 1, darse Sud, canal de Fos à Bouc, bassins de Port-de-Bouc, Lavéra, canal de Caronte, canal de Martigues à Marseille jusqu'au rocher des Trois Frères, bassins de Port Saint-Louis du Rhône et des Tellines, canal de Port Saint-Louis du Rhône), sauf dans les cas suivants :

- bateaux de longueur inférieure à 70 mètres (50 mètres s'ils transportent des matières dangereuses ou polluantes) ;
- si le patron assurant la conduite est titulaire d'une licence de patron pilote, cette limite est portée à une longueur inférieure à 200 mètres (130 mètres pour les bateaux à passagers) et largeur inférieure à 19 mètres.

ARTICLE 8 – ACCES AUX BASSINS EST DU GPMM.

8.1 – L'accès aux Bassins Est de Marseille s'effectue par l'un des chenaux d'accès définis au 8.4 et 8.5. (voir coordonnées géographiques des chenaux d'accès et plans en annexe).

8.2 – A l'arrivée, dans les chenaux d'accès, tout dépassement ne peut avoir lieu qu'après concertation VHF marine canal 12 entre les navires concernés par la manœuvre et le STM portuaire.

8.3 – Les navires transportant des matières dangereuses ou polluantes doivent emprunter le chenal d'accès Nord.

Toutefois les navires à passagers (ferry ou cargo mixte) ne sont pas astreints à cette obligation et peuvent emprunter le chenal d'accès Sud, y compris lorsque ces navires à passagers transportent des marchandises dangereuses en colis.

8.4 – Bassins Est : chenal d'accès Sud.

Il est délimité :

- au Nord, par la ligne joignant l'extrémité de la Digue Sainte-Marie à la Pointe de la Désirade ;
- à l'Ouest, par la ligne de la digue Sainte-Marie à la pointe du Banc (île Ratonneau), jusqu'à son intersection avec la ligne joignant le cap de Croix à la pointe Courille, prolongée jusqu'au parallèle du Cap Cavau, à partir duquel il suit au 199° jusqu'à croiser une ligne du phare de l'île du Planier au feu de l'île Tiboulen de Maire ;
- à l'Est, par une ligne joignant la Pointe de la Désirade, l'extrémité Ouest de la digue des Catalans, la balise du Canoubier, la balise du Sourdaras, 1 mille marin à l'Ouest de l'extrémité Ouest de l'île Tiboulen de Maire ;
- au Sud, par une ligne feu de l'île du Planier, feu de l'île Tiboulen de Maire.

La navigation dans ce chenal se fait du côté de la limite extérieure, droite ou gauche, en fonction des conditions météorologiques, du point d'embarquement du pilote et du bord de passage de l'île d'If (grande passe ou petite passe).

8.5 – Bassins Est : chenal d'accès Nord.

Le chenal d'accès Nord est défini par un axe orienté au Nord à partir du point « PCEN6 » (43°11',930Nord/005°09',680Est) puis orienté au 050° à partir du point « PCEN5 » (43°15',993Nord/005°09',680Est). Ce chenal est limité au Nord-Est lorsqu'il coupe une ligne feu de l'île de l'Erèvine, feu du Cap Cavau.

La largeur est de 2,5 milles jusqu'au parallèle 43°15',993Nord (WGS84) puis de 1,5 mille.
La navigation se fait en tenant le bord extérieur droit du chenal.
Ce chenal donne accès à la rade de Marseille.

8.6 – Bassins Est : Rade de Marseille.

Elle est délimitée par la zone de pilotage obligatoire du Golfe de Marseille telle que décrite en 7.1.

ARTICLE 9 – ACCES AUX BASSINS OUEST DU GPMM.

9.1 – Chenal d'accès au Golfe de Fos.

(voir coordonnées géographiques des chenaux d'accès et plans en annexe).

9.1.1 – L'accès au Golfe de Fos s'effectue par un chenal dont l'axe est défini par une droite orientée au relèvement 344°, bissectrice du secteur blanc du feu de la Pointe Saint-Gervais, à partir du point matérialisé par la bouée Oméga.

Ce chenal est limité à l'Est et à l'Ouest respectivement par les relèvements au 340° et au 348° du feu précité ; Il est limité au Nord par la ligne des bouées Lavéra, bouée N°2.

9.1.2 – La navigation se fait en tenant le bord extérieur droit du chenal. A l'arrivée, dans les chenaux d'accès tout dépassement ne peut avoir lieu qu'après concertation VHF marine canal 12 entre les navires concernés et le STM portuaire.

9.1.3 – Les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes sont tenus d'emprunter ce chenal sur toute sa longueur, à partir de la bouée Oméga, jusqu'à la prise du pilote. Les pétroliers avitailleurs locaux assurant des transits entre les bassins Ouest et les bassins Est et vice versa, ne sont pas soumis à cette règle sous réserve de respecter les dispositions suivantes :

- emprunter le chenal défini Au paragraphe 9.2, entre la passe de Bouc et la bouée Lavéra ;
- entre la bouée Lavéra et l'Ouest du cap Couronne (et inversement), naviguer à l'Est de la limite Est du chenal d'accès au Golfe de Fos, en se tenant à une distance minimale de un mille marin de la côte ;
- entre le Sud du Cap Couronne et le Sud-Ouest du Cap Méjean (et inversement), naviguer en se tenant à une distance minimale de 2 milles marins de la côte ;
- entre le Sud du Cap Méjean et la rade Marseille, emprunter le chenal d'accès Nord

9.2 – Chenal d'accès à la Passe de Bouc.

L'accès à la passe de Bouc s'effectue par un chenal délimité :

- au Sud-Est, par une ligne orientée au relèvement 197°, partant du feu de Saint Antoine jusqu'à l'intersection du bord Est du chenal d'accès au Golfe de Fos ;
- au Nord-ouest, par une ligne partant du feu de la Lèque, passant par la bouée des Tasques et se prolongeant vers la bouée numéro une (n°1), jusqu'à son intersection avec le relèvement au 340° du feu de Saint-Gervais

9.3 – Chenal dragué du Golfe de Fos.

9.3.1 - Le chenal dragué est la portion de chenal comprise entre les couples de bouées 2/Lavéra et 9/10.

9.3.2 – Le chenal dragué est réservé en priorité aux navires dont le tirant d'eau ou les capacités de manœuvre ne permettent pas une libre navigation dans le Golfe de Fos.

9.3.3 – Les navires devant emprunter le chenal dragué doivent s'assurer auprès du STM portuaire qu'ils peuvent le faire avant de commencer leur manœuvre d'appareillage ou d'approche.

9.3.4 – Lorsqu'un navire à fort tirant d'eau est astreint à emprunter le chenal dragué sur toute la portion définie en 9.3.1, tous les autres navires et bateaux doivent laisser libre toute la largeur du chenal, sur une distance de 0.5 mille marin à l'avant et l'arrière ce navire.

ARTICLE 10 – MESURES DE SURETE DANS LA PARTIE MARITIME DU PORT.

Les parties maritimes du port dans lesquelles sont définies des mesures de sûreté particulières sont décrites ci-dessous. Pour un niveau ISPS 1, après signalement au STM portuaire, l'accès est autorisé aux navires et bateaux de commerce dans le cadre d'une escale programmée. Ces dispositions ne concernent pas les bâtiments de l'État et des services homologués.

Il est interdit à tout autre navire ou bateau de commerce, de plaisance, de pêche, ainsi qu'à toute autre embarcation qui n'aurait pas obtenu l'autorisation expresse du STM portuaire.

Des mesures de sûreté complémentaires peuvent être prises pour les niveaux ISPS 2 et 3.

10.1 – Partie maritime de Marseille.

Partie maritime située à l'intérieur de la Digue du Large et délimitée par la passe Nord et la passe Sud.

10.2 – Partie maritime du Port de la pointe à Berre.

Partie maritime englobant les appontements pétroliers et délimitée à l'Ouest par le feu du port pétrolier de la Pointe de Berre, puis par une ligne partant de ce feu passant par la bouée rouge, par la bouée verte et rejoignant la côte vers le Nord en laissant l'extrémité Nord-Est de l'appontement « A » à 100m.

10.3 – Partie maritime de Caronte.

Partie maritime du quai de Caronte sur une largeur de 25 mètres dans le canal. Le début et la fin de la zone sont matérialisés à terre par les clôtures de l'installation portuaire.

10.4 – Partie maritime de Lavéra.

Partie maritime englobant les postes pétrochimiques du terminal de Lavéra et délimitée par une ligne partant de la digue Sud de la darse des caboteurs passant par le duc d'Albe Nord du poste Hbis puis rejoignant la berge Sud de l'entrée du canal de Caronte.

10.5 – Partie maritime de Fos.

Partie maritime englobant :

– la darse 1, la darse 2, la darse 3, le canal de Barcarin jusqu'à l'écluse, le canal de Fos à Port-de-Bouc jusqu'au pont bow-string, et une partie maritime au sud des darses ;

– au Nord, la côte à l'extrémité Nord-Est du terminal méthanier du Cavaou, puis une ligne partant de ce point passant par la bouée 7, la bouée 8 et se terminant à l'Ouest par la pointe de terre, au Sud de la bouée C6.

10.6 – Partie maritime des Tellines.

Zone englobant la Darse des Tellines et délimitée par une ligne rejoignant les feux Est et Ouest de la darse.

10.7 – Partie maritime des mouillages d'attente du Golfe de Fos et de la rade de Marseille.

La partie maritime des mouillages d'attente correspond aux zones de mouillage définies au titre III.

Pour un niveau ISPS 1, l'accès aux mouillages d'attente est autorisé aux navires et bateaux de commerce dans le cadre d'une escale ou d'un mouillage programmé. Ces dispositions ne concernent pas les bâtiments de l'État et des services homologués.

Pour tout autre navire, bateau ou embarcation, l'approche à moins de 200 mètres d'un navire au mouillage est interdite, sauf autorisation expresse du STM portuaire.

Pour les niveaux de sûreté 2 et 3, les mesures de niveau 1 restent applicables à minima et des mesures complémentaires pourront être prises.

ARTICLE 11– CISAILLEMENT DE TRAFIC DANS LE GOLFE DE FOS.

11.1 – Sauf disposition contraire édictée par le STM portuaire, tout navire ou bateau n'étant pas astreint, en raison notamment de son tirant d'eau, à une navigation dans un chenal dragué, ne peut se prévaloir d'une quelconque priorité, définie notamment dans les paragraphes suivants, sur tout navire ou bateau astreint à une navigation dans le chenal.

11.2 – Les navires et bateaux empruntant les chenaux sont prioritaires sur tout autre navire et bateau traversier, dans les conditions définies ci-dessous.

11.3 – Tout navire ou bateau empruntant le chenal d'accès au Golfe de Fos et ou le chenal dragué, a la priorité sur tout navire ou bateau provenant du chenal d'accès de la passe de Bouc.

11.4 – Tout navire ou bateau se rendant aux darses 2 et 3, a la priorité sur les navires et bateaux en provenance de la darse 1, de la darse Sud ou des postes pétroliers.

11.5 – Lorsque deux navires ou bateaux proviennent de darses différentes, la priorité de passage appartient à celui qui est à tribord de l'autre.

ARTICLE 12 – BASSINS OUEST : CANAL DE CARONTE.

12.1 – Tout navire ou bateau désirant entrer ou faire mouvement dans le canal de Caronte doit en obtenir l'autorisation du STM portuaire par VHF marine canal 12, en s'assurant qu'il peut le faire sans gêner la manœuvre de tout navire ou bateau en cours de transit.

- 12.2** – L'amarrage en triple des navires ou bateaux est interdit dans le canal sauf accord donné par le STM portuaire.
- 12.3** – Les croisements sont interdits entre la bouée Aubran et le Pont de Martigues. Le navire ayant demandé l'ouverture du viaduc de Caronte a priorité sur les autres navires et bateaux.
- 12.4** – La navigation dans le canal doit se faire à vitesse réduite, compatible avec une bonne gouverne du navire, en tenant compte notamment des effets de la lame du sillage sur les berges.
- 12.5** – La vitesse maximale autorisée des navires et bateaux de commerce dans le canal est de 15 nœuds.
- 12.6** – Les navires, bateaux et embarcations de pêche ou de plaisance à moteur qui se déplacent dans l'avant-port de Lavéra dans le canal de Caronte, respecteront la limitation de vitesse à 10 nœuds entre les passes de Port de Bouc et le pont routier de Martigues.
- 12.7** – La navigation à la voile est interdite dans l'avant port de Lavéra et le canal de Caronte entre les passes de Port de Bouc et le pont routier de Martigues

ARTICLE 13 – BASSINS OUEST : CANAL DE PORT SAINT-LOUIS DU RHÔNE.

Tout navire ou bateau désirant entrer ou faire mouvement dans le Canal de Port Saint-Louis du Rhône doit demander l'autorisation par VHF marine canal 12 au STM portuaire, en s'assurant qu'il peut le faire sans gêner la manœuvre de tout navire ou bateau en cours de transit.

ARTICLE 14 – BASSINS OUEST : ACCES PAR LES ECLUSES.

- 14.1** – L'accès s'effectue par les écluses de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Barcarin, après autorisation donnée par le STM portuaire.
- 14.2** – Les navires et bateaux navigant sur le Rhône doivent prendre contact avec le STM portuaire « Fos Port Control » VHF marine canal 12, au moins une heure avant de pénétrer dans les limites administratives du GPMM ou dans la zone maritime et fluviale de régulation.
- Ils communiquent :
- leur position sur le Rhône ;
 - l'heure prévue d'entrée dans l'écluse et le nom de cette dernière ;
 - leur provenance et leur destination, y compris dans la ZMFR.

En réponse, le STM portuaire leur communique :

- des informations quant à l'autorisation d'accès ;
- des informations sur les situations particulières, notamment de trafic, de météorologie, de balisage.

14.3 – Pour naviguer hors des canaux et zones spécifiquement dédiés au trafic fluvial tel que mentionné à l'article 7.7, les bateaux doivent avoir une autorisation spéciale délivrée par le préfet de département des Bouches-du-Rhône.

Un arrêté préfectoral précise les zones autorisées et les conditions requises.

TITRE III – MOUILLAGES.

Tout navire désirant mouiller dans la ZMFR doit en avoir au préalable, sauf cas de force majeure, demandé l'autorisation au STM portuaire par VHF marine canal 12.

Tout navire au mouillage doit assurer une veille VHF marine permanente sur le canal 12 et maintenir en permanence son système AIS en service.

Nota : en cas de circonstances particulières, le commandant de port, après avis du chef du pilotage, peut moduler les rayons des cercles de garde ou limiter le nombre de navires admis à mouiller en rade Marseille ou de Fos.

ARTICLE 15 – BASSINS EST : ZONES DE MOUILLAGE.

15.1 –Rade de Marseille Nord – mouillage Ste Marie

- Zone délimitée :
 - au Nord et à l'Est, par la digue du Large du Port de Marseille ;
 - au Sud-Est, par la ligne joignant l'extrémité Sud-Ouest de la Digue de Sainte-Marie à la Pointe de Banc ;
 - au l'Ouest, par une ligne joignant la pointe de Banc à la vigie Nord située sur la digue du Large ;

15.2 –Rade de Marseille Nord - mouillage de l'Estaque

- Zone délimitée :
 - à l'Ouest, au Nord et à l'Est par la côte ou les jetées ;
 - au Sud, par le parallèle du Cap Méjean.

ARTICLE 16 – BASSINS OUEST : ZONES DE MOUILLAGE.

16.1 – Mouillage Est du Golfe de Fos.

- Zone délimitée :
 - à l'Ouest, par le relèvement au 340° du phare de Saint-Gervais ;
 - à l'Est, par la côte de Lavéra au cap Couronne ;
 - au Nord, par le parallèle de la bouée Lavéra ;
 - au Sud, par le parallèle du phare du cap Couronne.
- Le rayon du cercle de garde minimal à considérer autour du point de mouillage d'un navire dans cette zone est :

- pour un navire de longueur inférieure ou égale à 200 mètres, d'un cercle de rayon 0.3 mille marin ;
- pour un navire entre 200 et 300 mètre de longueur, d'un cercle de rayon 0.4 mille marin ;
- pour un navire de longueur supérieure à 300 mètres, d'un cercle de rayon 0.5 mille marin.

16.2 – Mouillage Ouest du Golfe de Fos.

- Zone délimitée :

- à l'Est, par le relèvement au 348° du phare de Saint-Gervais ;
- au Nord, par le chenal dragué de Fos ;
- à l'Ouest, par le relèvement au 007° du phare de Saint-Gervais ;
- au Sud, par le parallèle du Phare de Cap Couronne

Le rayon du cercle de garde minimal à considérer autour du point de mouillage d'un navire dans cette zone est :

- pour un navire de longueur inférieure ou égale à 200 mètres, un cercle de rayon 0.3 mille marin ;
- pour un navire entre 200 et 300 mètres de longueur, un cercle de rayon 0.4 mille marin ;
- pour un navire de longueur supérieure à 300 mètres, un cercle de rayon 0.5 mille marin.

Il est prévu dans cette zone un point de mouillage spécifique pour les grands méthaniers d'une capacité supérieure à 100.000 m³ (L= 43°19',75 Nord, G=004°55',95 Est, Rayon = 0.5 mille marin, WGS84).

16.3 – Mouillage Nord du Golfe de Fos.

Il s'agit d'une zone située au Nord d'une ligne formée par la bordure Nord du chenal dragué, prolongée jusqu'à son intersection avec la droite parallèle à l'alignement au relèvement 37° de la passe de Bouc tracée à 500 mètres au Nord de celui-ci.

Cette zone est réservée aux navires de longueur égale ou inférieure à 200 mètres. Le rayon du cercle de garde minimal à considérer est de 0.3 mille marin.

ARTICLE 17 - TRANSBORDEMENT SUR RADE.

17.1 – Les transbordements de matières dangereuses ou polluantes entre navires sur rade sont soumis à autorisation du STM portuaire. La demande doit en être formulée au moins 48 heures à l'avance. Ce délai peut être ramené à 24 heures en cas d'urgence.

17.2 – La zone affectée aux transbordements sur rade se situe dans la zone de mouillage « Golfe de Fos Ouest » est limitée par les points de coordonnées :

A : 43°22',12 N 004° 55',11 E
 B: 43°22',12 N 004° 56',79 E
 C : 43°19',84 N 004° 57',43 E
 D : 43°19',28 N 004° 55',47 E
 (WGS84)

- 17.3** – Le STM portuaire informe le CROSS MED La Garde avant d'autoriser une opération de transbordement en mentionnant :
- le nom, l'armement, le pavillon, le tonnage, l'année de construction, la provenance et la destination des navires en cause ;
 - le jour et heure du début du transfert ;
 - la nature et quantité du, ou des produits transbordés ;
 - la durée prévue du transbordement.
- 17.4** – Les transferts sont interdits ou suspendus dans les cas suivants :
- vent, ou prévision de vent, nul ou supérieur à 20 nœuds, ou de secteur Sud ;
 - houle supérieure à 2 mètres ;
 - visibilité inférieure à 0.5 mille marin ;
 - orages ou cellules orageuses prévus ou effectivement situés dans un rayon de moins de 5000 mètres autour des navires concernés.
- 17.5** – Le STM portuaire pourra imposer la mise en place de moyens de prévention et de lutte contre la pollution (notamment des barrages), aux frais des navires concernés.
- 17.6** – Le soutage des navires sur rade de Marseille ou Fos n'est pas considéré comme un transbordement mais est soumis à autorisation :
- du STM lorsque celui se fait à l'intérieur des limites administratives du GPMM ;
 - du CROSSMED après avis du STM lorsque celui-ci se fait à l'extérieur des limites administratives du GPMM, dans la ZMFR.

ARTICLE 18 – ZONES DE MOUILLAGE INTERDIT.

Le mouillage est interdit dans certaines zones en vue de protéger des installations reposant sur le fond telles que des câbles sous-marins ou des canalisations diverses.

Tout navire, bateau ou embarcation qui a mouillé dans ces zones par suite de circonstances de force majeure, a l'obligation de filer sa chaîne par le bout, après l'avoir munie d'un orin et d'une bouée.

Il doit en signaler sans délai la position au STM portuaire.

(Ces zones sont représentées dans les plans en annexe).

18.1 – Mouillage interdit en rade de Marseille.

18.1.1 – Passe entre Pomègues et Endoume.

• Zone de protection de câbles sous-marins délimitée :

– au Nord par la ligne joignant la pointe du Banc (pointe la plus au Nord de l'île Ratonneau) au feu de la pointe de la Désirade (Pharo) ;

– à l'Est, par la côte et par la ligne joignant l'île Sud d'Endoume à la pointe d'Endoume ;

– au Sud, par la ligne joignant le sémaphore de Pomègues à la pointe la plus Sud des îles d'Endoume ;

– à l'Ouest, par la ligne brisée comprenant le méridien de la côte 86 (ancienne batterie de l'île de Pomègues), la côte jusqu'à la pointe Doriou, la ligne joignant la pointe Doriou à l'extrémité

Sud de la digue du Frioul, la digue du Frioul, la côte jusqu'au cap de Croix, l'alignement pointe Courille – Cap de Croix.

De plus, le mouillage est interdit dans la voie d'accès portuaire de la rade de Marseille Sud.

18.1.2 – Au Sud de l'île de Pomègues.

Il s'agit d'une zone de protection de câbles sous-marins, de forme polygonale irrégulière et prolongée vers l'Ouest par une zone de forme trapézoïdale.

Cette zone est délimitée comme suit :

- Zone polygonale :
 - au Nord, par le parallèle du sémaphore de l'île de Pomègues entre cette île et la côte ;
 - à l'Est, par deux lignes ayant pour origine l'îlot Tiboulou de Maire, l'une orientée au 037° et prolongée jusqu'à la côte, l'autre orientée au 150° et prolongée jusqu'au parallèle 42°55',00 Nord (WGS84) ;
 - au Sud, par le parallèle 42°55',00 Nord (WGS84) ;
 - à l'Ouest, par une ligne orientée au 210° à partir du phare du cap Cavau prolongée vers le Sud jusqu'au méridien 42°55',00 Nord (WGS84) et vers le Nord par une ligne courbe parallèle à la direction générale de la côte Est de l'île Pomègues, distante de 400 m du rivage et allant du cap Caveaux à la limite Nord définie ci-dessus.
- Zone trapézoïdale :

Il s'agit d'une bande de 1,5 mille marins de large, orientée au 260°, dont la limite Nord passe par le phare du cap Cavau et se prolonge vers l'Ouest jusqu'à la limite Est du chenal d'accès Nord.

18.2 – Mouillage interdit dans le Golfe de Fos.

Il est interdit de prendre un mouillage :

- dans la zone comprise entre les relèvements compris entre les relèvements 340° au 348° du phare de Saint-Gervais (secteur blanc) correspondant au chenal d'accès au Golfe de Fos depuis la zone de mouillage Nord du golfe, jusqu'au parallèle de la bouée Oméga ;
- dans le chenal dragué de Fos ;
- dans les chenaux d'accès aux darses de Fos ;
- dans la zone d'évolution située devant les appontements pétroliers de Fos ;
- dans le chenal d'accès à la Passe de Bouc et à moins de 500 mètres des alignements d'entrée à Port-de-Bouc ;
- dans la zone de l'ex sea-line de Lavéra délimitée au Nord, par le parallèle 43°23',30Nord, à l'Ouest, par le méridien 004°58',40Est, au Sud, par le parallèle 43°22',55Nord, (WGS84) marqué par la bouée Lavéra, à l'Est, par le littoral.

De nombreuses canalisations, isolées ou en nappes, sont immergées en travers de la passe de Bouc et du canal de Caronte entre la rade de Port-de-Bouc et l'Etang de Berre.

Elles sont signalées par des balises à panneau blanc, mentionnant en peinture réfléchissante les mots « INTERDICTION DE MOUILLER ». Ces balises sont placées sur la rive Nord de la passe et du canal, dans l'axe de chacune des canalisations ou nappes de canalisations.

L'interdiction de mouiller s'étend jusqu'aux points balisés en amont et en aval des panneaux.

TITRE IV – PASSES ET BASSINS.

ARTICLE 19 – BASSINS EST : PASSES ET CHENAUX INTERIEURS.

- 19.1** – Dans les passes et chenaux intérieurs des bassins Est, les navires ont priorité sur les bateaux et embarcations sous réserve du respect de la signalisation. La pratique de l'aviron et autre embarcation sportive ou ludique est interdite dans les zones resserrées du port de commerce et de pêche notamment dans le chenal d'accès qui mène au port de pêche de Saumaty.
- 19.2** – Les navires de pêche, de plaisance et embarcations à voile qui entrent ou sortent du Vieux Port, dans l'avant port Sud doivent s'écarter franchement des navires qui entrent ou sortent de la Joliette et naviguer au plus près de la pointe de la Désirade. La traversée du chenal d'accès à la passe sud ne se fera qu'au-delà de la pointe de la Désirade, de manière perpendiculaire au chenal afin de le couper le plus rapidement possible et uniquement si un navire de commerce n'est pas en manœuvre dans le chenal
- 19.3** – Le chenal longitudinal est constitué par les passes et bassins successifs de la Passe Nord à la Passe Sud.
- 19.4** – Dans les passes du chenal longitudinal, la priorité de passage appartient au navire qui vient du Nord sous réserve du respect de la signalisation.
- 19.5** – Un navire qui fait route dans le chenal longitudinal a priorité sur les autres navires et bateaux en provenance des bassins latéraux ou d'un poste de la digue du Large, et qui tenteraient de s'y engager.
- 19.6** – Dans ce chenal longitudinal, la vitesse des navires et bateaux ne doit pas dépasser 10 nœuds.
- 19.7** – Cas des croisements dans le chenal longitudinal :
Si des navires ou bateaux font des routes opposées, ils doivent serrer, dans la mesure du possible, la droite du chenal. Chaque navire devra également indiquer le sens de sa manœuvre par VHF marine canal 12.
- 19.8** – Les dépassements entre navires et bateaux doivent s'effectuer de manière à passer à bâbord de la route de l'autre, si cela est possible et sans danger. Les dépassements sont interdits entre navires ayant leur **propulsion autonome**.
Ils sont autorisés lorsqu'il s'agit de dépasser un navire ou bateau remorqué sans propulsion ou un engin remorqué. Dans ce cas, le navire ou bateau devant dépasser annonce sa manœuvre par un signal phonique réglementaire.
- 19.9** – Un convoi exceptionnel est constitué par une unité (navire de gros tonnage, gros engin, navire en avarie) et ceux qui l'assistent. Les difficultés de manœuvre sont telles qu'une priorité absolue de manœuvre lui est conférée. La qualité de convoi exceptionnel est attribuée par le STM portuaire. Aucun navire, bateau ou embarcation ne doit s'approcher à moins de 50 mètres.

ARTICLE 20 – PRIORITE DANS LES PASSES.

Les navires prioritaires qui franchissent la passe en premier doivent informer les navires non prioritaires, par les signaux réglementaires et/ou VHF marine canal 12, du sens de la

manœuvre qu'ils se proposent d'effectuer. Ils doivent manœuvrer prudemment jusqu'à ce que toute incertitude soit levée.

Les navires non prioritaires doivent adapter leur vitesse pour éviter le croisement ou le dépassement dans la passe et également indiquer le sens de leur propre manœuvre par VHF 12.

20.1 – Bassins Est : Passe d'entrée Nord.

La priorité de franchissement appartient au navire sortant lorsqu'il a dépassé le tableau Nord-Ouest du môle Léon Gourret. Entre deux navires qui sortent, d'une part en provenance du cap Janet, d'autre part des quais de Mourepiane, la priorité appartient à celui qui est dans le chenal principal.

20.2 – Bassins Est : Passe d'entrée Sud.

Les mouvements des navires et bateaux dans la passe Sud des bassins Est, entre le feu de l'extrémité Sud de la digue du Large et le feu de la Désirade, sont ordonnés par le STM portuaire et régis par la signalisation indiquée en annexe.

Elle constitue, pour tout navire ou bateau, l'indication qu'un navire ou bateau va s'engager ou est engagé dans la passe.

L'interdiction d'entrée est montrée à partir du moment où un navire qui sort par le Sud s'est engagé dans la passe de l'Abattoir.

20.3 – Bassins Est : Autres passes.

20.3.1 – Passe du Vieux-Port.

Les navires ont priorité sur les autres navires et bateaux de plaisance et de pêche pour le franchissement du pertuis entre les Forts Saint-Jean et Saint-Nicolas.

Entre deux navires, naviguant en sens inverse, la priorité est au navire sortant, sous réserve du respect des signaux du pylône de la Vigie Ste-Marie.

20.3.2 – Bassins de Radoub.

Le STM portuaire gère tous les mouvements sur le plan d'eau des Bassins de Radoub. L'ouverture du Pont de la Bigue sera demandée suffisamment longtemps à l'avance ; les horaires de forte circulation routière seront évités.

20.3.3 – Passe de Mourepiane.

Le navire ou bateau sortant a priorité sur celui qui entre.

20.4 – Bassins Ouest : Passe de Bouc.

Sauf indication contraire mentionnée par le STM portuaire en VHF marine canal 12, tout navire ou bateau sortant a priorité sur tout navire ou bateau entrant.

Tout navire ou bateau en provenance du Canal de Caronte a priorité sur les navires ou bateaux sortant des appontements de Lavéra, de l'Anse Aubran, du Canal de Fos à Bouc et du port de plaisance.

ARTICLE 21 – MOUVEMENTS A L'INTERIEUR DE LA ZONE MARITIME ET FLUVIALE DE REGULATION ET DANS LES LIMITES ADMINISTRATIVES DU GPMM

Tout navire ou bateau devant effectuer un mouvement doit au préalable et, sauf cas de force majeure, avoir reçu l'accord du STM portuaire sur VHF marine canal 12.

Les mouvements concernés par cette procédure sont :

- accostage et appareillage d'un quai ;
- déhalage le long d'un quai ;
- mouvement de poste à poste ;
- arrivée ou départ d'un mouillage ;
- entrée ou sortie d'un canal maritime ou fluvial ;
- passage d'une passe ;
- passage d'une écluse ;
- entrée et sortie de forme de radoub

De même, le STM portuaire sera informé de toutes modifications affectant ce mouvement.

Le STM portuaire diffuse ces renseignements aux navigateurs qui en font la demande par VHF marine canal 12.

TITRE V – DISPOSITIONS APPLICABLES AUX PONTS MOBILES.

Ces ponts sont au nombre de cinq :

Trois situés dans les Bassins Est : les ponts mobiles des Passes d'Arenc et de Pinède sur le chenal longitudinal de Marseille, le Pont de la Grande Bigue pour l'accès aux petites formes de radoub.

Deux situés dans les Bassins Ouest : le Pont routier de Martigues sur le canal d'accès à l'Etang de Berre,

Le Viaduc de Caronte, sur le Canal de Caronte.

Les dispositions des articles suivants sont applicables à tous les navires et bateaux dont le tirant d'air interdit le passage sous les ponts fermés.

ARTICLE 22 – BASSINS EST : PONTS D'ARENCE, DE PINEDE ET DE LA GRANDE BIGUE.

22.1 – Demande d'ouverture.

Elle se fait au STM portuaire « Marseille Port Control » par VHF marine canal 12 et à titre exceptionnel par téléphone.

22.2 – Zone d'engagement des navires et bateaux.

Les navires et bateaux en mouvement vers l'une ou l'autre des passes d'Arenc ou de Pinède sont considérés comme engagés pour la franchir lorsqu'ils ont dépassé les limites suivantes :

22.2.1 – Vers la Passe d'Arenc.

Pour un navire ou bateau venant du Nord : l'alignement du quai Nord de la traverse de l'Abattoir.

Pour un navire ou bateau venant du Sud : le travers du poste 104 face à l'extrémité Sud du quai du Maroc.

22.2.2 – Vers la Passe de Pinède.

Pour un navire ou bateau venant du Nord : l'alignement du quai Sud de la traverse de la Madrague.

Pour un navire ou bateau venant du Sud : l'alignement du quai Nord de la traverse de l'Abattoir.

22.2.3 – Engagement d'un navire ou bateau venant d'un poste situé entre un pont et l'une des limites d'engagement.

Un navire ou bateau est considéré comme engagé dès qu'il se trouve en vue du pont, en manœuvre, le cap en direction de ce pont, et les aussières larguées.

ARTICLE 23– BASSINS OUEST : PONT ROUTIER DE MARTIGUES.

23.1 – Gabarit des navires et bateaux.

Le pont est ouvert dans les conditions fixées ci-après, pour donner passage à tout navire ou bateau dont le tirant d'air ne s'inscrit pas dans le gabarit de navigation défini ci-dessous :

Hauteurs :

- à la clef 5,80 mètres ;
 - à 10 mètres de part et d'autre de l'axe de la passe 5,50 mètres ;
 - à 20 mètres de part et d'autre de l'axe de la passe 4,40 mètres ;
- Ces hauteurs sont complétées à partir de la côte (+1,00) au-dessus du zéro des cartes marines.
Largeur totale de la passe : 55 mètres.

23.2 – Horaires d'ouverture et de fermeture.

Le pont mobile est ouvert sur la demande des Capitaines ou patrons de navires et bateaux qui se présentent au passage, de jour comme de nuit, tous les jours y compris dimanches et jours fériés, sous réserve des restrictions ci-après :

Le pont est fermé à la navigation :

- Le matin : de 5h45 à 6h00, et de 6h45 à 9h00 ;
- A midi : de 11h00 à 12h40 et de 13h10 à 14h00 ;
- Le soir : de 17h00 à 19h00.

De manière exceptionnelle lors du créneau du soir, la capitainerie du GPMM pourra être amenée à retarder la fermeture du pont afin de permettre à un navire engagé dans le chenal de déboucher dans l'étang. De même, la capitainerie pourra de manière exceptionnelle, pour des raisons tenant à la sécurité ou à la sûreté des navires et des installations, être amenée à déroger ponctuellement aux horaires précités.

Après 20h00 et jusqu'au lendemain 5h45, le pont n'est ouvert que sur demande présentée avant 17h00 pour les navires et bateaux de moins de 3 500 tonneaux de jauge brute.

Le pont reste fermé à la navigation quand la vitesse maximum des rafales de vent, déterminée à l'aide de l'anémomètre installé sur la maison pontière, est supérieure aux valeurs suivantes :

- 80 km/h pour les navires et bateaux de plus de 3 000 tonneaux de jauge brute chargés au minimum à la moitié de leur port en lourd.

- 100 km/h pour les navires et bateaux de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute chargés au minimum à la moitié de leur port en lourd.

23.3 – Signalisation autorisant ou interdisant le passage des navires et bateaux.

Voir Annexe.

23.3.1 – Lorsque les feux d'interdiction sont éclairés, tous les navires et bateaux doivent s'arrêter avant de s'engager dans la Passe de Jonquières, dont les limites sont précisées ci-après :

Limite Ouest :

La ligne des feux de balisage vert et rouge situés à l'extrémité Ouest des quais de la passe.

Limite Est :

La ligne perpendiculaire à l'axe du canal et passant par la bouée intermédiaire du chenal d'accès à l'Etang de Berre.

Dans le Canal du Rove :

La Digue Nord du port de pêche et de plaisance.

23.3.2 – Il est formellement interdit à tout navire ou bateau de s'engager dans la passe :

a) si un autre navire ou bateau y est engagé,

b) si la mauvaise visibilité lui interdit de voir les feux de signalisation.

23.4 – Précautions spéciales.

Avant toute ouverture du pont à la navigation de jour, la manœuvre est annoncée à la circulation routière et aux piétons par un coup de sifflet ou de sirène prolongé. Les feux routiers passent ensuite du vert à l'orange puis au rouge – de jour comme de nuit – interdisant ainsi la circulation des véhicules.

Avant l'ouverture du pont, le tablier est complètement évacué par le public, et l'accès en est interdit par des barrières mobiles disposées sur les culées, jusqu'à ce que le pont ait été ramené à sa position de fermeture. Ces barrières ne peuvent, sous aucun prétexte, être franchies par le public.

ARTICLE 24 – BASSINS OUEST : VIADUC DE CARONTE.

24.1 – Ouverture du viaduc pour le passage des navires.

L'ouverture de la travée tournante du viaduc est nécessaire pour livrer le passage aux navires ayant un tirant d'air supérieur à 21 m.

Les créneaux horaires d'ouverture possible sont donnés annuellement par la SNCF au GPMM qui en assure l'information sous forme d'un avis aux usagers.

24.2 – Préavis de passage – Fixation des heures d'ouvertures.

Quand le passage d'un navire nécessite l'ouverture du viaduc, le STM portuaire prévient le Chef de Gare de Martigues dans les délais suivants :

La veille du passage et avant 17h30 pour les navires prévus passer entre 08h00 et 20h00 ;

Avant midi, pour les navires prévus passer dans la nuit entre 21h00 et 08h00. Ce délai doit être augmenté de 24 heures lorsqu'il s'agit d'un navire prévu dans la nuit du dimanche au lundi (ou dans la nuit qui suit un jour férié).

Exceptionnellement, un préavis de 4 heures peut être accepté pour les navires prévus passer entre 12h00 et 23h00.

L'heure d'ouverture est arrêtée d'un commun accord entre le Chef de Gare et le STM. Elle est telle que le viaduc puisse rester ouvert au moins une demi-heure, compte tenu du trafic ferroviaire.

24.3 – Retard ou empêchement d'ouverture du Viaduc.

24.3.1 – La travée tournante n'est pas ouverte lorsque la vitesse maximale des rafales de vent est supérieure à 85 km/h (quatre vingt cinq kilomètres/heure), les seules indications valables pour en décider étant celles de l'anémomètre, enregistreur installé sur la cabine de manœuvre de cet ouvrage.

Dans les quatre vingt dix minutes (au moins) précédant l'heure fixée pour l'ouverture, le Chef de Gare de Martigues-Caronte, doit pouvoir, si cette vitesse critique est alors atteinte ou dépassée, en aviser aussitôt le STM portuaire par téléphone ou radiophonie. Il le fait sans retard, dès que l'anémomètre a donné cette indication.

Le STM portuaire transmet aussitôt le renseignement à la station de pilotage et à l'agence consignataire du navire attendu afin de décider, en accord avec le Chef de Gare :

- Soit, de retarder le passage du navire, si la force du vent paraît se maintenir ;
- Soit de continuer l'observation de l'anémomètre dans le cas contraire, en vue d'ouvrir le viaduc, à l'heure prévue ou au plus près) si le vent a suffisamment faibli alors pour le permettre.

24.3.2 – Le Chef de Gare de Martigues avise au plus tôt le STM portuaire par téléphone ou radiophonie, de tout autre empêchement à l'ouverture du viaduc, et si possible, de sa durée approximative. Le STM portuaire transmet aussitôt ce renseignement au navire en attente.

24.3.3 – Quand il est décidé inopinément qu'un navire doit retarder ou annuler son passage au viaduc, le STM portuaire est informé immédiatement et, à son tour, avise le chef de gare sans retard.

24.4 – Fermeture du Viaduc.

La fermeture du viaduc est subordonnée à l'autorisation du STM portuaire.

Cette autorisation est inscrite sur le registre affecté à cet effet au STM portuaire et à la gare de Martigues.

Elle est transmise soit :

- Lorsque le navire intéressé a dépassé l'aire de pivotement de l'ouvrage
- Lorsque le navire n'est pas en mesure de pénétrer à temps dans la zone de sécurité pour franchir l'ouvrage avant l'heure prévue pour sa fermeture. Dans cette hypothèse, le STM portuaire et le Chef de Gare de Martigues conviennent des mesures à prendre en fonction de la position du navire et de la circulation ferroviaire (maintien de l'ouverture du pont ou utilisation de la période d'ouverture suivante).

24.5 – Zone de sécurité – Engagement des navires.

Une zone de sécurité est constituée de part et d'autre du viaduc.

A l'Ouest (côté mer) : zone de 3 550 m comprise entre la Passe de Port-de-Bouc et le Viaduc.

A l'Est (côté Etang) : zone de 3 600 m comprise entre la bouée n° 4 dite « La Veuve » et le Viaduc.

Les navires intéressés par l'ouverture du viaduc ne doivent pas s'engager dans les zones de sécurité sans l'autorisation du STM portuaire qui a obtenu au préalable l'assurance que le viaduc est ouvert.

Le Chef de Gare de Martigues donne cette information par message VHF 12 ou par téléphone.

Ce message est inscrit sur le registre affecté à cet effet au STM portuaire et à la gare de Martigues.

En outre, l'engagement d'un navire dans la zone de sécurité ne peut être autorisé que si, compte tenu du temps d'approche nécessaire, il lui est possible de dégager le viaduc avant l'heure prévue pour sa fermeture.

24.6 – Liaison entre les navires, le STM et la Gare de Martigues.

Tout échange d'informations entre le viaduc et le STM portuaire se fait :

- en priorité par VHF 12

- Par téléphone, par l'intermédiaire de la Gare de Martigues.

TITRE VI – DISPOSITIONS DIVERSES.

ARTICLE 25 – CONSTATATION DES INFRACTIONS.

Les infractions au présent arrêté sont constatées ou enregistrées après signalement du pilote par les officiers de port ou officiers de port adjoints, les surveillants de port, les gendarmes maritimes, les officiers de police judiciaire et les agents habilités en matière de police de la navigation.

ARTICLE 26 – DATE D'APPLICATION ET TEXTES ABROGES.

Le présent arrêté est applicable à partir de la date de sa signature.

A compter de cette même date, l'arrêté conjoint n° 78/88 est abrogé.

ARTICLE 27 – PUBLICITE ET EXECUTION.

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs du Département des Bouches-du-Rhône et aux bulletins des Mairies intéressées. Il sera notifié à :

Monsieur le préfet de zone défense Sud, Monsieur le secrétaire général des Bouches-du-Rhône,
Monsieur le directeur interrégional des douanes de Méditerranée,
Le général de division commandant la région de gendarmerie de Provence-Alpes-Côte d'Azur,
Monsieur le directeur départemental de la sécurité publique des Bouches-du-Rhône,
Monsieur le directeur départemental des territoires et de la mer des Bouches-du-Rhône,
Monsieur le président du directoire du GPMM,
Monsieur le directeur de la région Méditerranée de la SNCF,
qui sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

A Toulon, le

16 JAN 2012

Le préfet maritime
de la Méditerranée,

~~Le vice-amiral d'escadre Yann Tainguy
préfet maritime de la Méditerranée.~~

A Marseille, le 10 JAN. 2012

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général

Le préfet de la région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

ANNEXE

**SIGNALISATION DES MOUVEMENTS DES NAVIRES
A LA PASSE D'ENTREE SUD DE MARSEILLE**

(Conforme au décret du 4 mars 1986)

Diffusion par signaux lumineux, de jour comme de nuit, des instructions aux navires devant emprunter la passe.

Ces messages sont affichés au sémaphore de la digue SAINT-MARIE

Deux séries de feux sont installées sur le mât de signaux, l'une orientée vers les bassins de la Grande Joliette, l'autre vers le Frioul visibles dans l'axe du chenal sur 2 milles environ, chaque série comporte les combinaisons de feux suivants : 3 feux rouges superposés, 3 feux verts superposés, 1 feu blanc à droite de la colonne des feux rouges.

TABLEAU DES MESSAGES

R R R	Rythme <u>à éclats</u>	Danger grave. Tous les navires doivent s'arrêter ou se dérouter en fonction des instructions reçues.
R R R	Occultations lentes	Les navires ne doivent pas passer.
V V V	Occultations lentes	Les navires peuvent passer. Trafic en sens unique.
R B R R	Occultations lentes	Les embarcations peuvent passer. Trafic à double sens.

annexé à l'arrêté,
préfectoral en date de ce jour.
MARSEILLE, le 10 JAN. 2012

Pour le Préfet
Pour le Préfet
Le Secrétaire Général.

Jean-Paul CELET

Le commandant
adjoint
Jean-Louis Vélut
Méditerranée

ANNEXE

SIGNALISATION DES PASSAGES DES NAVIRES ET BATEAUX SOUS LE VIADUC DE CARONTE ET SOUS LE PONT DE MARTIGUES

A – PONT DE MARTIGUES

Tous les navires et bateaux doivent obéir aux signaux lumineux ou phoniques faits par le pont.

a) Navires et bateaux nécessitant pour leur passage l'ouverture du pont :
Ils doivent obéir aux feux clignotants verts et rouges placés sur l'ouverture.

- Passage libre : feux verts clignotants,
- Passage interdit : feux rouges clignotants ou fixes.

Le feu rouge clignotant devient fixe pour avertir le bâtiment venant de l'Est qu'il doit attendre pour franchir la passe que les bâtiments se présentant à l'Ouest soient passés.

Le feu orange fixe signale que le pont est en cours de manœuvre.

b) Navires et bateaux ne nécessitant pas, pour leur passage, l'ouverture du pont.
Ils doivent obéir aux seuls feux clignotants orange.

- Passage libre : feux clignotants orange allumés, le rouge restant allumé
- Passage interdit : feux clignotants orange éteints, le feu rouge ou vert étant allumé.

B - VIADUC DE CARONTE.

1 – Signalisation des positions de la travée tournante.

Les manœuvres et positions de la travée tournante sont signalées aux navires et bateaux intéressés comme prescrit ci-après :

De nuit, les signaux lumineux suivants sont utilisés :

- Une barre horizontale rouge pour indiquer que le viaduc est fermé (passage interdit aux navires et bateaux de plus de 21 mètres de tirant d'air),
- Une croix rouge dans le cas où quelque raison s'oppose à l'ouverture de cet ouvrage ou encore si quelque empêchement impératif ou incident technique interdit interrompt cette ouverture.
- Une barre verticale blanche pour indiquer que le viaduc est complètement ouvert.

ANNEXE

SIGNALISATION DES PONTS MOBILES D'ARENCE DE PINEDE ET DE LA GRANDE BIGUE A L'ATTENTION DES NAVIRES

(Non-conforme au décret du 4 mars 1986)

1 – La position de chaque pont (ouvert, fermé ou en cours de manœuvre) et l'autorisation ou l'interdiction de passage qui en découle pour les navires, sont indiqués en permanence par des feux fixes ayant les couleurs et les significations suivantes :

Couleurs	Significations	Consignes correspondantes
Feu rouge	Pont fermé ou manœuvre en cours ou ordre de la vigie centrale	Passage interdit. ne pas s'engager.
Feu vert.	Pont ouvert.	“- Autorisation de s'engager “-

Ces feux fixes sont situés :

- Sur un pylône implanté dans la partie Sud du tableau de la traverse d'Arenc.
- Sur le portique de la culée du pont de Pinède (à droite en regardant le pont).
- Sur le quai à droite en regardant le pont Grande Bigue.

2 – L'impossibilité accidentelle de manœuvre des ponts est signalée par tous moyens à disposition de la vigie du STM « Marseille Port Control » (avis ; VHF ; signal phonique,...)

Par temps brumeux, les pontiers préviennent les navires de ladite impossibilité par un signal phonique émis par la sirène du pont (deux coups brefs suivis d'un coup long).

Zones de mouillage interdit

Mouillage interdit des bassins Est

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
MIE1	43° 17', 826 N	005° 21', 175 E	43° 17', 887 N	005° 21', 240 E	Extrémité de la digue Sainte Marie (idem PCES6, MSM4)
MIE2	43° 17', 509 N	005° 19', 056 E	43° 17', 569 N	005° 19', 921 E	Point maritime (idem PCES7, MSM3)
MIE3	43° 17', 157 N	005° 19', 435 E	43° 17', 218 N	005° 19', 501 E	Cap de Croix, Ile Ratonneau, (idem PCES8)
MIE4	43° 16', 389 N	005° 18', 464 E	43° 16', 450 N	005° 18', 530 E	Pointe Courille, Ile Pomègues
MIE5	43° 15', 640 N	005° 17', 380 E	43° 15', 701 N	005° 17', 446 E	Cap Cavau, Ile Pomègues (idem PCES10)
MIE6	43° 14', 877 N	005° 11', 414 E	43° 14', 938 N	005° 11', 480 E	Point maritime
MIE7	43° 13', 356 N	005° 11', 409 E	43° 13', 417 N	005° 11', 474 E	Point maritime
MIE8	43° 14', 007 N	005° 16', 048 E	43° 14', 068 N	005° 16', 114 E	Point maritime
MIE9	43° 11', 436 N	005° 14', 008 E	43° 11', 497 N	005° 14', 074 E	Point maritime
MIE10	42° 55', 000 N	005° 01', 000 E	42° 55', 061 N	005° 01', 066 E	Point maritime
MIE11	42° 55', 000 N	005° 33', 404 E	42° 55', 061 N	005° 33', 467 E	Point maritime
MIE12	43° 10', 272 N	005° 21', 594 E	43° 10', 333 N	005° 21', 660 E	Point maritime
MIE13	43° 12', 83 N	005° 19', 605 E	43° 12', 891 N	005° 19', 671 E	Ile Tiboulen de Maire (idem P5)
MIE14	43° 15', 527 N	005° 22', 323 E	43° 15', 588 N	005° 22', 388 E	Côte, dédouché de l'Huveaune
Entre les points MIE14 et MIE15 : laisse de basse mer					
MIE15	43° 16', 035 N	005° 22', 026 E	43° 16', 096 N	005° 22', 091 E	Milieu de la jetée nord du port du Prado (idem MES4)
MIE16	43° 16', 044 N	005° 20', 070 E	43° 16', 105 N	005° 20', 136 E	Point maritime (idem MES3)
MIE17	43° 16', 546 N	005° 20', 166 E	43° 16', 607 N	005° 20', 231 E	Point maritime (idem MES2)
MIE18	43° 16', 653 N	005° 20', 725 E	43° 16', 714 N	005° 20', 791 E	Point maritime, sud des îles d'Endoume
MIE19	43° 16', 906 N	005° 20', 738 E	43° 16', 967 N	005° 20', 804 E	Côte, Pointe d'Endoume
Entre les points MIE19 et MIE20 : laisse de basse mer					
MIE20	43° 17', 677 N	005° 21', 243 E	43° 17', 738 N	005° 21', 308 E	Pointe de la Désirade (idem PCES1)

Mouillage interdit extérieur digue du large

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
MIED1	43° 19', 497 N	005° 20', 761 E	43° 19', 558 N	005° 20', 826 E	Côté extérieur du bassin Pinède. Dans un cercle de 200m de rayon centré sur la position

Mouillage interdit des bassins Ouest

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
MIO1	43° 23', 300 N	004° 59', 500 E	43° 23', 36 N	004° 59', 56 E	Lavera, Anse de Canal Viell
MIO2	43° 23', 300 N	004° 58', 400 E	43° 23', 36 N	004° 58', 47 E	Point maritime
MIO3	43° 22', 543 N	004° 58', 400 E	43° 22', 60 N	004° 58', 47 E	Point maritime
MIO4	43° 22', 548 N	005° 00', 011 E	43° 22', 61 N	005° 00', 08 E	Ponteau, Pointe Castagnole

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
MEN1	43° 19', 800 N	005° 14', 200 E	43° 19', 861 N	005° 14', 266 E	Extrémité est de l'Île de l'Erévine (idem PCEN7)
MEN2	43° 19', 707 N	005° 20', 220 E	43° 19', 768 N	005° 20', 285 E	Point maritime
MEN3	43° 20', 042 N	005° 20', 420 E	43° 20', 103 N	005° 20', 486 E	Tour de la Vigie nord sur la digue du large (idem MSM1)
Entre les points MEN3 et MEN4 : digue du large du port de Marseille					
MEN4	43° 20', 846 N	005° 19', 108 E	43° 20', 907 N	005° 19', 174 E	Extrémité nord de la digue du large
MEN5	43° 21', 386 N	005° 17', 386 E	43° 21', 447 N	005° 17', 451 E	Extrémité ouest de la digue du port de Corbière
Au nord-ouest : laisse de basse mer					

Zones de mouillage des bassins Ouest

Zone de mouillage Nord

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
MFN1	43° 25', 068 N	004° 54', 482 E	43° 25', 129 N	004° 54', 548 E	Côte
MFN2	43° 24', 139 N	004° 54', 373 E	43° 24', 200 N	004° 54', 439 E	Point maritime, côté nord du chenal (idem PCOF5)
MFN3	43° 23', 839 N	004° 54', 854 E	43° 23', 900 N	004° 54', 920 E	Point maritime, côté nord du chenal Proximité Bouée latérale Tribord "7" (idem PCOF4)
MFN4	43° 23', 489 N	004° 56', 424 E	43° 23', 550 N	004° 56', 490 E	Point maritime, côté nord du chenal Proximité bouée cardinale sud 3bis (idem PCOF3)
MFN5	43° 22', 994 N	004° 57', 483 E	43° 23', 055 N	004° 57', 548 E	Point maritime, côté nord du chenal Proximité Bouée latérale Tribord "1" (idem PCOF2)
MFN6	43° 23', 774 N	004° 58', 917 E	43° 23', 835 N	004° 58', 983 E	Côte (près Port de Bouc)
Au nord et à l'est : laisse de basse mer					

Zone de mouillage Est

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
MFE1	43° 22', 539 N	005° 00', 063 E	43° 22', 600 N	005° 00', 129 E	Côte
MFE2	43° 22', 540 N	004° 58', 690 E	43° 22', 601 N	004° 58', 750 E	Point maritime
MFE3	43° 21', 789 N	004° 58', 374 E	43° 21', 850 N	004° 58', 440 E	Point maritime (idem PCOL1)
MFE4	43° 19', 546 N	004° 59', 489 E	43° 19', 607 N	004° 59', 556 E	Point maritime
MFE5	43° 19', 541 N	005° 02', 287 E	43° 19', 602 N	005° 02', 353 E	Côte (près Carro)
A l'est : laisse de basse mer					

Zone de mouillage Ouest

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
MFO1	43° 23', 416 N	004° 56', 034 E	43° 23', 478 N	004° 56', 100 E	Point maritime
MFO2	43° 19', 541 N	004° 55', 371 E	43° 19', 602 N	004° 55', 437 E	Point maritime
MFO3	43° 19', 546 N	004° 58', 202 E	43° 19', 607 N	004° 58', 268 E	Point maritime (Bord ouest chenal)
MFO4	43° 22', 677 N	004° 57', 302 E	43° 22', 74 N	004° 57', 37 E	Point maritime (idem PCO5 et PCOF9)
MFO5	43° 23', 199 N	004° 56', 534 E	43° 23', 259 N	004° 56', 599 E	Point maritime, côté sud du chenal (idem PCOF8)

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
PCOF1	43° 23', 077 N	004° 57', 730 E	43° 23', 138 N	004° 57', 798 E	Point maritime, côté nord du chenal (idem PCOL5)
PCOF2	43° 22', 994 N	004° 57', 483 E	43° 23', 055 N	004° 57', 5488 E	Point maritime, côté nord du chenal Proximité Bouée latérale Tribord "1" (idem MFN5)
PCOF3	43° 23', 489 N	004° 56', 424 E	43° 23', 550 N	004° 56', 490 E	Point maritime, côté nord du chenal (idem MFN4)
PCOF4	43° 23', 839 N	004° 54', 854 E	43° 23', 900 N	004° 54', 920 E	Point maritime, côté nord du chenal (idem MFN3)
PCOF5	43° 24', 139 N	004° 54', 373 E	43° 24', 200 N	004° 54', 439 E	Point maritime, côté nord du chenal (idem MFN2)
PCOF6	43° 23', 842 N	004° 54', 185 E	43° 23', 903 N	004° 54', 251 E	Point maritime, côté sud du chenal
PCOF7	43° 23', 459 N	004° 55', 934 E	43° 23', 520 N	004° 55', 999 E	Point maritime, côté sud du chenal
PCOF8	43° 23', 199 N	004° 56', 534 E	43° 23', 259 N	004° 56', 599 E	Point maritime, côté sud du chenal (idem MFO5)
PCOF9	43° 22', 677 N	004° 57', 302 E	43° 22', 74 N	004° 57', 37 E	Point maritime (idem MFO4 et PCO5)
PCOF10	43° 22', 57 N	004° 57', 98 E	43° 22', 63 N	004° 58', 05 E	Point maritime (idem PCO1)

Accès à Lavéra

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
PCOL1	43° 21', 789 N	004° 58', 374 E	43° 21', 850 N	004° 58', 440 E	Point maritime (idem MFE3)
PCOL2	43° 23', 633 N	004° 59', 146 E	43° 23', 694 N	004° 59', 212 E	Feu de Fort de Bouc
PCOL3	43° 23', 782 N	004° 59', 095 E	43° 23', 843 N	004° 59', 161 E	Feu de la jetée du Port de la Lègue
PCOL4	43° 23', 4235 N	004° 58', 759 E	43° 23', 485 N	004° 58', 825 E	Bouée latérale Babord "Les Tasques"
PCOL5	43° 23', 077 N	004° 57', 730 E	43° 23', 138 N	004° 57', 798 E	Point maritime, côté nord du chenal (idem PCOF1)

Zones de mouillage des bassins Est

Zone de mouillage d'Endoume

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
MES1	43° 16', 736 N	005° 21', 185 E	43° 16', 796 N	005° 21', 250 E	Pointe sud de l'Anse de la Fausse Monnaie
MES2	43° 16', 546 N	005° 20', 166 E	43° 16', 607 N	005° 20', 231 E	Point maritime (idem MIE17)
MES3	43° 16', 044 N	005° 20', 070 E	43° 16', 105 N	005° 20', 136 E	Point maritime (idem MIE 16)
MES4	43° 16', 035 N	005° 22', 026 E	43° 16', 096 N	005° 22', 091 E	Milieu de la jetée nord du port du Prado (idem MIE15)
A l'est : laisse de basse mer					

Zone de mouillage de Sainte Marie

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
MSM1	43° 20', 042 N	005° 20', 420 E	43° 20', 103 N	005° 20', 486 E	Tour de la Vigie nord sur la digue du large (idem MEN3)
MSM2	43° 17', 245 N	005° 18', 760 E	43° 17', 306 N	005° 18', 826 E	Pointe de Banc, Ile Ratonneau
MSM3	43° 17', 509 N	005° 19', 856 E	43° 17', 569 N	005° 19', 921 E	Point maritime (idem PCES7)
MSM4	43° 17', 826 N	005° 21', 175 E	43° 17', 887 N	005° 21', 240 E	Extrémité de la digue Sainte Marie (idem PCES6)
Au nord et à l'est : digue du large du port de Marseille					

Zone de mouillage de l'Estaque

Délimitation de la ZMFR

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
P1	43° 20', 85 N	004° 41', 23 E	43° 20', 91 N	004° 41', 30 E	Point du trait côtier au sud de Faraman
P2	43° 11', 94 N	004° 41', 27 E	43° 12' 00" N	004° 41' 20" E	Point maritime
P3	43° 11', 94 N	005° 01', 81 E	43° 12', 0 N	005° 01', 88 E	Bouée Oméga (idem PCO4)
P4	43° 11', 93 N	005° 13', 84 E	43° 11', 99 N	005° 13', 90 E	Île du Planier
P5	43° 12', 83 N	005° 19', 60 E	43° 12', 89 N	005° 19', 67 E	Île Tiboulou de Maire
P6	43° 12', 90 N	005° 20', 15 E	43° 12', 96 N	005° 20', 23 E	Cap Croisette

Chenaux d'accès des bassins Est

Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
-----------------------	-------	--	-------	--	--

Bordure Est du chenal sud

PCES1	43° 17', 68 N	005° 21', 24 E	43° 17', 738 N	005° 21', 308 E	Pointe dela Désirade
PCES2	43° 17', 49 N	005° 20', 74 E	43° 17', 551 N	005° 20', 802 E	Extrémité Ouest digue des Catalans
PCES3	43° 17', 05 N	005° 20', 34 E			Balise du Canoubier
PCES4	43° 16', 99 N	005° 20', 26 E			Balise du Sourdaras
PCES5	43° 12', 61 N	005° 18', 21 E	43° 12', 674 N	005° 18', 275 E	Point maritime

Bordure Ouest du chenal sud

PCES6	43° 17', 83 N	005° 21', 17 E	43° 17', 887 N	005° 21', 240 E	Extrémité de la digue Sainte Marie
PCES7	43° 17', 51 N	005° 19', 85 E	43° 17', 569 N	005° 19', 921 E	Point maritime
PCES8	43° 17', 16 N	005° 19', 43 E			Cap de Croix
PCES9	43° 16', 55 N	005° 18', 72 E			Pointe d'Ouriou
PCES10	43° 15', 64 N	005° 17', 38 E			Cap Cavau
PCES11	43° 12', 23 N	005° 16', 77 E	43° 12', 294 N	005° 16', 839 E	Point maritime

Bordure Est du chenal nord

PCEN1	43° 18', 465 N	005° 15', 221 E			Point maritime
PCEN2	43° 16', 058 N	005° 11', 393 E			Point maritime
PCEN3	43° 11', 930 N	005° 11', 393 E			Point maritime

Axe de séparation du chenal nord

PCEN4	43° 19', 133 N	005° 14', 711 E			Point maritime
PCEN5	43° 15', 993 N	005° 09', 680 E			Point maritime
PCEN6	43° 11', 930 N	005° 09', 680 E			Point maritime

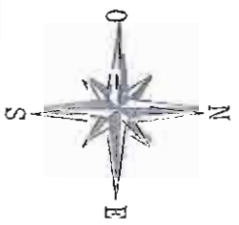
Bordure Ouest du chenal nord






PCEN7	43° 19', 800 N	005° 14', 200 E			Extrémité est de l'île de l'Érévine
PCEN8	43° 15', 928 N	005° 07', 970 E			Point maritime
PCEN9	43° 11', 930 N	005° 07', 970 E			Point maritime

Chenaux d'accès des bassins Ouest**Accès chenal sud**

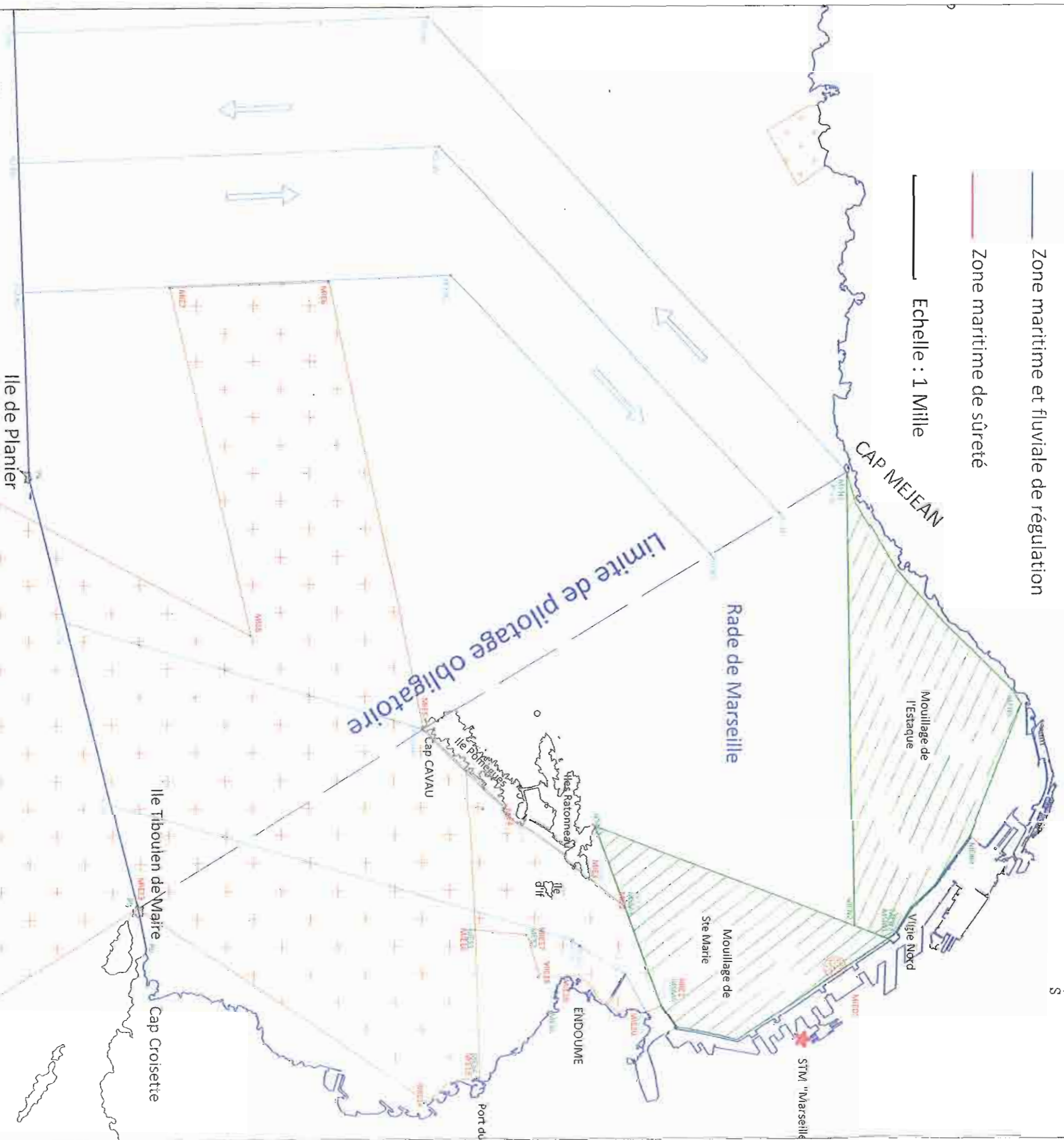
Nom / numéro de point	WGS84		EUR50		
Bordure Est du rail montant					
PCO1	43° 22', 57 N	004° 57', 98 E	43° 22', 63 N	004° 58', 05 E	Point maritime (idem PCOF10)
PCO2	43° 11', 94 N	005° 03', 26 E	43° 12', 0 N	005° 03', 33 E	Point maritime
Séparation					
PCO3	43° 22', 62 N	004° 57', 65 E	43° 22', 68 N	004° 57', 71 E	Point maritime, milieu de chenal
PCO4	43° 11', 94 N	005° 01', 81 E	43° 12', 0 N	005° 01', 88 E	Bouée Oméga (idem P3)
Bordure Ouest du rail descendant					
PCO5	43° 22', 677 N	004° 57', 302 E	43° 22', 74 N	004° 57', 37 E	Point maritime (idem MFO4 et PCOF9)
PCO6	43° 11', 94 N	005° 00', 384 E	43° 12', 0 N	005° 00', 45 E	Point maritime

Accès au Golfe de Fos



-  Zone de mouillage
-  Zone de mouillage interdit
-  Délimitation administrative préfectorale
-  Zone maritime et fluviale de régulation
-  Zone maritime de sûreté







Echelle : 1 Mille



annexé à l'arrêté
préfectoral en date de ce jour.
MARSAILLE, le 19 JAN. 2012.
Pour le Préfet
Le Secrétaire Général
Jean-Paul CELET

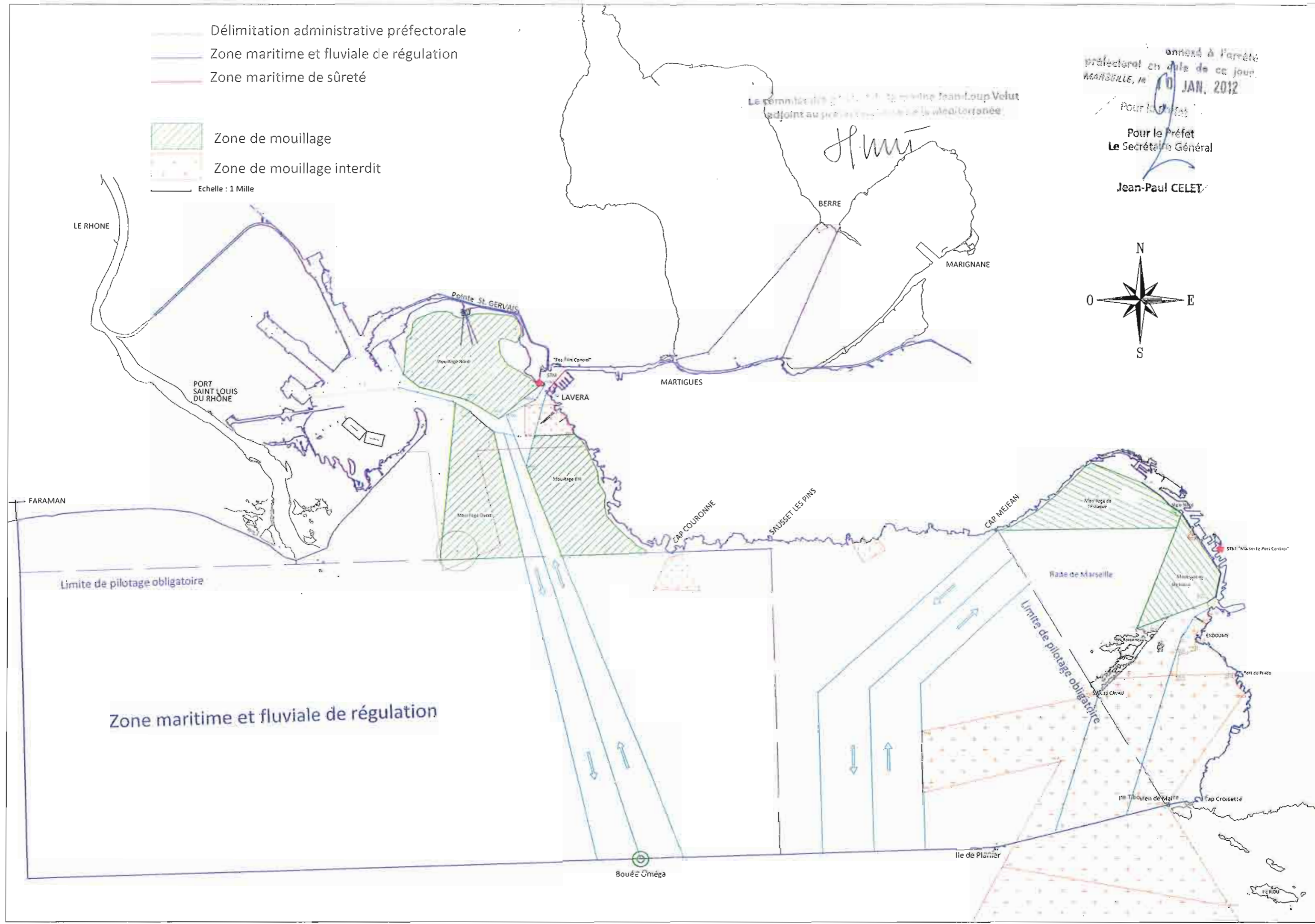
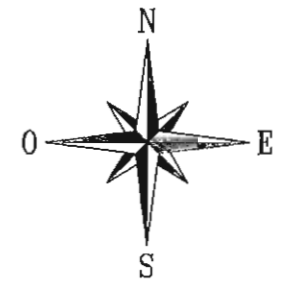
Le commissaire général de la marine Jean-Loup Velut
adjoind au préfet maritime de la Méditerranée

J.P.M.

-  Délimitation administrative préfectorale
-  Zone maritime et fluviale de régulation
-  Zone maritime de sûreté
-  Zone de mouillage
-  Zone de mouillage interdit
-  Echelle : 1 Mille

annexé à l'arrêté
préfectoral en date de ce jour
MARSEILLE, le 10 JAN. 2012

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général
Jean-Paul CELET



Le commandant des B.T. Jean-Loup Velut
adjoint au préfet des B.T. de la Méditerranée.

Handwritten signature

Limite de pilotage obligatoire

Zone maritime et fluviale de régulation

Limite de pilotage obligatoire

