



**PRÉFET  
MARITIME  
DE LA MÉDITERRANÉE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Recueil des actes administratifs  
N° 296 /2025 du 29/07/2025



**PRÉFET  
DES BOUCHES-  
DU-RHÔNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Recueil des actes administratifs  
N° 13-2025-125 du 29/07/2025  
Arrêté n° 13-2025-07-25-0026

**ARRÊTÉ INTERPRÉFECTORAL**

relatif à la Zone Maritime et Fluviale de Régulation du Grand Port Maritime de Marseille, à la réglementation du Service de Trafic Maritime et à diverses mesures relatives à la sûreté au sein du Grand Port Maritime de Marseille

ANNEXES : deux annexes.

Le préfet Maritime de la Méditerranée,

Le préfet des Bouches-du-Rhône,

Vu le code des transports ;

Vu le code de la défense ;

Vu le code rural et de la pêche maritime ;

Vu le code pénal, notamment les articles 131-13 et R 610-5 ;

Vu le décret n° 77-733 du 06 juillet 1977 portant publication du règlement international de 1972 pour la prévention des abordages en mer ;

Vu le décret n° 2004-112 du 06 février 2004 modifié portant sur l'organisation de l'action de l'État en mer ;

Vu le décret n° 2007-1167 du 02 août 2007 modifié 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 09 octobre 2008 instituant le grand port maritime de Marseille ;

Vu le décret n° 2012-507 du 18 avril 2012 modifié portant création du Parc national des calanques ;

Vu le décret n° 2012-1148 du 12 octobre 2012 portant création de la zone économique exclusive au large des côtes du territoire de la Méditerranée ;

Vu l'arrêté interministériel du 02 octobre 2018 relatif au classement des zones de navigation des bateaux de commerce, des bateaux de plaisance et engins flottants et aux compléments ou allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines de ces zones de navigation ;

Vu l'arrêté ministériel du 18 avril 1986 modifié fixant les compétences et la composition de la commission locale et les modalités de délivrance des licences de capitaine pilote ;

Vu l'arrêté du préfet des Bouches-du-Rhône 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 du préfet Maritime de la Méditerranée n° 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 du préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur du 04 septembre 2012 modifié portant règlement local de la station de pilotage de Marseille et du Golfe de Fos ;

Vu l'arrêté du préfet Maritime de la Méditerranée n° 155/2016 du 24 juin 2016 modifié réglementant le mouillage des navires dans les eaux intérieures et territoriales françaises de la Méditerranée ;

Vu l'arrêté du préfet Maritime de la Méditerranée n° 47/2017 du 28 mars 2017 réglementant la navigation aux approches des côtes françaises de Méditerranée en vue de prévenir les pollutions marines accidentelles ;

Vu l'arrêté du préfet Maritime de la Méditerranée n° 19/2018 du 14 mars 2018 modifié réglementant la navigation et la pratique de la plongée sous-marine le long du littoral des côtes françaises de Méditerranée ;

Vu l'arrêté du préfet Maritime de la Méditerranée n° 123/2019 du 03 juin 2019 fixant le cadre général du mouillage et de l'arrêt des navires dans les eaux intérieures et territoriales françaises de Méditerranée ;

Vu l'instruction DGITM du 12 juillet 2017 relative à la transmission d'informations par les pilotes ou les autorités portuaires concernant les navires présentant un risque potentiel pour la sécurité maritime ;

Vu le règlement particulier de police de la Pêche dans les limites du GPMM ;

Vu les avis et observations de la commission nautique locale du 16 janvier 2020 ;

Vu l'avis du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille du 13 janvier 2021 ;

Considérant la réglementation du mouillage édictée dans l'aire marine adjacente au cœur marin du parc national des Calanques par arrêté du préfet Maritime de la Méditerranée.

Sur proposition du directeur départemental des territoires et de la mer des Bouches-du-Rhône.

Arrêtent :

## TITRE I – GÉNÉRALITÉS

### Article 1<sup>er</sup> – Objet

Le présent arrêté interpréfectoral crée 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, de ses chenaux d'accès et de ses zones de mouillage sont précisées ci-dessous et en annexe I (coordonnées exprimées en WGS.84 en degrés et minutes décimales) et représentées en annexe II du présent arrêté.

Cet arrêté définit également la procédure à suivre et fixe les règles applicables à la navigation dans la ZMFR 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 ZMFR 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 – Définitions

Dans le présent arrêté, on entend par :

— « **Navire** » (conformément à la définition de l'article L5000-2 du code des transports) :

1. tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ;
2. les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.

— « **Bateau** » (conformément à la définition de l'article L 4000-3 du code des transports) : toute construction flottante destinée à la navigation intérieure et à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer.

— « **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 GPMM 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 GPMM 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 GPMM 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.
- « **PPU** » : portable Pilot Unit - appareil de positionnement susceptible d'être utilisé par les pilotes.
- « **LPS** » : Limites Portuaires de Sécurité, conformément à l'article L. 5332-6 du Code des Transports.

### **Article 3 – Limites géographiques de la ZMFR**

Conformément aux dispositions de l'article L5331-1 du code des transports, la ZMFR se situe en dehors des limites administratives du GPMM. Les dispositions édictées dans le présent arrêté s'appliquent, entre autres, à l'intérieur de la ZMFR.

La ZMFR a pour limites maritimes (points P1 à P6 de l'annexe I) :

- à l'Ouest, le méridien du phare de Faraman ;
- au Sud, le parallèle du phare de l'île de Planier, entre Faraman et Planier, puis une ligne reliant le phare de Planier au feu de l'île Tiboulen de Maire ;
- à l'Est, une ligne joignant le feu de l'île Tiboulen de Maire au cap Croisette puis à la côte vers le Nord.

En dehors des limites administratives du GPMM :

- 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.

### **Article 4 – Limites des zones de sûreté et mesures de sûreté dans la partie maritime du GPMM**

Les parties maritimes du GPMM 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.

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.

Ces dispositions ne concernent pas les bâtiments de l'État et des services homologués.

#### **4.1. Partie maritime au droit de la commune de Marseille**

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

#### **4.2. 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 100 mètres.

#### **4.3. 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.

#### **4.4. 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.

#### **4.5. 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 D1, la bouée 9, la bouée 10, la bouée J2, la bouée J4, la bouée C2, la bouée C4 et se terminant à l'Ouest par la pointe de terre, au Sud de la bouée C6.

#### **4.6. Partie maritime des Tellines**

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

#### **4.7. 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 5 – Service du trafic maritime portuaire (STM)**

#### **5.1. 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.

#### **5.2. 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 GPMM. Il recueille, transmet et diffuse des informations nautiques et générales qui concernent la ZMFR.

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

Il informe les navires de toute situation appelant une vigilance particulière (maintien d'une distance de sécurité, vitesse adaptée...), tout particulièrement lors des opérations d'avitaillement en zone portuaire.

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 concernés 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 et dans les limites administratives du GPMM, 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 contraires aux règles de navigation, notamment de sécurité (route erratique, risque de collision, risque d'échouement, navire non identifié, navire chassant sur son ancre, risque de rupture d'amarrage, 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 en fonction du trafic. En cas de désaccord du capitaine avec le pilote, le STM pourra interdire l'accès au mouillage ou au quai ou bien l'appareillage du quai ou du mouillage. Il pourra dans les mêmes conditions imposer de faire mouvement à un navire déjà à quai ou au mouillage.

Il réceptionne et retransmet aux services et administrations concernés les alertes en cas d'incident ou d'accident dans la ZMFR ou dans l'enceinte du GPMM et alerte les autorités maritimes compétentes via le CROSS MED La Garde. Les constats d'anomalies manifestes relatives à la sécurité des navires soit par les pilotes soit par l'autorité portuaire font l'obligation d'un signalement au CSN PACA Corse, selon les dispositions de l'instruction DGITM du 12 juillet 2017.

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.

### **5.3. Limites de compétences**

La compétence du STM se limite aux zones et prérogatives précisées au paragraphe 5.2 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.

### **5.4. 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.

### **5.5. 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 STM 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](mailto: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](mailto:off.port-vigie.mlle@marseille-port.fr)

## 5.6. Moyens

Les moyens du STM portuaire sont disponibles 24h/24h et regroupés sur les deux sites définis au paragraphe 5.5.

Le STM portuaire dispose :

- d'une vigie à Marseille armée 24h/24h, 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 aux réseaux d'information nationaux ou supranationaux via Trafic 2000 (Safeseanet) ;
- 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 ou de courant ;
- de cartes ou plans bathymétriques et documents nautiques ;
- d'un accès aux prévisions météorologiques ;
- d'un accès au suivi des cellules orageuses.

## 5.7. 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 :

- l'état du navire piloté lorsqu'il présente un risque pour les personnes à bord, la cargaison, les autres navires, les installations portuaires ou l'environnement ;
- toute avarie ou dommage causé au balisage ou aux installations portuaires.

En fonction des circonstances météorologiques, de régulation et de sécurité du trafic maritime ou d'autres éléments dûment justifiables, le STM portuaire peut imposer à un navire, un bateau, ou une embarcation le recours à l'assistance d'un pilote, avec ou sans PPU, à ses frais, dans la ZMFR ainsi que dans les limites administratives du GPMM. Ces dispositions ne s'imposent pas aux bâtiments de l'État.

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.

#### **5.8. 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 GPMM. Ces dispositions ne s'imposent pas aux bâtiments de l'État.

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

Toutefois, les canaux VHF marine 72, 73, ou 77 pourront être utilisés pour éviter toute gêne sur canal 6 en cas de manœuvres simultanées.

#### **5.9. 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 canal 6 VHF marine. Toutefois les canaux VHF marine 72,73, ou 77 pourront être utilisés pour éviter toute gêne sur canal 6 en cas de manœuvres simultanées.

### **Article 6 – Consignes générales**

**6.1.** Exceptées les dérogations prévues et contenues dans le présent arrêté, 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).

**6.2.** Tout navire ou bateau équipé de l'AIS, doit maintenir en permanence son équipement en fonctionnement qu'il soit en navigation, à quai 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.

**6.3.** 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.

**6.4.** 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 satisfaisants 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.

À 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 de la navigation.

**6.5.** La vitesse de tout navire, bateau ou embarcation est limitée à 5 nœuds à l'intérieur de la bande littorale des 300 mètres, à partir de la limite des eaux, 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.

**6.6.** 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 de la Méditerranée n°19/2018 du 14 mars 2018 susvisé. L'accès aux darses leur est interdit.

**6.7.** Sans préjudice des dispositions de l'article 6.5, tout navire, bateau ou embarcation doit adopter une vitesse de sécurité adaptée en tenant compte de ses capacités de manœuvrabilité, des conditions météorologiques et de trafic, afin de pouvoir prendre, à tout moment, les mesures appropriées pour éviter un abordage conformément au règlement international pour prévenir les abordages en mer (règle 6).

**6.8.** 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 manœuvrer avec les précautions d'usage afin d'éviter toute avarie ou dommage à l'environnement.

**6.9.** 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.

**6.10.** 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.

**6.11.** La pose de filets et d'engins de pêche est interdite dans les chenaux d'accès, les passes et les darses du GPMM. 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. Conformément à l'article R5333-24 du code des transports, les conditions d'exercice de la pêche dans les limites administratives du GPMM et dans les chenaux d'accès sont fixées par le Règlement Particulier de Police de la Pêche du GPMM.

**6.12.** 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.

**6.13.** 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.

**6.14.** 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).

**6.15.** 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 des 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).

**6.16.** Les plans d'eau utilisés en toutes saisons par les aéronefs amphibies chargés de la lutte contre les incendies de forêt sont définis dans le cadre d'arrêtés particuliers édictés respectivement par le préfet Maritime de la Méditerranée et par le préfet des Bouches-du-Rhône.

Préalablement aux manœuvres d'écopage des aéronefs, à titre d'exercice ou dans un cadre opérationnel, doivent être établis avec la vigie concernée conformément à la répartition définie au paragraphe 5.5 de l'article 5 :

- un contact téléphonique afin de connaître la situation du trafic commercial et l'état des navires à quai ainsi que les éventuelles restrictions ;
- lorsque les manœuvres d'écopage ont été autorisées par la vigie, un contact sur un canal VHF marine, sélectionné par celle-ci, avant l'arrivée sur zone de l'aéronef.

Lorsqu'ils ont l'autorisation, les aéronefs effectuent un ou plusieurs passage(s) à très basse altitude au-dessus de l'axe de présentation avant d'effectuer leur manœuvre d'écopage. Les navires, engins et embarcations de toute nature, à la vue de cette manœuvre, doivent s'éloigner au maximum et le plus rapidement possible de l'axe de passage.

## **TITRE II – ACCÈS**

### **Article 7 – Généralités sur l'accès**

**7.1.** Les dispositions suivantes s'appliquent aux navires, bâtiments (à l'exception de ceux de l'Etat), bateaux, navires et embarcations 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.

**7.2.** Les navires et bateaux devant escaler au GPMM en font la demande comme défini dans le règlement général de police dans le Système d'Information de l'Autorité Portuaire.

**7.3.** Avant de pénétrer dans la ZMFR, 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 E). Les navires naviguant dans la ZMFR et passant cette ligne doivent reprendre contact avec la vigie de destination.

7.4. 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 ;
- situations particulières sanitaires et de sûreté ;
- défaillance(s) éventuelle(s) ;
- le type de combustible utilisé.

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

- le trafic portuaire et sa régulation ;
- le service du pilotage ;
- le séjour 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.

7.5. Sans préjudice des dispositions des arrêtés du préfet Maritime de la Méditerranée n° 6/2004 du 30 janvier 2004 et n° 47/2017 du 28 mars 2017 susvisés, 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.

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

7.7. Parc national des calanques : Une partie de la ZMFR située entre l'île de Planier, l'île Maire, le secteur au droit du port de la Pointe-Rouge et comprenant le chenal d'accès Sud des Bassins Est, est située dans le cœur marin du parc national des Calanques créé par le décret n° 2012-507 du 18 avril 2012 susvisé. Au Nord de ce secteur, les espaces marins de la ZMFR situés en rade Sud de Marseille aux abords de l'archipel du Frioul sont par ailleurs classés par le décret précité en aire maritime adjacente au cœur marin.

## Article 8 – Pilotage

8.1. 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 N, comprenant les canaux, bassins, darse, ports intérieurs et le Rhône, de la mer à Arles au point kilométrique 279.

- **Rade de Marseille :**

Zone limitée par la ligne brisée joignant l'île Tiboulou de Maire au port de Méjean et passant par le cap Cavau.

8.2. 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 du GPMM ou vers les mouillages d'attente ou qui se déplacent dans ces zones.

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

8.4. 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.

8.5. 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.

8.6. Les dispositions du règlement local de la station du pilotage maritime de Marseille et du golfe de Fos relatives à la licence de capitaine-pilote s'appliquent dans la ZMFR.

8.7. Les bateaux sont astreints au pilotage notamment en zone 1 en dehors du Rhône et des canaux spécifiquement dédiés au trafic fluvial correspondant à la zone 3 (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.

### TITRE III – RADES ET ZONES DE MOUILLAGE

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.

L'existence de zones de mouillage privilégiées n'interdit pas pour autant le mouillage de navires en dehors de celles-ci dès lors que le mouillage n'est pas interdit.

*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 de Marseille ou de Fos.*

## Article 9 – Bassins Est : zones de mouillage

### 9.1. Rade de Marseille Nord – mouillage Sainte-Marie

- Zone délimitée (points MSM1 à MSM5 de l'annexe I) :
  - 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 (île Ratonneau) ;
  - à l'Ouest, par une ligne joignant la pointe de Banc (île Ratonneau), à la vigie Nord située sur la digue du Large jusqu'à la limite Sud de la zone d'atterrage des câbles sous-marins ;
  - à l'exclusion de la zone définie par un cercle d'un rayon de 200 mètres centré sur le point : 43° 19', 497 N – 005° 20', 761 E.

### 9.2. Rade de Marseille Nord - mouillage de l'Estaque

- Zone délimitée (points MEN1 à MEN7 de l'annexe I) :
  - à l'Ouest, au Nord et à l'Est par la ligne joignant les points définis en annexe ;
  - au Sud, par le parallèle de l'extrémité Est de l'île Erevine et par la limite Nord de la zone d'atterrage des câbles sous-marins.

## Article 10 – Bassins Ouest : zones de mouillage

### 10.1. Mouillage Est du golfe de Fos

- Zone délimitée (points MFE1 à MFE6 de l'annexe I):
  - 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 limité dans sa partie Ouest par l'alignement de l'angle Sud-Est du quai des agglos par le feu de Saint-Antoine ;
  - 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 hors tout inférieure ou égale à 200 mètres, d'un cercle de rayon 0.3 mille marin ;
- pour un navire entre 200 et 300 mètres de longueur hors tout, d'un cercle de rayon 0.4 mille marin ;
- pour un navire de longueur hors tout supérieure à 300 mètres, d'un cercle de rayon 0.5 mille marin.

### 10.2. Mouillage Ouest du golfe de Fos

- Zone délimitée (points MFO1 à MFO5 de l'annexe I) :
  - 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 de 0.3 mille marin ;
- pour un navire entre 200 et 300 mètres de longueur, un cercle de rayon de 0.4 mille marin ;
- pour un navire de longueur supérieure à 300 mètres, un cercle de rayon de 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 m<sup>3</sup> : 43°19',75 N - 004°55',95 E. Le rayon du cercle de garde minimal à considérer est de 0.5 mille marin.

### **10.3. 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 à l'Est avec la ligne formée par le relèvement au 056° du feu « Môle Nord » de la jetée de la Lèque, et reliant à l'Ouest les points à proximité des bouées latérales 7 et D1, rejoignant la côte à l'extrémité Nord-Est du terminal méthanier du Cavaou (points MFN0 à MFN6 de l'annexe I).

Cette zone est réservée de préférence 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 11 – Zones de mouillage interdites**

Les zones définies ci-dessous sont interdites au mouillage afin de protéger les câbles ou les installations diverses reposant sur le fond ainsi que les herbiers de posidonies.

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.

### **11.1. Mouillage interdit en rade de Marseille**

Le mouillage est interdit dans les zones définies ci-après.

#### **11.1.1. Rade de Marseille**

La zone est délimitée par les points MIE1 à MIE23 précisées en annexe I.

*Nota : par arrêté du préfet maritime de la Méditerranée, le mouillage des navires de longueur hors tout supérieure ou égale à 24 mètres est interdit dans les secteurs suivants : autour des îles du Frioul, dans la rade d'Endoume et le long du littoral depuis la plage Borely jusqu'au cap Croisette.*

#### **11.1.2. Estaque**

Il est interdit pour les navires de longueur hors tout de plus de 20 mètres de mouiller dans la zone délimitée (points MIER1 à MIER5 de l'annexe I) :

- au Nord par la côte, de l'extrémité Est de l'île de l'Erevine jusqu'à l'extrémité de la digue du port de Corbière ;
- au Sud par la ligne joignant les points maritimes définis en annexe jusqu'à l'extrémité Est de l'île de l'Erevine.

Pour des motifs liés à la sécurité, et à la diligence du pilote, les navires pilotés peuvent déroger à cette interdiction.

### **11.2. 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 ;
- le chenal dragué de Fos ;
- les chenaux d'accès aux darses de Fos ;
- la zone d'évolution située devant les appontements pétroliers de Fos ;
- le chenal d'accès à la Passe de Bouc et à moins de 500 mètres des alignements d'entrée à Port-de-Bouc ;
- la zone de l'ex sea-line de Lavéra délimitée au Nord, par le parallèle 43°23',30 N, à l'Ouest, par le méridien 004°58',40 E, au Sud, par le parallèle 43°22',54 N, marqué par la bouée Lavéra, à l'Est, par le littoral (points MIO1 à MIO4 de l'annexe I).

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

Elles peuvent être 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.

## Article 12 – Transbordement et soutage par navire avitailleur

### 12.1. Transbordement sur rade

Par principe, les transbordements de matières dangereuses ou polluantes se font à quai.

Les opérations de transbordement sur rade sont possibles sous conditions et sur autorisation explicite des autorités portuaires. 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.

**12.1.1.** La zone affectée aux transbordements sur rade se situe en partie dans la zone de mouillage « Golfe de Fos Ouest » et est limitée par une ligne joignant 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

**12.1.2.** Le STM portuaire informe le CROSS MED La Garde avant d'autoriser une opération de transbordement en mentionnant :

- le nom, le pavillon, le tonnage, l'année de construction 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.

**12.1.3.** Les transferts sont interdits ou suspendus dans les cas suivants :

- vent, ou prévision de vent nul, ou de vent 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.

**12.1.4.** 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. Les navires se référeront aux procédures OCIMF- SIGTTO Ship To Shiptransfer guide.

**12.1.5.** Le soutage des navires sur rade de Marseille ou Fos n'est pas considéré comme un transbordement.

### 12.2. Opérations de soutage par navire avitailleur

Les opérations de soutage par navire avitailleur, à quai ou sur rade, sont soumises à autorisation du STM qui diffusera les consignes de sécurité pour la navigation à proximité (vitesse maximale et distance de passage à respecter).

Pour pouvoir effectuer des opérations de soutage dans la ZMFR et dans les limites administratives du GPMM, les navires ou bateaux avitailleurs doivent être conçus pour cette activité et respecter un ensemble de préconisations relatives aux normes de construction et aux équipements nécessaires pour exercer leur activité, présenter une très bonne manœuvrabilité et une redondance d'équipements, leur permettant d'évoluer en toute sécurité en zone portuaire. Les avitailleurs en GNL sont soumis à une procédure d'agrément telle que définie dans le Règlement Local pour le transport et la manutention des matières dangereuses sur le GPMM.

Les navires sont tenus de signaler tout incident ou pollution accidentelle et doivent disposer de moyens permettant la mise en œuvre rapide de premières mesures de protection telles que barrages de confinement entre navires et moyens de pompage d'une éventuelle pollution sur le plan d'eau.

Sauf conditions exceptionnelles, la vitesse des navires avitailleurs non pilotés est limitée à 8 nœuds à 2 milles des passes, ainsi que dans les darses, bassins et chenaux des bassins Est et Ouest du GPMM.

## **TITRE IV – CHENAUX ET VOIES D'ACCES**

### **Article 13 – Accès aux bassins Est du GPMM**

**13.1.** L'accès aux bassins Est de Marseille comprend deux chenaux d'accès définis au 13.4 et 13.5 et faisant l'objet des annexes I et II.

**13.2.** 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 après autorisation du STM portuaire.

Sauf circonstances exceptionnelles et en dehors des manœuvres de prise ou de débarquement du pilote, il est interdit de stopper les machines, de se laisser dériver ou de faire route à très faible vitesse incompatible avec la régulation du trafic dans les chenaux et voies d'accès.

**13.3.** Les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes doivent emprunter le chenal d'accès Nord.

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

#### **13.4. Bassins Est : chenal d'accès Sud**

Il est délimité (points PCES1 à PCES15 de l'annexe I) :

- 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 cap Cavau, à partir duquel il suit au 199° jusqu'à croiser une ligne du phare de l'île de Planier au feu de l'île Tiboulèn 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'îlot Tiboulèn de Maire ;
- au Sud, par une ligne joignant le feu de l'île de Planier, au feu de l'île Tiboulèn 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 convenu avec le pilote et du bord de passage de l'île d'If (grande passe ou petite passe).

### **13.5. Bassins Est : chenal d'accès Nord**

Ce chenal, qui fait l'objet des points PCEN1 à PCEN9 de l'annexe I, donne accès à la rade de Marseille.

Il est défini par un axe orienté au Nord à partir du point « PCEN6 » (43°11',930 N - 005°09',680 E) puis orienté au 050° à partir du point « PCEN5 » (43°16',000 N - 005°09',700 E). Ce chenal est limité au Nord-Est par la ligne joignant les feux de l'île de l'Erevine et du cap Cavau.

La largeur est de 2.5 milles marins jusqu'au parallèle 43°16',000 N puis de 1.5 mille marin.

La navigation se fait en tenant le bord extérieur droit du chenal.

### **13.6. Bassins Est : rade de Marseille**

Elle est délimitée par la zone de pilotage obligatoire du golfe de Marseille telle que décrite en 8.1.

## **Article 14 – Accès aux bassins Ouest du GPMM**

### **14.1. Chenal d'accès Sud au golfe de Fos**

**14.1.1.** L'accès au golfe de Fos s'effectue par un chenal faisant l'objet des points PCO1 à PCO6 de l'annexe I.

Son 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 par les relèvements respectivement au 340° et au 348° du feu précité. Il est limité au Nord par la ligne des bouées Lavéra, bouée N°2.

Ce chenal est obligatoire pour les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, à partir de la bouée Oméga, jusqu'à la prise du pilote.

**14.1.2.** Tous les navires de plus de 50 mètres de longueur hors-tout, à l'exception des navires avitailleurs visés au 14.1.4, sont tenus d'engainer le chenal d'accès au golfe de Fos dans le Sud du parallèle du cap Couronne, dans le respect des priorités définies dans l'article 15, après contact auprès du STM portuaire. Sauf circonstances exceptionnelles et en dehors des manœuvres de prise ou de débarquement du pilote, il est interdit de stopper les machines, de se laisser dériver ou de faire route à très faible vitesse incompatible avec la régulation du trafic dans les chenaux et voies d'accès. Toute dérogation à cette règle, pour des circonstances exceptionnelles, nécessite l'autorisation du STM.

**14.1.3.** 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.

**14.1.4.** Les navires 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 14.2, 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 d'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.

Les navires avitailleurs peuvent également, pour des raisons de trafic, être autorisés par le STM à utiliser la passe Sud.

## **14.2. Chenal dragué d'accès au golfe de Fos**

**14.2.1.** Le chenal dragué, défini par les points PCOF1 à PCOF10 de l'annexe I, 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.

**14.2.2.** 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.

**14.2.3.** Lorsqu'un navire à fort tirant d'eau est astreint à emprunter le chenal dragué sur toute la portion définie en 14.2.1, 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 de ce navire.

## **14.3. Chenal d'accès à la passe de Bouc – Lavera**

L'accès à la passe de Bouc s'effectue par un chenal délimité (points PCOL1 à PCOL5 de l'annexe I):

- au Sud-Est, par une ligne orientée au relèvement au 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 « Môle Nord » de la jetée 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.

## **Article 15 – Cisaillement de trafic dans le golfe de Fos**

**15.1.** 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.

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

**15.3.** Tout navire ou bateau empruntant le chenal d'accès au golfe de Fos ou le chenal dragué a la priorité sur tout navire ou bateau provenant du chenal d'accès de la passe de Bouc.

**15.4.** 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.

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

## **Article 16 – Bassin Ouest : canal de Caronte**

**16.1.** 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. Le STM, après consultation du pilotage, peut suspendre l'autorisation de navigation dans le canal de Caronte lors de visibilité réduite.

**16.2.** L'amarrage en triple des navires ou bateaux est interdit dans le canal sauf accord donné par le STM portuaire.

**16.3.** 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.

**16.4.** 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.

**16.5.** La vitesse maximale autorisée des navires et bateaux de commerce dans le canal et dans l'avant-port de Lavéra est de 15 nœuds.

**16.6.** Les navires, bateaux et embarcations de pêche ou de plaisance à moteur qui se déplacent dans l'avant-port de Lavéra et 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.

**16.7.** 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 17 – Bassin 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.

La vitesse maximale autorisée des navires et bateaux de commerce dans le canal est de 10 nœuds.

#### **Article 18 – Bassin Ouest : accès par les écluses**

**18.1.** L'accès s'effectue par les écluses de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Barcarin, après autorisation donnée par le STM portuaire.

**18.2.** Les navires et bateaux naviguant 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 ZMFR.

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.

**18.3.** Pour naviguer hors des canaux et zones spécifiquement dédiés au trafic fluvial tels que mentionnés à l'article 8.7, les bateaux doivent être en conformité avec l'arrêté interministériel du 02 octobre 2018 susvisé et respecter les conditions nautiques. Les informations météorologiques et conditions de houle sont disponibles auprès du STM ou sur le site internet du GPMM.

### **TITRE V – PASSES ET BASSINS**

#### **Article 19 – Mouvements à l'intérieur de la ZMFR et dans les limites administratives du GPMM**

Tout navire, bateau ou embarcation devant effectuer un mouvement doit au préalable en avoir reçu l'accord du STM portuaire ou de l'autorité investie du pouvoir de police 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.

## Article 20 – Bassins Est : passes et chenaux intérieurs

**20.1.** 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.

L'amerrissage d'hydravions, à l'exception de ceux de la sécurité civile, et d'hydro-ULM, la pratique de la plaisance et l'accès de toute autre embarcation de loisir ou sportive sont interdits, sauf autorisation spécifique donnée par la capitainerie du GPMM qui en précisera les conditions. La pratique de l'aviron est tolérée sous conditions données par la capitainerie. Le commandant du port édictera un avis aux usagers qui précisera les conditions de pratique de l'aviron dans les bassins Est du GPMM.

**20.2.** Tout navire et embarcation qui entrent ou sortent du Vieux-Port doivent, dans l'avant-port Joliette, s'écarter franchement des navires qui entrent ou sortent de la Grande 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.

**20.3.** Le chenal longitudinal est constitué par les passes et bassins successifs de la Passe Nord à la Passe Sud.

**20.4.** Dans les passes du chenal longitudinal, la priorité de passage appartient au navire qui vient du Nord sous réserve du respect de la signalisation.

**20.5.** 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.

**20.6.** Dans ce chenal longitudinal, la vitesse des navires, bateaux et embarcations ne doit pas dépasser 10 nœuds.

**20.7.** Cas des croisements dans le chenal longitudinal :

Si des navires, bateaux ou embarcations 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.

**20.8.** 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.

Sauf interdiction donnée par le STM portuaire, 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.

**20.9.** 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 d'un tel convoi.

## Article 21 – **Priorité 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 marine canal 12.

### **21.1. 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.

### **21.2. 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.

### **21.3. Bassins Est : autres passes**

#### **21.3.1. Passe du Vieux-Port**

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

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

#### **21.3.2. 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.

Un mouvement de sortie des bassins de Radoub ne peut être autorisé lorsqu'un navire de commerce se trouve en évolution dans le bassin National.

Les horaires de forte circulation routière seront évités.

#### **21.3.3. Passe de Mourepiane**

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

### **21.4. 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.

## TITRE VI – 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'étang 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'Arenc, de Pinède 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 : Ponts 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 05h45 à 06h00, de 06h45 à 09h00 ;
- à midi : de 11h00 à 12h40 et de 13h10 à 14h00 ;
- le soir : de 17h00 à 19h00.

Les navires de plaisance devront utiliser les créneaux suivants :

- du 1<sup>er</sup> janvier au 15 juin et du 15 septembre au 31 décembre : 09h05, 14h05 et 19h05 ;
- du 15 juin au 15 septembre : 06h05, 09h05, 10h55, 14h05, 19h05 et 21h00.

Toute autre demande pour un motif pertinent sera étudiée par le STM.

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 05h45, le pont n'est ouvert que sur demande présentée avant 17h00 pour les navires et bateaux de moins de 3 500 tonnes de jauge brute.

Le pont reste fermé à la navigation quand la vitesse maximale 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 tonnes 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 tonnes de jauge brute chargés au minimum à la moitié de leur port en lourd.

## **23.3. Horaires d'ouverture et de fermeture**

**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'étang 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 si :

- un autre navire ou bateau y est engagé ;
- 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 mètres.

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. Les créneaux actuels sont :

- 15h27 pour une durée possible de 1h00 ;
- 21h45 pour une durée possible de 1h15 ;
- 03h30 pour une durée possible de 1h15.

#### **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 de passer entre 08h00 et 20h00 ;
- Avant midi, pour les navires prévus de 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 de 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, 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, 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. Fermeture du Viaduc**

Une zone de sécurité est constituée de part et d'autre du Viaduc :

- à l'Ouest (côté mer), zone de 3 550 mètres comprise entre la Passe de Port-de-Bouc et le Viaduc ;
- à l'Est (côté étang), zone de 3 600 mètres 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 marine canal 12 ;
- par téléphone, par l'intermédiaire de la gare de Martigues.

### **TITRE VII – DISPOSITIONS DIVERSES**

#### **Article 25 – Manquements et infractions au présent règlement**

Tout contrevenant au présent arrêté s'expose aux sanctions prévues au titre du Codes des Transports, notamment aux articles L. 5243-6, R. 5333-9, L. 5334-5 et L. 5337-5.

#### **Article 26 – 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 28 – Date d'application

Le présent arrêté est applicable à partir de la date de publication au recueil des actes administratifs de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

A compter de cette même date, l'arrêté inter-préfectoral n°48/2021 du 25 mars 2021 est abrogé.

### Article 29 – Publicité et exécution

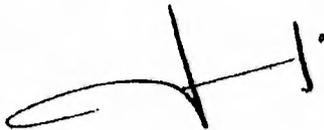
Le présent arrêté sera publié avec ses deux annexes aux recueils des actes administratifs de la préfecture des Bouches-du-Rhône et de la préfecture maritime de la Méditerranée ainsi qu'aux bulletins des Mairies intéressées. Il sera notifié à :

- Monsieur le préfet de zone défense Sud ;
- Monsieur le secrétaire général de la préfecture des Bouches-du-Rhône ;
- Monsieur le commandant du groupement de gendarmerie maritime de la Méditerranée ;
- Monsieur le directeur interrégional du service garde-côtes des douanes de Méditerranée ;
- Le général de division commandant la région de gendarmerie de Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Monsieur le directeur interrégional de la mer Méditerranée ;
- 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.

Le 25 JUIL. 2025

Le préfet Maritime de la Méditerranée,



Le vice-amiral d'escadre Christophe Lucas

Le 25 JUIL. 2025

Le préfet des Bouches-du-Rhône,



Georges-François Leclerc

## ANNEXE I

### Délimitation de la ZMFR

Nom / numéro de point	WGS84		
P1	43° 20', 845 N	004° 41', 230 E	Point du trait côtier au Sud de Faraman
P2	43° 11', 938 N	004° 41', 230 E	Point maritime
P3	43° 11', 952 N	005° 01', 789 E	Bouée Oméga (idem PCO4)
P4	43° 11', 930 N	005° 13', 836 E	Phare de l'île de Planier
P5	43° 12', 829 N	005° 19', 604 E	Phare de l'île Tiboulen de Maire
P6	43° 12', 895 N	005° 20', 160 E	Cap Croisette

### Chenaux d'accès des bassins Est

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

#### Bordure Est du chenal Sud

PCES1	43° 17', 678 N	005° 21', 244 E	Feu de la pointe de la Désirade
PCES2	43° 17', 490 N	005° 20', 737 E	Feu de la digue des Catalans
PCES3	43° 17', 056 N	005° 20', 340 E	Balise du Canoubier
PCES4	43° 16', 989 N	005° 20', 259 E	Balise du Sourdaras
PCES5	43° 12', 614 N	005° 18', 210 E	Point maritime

#### Bordure Ouest du chenal Sud

PCES6	43° 17', 826 N	005° 21', 175 E	Feu de l'extrémité de la digue Sainte-Marie
PCES7	43° 17', 508 N	005° 19', 855 E	Point maritime
PCES8	43° 17', 150 N	005° 19', 440 E	Cap de Croix
PCES9	43° 17', 031 N	005° 19', 310 E	Pointe Escourbidon
PCES10	43° 16', 553 N	005° 18', 723 E	Pointe d'Ourlou
le trait de côte entre la pointe d'Ourlou et la pointe Courille			
PCES11	43° 16', 374 N	005° 18', 514 E	Pointe Courille
PCES12	43° 16', 185 N	005° 18', 192 E	Pointe Pomègues
PCES13	43° 16', 023 N	005° 17', 958 E	Pointe Debié
PCES14	43° 15', 642 N	005° 17', 378 E	Feu du Cap Cavau
PCES15	43° 12', 230 N	005° 15', 773 E	Point maritime

#### Bordure Est du chenal Nord

PCEN1	43° 18', 465 N	005° 15', 221 E	Point maritime
PCEN2	43° 16', 000 N	005° 11', 400 E	Point maritime
PCEN3	43° 11', 930 N	005° 11', 400 E	Point maritime

#### Axe de séparation du chenal Nord

PCEN4	43° 19', 133 N	005° 14', 711 E	Point maritime
PCEN5	43° 16', 000 N	005° 09', 700 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', 218 E	Extrémité Est de l'île de l'Erévine
PCEN8	43° 16', 000 N	005° 08', 000 E	Point maritime
PCEN9	43° 12', 000 N	005° 08', 000 E	Point maritime

## Chenaux d'accès des bassins Ouest

### Accès au golfe de Fos - chenal Sud

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

#### Bordure Est du rail montant

PCO1	43° 22', 570 N	004° 58', 000 E	Point maritime (idem PCOF10)
PCO2	43° 11', 940 N	005° 03', 260 E	Point maritime

#### Séparation

PCO3	43° 22', 626 N	004° 57', 643 E	Point maritime, milieu de chenal
PCO4	43° 11', 952 N	005° 01', 789 E	Bouée Oméga (idem P3)

#### Bordure Ouest du rail descendant

PCO5	43° 22', 677 N	004° 57', 302 E	Point maritime (idem MFO4 et PCOF9)
PCO6	43° 11', 940 N	005° 00', 384 E	Point maritime

### Accès au golfe de Fos - chenal dragué

Nom / numéro de point	WGS84		
PCOF1	43° 23', 077 N	004° 57', 730 E	Point maritime, côté Nord du chenal (idem PCOL5)
PCOF2	43° 22', 994 N	004° 57', 483 E	Point maritime, côté Nord du chenal Proximité Bouée latérale Tribord "1" (idem MFN5)
PCOF3	43° 23', 489 N	004° 56', 424 E	Point maritime, côté Nord du chenal (idem MFN4) proximité bouée cardinale sud N° 03 Bis
PCOF4	43° 23', 839 N	004° 54', 854 E	Point maritime, côté Nord du chenal (idem MFN3) proximité bouée latérale N° 7
PCOF5	43° 24', 139 N	004° 54', 373 E	Point maritime, côté Nord du chenal (idem MFN2) proximité bouée latérale D1
PCOF6	43° 23', 842 N	004° 54', 185 E	Point maritime, côté Sud du chenal (idem MFO5) proximité bouée latérale N° 10
PCOF7	43° 23', 459 N	004° 55', 934 E	Point maritime, côté Sud du chenal proximité bouée latérale N° 6
PCOF8	43° 23', 199 N	004° 56', 534 E	Point maritime, côté Sud du chenal (idem MFO5) proximité bouée latérale N° 4
PCOF9	43° 22', 677 N	004° 57', 302 E	Point maritime (idem MFO4 et PCO5) proximité bouée latérale N° 2
PCOF10	43° 22', 570 N	004° 58', 000 E	Point maritime (idem PCO1)

### Accès à Lavéra

Nom / numéro de point	WGS84		
PCOL1	43° 21', 789 N	004° 58', 374 E	Point maritime (idem MFE3)
PCOL2	43° 23', 633 N	004° 59', 146 E	Feu de Fort de Bouc
PCOL3	43° 23', 782 N	004° 59', 096 E	Feu de la jetée du Port de la Lèque
PCOL4	43° 23', 420 N	004° 58', 754 E	Bouée latérale Babord "Les Tasques"
PCOL5	43° 23', 077 N	004° 57', 730 E	Point maritime, côté Nord du chenal (idem PCOF1)

## Zones de mouillage des bassins Est

### Zone de mouillage de Sainte-Marie

Nom / numéro de point	WGS84		
MSM1	43° 19', 589 N	005° 20', 782 E	Point au N/E du quai de la Pinède avec un relèvement au 061°
MSM2	43° 19', 252 N	005° 19', 951 E	Point maritime
MSM3	43° 17', 245 N	005° 18', 760 E	Pointe de Banc, Ile Ratonneau
MSM4	43° 17', 509 N	005° 19', 856 E	Point maritime
MSM5	43° 17', 826 N	005° 21', 175 E	Feu de l'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

Nom / numéro de point	WGS84		
MEN1	43° 19', 800 N	005° 14', 218 E	Extrémité Est de l'île de l'Erévine (Idem PCEN7)
MEN2	43° 19', 800 N	005° 20', 220 E	Point maritime
MEN3	43° 20', 042 N	005° 20', 421 E	Tour de la Vigie Nord sur la digue du large
Entre les points MEN3 et MEN4 : digue du large du port de Marseille			
MEN4	43° 20', 869 N	005° 19', 059 E	Feu de l'extrémité Nord de la digue du large
MEN5	43° 21', 300 N	005° 17', 700 E	Point maritime
MEN6	43° 20', 200 N	005° 15', 700 E	Point maritime (Idem MIER3)
MEN7	43° 19', 900 N	005° 14', 600 E	Point maritime (Idem MIER2)

## Zones de moullage des bassins Ouest

### Zone de moullage Est

Nom / numéro de point	WGS84		
MFE1	43° 22', 540 N	005° 00', 063 E	Côte
MFE2	43° 22', 540 N	004° 58', 690 E	Point maritime
MFE3	43° 21', 789 N	004° 58', 374 E	Point maritime (idem PCOL1)
MFE4	43° 19', 540 N	004° 59', 489 E	Point maritime
MFE5	43° 19', 540 N	005° 02', 370 E	Point maritime
MFE6	43° 19', 650 N	005° 02', 473 E	Côte Carro
A l'Est : laisse de basse mer			

### Zone de moullage Ouest

Nom / numéro de point	WGS84		
MFO1	43° 23', 416 N	004° 56', 034 E	Point maritime, proximité bouée latérale N°6
MFO2	43° 19', 540 N	004° 55', 371 E	Point maritime
MFO3	43° 19', 540 N	004° 58', 202 E	Point maritime (Bord Ouest chenal)
MFO4	43° 22', 677 N	004° 57', 302 E	Point maritime (idem PCO5 et PCOF9) proximité bouée latérale N° 2
MFO5	43° 23', 199 N	004° 56', 534 E	Point maritime, côté Sud du chenal (idem PCOF8) proximité bouée latérale N° 4

### Zone de moullage Nord

Nom / numéro de point	WGS84		
MFN0	43° 25', 194 N	004° 54', 376 E	Point sur le trait de côte
MFN1	43° 25', 068 N	004° 54', 482 E	Point maritime
MFN2	43° 24', 139 N	004° 54', 373 E	Point maritime, côté Nord du chenal (idem PCOF5) proximité bouée latérale D1
MFN3	43° 23', 839 N	004° 54', 854 E	Point maritime, côté Nord du chenal Proximité Bouée latérale Tribord "7" (idem PCOF4)
MFN4	43° 23', 489 N	004° 56', 424 E	Point maritime, côté Nord du chenal Proximité bouée cardinale Sud 3bis (idem PCOF3)
MFN5	43° 22', 994 N	004° 57', 483 E	Point maritime, côté Nord du chenal Proximité Bouée latérale Tribord "1" (idem PCOF2)
MFN6	43° 23', 774 N	004° 58', 917 E	Côte (près Port de Bouc)
Au Nord et à l'Est : laisse de basse mer			

## Zones de mouillage interdites

### Mouillage Interdit des bassins Est

Nom / numéro de point	WGS84		
MIE1	43° 17', 826 N	005° 21', 175 E	Feu de l'extrémité de la digue Sainte Marie (idem MSM5)
MIE2	43° 17', 508 N	005° 19', 855 E	Point maritime (idem MSM4)
MIE3	43° 17', 155 N	005° 19', 436 E	Cap de Croix, Ile Ratonneau (idem PCES8)
MIE4	43° 16', 553 N	005° 18', 727 E	Pointe d'Ouriou puis la côte jusqu'à la pointe Courille, Ile Pomègues (43°16'. 374N- 005°18', 515 E)
MIE5	43° 15', 642 N	005° 17', 378 E	Feu du Cap Cavau, Ile Pomègues (idem PCES10)
MIE6	43° 15', 470 N	005° 16', 000 E	Point maritime
MIE7	43° 17', 550 N	005° 16', 600 E	Point maritime
MIE8	43° 18', 660 N	005° 18', 500 E	Point maritime
MIE9	43° 19', 590 N	005° 20', 770 E	Point sur la digue du large (idem MSM1)
MIE10	43° 19', 800 N	005° 20', 590 E	Point sur la digue du large
MIE11	43° 19', 800 N	005° 20', 220 E	Point maritime (idem MEN2)
MIE12	43° 19', 800 N	005° 14', 218 E	Extrémité Est de l'île de l'Erévine (idem PCEN7)
MIE13	43° 16', 000 N	005° 08', 000 E	Point maritime (idem PCEN8)
MIE14	43° 12', 000 N	005° 08', 000 E	Point maritime (idem PCEN9)
MIE15	43° 11', 930 N	005° 13', 836 E	Phare de l'île de Planier (idem P4)
MIE16	43° 12', 829 N	005° 19', 604 E	Phare de l'île Tiboulen de Maire (idem P5)
MIE17	43° 15', 540 N	005° 22', 360 E	Point maritime
Entre les points MIE17 et MIE18 : laisse de basse mer			
MIE18	43° 16', 030 N	005° 22', 060 E	Point maritime
MIE19	43° 16', 030 N	005° 20', 070 E	Point maritime
MIE20	43° 16', 550 N	005° 20', 180 E	Bouée N/E Zone interdite "Récifs artificiels"
MIE21	43° 16', 653 N	005° 20', 725 E	Point maritime. Est du fort
MIE22	43° 16', 906 N	005° 20', 738 E	Côte, Pointe d'Endoume
Entre les points MIE22 et MIE23 : laisse de basse mer			
MIE23	43° 17', 678 N	005° 21', 244 E	Feu de la Pointe de la Désirade (idem PCES1)

**Mouillage Interdit extérieur digue du large**

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

**Mouillage Interdit aux navires de plus de 20 mètres - Estaque**

Nom / numéro de point	WGS84		
MIER1	43° 19', 800 N	005° 14', 218 E	Extrémité Est de l'île de l'Erevine (idem PCEN7)
MIER2	43° 19', 900 N	005° 14', 600 E	Point maritime (idem MEN7)
MIER3	43° 20', 200 N	005° 15', 700 E	Point maritime
MIER4	43° 21', 366 N	005° 17', 910 E	Point maritime
MIER5	43° 21', 427 N	005° 17', 800 E	Extrémité jetée Pointe de Corbière
Entre les points MIER1 et MIER5 : lisse de basse mer			

**Mouillage Interdit des bassins Ouest**

Nom / numéro de point	WGS84		
MIO1	43° 23', 300 N	004° 59', 620 E	Lavera, Anse de Canal Vieil
MIO2	43° 23', 300 N	004° 58', 400 E	Point maritime
MIO3	43° 22', 540 N	004° 58', 400 E	Point maritime
MIO4	43° 22', 540 N	005° 00', 054 E	Ponteau, Pointe Castagnole



