

Le Fromveur II en détails

Ce nouveau Fromveur sera fait d'acier jusqu'au pont supérieur et d'aluminium en hauteur afin de gagner en poids. Toutefois, avec ses 580 tonnes sans chargement et sans passager (lège), ce navire est le plus lourd de la flotte du fait de la présence d'un ascenseur, de sanitaires adaptés et surtout de sa capacité à embarquer 365 passagers, 25 tonnes de fret solide et 38 m³ de fret liquide soit plus que l'*Enez Eussa III*.

1. Le confort des passagers

Sa longueur de 45 mètres est contrainte par les quais d'embarquement à Ouessant et Molène. Pour autant, il regorge de trésors d'ingéniosité pour optimiser le confort des passagers.



L'aménagement intérieur a été confié au designer **Joël Bretecher**, qui "*avant de dessiner des yachts esquissait des Ferrari*". Pour lui, l'intérieur doit être particulièrement bien soigné, épuré, presque minimaliste car appelé à durer au minimum 25 ans.

Par ses larges couloirs, il permet notamment la circulation des personnes en fauteuil roulant où l'espace bar leur sera aussi accessible. De plus, pour le transfert vers les hôpitaux, les personnes malades disposeront d'un endroit leur permettant de s'isoler des autres passagers.

Le bateau sera plus stable dans des conditions de mer houleuses. Deux propulseurs d'étrave identiques sont dimensionnés pour pouvoir maintenir le navire immobile en travers du lit du vent, avec les deux propulseurs d'étrave à 100 % de leur capacité avec un vent de 50 kilomètres/heure. De plus, un système de stabilisation anti-roulis par ailerons sera actif dès la vitesse de 6 nœuds atteinte.

Autre préoccupation majeure, la sécurité des passagers.

Le Conseil général du Finistère va bien au delà des réglementations en cours sur les aspects incendie et voie d'eau.

Ainsi, les isolations éviteront la propagation des feux et le bateau disposera de 3 portes au pont principal pour l'évacuation des passagers par radeaux.

2. La protection de l'environnement et le développement durable

Le Conseil général du Finistère est particulièrement attentif au respect de l'environnement et à l'application de ses principes de développement durable :

A. La prévention de pollutions accidentelles

Les pollutions accidentelles pouvant être produites par le navire, et notamment les eaux mazouteuses, la récupération des eaux grises et noires, les fuites accidentelles liées au remplissage, au trop-plein ou la vidange des caisses et capacités, ou à la rupture de flexibles ou raccords au niveau du pont.

Les règles [MARPOL](#) devront être suivies scrupuleusement.

B. La récupération de la chaleur à partir des circuits de réfrigération des moteurs principaux redistribuée par un système de gaines installées dans les faux-plafonds via un échangeur.

Ce système de ventilation est particulièrement novateur en permettant d'alimenter les salons en air froid ou chaud selon la température existant dans les différents locaux.

C. Les bilans énergétiques du bateau sont analysés en détail pour réduire au maximum les consommations de carburant.

Le *Fromveur II* consommera environ 400 litres par heure d'exploitation pour une vitesse d'exploitation à 15 nœuds ; cette vitesse permettra l'économie de 230.000 litres de carburant par an.

Pour réduire cette consommation, le bateau a été étudié dans sa forme et son système de propulsion. Outre l'optimisation de la carène et des propulseurs de type semi-rapides, la consommation globale de gas-oil est étudiée sur un cycle complet d'exploitation du navire en tenant compte des différentes phases de fonctionnement : mouillage, amarrage, opérations commerciales, route libre et manœuvres.

D. L'efficacité des isolations

Phoniques d'une part, les isolations limiteront les bruits et les vibrations à bord vis-à-vis de l'équipage, des passagers, par une isolation acoustique des salons et d'une "enveloppe acoustique" autour de la salle des machines.

A l'extérieur, les niveaux sonores émis (propulsion, échappement, hydraulique, ventilation, bruits liés pour le chargement et déchargement du fret...) seront atténués par la présence d'une grande hélice.

L'isolation **thermique** d'autre part limitera la déperdition de chaleur en hiver et la surchauffe par l'ensoleillement en été, en accord avec les bilans thermiques de ventilation pour les situations hiver ou été.

L'isolation thermique et phonique sera complète pour le P.C. Machine avec des matériaux agréés et incombustibles.

E. L'utilisation des produits de revêtements ou peintures à faible impact vis-à-vis de l'environnement.

Ainsi, pour le revêtement de la coque, le Conseil général a retenu un **système d'antifouling à base de peintures silicone**, garantie pour 5 ans permettant de retarder la mise en peinture du bateau.

De plus, un inventaire des produits toxiques ou nocifs sera établi selon les dispositions de la résolution I.M.O. M.E.P.C.179(59) adoptée le 17 juillet 2009 : "[Guidelines for the development of the inventory of hazardous materials](#)".

Sommaire

- [Classification et réglementation](#)
- [Accessibilité pour les personnes handicapées](#)
- [Piriou](#)

