

PROCÈS VERBAL
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 18 juin 2025 à Marseille,
relative au projet de renforcement de la protection du plan d'eau du port du Frioul à Marseille.

REUNION DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE

Conformément aux dispositions du décret n°86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques, modifié par le décret n°2020-1193 du 29 septembre 2020, et suite à la décision n°25/504/D de la présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sous couvert de la décision n°205-01 du 17 juin 2025 du directeur départemental adjoint des territoires et de la mer, délégué à la mer et au littoral du département des Bouches-du-Rhône, portant désignation des membres temporaires de la grande commission nautique, celle-ci s'est réunie dans les locaux de la station de pilotage de ports de Marseille et du golfe de Fos, 190 quai du Port - 13002 Marseille, le mercredi 18 juin 2025, pour émettre un avis sur le projet de renforcement de la protection du plan d'eau du port du Frioul à Marseille.

La commission était composée de :

M. Henri FOUQUES DUPARC, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine	Président
M. Olivier PARVILLERS, ingénieur en chef de 1 ^{ère} classe des études et techniques de l'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
M. Mathieu EYRARD, administrateur en chef de 2 ^{ème} classe des affaires maritimes, Directeur départemental adjoint, délégué à la mer et au littoral (DDTM 13 – DML)	Membre de droit

Membres temporaires titulaires :

M. Pierre BONNARD	Représentant les pilotes maritimes
M. Alain MERCIER	Représentant les plaisanciers
M. Sébastien LE FLOCH	Représentant les compagnies maritimes
M. Guillaume ABOU	Représentant les loisirs nautiques
M. Jacques HAWROT	Représentant les pêcheurs professionnels

Assistaient également à la réunion :

MP Stéphane BIANCO	Bataillon des marins pompiers de Marseille
M. Maxime SUROY	Centre opérationnel des phares et balises de Marseille
M. Philippe PEYEUSSE	SNSM DD13
M. Laurent SCHEYER	Parc national des Calanques
Mme Cécile REILHES	DDTM13
Mme Christine PONCHAREAU Mme Déborah MONDAIN	CRPMEM PACA
M. Alain CHASTEL	Métropole Aix-Marseille-Provence
M. Laurent BOURLET	EGIS PORT

En début de réunion, le président remercie la DDTM 13 et le président de la station de pilotage de Marseille pour le soutien apporté à l'organisation de la réunion de la commission et l'ensemble des participants pour leur présence.

Le président rappelle la composition et le fonctionnement de la commission. Au cours de cette grande commission nautique, ce sont les marins pratiques représentatifs des usagers de la mer qui, après en avoir débattu ensemble et avec les membres permanents et de droit, proposent des recommandations.

La présente réunion a été précédée d'une visite sur site au profit des membres permanents et de droit, accompagnés de MM. Chastel et Bourlet ainsi que de MM. Bonnard et Lesto (président des pilotes) fournissant le moyen nautique.

SYNTHESE DU DOSSIER

INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DE L'OPÉRATION

Situé à 2 km au large de Marseille, le Frioul est constitué des îles de Pomègues et Ratonneau reliées par la digue Berry.

Le plan d'eau du port du Frioul se développe entre les îles Pomègues (au sud) et Ratonneau (au nord). Il est protégé côté Ouest par la digue Berry (rénovée en 1984), et côté Est par la digue Condorcet (digue Est). Le port a été construit au début des années 1820 (Digue Berry) puis aménagé dans les années 1850 (digue Condorcet à l'Est) pour en faire un port militaire.

La ville de Marseille rachète la zone portuaire en 1972. Le port de plaisance est créé par la suite.

La digue Condorcet, en partie démolie à la fin de la seconde guerre mondiale, est fortement détériorée et n'assure plus de protection efficace en cas de tempête. Elle doit être réhabilitée. Par ailleurs, le plan d'eau est partiellement inutilisable en raison de l'agitation qui y règne en soumettant les équipements existant (quais, pontons, etc.) et les bateaux à l'agitation due à la houle et la mer du vent. Ceci pose un problème de sécurité et provoque une dégradation prématurée des équipements. A savoir que la houle provient essentiellement de la houle diffractée au niveau de la pointe d'Ouriou, située à proximité de la passe côté sud, et que la mer du vent est générée par le vent de Sud-Est constituant un des régimes dominants de la région.

Le port du Frioul étant un port de la Métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP), celle-ci a défini un programme de travaux qui porte d'une part, sur la réhabilitation de la digue Condorcet, et d'autre part, sur l'aménagement d'un tenon en enrochement dans le chenal d'accès au port.

PRESENTATION DU PROJET

M. Alain Chastel rappelle le contexte de ce projet commencé il y a 7 ans et tel que présenté en introduction. Il précise les objectifs des travaux, à savoir la restauration de la digue et retrouver les fonctions de protection du bassin contre la houle et les franchissements et un quai permettant l'accueil des navires en sécurité. Puis il cède la parole à M. Laurent Bourlet pour la présentation du projet sous l'angle intéressant la grande commission nautique.

Compte tenu de la forte dégradation de la digue Condorcet, le démarrage au plus vite des travaux est recherché. Il devrait donc démarrer par une phase de préparation du chantier dès septembre 2025 pour un démarrage effectif du chantier en septembre 2026 pour une durée de 3 ans. Afin de ne pas perturber la saison estivale, le chantier sera interrompu tous les ans en juillet et août. Les travaux débiteront par la remise en état de la digue Est, puis, à partir de la deuxième année, se poursuivront avec la création du tenon (environ 1,5 an de travaux).

La reconstruction de la digue s'appuiera sur les soubassements de l'actuelle digue, ce qui limitera l'interaction avec le milieu maritime. La nouvelle digue comprendra un premier niveau correspondant au quai (cote + 1,5 m NGF) et un second niveau sur la partie haute protégeant le quai (cote + 4,5 m NGF) avec un mur de chasse servant de garde-corps à +5,5 m NGF. Les deux niveaux constitueront un lieu de promenade se rejoignant au niveau de l'extrémité de la partie construite actuelle sous forme d'un belvédère. L'extrémité de la digue, musoir ajouté pour améliorer déjà la protection du plan d'eau, sera inchangé et restera sous forme d'enrochements. Ainsi, le feu vert situé à l'extrémité de la digue Est et marquant le côté tribord de la passe, ne changera pas. Le quai ne débutera pas dès l'enracinement de la digue à 63 m pour permettre l'exploitation en sécurité de la rampe de mise à l'eau située à cet endroit. A l'occasion de la reconstruction de la digue, le quai sera également élargi et la rampe de mise à l'eau reconstruite. Le quai permettra l'accueil des bateaux actuellement amarrés au ponton positionné à proximité de la digue, avec 6 places réservées aux grosses unités allant jusqu'à 35 m. Le nombre total de places du port ne changera pas. La disposition des nouveaux aménagements préservera une zone de retournement de 60 m de diamètre et un espace suffisant pour l'accès à la rampe de mise à l'eau. L'amarrage sur le nouveau quai se fera cul à quai et mouillage sur pendilles à l'avant. Une profondeur minimale de 4 m est garantie au droit du quai.

Cette reconstruction nécessitant un apport en nouveaux matériaux, ceux-ci feront l'objet de transport par barges remorquées avec débarquement au niveau de la rampe de mise à l'eau. Pour dégager la place suffisante, le ponton situé à proximité de la digue Est sera positionné le temps des travaux dans le prolongement du ponton du club nautique des Armées, situé au-delà de la rampe de mise à l'eau. Les bateaux qui y sont actuellement amarrés, y seront tous de nouveau amarrés mais uniquement côté ouest. La conduite du chantier prévoit de limiter les zones sans protection en partie haute.

En vue de réduire l'agitation due à la houle et à la mer du vent entrant dans par la passe, il a donc été décidé de construire un tenon pour en limiter les effets, sachant que ceux-ci par l'ampleur limitée de la construction, ne pourront pas être totalement supprimés. Ses dimensions résultent d'un compromis entre l'accessibilité au port et l'atténuation de l'agitation. Le tenon sera réalisé principalement en enrochement sur une base de matériaux fournis par la déconstruction de la digue Est. Les matériaux seront transportés par barges. Il aura une hauteur comparable à celle du musoir de la Digue Est. Il comprendra un feu rouge aux caractéristiques comparables à celle du feu vert (hauteur, intensité et rythme).

La largeur libre maximale entre la digue et le tenon sera de 55 m, adaptée à la longueur maximale des bateaux prévus d'entrer dans le port de 53,5 m. La largeur « utile » du chenal sera réduite de 70 m à 45 m environ. Le positionnement du tenon permettra une réduction significative de l'agitation dans la partie sud du port.

Les espaces concernés par les travaux seront confinés par un dispositif de rideaux anti-dispersion et feront l'objet d'un balisage flottant lumineux.

L'enveloppe des travaux est de l'ordre de 35 M€ significative de l'ampleur des travaux à mener et de l'intérêt de la Métropole à retrouver un fonctionnement satisfaisant du port.

SYNTHESE DES DEBATS

De la présentation du projet de restauration de la digue Condorcet et de la construction du tenon, les échanges ont mis en avant les points suivants :

- en phase travaux :
 - le besoin de liaison, par VHF, entre le chantier et la capitainerie pour gérer les différents mouvements sur l'eau liés aux travaux ;
 - la définition du balisage provisoire signalant les zones de travaux, qui devra faire l'objet d'une étude spécifique à soumettre aux Phares et Balises en tenant compte d'un délai de 6 mois ;
 - le besoin de limiter au strict nécessaire les zones interdites à la navigation pendant les travaux afin de ne pas pénaliser les navigateurs en général, et les pêcheurs en particulier, requérant un fort besoin de concertation ;
 - les mesures de précaution à prendre pour la préservation et/ou la restauration des sites avec notamment la mise en place de récifs artificiels par 10 m de fond après le tenon, sur le côté en entrant dans le port, sans création de danger pour la navigation ;
- en phase d'utilisation après travaux :
 - la préservation d'un espace suffisant pour accéder à la rampe de mise à l'eau et aux places sur ponton situé à proximité, d'une largeur de 1,5 fois la longueur du plus grand bateau envisagé dans cette zone ;
 - l'importance de la similitude des caractéristiques du feu rouge qui sera implanté sur le tenon avec celles du feu vert, et la possibilité de réaliser son entretien par la mer ;
 - l'amélioration de la protection apportée par le tenon, bénéfique pour les marins pompiers et la société Team Winds dont les moyens respectifs sont situés dans la partie sud du port ;
 - et des effets de bord limités lors du franchissement de la passe suite à la construction du tenon, et à proximité de la digue suite à sa reconstruction, confirmés par les simulations numériques et les maquettes réalisées, du fait de l'emploi d'enrochements amortissant les mouvements de la mer.

TOUR DE TABLE

Lors du tour de table, suite aux rappels des points concernant le balisage provisoire par le service des Phares et Balises d'une part et l'importance de la limitation de l'emprise du chantier dans la partie maritime par le représentant des pêcheurs d'autre part, le DML précise que la concertation avec la Métropole sur ces sujets pourra prendre la forme d'une CNL avec les parties prenantes le moment venu.

Le président remercie l'ensemble des participants pour leur participation active et les propositions constructives formulées au cours de la réunion.

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le mercredi 18 juin 2025 pour émettre un avis sur le volet sécurité de la navigation du projet de renforcement de la protection du plan d'eau du port du Frioul à Marseille, tel que décrit dans le procès-verbal ci-joint.

La commission émet un avis favorable à l'unanimité, avec les recommandations suivantes :

- **En phase de travaux :**
 - diffuser via les capitaineries et les sociétés nautiques, aux navigateurs et aux usagers du port du Frioul, l'information nautique concernant les différentes périodes de travaux, leur phasage respectif et le balisage temporaire associé ainsi que les conditions de navigation aux abords du port, dès le début des travaux ;
 - coordonner les mouvements de barges avec la capitainerie et les sociétés nautiques ;
 - fixer les caractéristiques du balisage temporaire avec les Phares et Balises ;
 - lors de la construction du tenon, veiller à ne jamais obstruer la passe ;
- **En phase d'exploitation :**
 - Respecter la similitude des caractéristiques des feux tribord et bâbord de la passe ;
- **Recommandations spécifiques :**
 - Organiser une commission nautique locale (CNL) afin d'assurer la concertation préalable à la rédaction de l'arrêté PREMAR, en particulier limiter au strict nécessaire les zones de restriction à la navigation et définir le balisage en phase travaux ;
- **Mesures géophysiques :** en application de l'article L413-1 du code minier nouveau, transmettre au Shom les résultats des mesures hydrographiques et géophysiques (bathymétrie, courant, sédimentologie) réalisées dans le cadre de ce projet ;
- **Information nautique :** pendant les phases de travaux et à la clôture des travaux, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées (topographie des parties terrestres, bathymétrie des bassins portuaires, caractéristiques du balisage, caractéristiques du port, réglementation ...) seront transmises au Shom pour la mise à jour de la documentation nautique (cartes marines, instructions nautiques...).

Signature des membres

Le président

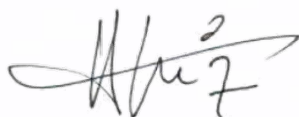
M. Henri FOUQUES DUPARC



M. Mathieu EYRARD



M. Alain MERCIER



Les membres

M. Pierre BONNARD



M. Sébastien LE FLOCH



Le secrétaire

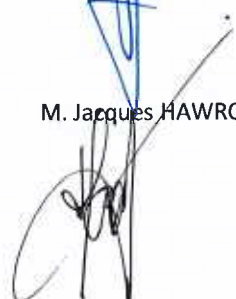
M. Olivier PARVILLERS



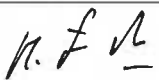
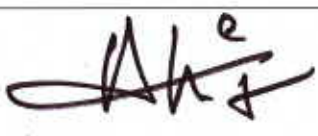
M. Guillaume ABOU

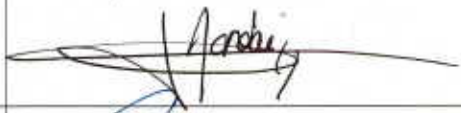


M. Jacques HAWROT



Feuille de présence de la Grande commission nautique du mercredi 18 juin 2025
concernant le projet de renforcement de la protection du plan d'eau du port du Frioul à Marseille.

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	SIGNATURE
Inspection générale des Armées-Marine	M. le CV Henri FOUQUES DUPARC, président de la GCN	
Shom	M. l'ICETA Olivier PARVILLERS, secrétaire de la GCN	
DDTM/DML 13	M. l'AC2AM Mathieu EYRARD, M. Mathieu CREPIN Mme Cécile REILHES M. Laurent BERNARD	Excusé 
Représentant les pilotes maritimes	M. Pierre BONNARD M. Jean-Philippe SALDUCCI M. Pascal LUIGGI	
Représentant les plaisanciers	M. Alain <u>MERCIER</u> M. Christian RAFFY M. Christian CEREZO	
Représentant les compagnies maritimes	M. Sébastien LE FLOCH M. Renaud DE BERNARD M. Camille LUCAS	

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	SIGNATURE
Représentant les loisirs nautiques	M. Guillaume ABOU M. Martin TEXEREAU M. Nicolas BONNAL	 
Représentant les pêcheurs professionnels	M. Jacques HAWROT M. Kevin LEROUX M. Jonas BIZORD	
Bataillon des marins pompiers de Marseille	CC Olivier FABIEN CC Cécil PORTANGUEN <i>JP Brian w Stéphane</i>	
SNSM	M. Joseph MANICACCI <i>Philippe PEYOUSSE JDL</i>	
Centre opérationnel des Phares et Balises de Marseille (DIRM MED)	M. Maxime SUROY	
Parc national des Calanques	Mme Gaëlle BERTHAUD M. Laurent SCHEYER	
CRPMEM PACA	Mme Christine PONCHAREAU Mme Déborah MONDAIN	 
Métropole Aix-Marseille Provence	M. Alain CHASTEL	
EGIS PORT	M. Laurent BOURLET	