

CHECK-LIST

L'occasion, et après ?

Ça y est ! Après 600 pages de petites annonces, 1 200 km en voiture, une cinquantaine de visites et un gros chèque, me voilà propriétaire du bateau de mes rêves. Les choses sérieuses commencent. Mais moi, je commence par quoi ?

Texte : François-Xavier de Crécy.

L'ACHAT EST SIGNÉ; est-ce à dire que le rêve s'achève, que les ennuis commencent ? Il faudrait pour l'affirmer une sacrée dose de cynisme et un peu de mauvaise foi, car la vie de propriétaire est aussi faite de grands moments de bonheur. Mais on ne peut pas nier que les choses vont se compliquer un peu dès lors que votre nom figurera en haut de l'acte de francisation, et même un peu avant. Un certain nombre de compteurs vont commencer à tourner – le port, le chantier... –, un certain nombre de questions à se poser. Comme souvent, il vaut mieux se les poser avant et de toute façon, un acheteur averti en vaut deux.



▲ Avant les belles navigations sur mon Super Cha comme neuf, il y a encore un peu de boulot !

VOS PAPIERS !

Pour devenir officiellement propriétaire du bateau, il vous faut d'abord passer sous les fourches caudines de l'administration et effectuer une mutation de propriété en passant par les Douanes d'abord, les Affaires maritimes ensuite. Pour savoir à quel bureau s'adresser, il suffit de regarder sur l'acte de francisation : c'est écrit dessus. Le quartier maritime n'est pas nécessairement lié au port d'attache : votre bateau peut très bien être basé à Lorient et immatriculé à Toulon. Mais c'est bien à Nice qu'il faut s'adresser. Et la mention du quartier maritime sur le tableau arrière – TL en l'occurrence, en dessous du nom du bateau –, est quant à elle obligatoire. Mais revenons à la mutation de propriété. C'est une formalité gratuite, aussi bien du côté des Douanes que des Affaires maritimes. Vous pouvez en profiter pour changer de quartier maritime si cela vous chante, ainsi que le nom du bateau (mais n'oubliez pas de couper trois fois votre sillage lors de la première sortie). Le droit annuel de francisation et de navigation est dû par le propriétaire au 1^{er} janvier. Si vous achetez en mars, vous êtes donc tranquille pour quelque temps. Certains vendeurs demandent une régularisation « pro rata temporis », mais s'agissant d'une taxe de l'ordre de 300 € annuels pour un voilier de 10 m, est-ce vraiment indispensable ? D'autant qu'en tenant compte de l'abattement pour vétusté, les bateaux de plus de dix ans ne sont plus imposés. Plus sérieux est le sujet de l'hypothèque maritime : ce point sera contrôlé par les Douanes et si le bateau est sous hypothèque



– du fait d'un crédit en cours sur son achat – la mutation de propriété sera bloquée. Il est donc recommandé de vérifier que le bateau n'est pas sous hypothèque avant la signature de la vente. Après la signature du compromis de vente, vous avez un mois pour vous rétracter... et vérifier auprès du Bureau des hypothèques. Comptez un délai de quinze jours. Si le bateau est hypothéqué, cela ne signifie pas nécessairement que le vendeur est mal intentionné. Dans le cas d'une succession par exemple, un crédit sur le bateau a pu échapper aux héritiers. Il leur faudra régulariser la situation et obtenir une main levée de la banque.

QUELLE ASSURANCE ?

Il faut assurer votre bateau, vous n'avez généralement pas le choix car s'il n'existe pas d'obligation légale, les ports demandent toujours une attestation d'assurance couvrant au moins la Responsabilité civile (dommages faits aux tiers et aux ouvrages portuaires)



“ L’achat d’un bateau et sa prise en main sont forcément des moments jubilatoires ! ”

et le renflouement. C’est le minimum vital : on vous encourage à vous couvrir un peu mieux que ça. Une assurance de type « multirisque » (perte totale et avaries) s’impose, une garantie sur le vol est aussi une bonne idée. A ce sujet, renseignez-vous si votre bateau est stocké à terre une partie de l’année, cela peut entraîner des conditions particulières. Certains assureurs vous demandent par exemple de démonter l’électronique si vous passez plus d’un mois à terre – sans quoi le vol n’est plus garanti. Et même à flot, le port n’a pas de mission de gardiennage et n’est donc pas responsable en cas de vol... Pour en savoir plus, retrouvez le Voile Mag n°257 (février 2017), le jargon des assureurs y est largement décrypté.

QUELLE PLACE DE PORT ?

Pendant des années, on a dénoncé le manque de places dans les ports. La situation a changé et, exception faite de la Côte d’Azur, on peut aujourd’hui trouver des places sans trop attendre. A La Rochelle par exemple, suite



▲ Si le vendeur est hilare après la signature, assurez-vous que : 1- il a bien acquitté son Droit annuel de francisation et de navigation, 2- le bateau n’est pas hypothéqué, 3- vous avez payé le prix juste.



à l'extension du port des Minimes, un bateau de 10 m inscrit aujourd'hui n'attendra pas plus de trois ou quatre mois avant de se voir assigner une place qui sera facturée 3 200 € à l'année (cas d'un Oceanis 35.1, long. : 9,97 m, largeur : 3,72 m). Les choses seront néanmoins un peu plus compliquées dans certains ports de Bretagne Sud, mais ceux de la Compagnie des Ports du Morbihan (Le Croesty, La Trinité...) proposent des formules mixtes à terre/à flot qui peuvent au moins vous fournir une solution d'attente. Il y a aussi des places dans les grands ports à sec de l'estuaire de la Loire comme les Portes de l'Atlantique,

ou sur les multiples terre-pleins de la Vilaine par exemple. Soulignons que lorsque vous achetez un bateau d'occasion, vous ne devenez pas locataire de sa place : celle-ci n'est pas transmissible, même s'il s'agit d'une garantie d'usage (ex-amodiation, une formule de concession à long terme en voie de disparition). Il est donc conseillé à l'acheteur de s'inscrire à l'avance en liste d'attente. En général, il peut soit faire une demande pour « le plus tôt possible », soit pour une date déterminée, à établir en fonction de la vente. Si vous achetez l'hiver, vous pouvez aussi prendre une place visiteur sans vous ruiner. Dans un port comme La Rochelle, la place visiteur hors saison est quasiment au même prix que la place à l'année.

ENTRETIEN : QUELLES PRIORITES?

L'entretien et l'éventuelle rénovation du bateau méritent évidemment d'être budgétés avant l'achat, et non après. Un certain nombre d'éléments donnés ici (double page suivante) peut vous y aider.

A court terme songez, si vous achetez un bateau à sec, qu'il vous faudra repasser un antifouling. Longtemps exposée à l'air libre, l'ancienne couche n'a plus aucune utilité. Si la liste des réparations ou rénovations à effectuer est longue, concentrez-vous en priorité sur les problèmes qui tendent à dégrader le bateau (étanchéité du pont...) et sur ceux qui mettent en cause la sécurité du bord (gréement dormant, filières...).

EQUIPEMENT : DU NECESSAIRE AU SUPERFLU

Comme pour l'entretien, procédez par priorités en allant de l'indispensable au confortable. Commencez, si vous ne l'avez pas fait avant, par vérifier les dates de révision/péremption du radeau, des fusées et des extincteurs. Autant de postes de dépense non négligeables. Passez ensuite à l'équipement personnel, gilets autogonflants (cessons d'entasser des gilets mousse réglementaires qu'on ne sort jamais sous la couchette avant!), lampes flash et/ou balises personnelles, selon votre programme et votre niveau de stress naturel. Vérifiez que vous êtes bien équipé pour récupérer un homme à la mer (bouée largable éventuellement tractée...) comme la réglementation l'exige. Une fois que ce check sécurité est complet, vous pouvez commencer à vous faire plaisir s'il vous reste du budget. L'électronique, souvent vétuste sur une occasion d'un certain âge, mérite réflexion, et les voiles ont quelques heures de vol... Mais tout cela pourrait aussi attendre une ou deux saisons de plus si nécessaire. Paradoxalement, le matériel ménager (cocotte, couverts...) est plus urgent si vous voulez partir pour une première croisière.

FORMATION DE L'EQUIPAGE

Si vous n'avez pas navigué depuis longtemps, une petite mise à jour ne peut pas vous faire de mal. Et ce peut être l'occasion de vous faire aider pour la prise en main du bateau via



▲ La priorité pour l'équipement? La sécurité! Ne vous contentez pas d'être en règle...



▲ Avant de se lancer, une mise à niveau avec un pro (ici Fabien Clauw) ne peut pas faire de mal.

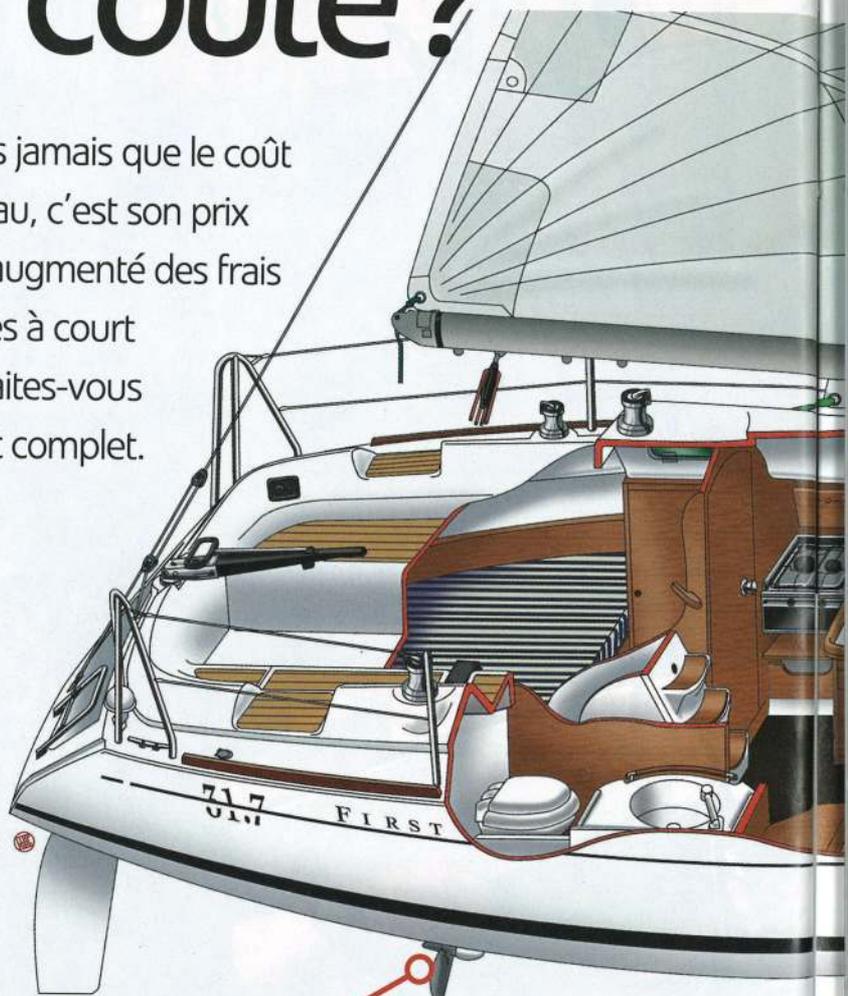
un service de coaching. De nombreuses écoles de croisière locales, ainsi que des clubs, en proposent. L'autre solution, moins onéreuse, consiste à vous joindre à un stage proposé par les Glénans, l'UCPA ou autre. Cela peut concerner le chef de bord, mais aussi le reste de l'équipage. Si vous naviguez en couple, on vous recommande vivement d'investir dans la formation du moins expert des deux. Il n'est jamais bon que la sécurité du bord repose exclusivement sur les compétences d'un skipper à qui il peut arriver toutes sortes de choses. Par ailleurs, en formant le ou la « numéro 2 », vous l'impliquez naturellement dans la navigation et l'ambiance à bord ne peut qu'en bénéficier. Si vous naviguez en famille, la formation – au moins initiale – des enfants hors du cercle familial peut aussi être une bonne précaution. La navigation est une chose, son enseignement en est une autre et après tout, on leur donne bien des cours de ski quand on va aux sports d'hiver.

FAITES DES PROJETS!

Souriez, vous avez un beau bateau... Vous avez abordé sereinement les questions techniques, établi quelques listes, maintenant ouvrez des cartes marines et rêvez! Un peu de cabotage pour se faire la main, l'Irlande l'année prochaine, les Açores ensuite, croisière, régates, rallye transatlantique... ne vous interdisez rien a priori. Si vous manquez d'équipiers, pensez à la co-navigation (www.vogavecmoi.com). Si les coûts vous inquiètent, songez aux possibilités de gestion-location. Dans ce cas, il faut pouvoir libérer votre bateau en été et naviguer en intersaison, privilège généralement réservé aux retraités. C'est aussi vrai, avec un peu plus de souplesse, si vous pensez à la location entre particuliers. Et dans ce cas, ne négligez pas les contraintes et la disponibilité nécessaires aux mises en main et aux retours de location : il vous faut habiter sur place ou avoir une personne de confiance. Il ne faut en aucun cas que votre bateau devienne exclusivement une source de stress ou de conflit. Le but est avant tout de se faire plaisir, et cela restera notre recommandation principale. ■

Combien ça coûte?

N'oublions jamais que le coût d'un bateau, c'est son prix de vente augmenté des frais nécessaires à court terme... Faites-vous un budget complet.



REMOTORISATION

A partir de 8 000 € pour un 20 ch neuf (Volvo-Penta D1-20)
Compter 1 800 € de main-d'œuvre



CAPOTE DE ROUF

Tarif NV Equipment pour un Sun Odys. 35 :
2 347 € pour une capote de rouf complète,
1 390 € pour un renouvellement de toile

BIMINI

Tarif NV Equipment pour un Sun Odys. 35 :
2 436 € pour une capote de rouf complète,
1 081 € pour un renouvellement de toile.

ELECTRONIQUE

Centrale de navigation : compter 2 000 €
Pilote : 4 000 €
Traceur GPS : 3 000 €
Installation tout tablette (hors capteurs)
Multiplexeur Wi-Fi quatre entrées : 300 €
iPad Case avec pied : 350 €
iPad Wi-Fi : 400 €



GRAND-VOILE CROISIERE

Dacron : 90 €/m²
Soit 2 700 € pour une GV de 30 m²
Laminée (coupe horizontale) : 103,50 €/m²
Soit 3 105 € pour une GV de 30 m²

GREEMENT COURANT

Drisse Dyneema avec mousqueton : 350 € (pour un mât de 12 m). Ecoute : 150 € (bateau de 10 m)
Compter 3 000 € amarres comprises pour un bateau de 10 m

GENOIS CROISIERE

Dacron : 70 €/m²
Soit 1 750 € pour un génôis de 25 m²
Laminée (coupe horiz.) : 80,5 €/m²,
soit 2 012 € pour un génôis de 25 m²

SPI

Compter 2 500 - 3000 € pour un bateau de 10 m



ACCASTILLAGE DE SPI

Complet : 1 500 € pour un bateau de 10 m

GREEMENT DORMANT

Compter 2 050 € pour un Sun Rise 34 à l'identique, pièces et main-d'œuvre

PEINTURE PRO

250 à 400 €/m² selon le chantier consulté
Exemple : Sun Rise 34, env. 6 000 à 9600 €

POLISH

Cycle complet : environ 50 €/m²
Exemple : Sun Rise 34, compter 1 500 €

HYDROGOMMAGE (ŒUVRES VIVES A NU)

Environ 2 000 € pour un voilier de 10 m

TRAITEMENT ANTI-OSMOSE CURATIF

302 €/m² (chez Techni-Yacht Pinta)
Compter 8 000 € pour un voilier de 10 m

ANTIFOULING PRO

Compter 400 € de forfait pour un voilier de 10 m



PEINTURE DE PONT

403 €/m², soit 11 960 € pour un First 35
Surf. de pont = (long. coque x bau max.) x 0,75



ANTIDERAPANT RAPPORTE

A partir de 8 000 € pour un voilier de 10 m

DEPOSE DE LA QUILLE

Compter 12 heures de main-d'œuvre pour un voilier de 10 m, soit 600 € à 50 €/h

CHANGEMENT D'UN PANNEAU DE PONT

3 heures de main-d'œuvre, soit env. 150 €
Panneau neuf : 788 € (Lewmar 40 x 40 cm)
Changement joint et vitrage : compter 444 €

