



ARCHITECTURE NAVALE
BUREAU D'ÉTUDES SUBRERO

ARMAM

Groupement des Armateurs Côtiers de Passagers,
Manche, Atlantique, Méditerranée

BUREAU DE LA REGLEMENTATION

A l'attention de : **Olivier Piroux, Damien Chevalier / Bureau SM2**
Copie aux participants

Sophia Antipolis le : 17/12/2015

Objet : Compte rendu de la réunion du Jeudi 10/12/2015
Projet de propositions en vue de la révision de la directive européenne
transport de passagers 2009/45.

La première préoccupation de la France et de ses armements était de maintenir les navires aluminium en dehors du champ de la directive.

Cela semble de plus en plus improbable au vu des avis émis par les représentants des autres états membres.

Ceux-ci contrairement à nous, ne voient pas de difficulté à considérer le matériau aluminium (isolé) comme équivalents à l'acier.

Pour le cas maintenant probable où cette directive nous deviendrait applicable, il y a donc lieu de vérifier chapitre par chapitre et avec précision les exigences et les conséquences de la directive sur la conception des navires.

La hausse de coût et de complexité de construction que nous anticipons pour nos futurs navires dépendra de la façon dont nous pourrons faire amender ce texte par votre intervention auprès du groupe de travail de la CE.

Audit :

Pourrait-on demander à la CE un audit des navires que les états membres ont réalisés avec facilité selon la directive pour vérifier ce qui nous pose problème et ce qui ne leur en pose pas ? (Taille, GA, Coût de construction...)

Seuil :

Pour mémoire le groupe de travail semble déjà prêt à accepter que les – de 24 m seront exclus de la directive (réglementation applicable à ces navires ?)

Il est assez barbare de penser que tous les navires au dessus de 24 m puissent maintenant être inclus dans la directive sans un « sifflet » de montée en puissance pour son application.

Catégories de navigation :

En tout premier lieu pourrait-on agir sur les catégories de navigation ?

Une extension de la catégorie C « vers le haut » ou une diminution des exigences de la catégorie B pour certains types de navires serait-elle envisageable ?

Les navires concernés, pourraient bénéficier de nombreuses exemptions comme demandées dans les avis sur le « Refit » par un certain nombre de membres.

Il paraîtrait plus facile de proposer sur une **catégorie B allégée** pour les navires suivants :

Les navires de + de 24 m, catégorie B, qui ne sont pas des RoRo, qui sont des moins de 500 et moins de 400 passagers. (Un seuil à moins de 35 mètres serait acceptable et logique)

Parmi les exemptions et adaptations possibles pour ces types de navires :

Classification :

La classification ne devrait pas être requise pour ces navires.

On voit l'impact très important de la classe en terme de coût sur les petits navires.

Augmentation de 30% environ du coût du navire.

Ne rendre obligatoire le visa d'un organisme de contrôle (comme en 223b) que pour :
Stabilité, franc bord, structure et suivi de construction

Les visites annuelles sont effectuées par l'administration du pavillon
(AFFMAR ou autorités déléguées ou par un organisme de contrôle accrédité)

)

Ne pas rendre obligatoire la référence aux normes des Sociétés de classification pour :

Les machines, auxiliaires, installation électriques, automatismes, Piping.

Elles ne sont pas adaptées.

Protection incendie :

- Sprinkler ou watermisti ne devraient pas être requis pour ces navires (page 65 dir).

Il ne serait installé qu'une détection de fumée /chaleur + protection passive sachant que :

- L'ensemble du mobilier est incombustible

- Le feu est « facilement remarqué »

- Le temps d'évacuation très court (l'expérience montre que les navires sont évacués en quelques minutes seulement)

Isolation de la structure (Page 78 dir) et protection incendie

A bord de ces navires il devrait être demandé une protection de type équivalent A30

Nous devrions proposer les dispositions de la division 223b :

5. Cloisonnements:

5.1. Les cloisonnements (ponts et cloisons) qui séparent les locaux de machines des locaux habités, des locaux de service, des locaux de sécurité et des espaces extérieurs auxquels les passagers ont accès doivent être au moins:

a) du type A.30 pour les navires construits en acier ou matériau équivalent y compris les alliages d'aluminium;

~~b) du type F pour les navires construits en matériaux combustibles.~~

Et valider les équivalences suivantes.

Peut être admis comme équivalent à un cloisonnement du type A.30 un cloisonnement constitué:

- d'une tôle d'acier revêtue d'une couche de 50 mm de laine de roche; ou

- d'une tôle d'alliage d'aluminium revêtue d'une couche de 80 mm ou de deux couches de 40 mm, à joints décroisés, de laine de roche.

En définissant les locaux « a risque d'incendie élevés » comme dans le même règlement :

Un local de sécurité est un local contenant une installation telle que les appareils de radiocommunication, les instruments principaux de navigation, la source d'énergie de secours, et les installations centrales de détection et d'extinction de l'incendie. Les locaux habités sont les locaux affectés de façon habituelle à l'usage de l'équipage et des passagers. Les locaux de service comprennent les cuisines, offices, cambuses, lampisteries, magasins à peinture et locaux similaires. Les locaux à marchandises sont tous les locaux utilisés pour les marchandises, ainsi que les tambours et accès de ces locaux.

Les locaux de machines sont des locaux contenant l'appareil propulsif ou des moteurs à combustion interne dont la puissance est supérieure à 20 kW, ainsi que les tambours et accès de ces locaux.

Isolation de la structure :

L'isolation type A30 de la structure aluminium ne devrait être exigée que pour le compartiment machine et les compartiments ou locaux qui présentent un risque élevé d'incendie.

Eventuellement une isolation type A 60 serait acceptable en machine et si risque très élevé d'incendie.

Le chapitre contenant la mention à la Steel crown, devrait être corrigé.

La mention acier ou équivalent dans les définitions pourrait être corrigée par acier ou aluminium protégé.

Ventilation machines (dir page 72) :

L'isolation au dessus du volet coupe feu A60 pourrait être réduite à A30 (A60 = réduction des passages d'air dans les gaines et temps d'évacuation faible sur ces navires)

Stabilité après avarie :

Pour ces navires la stabilité après avarie ne devrait être considérée effectivement qu'avec un seul compartiment envahi à la fois.

C'est ce qui semble ressortir de la lecture du texte dans la division 223a (pdf joint) il faudra vérifier que cette interprétation est sans ambiguïté.

Le problème peut survenir avec un compartiment type Peak Arrière qui peut être de longueur inférieure à la longueur minimale de 10% de L.

Dans la nouvelle réglementation fluviale les compartiments d'extrémité peuvent ne pas satisfaire à la longueur de brèche. Peut on proposer de s'en inspirer ?

Simplification des catégories de navigation :

Demander l'abandon des cartes annuelles et estivales faire intervenir les notions :

- d'assistance entre compagnies (HSC)
- de facilité d'intervention des moyens de secours (électronique embarquée)
- d'un plan local d'entraide

Drome de sauvetage :

Pas de canots sous bossoirs (life boats) pour cette sous-catégorie B de navires.

Cela n'apporte rien en terme de sécurité et induit une augmentation de poids dans les hauts et des coûts (environ 40K€)

Supprimer le radeau spare cat B qui paraît sévère (Il est déjà requis 125% de capacité radeaux contre 100% en div. 223b)

Radeaux visités tous les ans peu de risque de mauvaise ouverture

Zones d'évacuation :

Les surfaces requises pour les zones de rassemblement sont incompatibles avec les plans de pont des petits navires.

Electricité :

Supprimer l'obligation du générateur de secours en pontée.

Des batteries de secours sont suffisantes à condition de ramener les durées de service en secours à des valeurs raisonnables (voir 223b)

Souhaitant que ces propositions pourront être transmises et discutées valablement au cours des prochaines réunions du groupe de travail,

Bien cordialement,

Philippe Subrero

Architecte Naval

Conseiller technique l'ARMAM

Philippe Courcaud

Président de la Cie Inter Iles

Président de ARMAM

PJ : extrait div. 223a concernant la stabilité après avarie