

ANNEXE A.2 - Dispositions spécifiques applicables **Ascenseur**

I. Caractéristiques dimensionnelles

Ne peuvent être admis sur l'ascenseur à bateaux que les navires dont les caractéristiques répondent aux conditions maximales rappelées ci-après :

- Poids : 2 000 Tonnes
 - Longueur hors tout : 95 m
 - Longueur de quille : 77,5 m
 - Largeur au maître couple : 14 m
- La largeur maximale pourra être revue en fonction des caractéristiques du navire (fond plat, catamaran..), de la manœuvre (montée ou descente) et ce, après vérification et accord de l'exploitant.
- Tirant d'eau (mortes eaux) : 5,5 m
 - Pente de quille : à soumettre à l'exploitant
 - Charge de quille concentrée : 33,33 T au mètre linéaire maximum
 - Gîte : nulle
 - Arc ou contre-arc de quille : nul

II. Durée de l'occupation

Dans le cas où les nécessités de l'exploitation de l'ascenseur à bateaux viennent à l'exiger, le concessionnaire peut imposer aux usagers d'accélérer les réparations de leurs navires, de façon qu'elles soient terminées dans le délai fixé, en faisant travailler si besoin de nuit, ainsi que les dimanches et jours fériés. Cette obligation sera notifiée à l'usager au moins 24h à l'avance.

Lorsqu'un navire stationné sur l'ascenseur à bateaux ne peut commencer ou doit interrompre ses réparations pour une durée supérieure à 24h, le concessionnaire peut le faire remettre à l'eau. Le navire reprend ensuite place sur l'ascenseur à bateaux par priorité. Il paie, dans ce cas, la descente et la montée supplémentaires, à raison de 50% du tarif applicable.

III. Accueil des navires

A. Conditions météorologiques

Les vitesses maximales du vent pour l'exécution des manœuvres sont définies par le tableau ci-après :

Opération	Vent limite traversier		Correspondance dans l'échelle Beaufort
	Km/h	Nœuds	
Halage du navire dans l'eau	50	27	6
Centrage du navire	50	27	6
Hissage du navire	50	27	6
Halage du ber inférieur chargé	100	54	10
Halage du ber supérieur chargé	70	38	8

B. Entrée, échouage et sortie du navire

a) Montée et descente du navire

L'équipage devra impérativement descendre avant le début du halage et ne remonter que sur autorisation du chef de manœuvre.

Avant la descente du navire, l'usager ou son représentant s'assure sous son entière responsabilité de la flottabilité et de la stabilité du navire. La décision de mise à flot est prise sous l'entière responsabilité du Capitaine. Si le navire prend de la gîte pendant la mise à flot, ou si on constate un changement d'assiette, une visite spéciale de l'engin pourra être effectuée par le concessionnaire, l'usager dûment prévenu.

Si l'on constate effectivement une ou plusieurs avaries aux installations de l'ascenseur à bateaux, l'utilisateur paiera toutes les dépenses engagées par le concessionnaire tant pour la visite que pour l'exécution des réparations nécessaires. Il paiera également les redevances d'occupation pendant la durée d'immobilisation de l'appareil.

L'utilisateur est responsable du navire dès que celui-ci touche l'eau. Il doit immédiatement le sortir de la darse et l'amarrer au poste d'accostage qui lui est désigné par le Service du port, faute de quoi, le remorquage et éventuellement le lamanage sont effectués d'office à ses frais, risques et périls.

b) Entrée et échouage du navire

L'utilisateur est entièrement responsable de la fourniture des défenses, des aussières et de leur passage au personnel d'exploitation.

Le navire devra être pourvu d'un nombre suffisant d'aussières pour les manœuvres d'entrée et de sortie de darse. Ces aussières devront être en bon état et adaptées à la taille du navire. Sauf indications contraires de la part du concessionnaire, le bord devra se présenter avec 2 pointes avant à poste. Pour la manœuvre de sortie, le bord devra fournir, à minima, 4 traversiers supplémentaires.

Le concessionnaire assure les opérations de centrage sur les tins, ainsi que d'attinage et de dés-attinage.

Le concessionnaire fixe le nombre d'hommes d'équipage dont la présence est nécessaire pour assurer les manœuvres. Elle peut refuser l'accès à l'ascenseur à bateaux tant que ce nombre n'est pas assuré. Elle peut également recruter le personnel complémentaire nécessaire qui participe aux manœuvres, aux frais, risques et périls de l'utilisateur. Ce personnel est facturé en sus des autres droits et frais.

C. Manœuvre des machines

Les machines doivent être stoppées lorsque les hélices sont à l'intérieur de la darse et pendant toute la durée des manœuvres et du séjour du navire sur son garage.

Sur demande de l'exploitant et pendant la phase d'intervention des plongeurs, le bord devra couper tout rejet ou prise d'eau de mer qui pourrait nuire à l'intervention et à la sécurité de l'opération et des personnes.

D. Séjour des navires

Le nombre maximum de navires pouvant être reçus sur le même garage est fixé à deux, la longueur cumulée, hors tout, de ces navires ne doit pas dépasser 90 mètres.

Le concessionnaire ne peut recevoir deux navires sur le même garage, sans l'assentiment des usagers intéressés. Elle ne pourra être tenue pour responsable de la prolongation de la durée de séjour qui peut résulter pour un navire de la présence de l'autre bateau, dans des conditions normales d'exploitation.

L'usage des garages du poste de transfert est, en principe affecté aux navires hissés pour un séjour de courte durée, en vue de la réalisation de travaux permettant à tout moment la remise à l'eau du navire. Les garages latéraux sont attribués aux navires dont les réparations sont plus longues. Le concessionnaire ne pourra être tenue pour responsable de la prolongation de la durée de séjour sur un garage qui pourrait résulter pour les autres usagers de la présence d'autres bateaux sur les garages du poste de transfert.

IV. Autorisations d'accès

L'Aire de Réparation Navale est dans une enceinte fermée. Les horaires d'ouverture / fermeture seront validés avec le concessionnaire. Le contrôle des accès, sur son navire, est à la charge du client/armateur. Sur demande, le concessionnaire pourra fournir un gardiennage, facturé en sus.

V. Autorisations et suivis réglementaires

Il est interdit de rejeter les eaux grises ou noires sur l'aire de réparation navale, sur la zone ascenseur ou dans son système de collecte des eaux. Ces eaux doivent être récupérées et traitées par un organisme agréé. Le concessionnaire doit maintenir en bon état de fonctionnement sa filière

épuratoire. Elle réalise un suivi de la qualité des eaux quatre fois par an en entrée et sortie de l'unité de traitement

Le concessionnaire est tenu de se conformer, et de s'assurer que ses usagers se conforment, à toutes les réglementations en vigueur et à venir.

L'ensemble des eaux industrielles (lavage, décapage, ...) doit être collecté et traité dans la station de traitement des eaux permettant de respecter les concentrations maximales suivantes :

Composés	Unités	Seuils
DCO	mg	125
Matières en suspension	mg/l	35
Hydrocarbures totaux	mg/l	10
Chrome (Cr)	mg/l	0,1
Plomb (Pb)	mg/l	0,5
Nickel (Ni)	mg/l	0,02
Cuivre (Cu)	mg/l	2
Zinc (Zn)	mg/l	2
Mercure (Hg)	mg/l	0,05
Fer total (Fe) + Aluminium (Al)	mg/l	5
Etain (Sn)	mg/l	2
Cadmium (Cd)	mg/l	0,03
Arsenic (As)	mg/l	0,012
Total 16 HAP	mg/l	0,05
PCB totaux	mg/l	0,05
Tributyl-étain (TBT)	mg/l	0,02
Pesticides totaux	mg/l	2,5

Ces valeurs sont extraites de l'arrêté préfectorale du 16 novembre 2015 spécifique à l'aire de réparation navale. En cas de mis à jour de l'arrêté, des seuils plus contraignants peuvent être imposés.

Les prélèvements et les analyses des eaux sont confiés à un laboratoire agréé par le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Les prélèvements sont réalisés au moment des activités considérées comme les plus polluantes pour le rejet et doivent être représentatifs de la journée de travail.