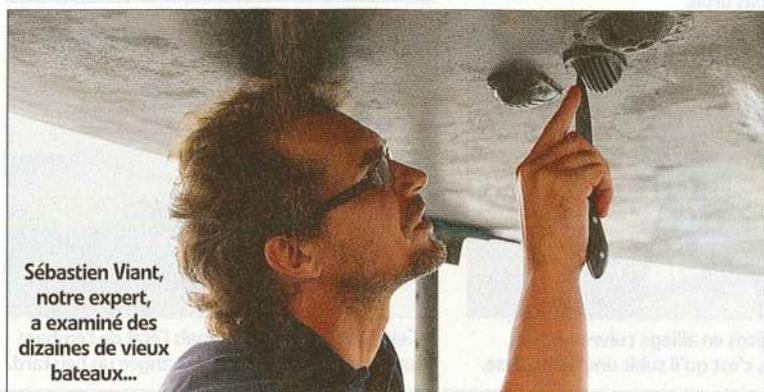


# Sachez évaluer une occasion

Avant de faire intervenir un expert, l'acheteur a tout intérêt à vérifier que l'occasion de ses rêves en vaut vraiment la peine... Comment faire? Sébastien Viant, expert maritime à Lorient, nous donne quelques-uns de ses trucs.

Texte : François-Xavier de Crécy.



Sébastien Viant,  
notre expert,  
a examiné des  
dizaines de vieux  
bateaux...

LA COTE OFFICIELLE DU NEUF ET DE L'OCCASION

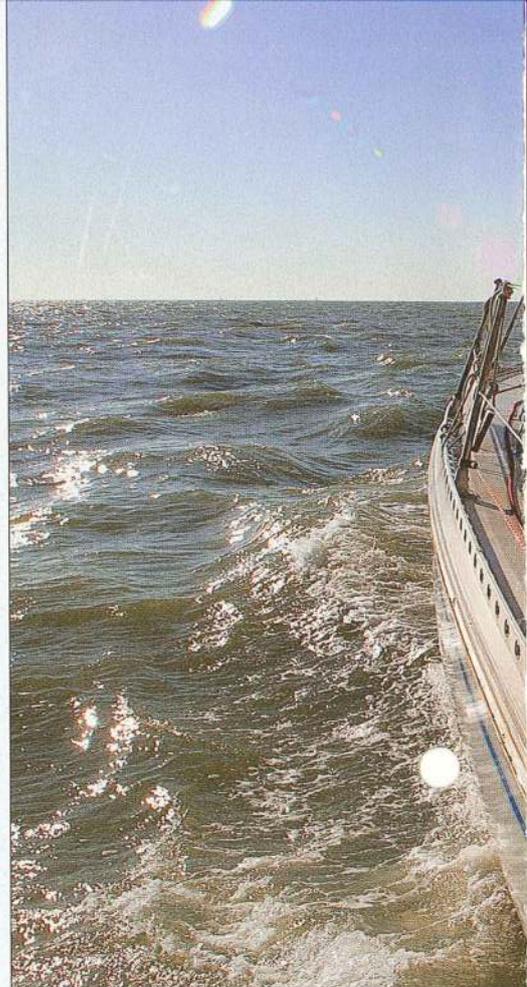
## L'Argus du bateau.fr

voile & moteur

Retrouvez les 9 000 annonces de notre confrère l'Argus du Bateau sur le nouveau site du spécialiste de l'occasion. Plus fluide, plus facile d'utilisation, il donne toujours un accès gratuit à la cotation des voiliers. A consulter sans modération si vous cherchez l'occasion de vos rêves.

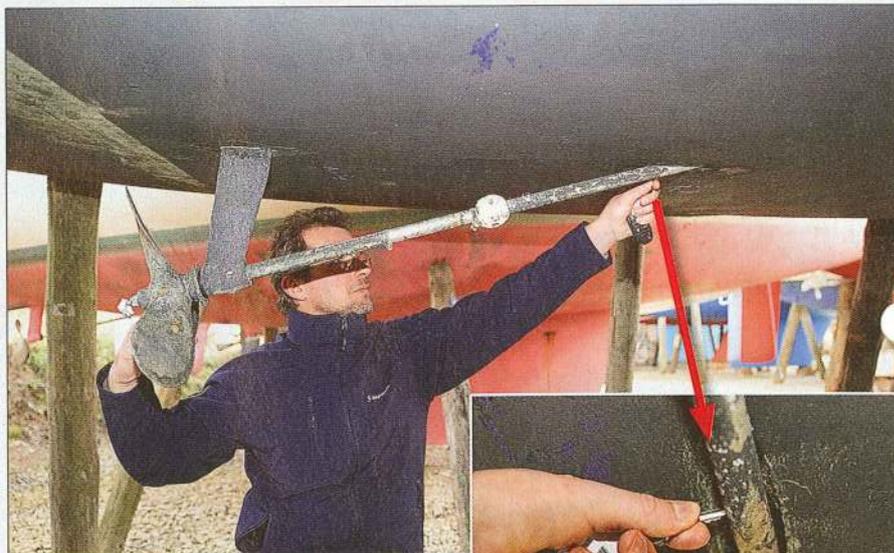
**DES OPPORTUNITES**, on en trouve de belles sur le marché de l'occasion. Un parc pléthorique, un marché à la peine, des professionnels désireux de ne pas garder trop longtemps sur le terre-plein les bateaux qu'ils ont dû accepter de reprendre... Les raisons de cette situation globalement favorable aux acheteurs sont connues. Pour autant, une occasion reste une occasion, c'est-à-dire un bateau dont l'historique demeure un point d'interrogation pour le particulier qui se présente pour l'acheter, face à un professionnel qui connaît la musique. Il convient donc de prendre le temps d'un examen approfondi, de ne pas rester sur l'état visuel du bateau. C'est là que le rôle de l'expert est essentiel. Si le bateau est porteur d'un vice grave, il doit évidemment lui éviter de faire une bêtise. Mais même quand ce n'est pas le cas, et au-delà de la caution technique qu'il apporte au regard de la loi et des compagnies d'assurances, il doit seconder l'acheteur, l'éclairer, être son conseiller jusque dans la négociation et en quelque sorte son avocat vis-à-vis du vendeur. Dans le rapport d'expertise, chaque point sujet à caution,

chaque organe douteux ou défectueux peut être pris en compte dans la négociation du prix. Si les panneaux de pont sont faïencés, « soit vous les changez, soit vous me concédez une remise de prix correspondant au chantier que j'aurai à engager à mes frais » dira l'acheteur. Mais ce n'est pas tout. Un bon expert, s'il a un peu de bouteille, est une sorte d'enquêteur. A partir de certains indices, il est capable d'une part de reconstituer l'historique du bateau, en particulier si des réparations importantes ont été faites. S'il constate que le moteur a été repeint, il sera d'autant plus vigilant sur la mécanique. S'il remarque un enfoncement du joint quille-coque au niveau du bord de fuite, il examinera les varangues d'encre plus près, etc. En mettant bout à bout tous ces indices, il pourra aussi situer le propriétaire sur une échelle allant de négligent à carrément maniaque... Et c'est important, car au fond l'état d'esprit du propriétaire est la meilleure des garanties. S'il est capable de vous présenter un historique complet des révisions du moteur, les factures d'équipements, les révisions du radeau proprement présentées



## Œuvres vives : les bons gestes

Sans doute la partie la plus importante de la visite ! C'est sous le bateau que l'on peut découvrir de vraies raisons de ne pas acheter le bateau. On sera particulièrement attentif aux signes d'osmose sur un bateau en polyester. L'osmose n'est pas nécessairement prohibitive, mais si vous avez le choix entre plusieurs unités comparables, autant choisir la plus saine... De façon générale, plus les bulles sont grosses, plus l'atteinte est profonde. Attention à ne pas confondre une simple bulle de peinture avec une cloque d'osmose. Pour en avoir le cœur net, crevez-la avec la pointe d'un canif : si un acide nauséabond s'en écoule, bingo, c'est bien de l'osmose ! Le deuxième point d'attention, c'est naturellement la quille. On cherchera d'éventuelles traces de talonnage sur le bord d'attaque, et si on en trouve on examinera les varangues d'encre plus près. Les traces de corrosion ne sont pas anormales sur le lest d'un vieux bateau, mais au-delà d'un certain niveau (30 à 40% de la surface), notez qu'il faudra passer par un sablage. En cas de grosse corrosion, et si elle suinte par le joint de quille, notez de bien examiner les boulons de quille. Vous l'auriez fait de toute façon mais là, il vous faudra peut-être en dévisser au moins un pour voir aussi l'état des tiges et savoir s'il faut envisager un déquillage. Ne négligez pas les passe-coque, dont le cuivre doit être en bon état, et soyez attentif à l'état des anodes. Vérifiez le jeu du safran – des bagues hydrolubes sont peut-être à changer –, celui de l'arbre d'hélice. Au niveau du safran, vérifiez aussi qu'il ne suinte pas : s'il rend de l'eau, c'est qu'il en est gorgé.



▲ Pour vérifier que l'arbre n'est pas flambé, posez une pointe (ou une clé de contact) à l'entrée de l'étambot et tournez l'hélice. Si la pointe ne reste pas en contact avec l'arbre, c'est qu'il n'est pas droit.



▲ Grattez les pièces en alliage cuivreux ; si le métal est rouge, c'est qu'il subit une électrolyse.



▲ Cette anode est neuve, mais l'état de l'embase laisse supposer qu'elle a été changée un peu tard.

## Avec 7 000 €..

Petit budget peut rimer avec gros coup de cœur si vous ne craignez pas les unités anciennes. On trouve de jolis bateaux dans ces prix-là, un bon vieux Kelt 6,20 dans son jus, des Micro d'un certain âge, des day-boats plus récents... Sans se ruiner, on a l'embaras du choix.

### Kelt 7,60 de 1980, 6 500 €

Localisation :

Crac'h,  
Morbihan

Tél. :

06 89 50 60 07

Long. de coque :

7,60 m. Largeur : 2,88 m. Tirant d'eau :

1,60 m (GTE). Déplacement : 1 900 kg.

SV au près : 33,60 m<sup>2</sup>. Mat. : stratifié

de verre. Architecte. : Jean Berret.

Constructeur : Kelt Marine.



### Sun Fast 20 de 1994, 6 900 €

Localisation :

Arzon,  
Morbihan

Tél. :

06 76 49 30 49

Long. de

coque : 6,10 m. Largeur : 2,40 m.

Tirants d'eau : 0,25-1,30 m. Déplacement :

780 kg. Lest : 270 kg. SV au près : 19 m<sup>2</sup>.

Mat. : strat. verre. Architecte. :

Y. Centkowski. Constructeur : Jeanneau.



### Sprinto de 1999, 6 900 €

Localisation :

Arès, Gironde

Tél. :

05 56 03 10 31

Long. de coque :

6,60 m. Largeur :

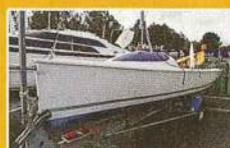
2,99 m. Tirants d'eau : 0,40-1,45 m.

Déplacement : 600 kg. Lest : 250 kg.

SV au près : 27 m<sup>2</sup>. Mat. : strat. de verre.

Architectes : Joubert/Nivelt.

Constructeur : Archambault.



### Hamac de 2005, 7 500 €

Localisation :

Etables-  
sur-Mer,  
Côtes  
d'Armor

Tél. :

02 96 70 57 83

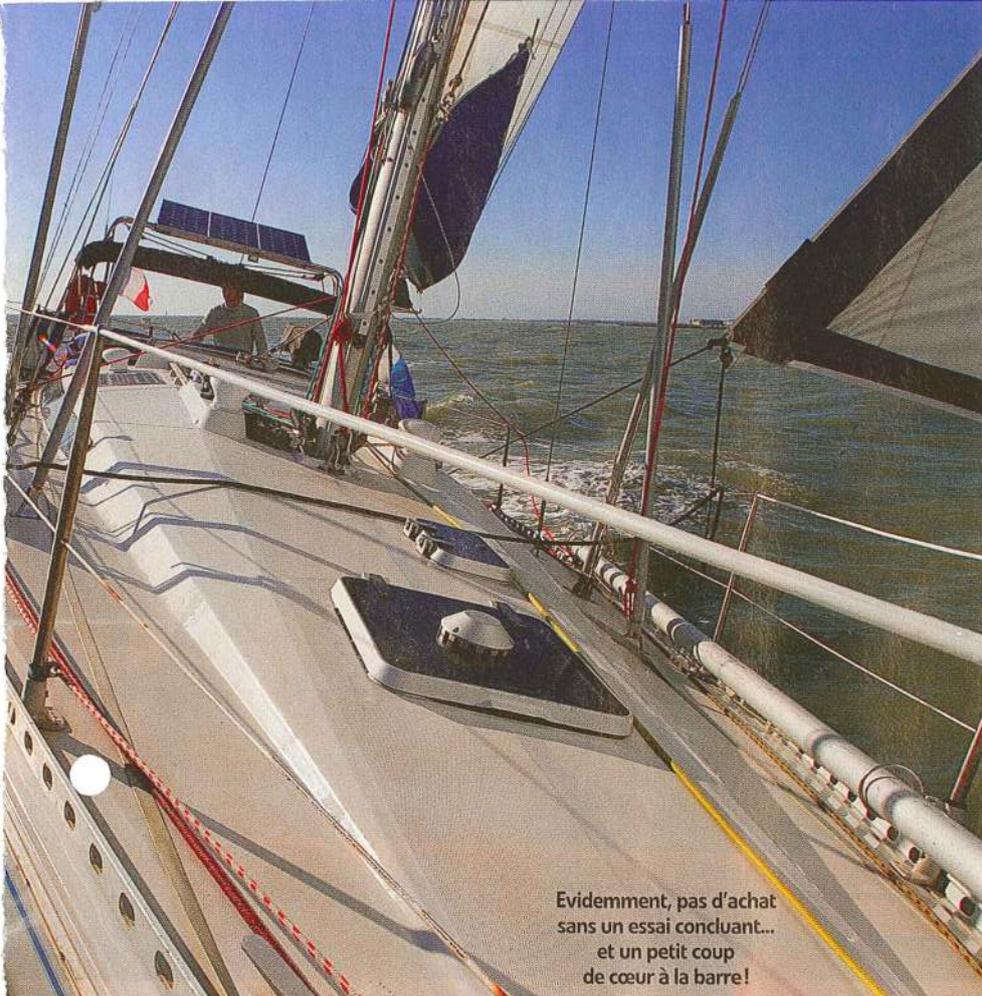
Long. de coque : 5,30 m. Largeur : 2,36 m.

Tirant d'eau : 0,60 m. Déplacement :

580 kg. SV au près : 15 m<sup>2</sup>. Mat. : stratifié

de verre. Architecte : Jacques Fauroux.

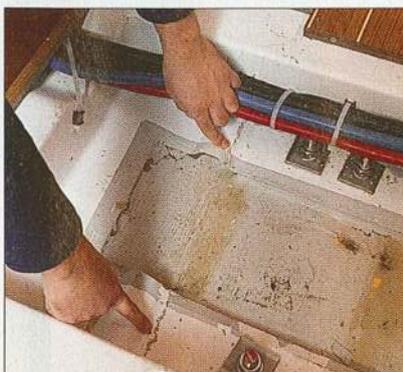
Constructeur : Escapade Marine.



Evidemment, pas d'achat sans un essai conduant... et un petit coup de cœur à la barre!



▲ Cet enfoncement du joint de quille au niveau du bord de fuite signale un talonnage, vigilance...

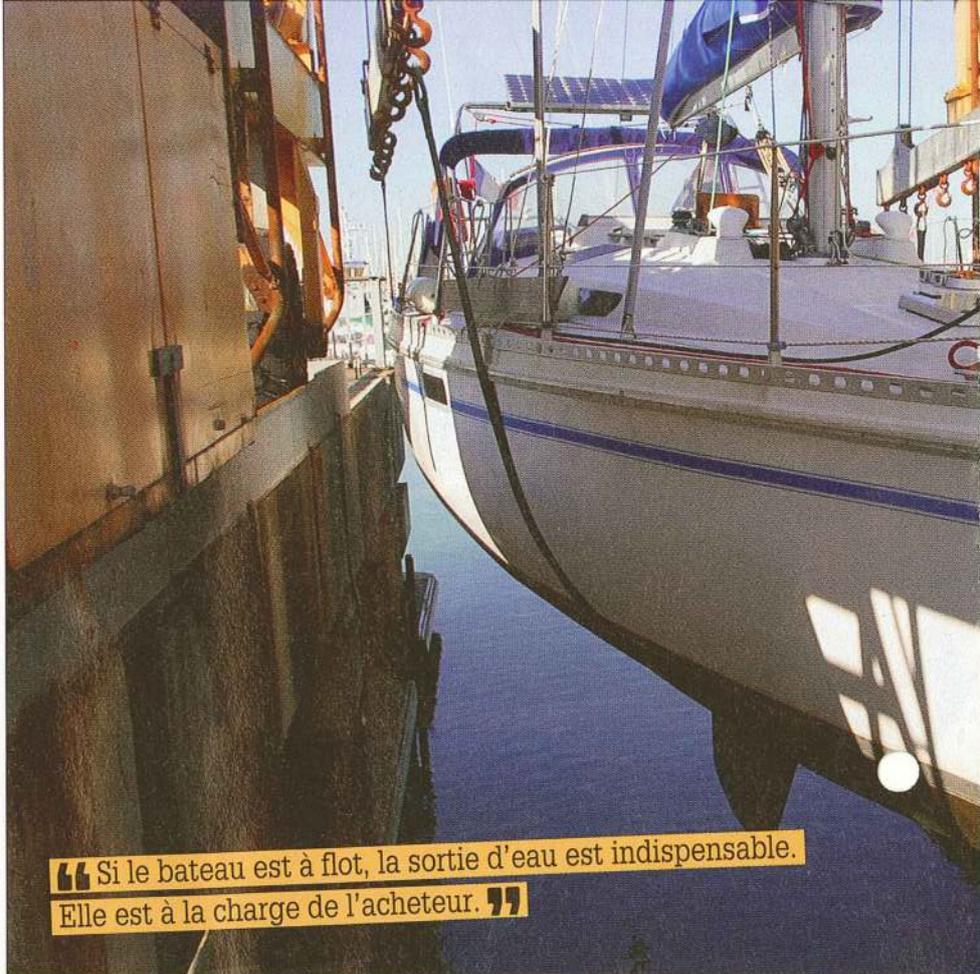


▲ ... et en effet, à l'intérieur de ce Sun Odyssey 33i, un contremoule est fracturé!



▲ En présence de cloques, le réflexe est toujours le même : en percer une avec une pointe. S'il en sort un liquide grisâtre à l'odeur nauséabonde, vous êtes bien en présence d'osmose.

et classées en ordre chronologique, cela ne va pas doubler la valeur du bateau sur le papier, mais c'est un énorme plus. Vous pouvez être sûr qu'un tel propriétaire n'a rien négligé. Mais revenons à l'examen du bateau proprement dit. Il doit être systématique, méthodique. Tenez-vous à un sens de visite, de l'avant vers l'arrière par exemple, et passez ainsi successivement en revue la carène et ses appendices, le pont, le gréement et les aménagements. Rappelez-vous que vous êtes en droit d'examiner un bateau propre, notamment pour la carène dont l'état de surface ne doit pas être masqué par les algues ! A l'inverse, un antifouling fraîchement appliqué peut être flatteur, mais aussi trompeur... L'idéal est une carène propre, éventuellement poncée mais aussi nue que possible. Idem sur le pont, l'état du gel-coat et de l'antidérapant doit être bien visible. A l'intérieur, le bateau doit être aussi vide que possible pour que l'on puisse accéder à la structure – c'est essentiel –, aux tirants de cadènes et aux vannes. Dans ces conditions, vous pourrez faire un examen approfondi du bateau, en prenant tout le temps nécessaire... et en regardant aux bons endroits.



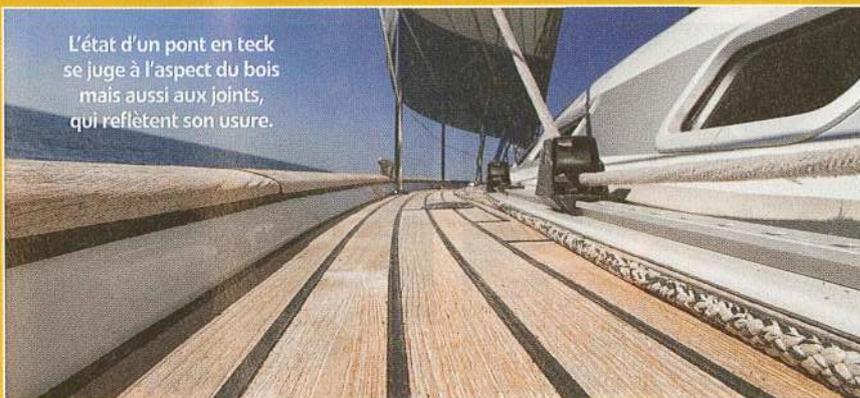
« Si le bateau est à flot, la sortie d'eau est indispensable. Elle est à la charge de l'acheteur. »

## Sur le pont : gare au gel-coat

Autour des chandeliers, des pieds de balcon, des taquets, on cherche systématiquement les fissures dans le gel-coat. Elles sont autant d'entrées d'eau possibles dans le revêtement étanche du pont. Si le pont présente de la souplesse à ces endroits-là, c'est que de l'eau s'est infiltrée dans le sandwich. Il faudra le démonter et changer les parties imbibées de la mousse... Ce n'est donc pas que de la cosmétique. Des fissures autour d'une cadène doivent particulièrement vous alerter, parce qu'elles peuvent révéler une certaine souplesse... L'examen des tirants de cadène, sous le pont, n'en sera que plus attentif. A regarder de près également : les hublots et panneaux de pont. Sur un vieux bateau, ils présentent souvent un micro-faiçage (plus visible de l'intérieur que de l'extérieur) qui ne compromet pas l'étanchéité mais fragilise le panneau. Il faut changer ce dernier avant qu'il ne se dégrade trop, question d'esthétique mais aussi de sécurité : vous n'avez aucune envie de voir un jour un équipier passer au travers...

L'enjeu est moindre pour l'accastillage de pont, mais vérifiez quand même l'état des rails et des réas.

◀ Ce panneau a été changé, on peut le vérifier en examinant son joint.



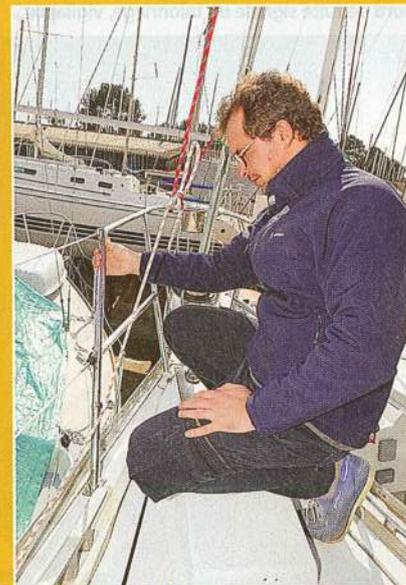
L'état d'un pont en teck se juge à l'aspect du bois mais aussi aux joints, qui reflètent son usure.



▲ Ce micro-faiçage doit vous alerter, il faut vérifier que le sandwich dessous est bien ferme.



▲ Passer la tête dans la baille à mouillage permet de vérifier l'état du joint coque-pont.



▲ Il ne faut pas hésiter à éprouver vigoureusement chandeliers et balcons.



## Avec 30 000 €..

Avec ce budget, on peut commencer à aller chercher soit des croiseurs familiaux flirtant avec les 40 pieds, soit des bateaux récents à très récents... Ou encore chercher à dénicher des bons coups à l'image d'un JOD 35 qui ne demanderait qu'à se reconverter dans la croisière.

## JOD 35 de 1992, 29 000 €

Localisation :  
Irlande  
Tél. : 0035  
31 280 20 20  
Long. coque :  
10,60 m.



Largeur : 3,50 m. Tirant d'eau : 1,95 m.  
Déplacement : 3 800 kg. Lest : 1 250 kg.  
SV au près : 71,90 m<sup>2</sup>. Mat. : stratifié  
de verre. Architecte. : Daniel Andrieu.  
Constructeur : Jeanneau.

Biloup 77 NV de 1989,  
29 000 €

Localisation :  
Sainte-  
Maxime, Var  
Tél. :  
04 94 96 39 47  
Long. coque :



7,48 m. Largeur : 2,50 m. Tirant d'eau :  
0,85 m. Déplacement : 1 850 kg. Lest :  
700 kg. SV au près : 34 m<sup>2</sup>. Mat. : stratifié  
de verre. Architecte. : R. Wrighton.  
Constructeur : Wrighton.

## First 38 de 1984, 30 000 €

Localisation :  
Macinaggio,  
Corse  
Tél. :  
04 95 35 48 20  
Long. coque :



11,75 m. Largeur : 3,90 m. Tirant d'eau :  
2,10 m (GTE). Déplacement : 7 100 kg.  
Lest : 3 000 kg. SV au près : 78,50 m<sup>2</sup>.  
Mat. : strat. verre. Architecte. J. Berret.  
Constructeur : Bénéteau.

## Elan 210 de 2011, 31 900 €

Localisation :  
Royaume-Uni  
Tél. : 0044  
162 178 56 00  
Long. coque :  
6,34 m.



Largeur : 2,50 m. Tirant d'eau : 1,55 m.  
Déplacement : 900 kg. Lest : 360 kg.  
SV au près : 28,30 m<sup>2</sup>. Mat. : strat. verre.  
Architecte. : R. Humphreys. Constructeur :  
Elan Yachts.

## Œuvres mortes : ouvrez l'œil

Rien de bien sorcier, il s'agit de faire l'inventaire des accrocs et des chocs, notamment au niveau de l'étrave. Son état peut vous renseigner sur le mode de stationnement du bateau : ponton ou corps-mort ? Si des réparations ont été faites sur de grandes surfaces, il faut savoir pourquoi. Examinez aussi le joint au niveau de la jupe, qui tend souvent à se décoller, et le rail de fargue. Une trace d'abordage doit attirer votre attention, il s'agit de savoir s'il a pu avoir d'autres conséquences.



▲ A noter dans la liste des courses : le remplacement d'un morceau de liston en bois.



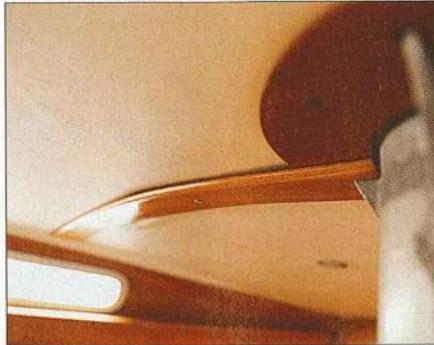
▲ L'état du rail de fargue trahit un choc, probablement un abordage. A ce stade de la visite, on note mentalement d'examiner le bordé de très près à l'intérieur. A-t-il été réparé ?

## A l'intérieur : mettez les mains !

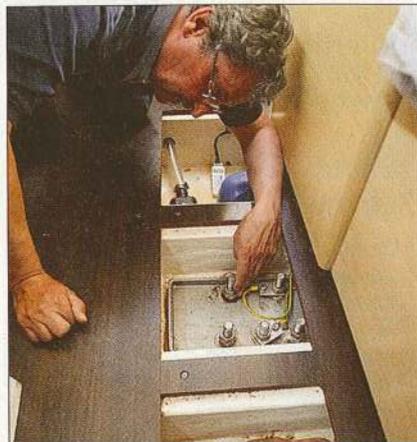
Arrivé au pied de la descente, il y a d'abord ce qui se voit. L'état général des vernis, des selleries, la propreté de l'ensemble. Mais il y a surtout le reste ! Il faut évidemment soulever tous les planchers pour vérifier que le contremoule n'a pas bougé, qu'aucune varangue n'est endommagée. Des bas de cloison ou des boiseries humides révèlent que le bateau a eu beaucoup d'eau dans les fonds. Examinez la structure partout où elle est accessible. Faites le tour des vannes : elles doivent s'ouvrir et se fermer sans effort. Dans le cas contraire, demandez à ce qu'elles soient changées ou inscrivez-les au budget.



▲ Le délaminage au pied des meubles indique que les fonds ont beaucoup trempé dans l'eau.



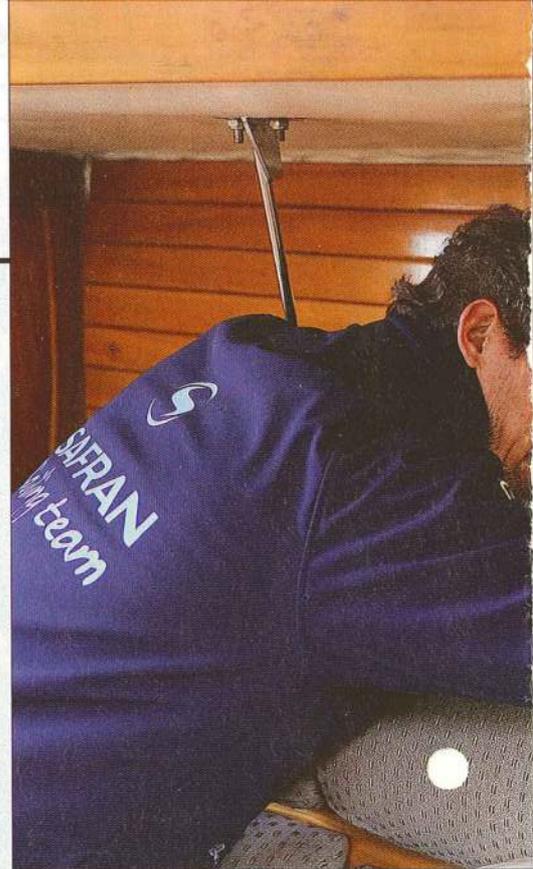
▲ Une courbure suspecte du rouf peut vous inciter à examiner la symétrie du pont.



▲ L'état des boulons de quille est crucial. En cas de corrosion importante, il faut en savoir plus.



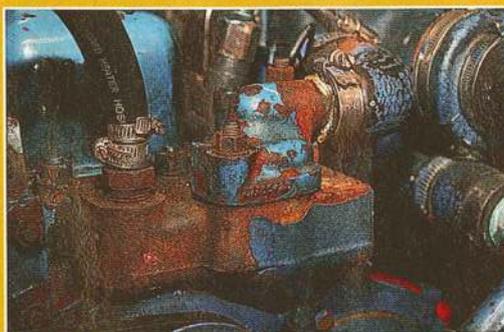
▲ Les vannes doivent être manipulées. Si elles sont dures, ou au moindre doute, on les change.



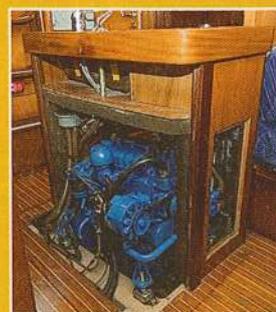
▲ Le bel état des vernis et des selleries indique que l'entretien a été précautionneux.

## Le moteur

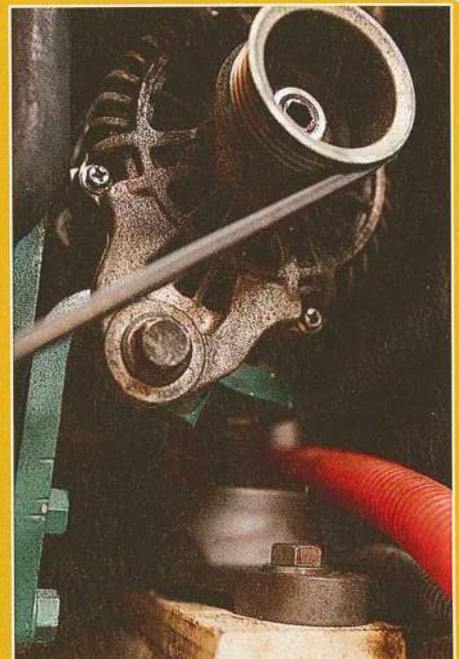
L'état visuel du moteur est intéressant, il peut révéler des petites fuites et de façon générale, le soin qu'on aura apporté à son entretien. Des silentblochs abîmés ou désaxés indiquent que le moteur a peut-être été bloqué un jour par un bout dans l'hélice... D'autres dégâts sont-ils à craindre ? Avant de le démarrer, vous pouvez vérifier qu'il est bien froid. A l'oreille, on peut déceler un mauvais réglage des soupapes (claquements) et peut-être une bulle dans le circuit de gasoil (baisse de régime). Vous pouvez éventuellement vérifier le niveau d'huile. Si vous allez plus loin, il vous faudra de toute façon en prélever un peu pour faire faire une analyse d'huile à un laboratoire compétent. C'est la seule façon d'être sûr de l'état du moteur, en particulier des segments et du joint de culasse.



▲ Un état de corrosion avancé n'empêche peut-être pas le moteur de tourner, mais il dénote une vraie négligence.



◀ Inversement, ce n'est pas parce que le moteur a été repeint qu'il est comme neuf. Les factures doivent attester des soins qui lui ont été prodigués à cette occasion.



▲ Ce moteur n'est pas tout jeune, mais le bon état de ses silentblochs quasi-neufs plaide sa cause.

« Les tirants de cadène sont à regarder de près, surtout si un faïençage apparaît sur le pont... »



▲ Ici, c'est tout un placage qui a été changé, signe que le propriétaire était aux petits soins!



▲ A l'inverse, cette fargue complètement sèche a grand besoin d'un coup de vernis...

## Les équipements

Du guindeau à l'AIS en passant par le chauffage, tout ce qui peut être essayé doit l'être. On tombe inévitablement sur des appareils défectueux...

Dans un autre registre, rien ne vous empêche de dérouler le génois ou de hisser la grand-voile si les conditions s'y prêtent... Vous verrez si la garde-robe a bénéficié de révisions régulières. Procédez aussi à l'inventaire des équipements faisant l'objet de révisions obligatoires, le radeau bien sûr, mais aussi les extincteurs.



▲ Le bateau n'est pas tout jeune, mais le compas et l'électronique sont neufs : bon point.



▲ Le radeau est un poste de dépense non négligeable : à quand la prochaine révision?

## Avec 45 000 €...

Que l'on rêve de course-croisière, de croisière rapide ou d'un grand départ en famille, tout est possible. On peut même envisager de prendre la barre d'un superbe plan Stephens! A budget égal, la variable d'ajustement, c'est l'âge du bateau! Attention néanmoins au budget entretien qui va avec.

### Swan 36 de 1968, 44 500 €

Localisation :

Pornic,

Loire-

Atlantique

Long. coque :

10,91 m.

Largeur : 2,94 m. Tirant d'eau : 1,90 m.

Déplacement : 7 000 kg. Lest : 3 600 kg.

SV au près : 63,30 m<sup>2</sup>. Mat. : strat. verre.

Architecte : O. Stephens. Constructeur :

Nautor Swan.



### Dehler 39 SQ de 1991, 45 000 €

Localisation :

Italie

Tél. : +39

0584 395 701

Long. coque :

11,99 m.

Largeur : 3,82 m. Tirant d'eau : 1,95 m.

Déplacement : 6 900 kg. Lest : 2 950 kg.

SV au près : 103 m<sup>2</sup>. Mat. : sand. verre/PVC.

Architectes : Judel/Vrolijk. Constructeur :

Dehler Yachts.



### First 31.7 de 2000, 40 000 €

Localisation :

Cogolin, Var

Tél. :

04 93 33 13 54

Long. coque :

9,50 m.

Largeur : 3,23 m. Tirant d'eau : 1,90 m

(GTE). Dépl. : 3 600 kg. Lest : 1 050 kg.

SV au près : 53,40 m<sup>2</sup>. Mat. : strat. verre.

Arch. : Finot/Conq. Const. : Bénéteau.



### Voyage 12,50 de 1988, 50 000 €

Localisation :

Italie

Tél. : +393

936 127 102

Long. coque :

11,99 m. Largeur : 4,05 m. Tirant d'eau :

1,65 m. Dépl. : 8 150 kg. Lest : 3 350 kg.

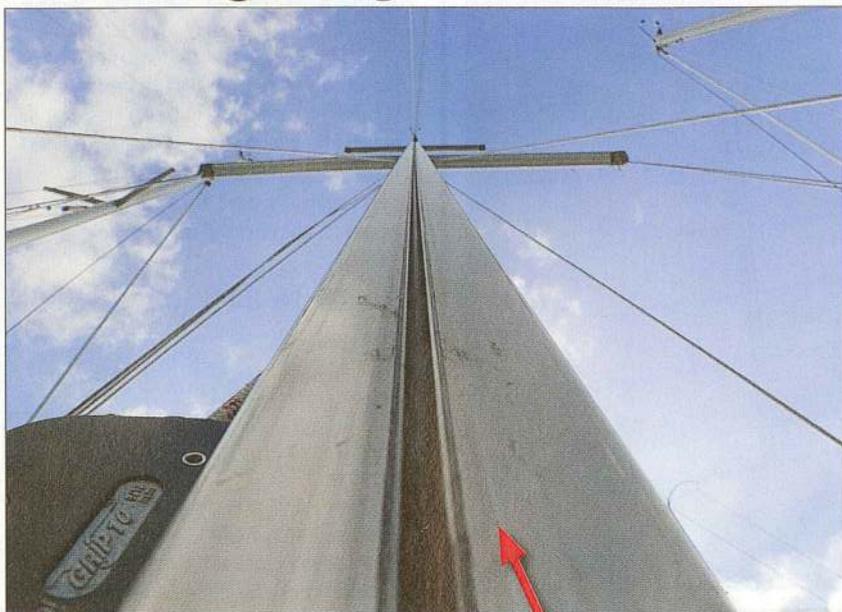
SV au près : 83,10 m<sup>2</sup>. Mat. : strat. verre.

Arch. : G. Ribadeau-Dumas. Constructeur :

Jeanneau.



## Accastillage et gréement



▲ Ce coup d'œil permet de déceler soit un mauvais réglage, soit une torsion du mât.

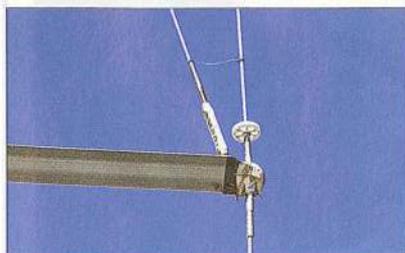
Dans une expertise, l'examen du gréement dormant se limite aux parties visibles, notamment aux câbles et aux embouts du côté des cadènes. C'est là que le gréement travaille le plus. Libre à vous de grimper dans le mât, mais il faudra de toute façon changer le dormant s'il a plus de dix ans. Un coup d'œil aux ancrages et aux embouts de barres de flèche, ainsi qu'aux réas de tête de mât, peut être des plus instructifs. Vérifiez la rectitude du mât en mettant l'œil au ras de la gorge, et faites de même pour la bôme, puis faites l'inventaire du gréement courant. Si les cordages sont changés régulièrement, c'est évidemment bon signe. Pensez enfin à examiner les voiles, quitte à les hisser/dérouler si c'est possible : c'est encore la meilleure façon d'évaluer leur état.



▲ Pour vérifier l'état visuel du profil, il faut placer l'œil dans la gorge.



▲ Les réas sont souvent ovalisés par l'usure, à plat-pont mais aussi en tête de mât.



▲ Pour examiner de près les embouts de barres de flèche, il faudra grimper...



▲ Faites jouer vigoureusement le vit-de-mulet pour vérifier qu'il est bien ajusté.



▲ Les contraintes sont maximales au niveau de la cadène, vérifiez l'état du hauban.

LA CÔTE OFFICIELLE DU NEUF ET DE L'OCCASION

L'Argus du bateau.fr  
voile & moteur

### Avec 80 000 €...

Sur le marché de l'occasion, une telle somme permet de saisir toutes sortes d'opportunités. Pour régater, pour partir loin... On peut même de toucher les premiers catas de croisière.

#### Sun Fast 3200 de 2008, 81 500 €

Localisation :  
La Rochelle,  
Charente-  
Maritime



Tél. : 05 46 44 70 93

Long. coque : 9,79 m. Largeur : 3,48 m.  
Tirant d'eau : 1,90 m. Déplacement :  
3 400 kg. Lest : 1 300. SV au près : 62 m<sup>2</sup>.  
Mat. : strat. verre. Architecte : D. Andrieu.  
Constructeur : Jeanneau.

#### Hallberg-Rassy 31 de 1995, 75 855 €

Localisation : Royaume-Uni  
Tél. : 0044 162 178 56 00

Long. coque :  
9,62 m.

Largeur :  
3,30 m.

Tirant d'eau :  
1,71 m.

Déplacement : 4 500 kg. Lest : nc.  
SV au près : 56,30 m<sup>2</sup>. Mat. : strat. verre.  
Architecte : G. Frers. Constructeur :  
Hallberg-Rassy.



#### Bavaria 38 Match de 2005, 84 000 €

Localisation : La Trinité-sur-Mer,  
Morbihan

Tél. :  
06 72 58 56 47

Long. coque :  
11,39 m.

Largeur :

3,70 m. Tirant d'eau : 2,25 m.

Déplacement : 6 000 kg. Lest : nc.  
SV au près : 88,50 m<sup>2</sup>. Mat. : strat. verre.  
Architecte : J&J Design. Constructeur :  
Bavaria Yachts.



#### Tobago 35 de 1995, 86 000 €

Localisation :  
Poitiers,  
Vienne

Tél. : 00596  
696 225 893

Long. coque :

10,60 m. Largeur : 5,85 m. Tirant d'eau :  
0,95 m. Déplacement : 4 500 kg. SV  
au près : 68 m<sup>2</sup>. Mat. : strat. verre. Arch. :  
Joubert-Nivelt. Const. : Fontaine-Pajot.

