

A bord de la nouvelle vedette garde-côtes antillaise de la Douane | Mer et Marine

Construit par le chantier Ocea des Sables d'Olonne, le Sokan (DF 35) est arrivé la semaine dernière aux Antilles, où il a été acheminé par le cargo néerlandais Erasmusgracht. Il s'agit de la nouvelle vedette garde-côte de la Douane destinée à Fort-de-France (Martinique), et la jumelle du Kaladja (DF 34), livré en février dernier et basé à Pointe-à-Pitre (Guadeloupe). Avant sa traversée de l'Atlantique, Mer et Marine a pu, en exclusivité, visiter la nouvelle VGC martiniquaise, qui va permettre aux douaniers de disposer d'un moyen moderne pour veiller au respect de la législation en mer et lutter contre la contrebande et les grands trafics, notamment de drone, dans la zone des Antilles.



Le Sokan pendant ses essais (© OCEA)

Du type FPB 100, le Sokan est comme son aîné intégralement réalisé en aluminium, la spécialité d'Ocea. Ce matériau a notamment pour avantage d'être plus léger que l'acier, permettant d'atteindre la même vitesse pour une puissance moindre, de réduire la consommation en carburant et, comme il ne s'oxyde pas, de faciliter l'entretien.

Long de 31.2 mètres pour une largeur de 7.3 mètres et un tirant d'eau 1.9 mètres, le Sokan affiche un déplacement de d'un peu plus de 100 tonnes en charge. Capable d'atteindre la vitesse de 27 nœuds et de franchir 520 nautiques à 20 nœuds, cette vedette dispose d'une autonomie de 3 jours sans ravitaillement, ce qui va lui permettre de patrouiller et d'intervenir dans la zone économique exclusive de la France aux Antilles.

Bénéficiant d'une carène éprouvée, conçue sur la base d'un design développé par Ocea dans les années 2000 pour des vedettes à passagers taillées pour les conditions difficiles de la mer d'Irlande, le Sokan s'est, selon l'équipe d'Ocea, très bien comporté lors des essais au large des Sables d'Olonne puis de Saint-Nazaire. La vedette a ainsi, selon son constructeur, très bien franchi les vagues dans des conditions de mer 3 à 4.

La propulsion est assurée par deux moteurs Caterpillar C32 d'une puissance de 1268 kW alimentant deux lignes d'arbres. S'y ajoutent deux générateurs C4.4 qui présentent la particularité d'être carénés, c'est-à-dire enfermés dans des boîtes permettant de réduire le bruit afin d'améliorer le confort sonore du bateau, en particulier à quai et au mouillage. Tous les moteurs sont situés dans le même compartiment, précédé vers l'avant par un local technique où se trouvent différentes fonctions, dont le traitement de l'eau, et sur l'arrière le local barre.



Le compartiment machine du Sokan (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)

Le Sokan dispose d'une belle plage arrière où se trouve le bossoir Palfinger à compensation de gîte permettant la mise en œuvre de l'embarcation d'intervention de la vedette, qui lui permet de réaliser des interceptions et contrôle de bateaux suspects. Il s'agit d'un semi-rigide Sillinger de 5.8 mètres équipé d'un moteur Yamaha de 115 cv, de quoi dépasser la vitesse de 30 nœuds. Comme sur de précédentes vedettes et patrouilleurs réalisés par Ocea, la nouvelle VGC martiniquaise des douaniers dispose sur tribord d'une « boarding gate », petite plateforme intégrée dans la coque et dotée de marches qui descend entre la plage arrière et la ligne de flottaison. Elle permet de faciliter et sécuriser les opérations de transbordement avec le semi-rigide ou d'autres embarcations.



Le semi-rigide (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)



Le Sokan déployant son semi-rigide pendant ses essais (© OCEA)

Le bossoir peut, quant à lui, être actionné au moyen d'un boîtier de contrôle installé sur la plateforme extérieure située immédiatement en arrière de la passerelle. C'est également là que se trouvent les deux sellettes, une sur chaque bord, prévues pour accueillir des mitrailleuses de 7.62mm, qui constituent l'armement principal de la VGC.

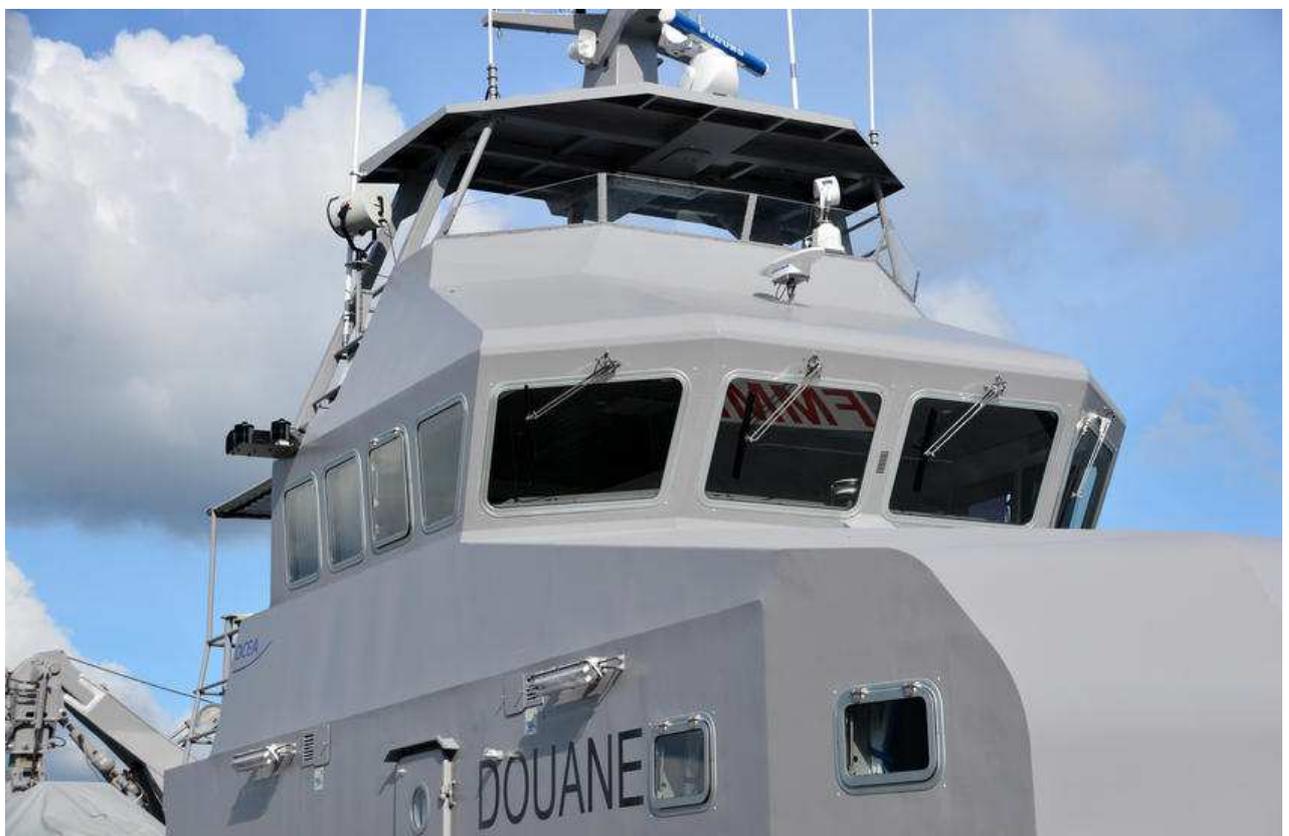


La plateforme située en arrière de la passerelle (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)



La superstructure, vue de la plage arrière, avec accès extérieur à la passerelle et au fly deck (© MER ET MARINE - VG)

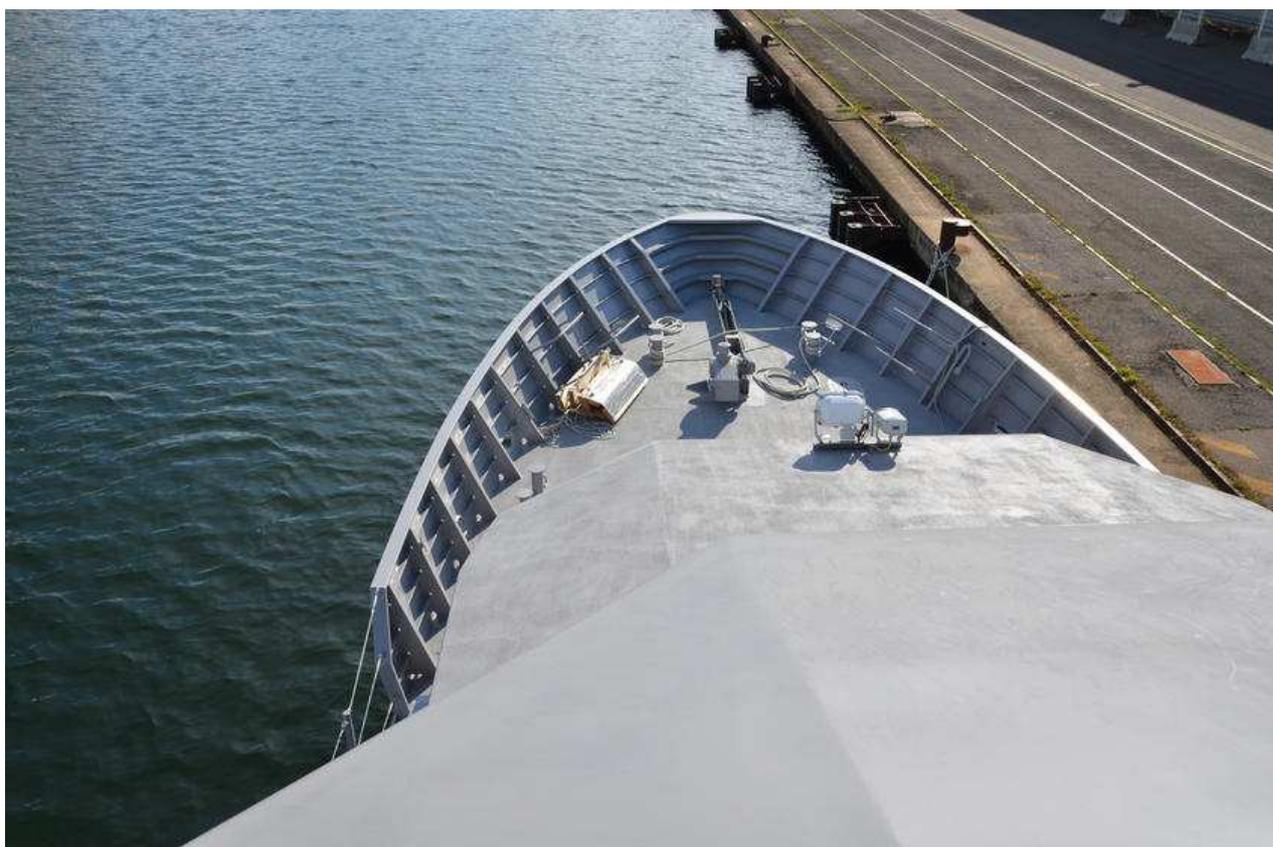
L'accès aux niveaux supérieurs, en dehors des échappées internes, peut se faire directement par l'extérieur. Ainsi, des escaliers conduisent depuis la plage arrière jusqu'à la passerelle et, au-dessus, au flying deck, d'où l'équipage peut conduire la vedette à partir d'un poste de pilotage extérieur protégé par un taud. Les douaniers y bénéficient d'une vue panoramique impressionnante grâce à la hauteur importante de la superstructure.



La passerelle panoramique est surmontée d'un fly deck (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)



Le poste de conduite extérieur situé sur le fly deck (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)



Vue de l'avant depuis le fly deck (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)



Le fly deck, protégé par un taud (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)

La vue est également excellente, pour les mêmes raisons, depuis la passerelle, qui dispose de vitres vers l'arrière. La timonerie est le centre névralgique du Sokan. On y trouve le poste de conduite avec contrôle des machines

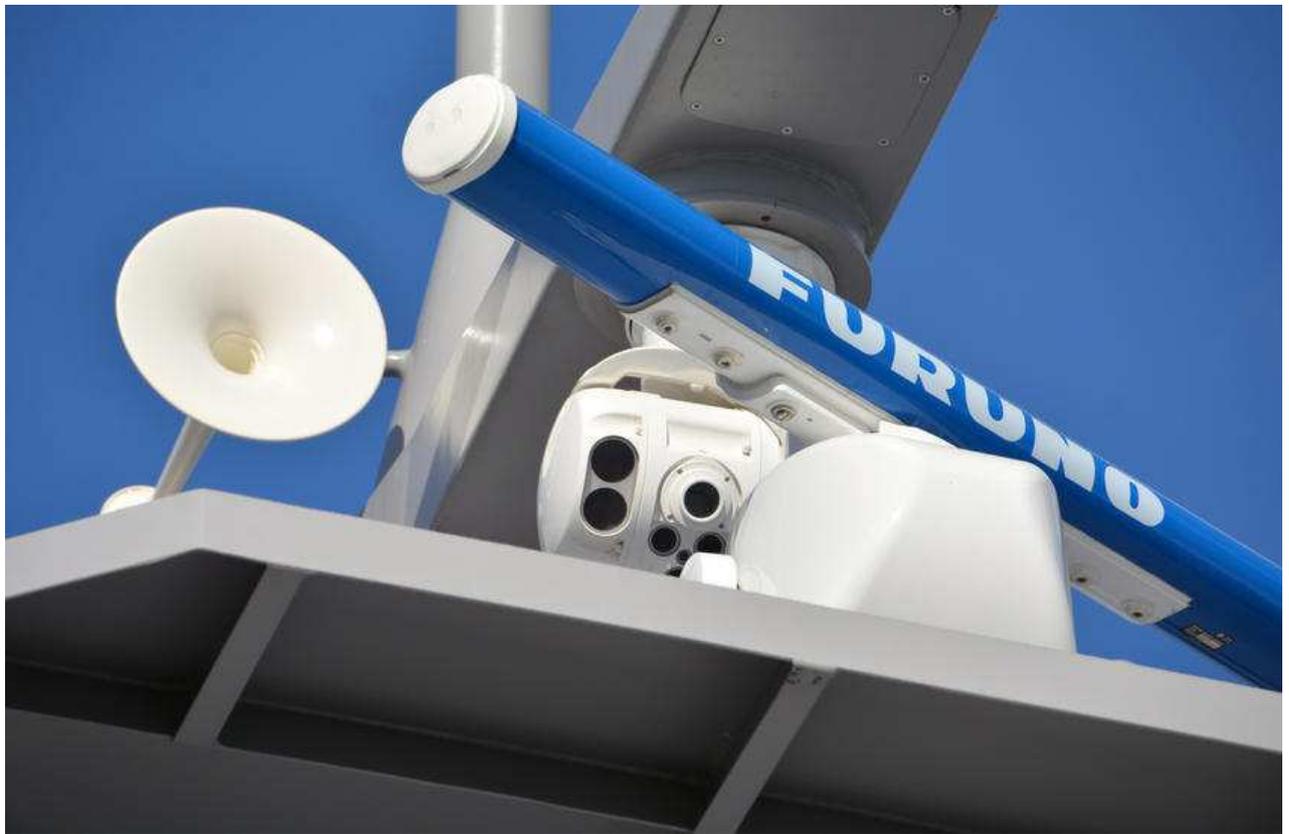
ainsi que tous les moyens de navigation et de surveillance de l'espace maritime. Avec notamment deux radars Furuno et le système de cartographie électronique Timezero de la société française Maxsea. A côté des écrans radar, les douaniers disposent également du joystick de commande et du répéteur des caméras du Vigy Observer, système électro-optique de Safran. Située dans la mâture, cette petite tourelle gyrostabilisée multi-capteurs permet l'observation et l'identification de cibles en mer. Le Sokan est également équipé de solides moyens de communication, dont un système satellite Sailor (Cobham).



La passerelle (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)



Répéteur radar et poste de contrôle du Vigy Observer (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)



Le système électro-optique Vigy Observer et l'un des deux radars Furuno (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)



Le système de communication par satellite (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)



(© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)

Afin de remplir leurs missions, les douaniers disposent de différents espaces spécifiques, dont un petit local pour plongeurs disposant d'un accès direct sur la plage arrière. Il y a également, à proximité, un bureau dédié aux interrogatoires des individus interpellés (avec une attache fixée à la cloison pour les menottes) qui pourront être mis en détention dans un local dédié.



Bureau pour les interrogatoires (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)



Local plongeurs (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)

L'équipage, composé de 10 douaniers, avec la capacité de loger 6 personnes supplémentaires, bénéficie d'un standard élevé en matière de locaux vie. C'est le résultat des importants efforts menés par Ocea dans le domaine de l'habitabilité, de l'ergonomie et du design afin d'accroître sensiblement le confort du personnel. Une tendance apparue en 2016 sur le premier patrouilleur hauturier livré par le constructeur vendéen, le Fouladou (58 mètres) de la marine sénégalaise, puis les patrouilleurs du type FPB 110 (35 mètres) produits pour le Nigéria ou encore l'OPV Gabriela Silang (84 mètres) livré aux garde-côtes philippins fin 2019.



Cabine double (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)



Le carré (© MER ET MARINE - VINCENT GROIZELEAU)

Les Kaladja et Sokan sont les premiers bateaux réalisés par Ocea pour la Douane française. Ils vont permettre de remplacer les deux vieilles vedettes jusqu'ici en poste en Guadeloupe et en Martinique : les Pitera (DF 31) et Rakawa (DF 44), deux unités de 28.7 mètres en composite du type Couach 28, livrées respectivement par les chantiers de Gujan-Mestras (Gironde) en 1993 et 1991.

La série va maintenant se poursuivre avec deux vedettes dérivées, du type FPB100 MKII. En cours de construction, elles seront livrées en 2021 par Ocea. Ces nouvelles VGC vont permettre à la Douane de poursuivre le renouvellement de ses moyens nautiques dans la zone Antilles-Guyane. La première, qui prendra le nom de Sua Luiga, va succéder à Saint-Martin à la DF 24 du même nom (vedette de 23 mètres du type Couach 23 datant de 1996) alors que la seconde remplacera à Kourou la DF 45 Alizé (ex-Sirocco, une unité du type Couach 28 en service depuis 1992) dont elle reprendra également le nom.

La commande de ces deux FPB100 MKII, signée en début d'année, comporte une option pour la réalisation d'une troisième vedette. Cette VGC supplémentaire doit permettre d'assurer la succession d'une autre Couach 28, la DF 37 Nordet (1994) stationnée à Dunkerque.

Evolution des Kaladja et Sokan, ces futures vedettes sont un peu plus longues (32 mètres) et rapides (28 nœuds), leur autonomie sera de 3 jours, pour une distance franchissable de 600 nautiques à 18 nœuds. Elles embarqueront un semi-rigide plus grand (7 mètres, 35 nœuds) et disposeront à côté du système de mise à l'eau de cette embarcation d'un espace permettant de déployer un drone aérien léger. Ces nouvelles VGC, qui seront armées par 10 membres d'équipage et pourront accueillir 4 personnes supplémentaires, seront par rapport aux Kaladja et Sokan équipées d'une caméra de surveillance offrant de plus hautes performances en mode nuit. On notera aussi l'absence de pavois, qui à l'instar de la réduction de la capacité d'accueil permet de gagner du poids pour accroître la vitesse.

© Un article de la rédaction de Mer et Marine. Reproduction interdite sans consentement du ou des auteurs.



Le nouveau modèle FPB 100 MKII (© OCEA)



Le nouveau modèle FPB 100 MKII (© OCEA)