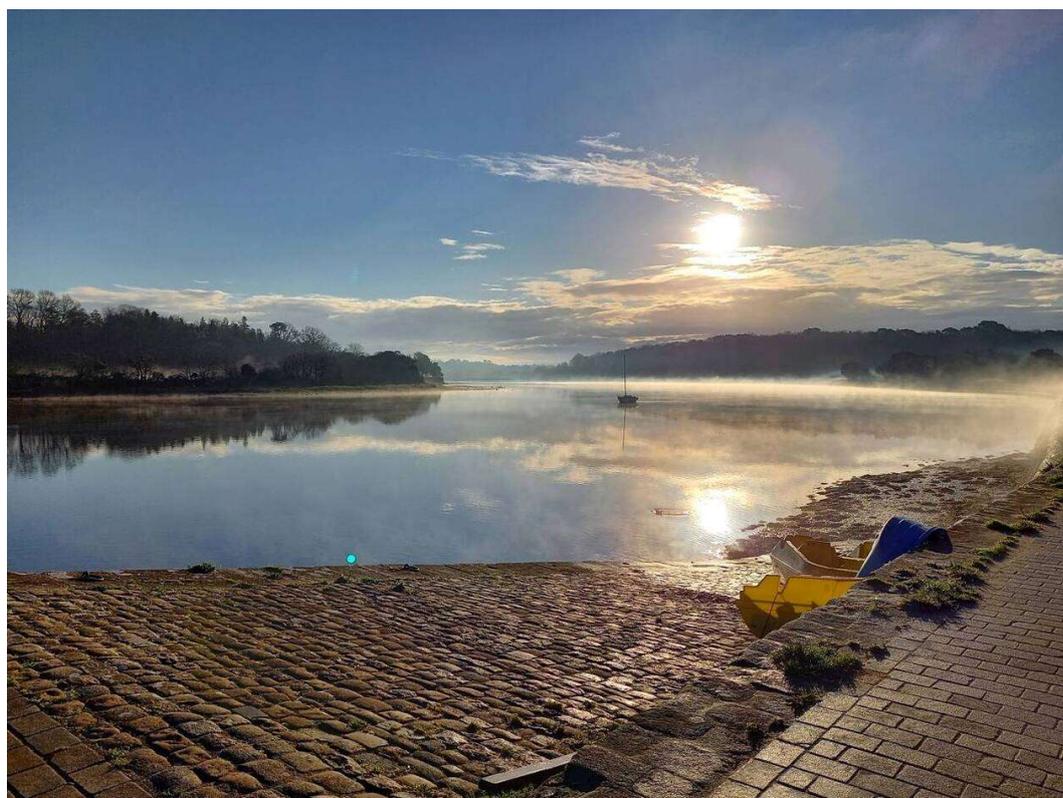


Naviguer pas cher : à combien reviennent les frais de fonctionnement d'un voilier ?

On peut trouver un voilier d'occasion capable de naviguer en croisière à partir de 5 000 euros. Mais une fois qu'on a le bateau, encore faut-il savoir ce qu'on va en faire quand on ne navigue pas, c'est l'épineux problème de la place de port. Et savoir aussi combien on va déboursier pour l'équipement à renouveler, les menus travaux qu'on ne peut pas faire soi-même ou encore l'assurance.



Paisible. Un corps-mort en rivière (ici à Quimper) : contraignant mais pas cher. | SÉBASTIEN MAINGUET

Sébastien MAINGUET. Modifié le 05/05/2023 à 12h43 Publié le 05/05/2023 à 08h01

Newsletter Voiles et Voiliers

Chaque mercredi et samedi, retrouvez l'essentiel de l'actualité voile : courses, croisières, chantiers...

On entend toujours cette petite musique selon laquelle un bateau acheté neuf coûterait à l'année 10 % de son prix d'achat. Qu'on se rassure, c'est un peu exagéré. Et heureusement pour les acheteurs de vieux bateaux d'occasion, car cela signifierait que leur voilier coûterait chaque année 30, 40 ou 50 % de sa valeur d'achat d'occasion ! Parce que bien sûr, certains postes de dépense sont indépendants de l'âge du bateau : on ne vous fait pas de réduction sur le prix de la place de port sous prétexte que votre bateau a 40 ans...

Heureusement donc, cette histoire de 10 % a quelque chose à voir avec un bruit de ponton. Mais qu'on ne se réjouisse pas trop non plus : un bateau, même petit, induit des frais annuels parfois incompressibles. Passons ici en revue les différents postes de dépense, en essayant de voir éventuellement comment réduire la facture.

Le corps-mort, un tarif imbattable ou presque

Une place au ponton à l'année coûte forcément cher, même pour un bateau de taille modeste. Entre 9 et 10 mètres, on est en moyenne autour de 2 500 euros par an en Atlantique et en Manche, et autour de 4 000 euros en Méditerranée. Sur le terre-plein d'un port, d'un chantier, ou sous un hangar, c'est moins cher mais ce n'est quand même pas donné : pour un First 235, comptez par exemple 50 euros par mois sur le terre-plein du chantier Saint-Samson Plaisance à Plouër-sur-Rance, 77 euros sur celui du chantier Le Borgne, à Baden ; pour le même bateau, 111 euros par mois sous hangar chez Le Borgne ; pour un Feeling 1040, chez Le Borgne, comptez 171 euros par mois sur le terre-plein et 247 euros sous hangar.

Ensuite il faut mettre le bateau à l'eau à un moment, donc il faut payer la grue (au moins 100 à 150 euros l'aller-retour pour un bateau de 9 ou 10 mètres). L'idée qui vient à l'esprit est celle consistant à poser le bateau au fond d'une rivière sur un corps-mort à flot, ou en haut de l'estran sur un corps-mort à l'échouage, ou encore dans un jardin (pour un transportable). Si c'est dans le jardin, il faut une remorque. Si c'est un corps-mort dans le cadre d'un mouillage organisé (souvent géré par une municipalité, une association locale ou une société publique), les tarifs sont très variables : de 200 euros à 1 500 euros à l'année pour un bateau de 7 mètres, de 300 à 2 000 pour un bateau de 10 mètres.



Échouage. Les horaires de sortie peuvent être contraints par la marée (ici au Corrégou). | SÉBASTIEN MAINGUET

Et si on installe soi-même son propre corps-mort, en eau profonde ou sur l'estran, par exemple dans quelque vasière reculée au fond d'une rivière, ou autre lagune secrète ? Ce n'est pas interdit, mais en principe vous ne pouvez pas le faire sans rien demander à personne. Et à partir du moment où vous demandez, ce ne sera pas gratuit. On doit s'adresser à la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), qui instruit alors une demande d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime.

Dans les zones classées Natura 2000, il peut s'avérer plus difficile d'obtenir une telle autorisation. Attention, pour les corps-morts « pirates », il peut y avoir des contrôles, avec à la clé une « contravention de grande voirie » (5^e classe), et une amende allant jusqu'à 1 500 euros. Concernant le mouillage sur corps-mort, voir aussi notre [numéro 594](#) d'août 2020.

L'assurance : très abordable en RC simple

Il est indispensable de souscrire au minimum une assurance spécifique en responsabilité civile, pour les dommages aux tiers. Et cela ne coûte guère plus d'une cinquantaine d'euros par an. Même si, pour des petits bateaux un peu anciens, il ne revient pas très cher d'assurer aussi la valeur du bateau (contrat tous risques). Imaginons par exemple que l'on trouve un Flirt (6,20 mètres) construit par Jeanneau en 1976, dont la valeur se situe autour de 4 000 euros.

Chez April Marine, un bon spécialiste de l'assurance plaisance, on peut souscrire un contrat tous risques « Horizon » pour un peu plus de 300 euros par an – 307,49 euros exactement, d'après la simulation que nous avons faite en ligne sur le site internet (le simulateur en question est d'ailleurs très bien conçu, il vous affiche même une photo du modèle de bateau). Pour ce tarif, la valeur déclarée du bateau (4 000 euros) est assurée, avec une franchise qui se limite à 350 euros, et il n'y a même pas de franchise dans le cas d'une perte ou d'un vol total.

On peut prendre quelques autres exemples de bateau, avec le même assureur (April Marine). Dans la catégorie des petits croiseurs, prenons le cas d'un First 28 que l'on aurait payé 12 000 euros : cette fois, il faudra déboursier 468,53 euros par an. Pour un croiseur hauturier tel que l'Ovni 35, qui aurait été acheté 50 000 euros, la facture est plus salée : 1 082,43 euros pour l'année.

Et encore, c'est à condition que vous ne dépassiez pas certaines limites géographiques. Vous pouvez aller aux [Açores](#), à [Madère](#) ou aux [Canaries](#), mais pas traverser l'Atlantique ni aller au [Cap-Vert](#) ; partir en [Irlande](#) ou en [Écosse](#), mais pas aux Shetland, aux [Féroé](#), en [Norvège](#) ou en [Islande](#). Un problème qui se pose évidemment aussi avec un bateau plus petit : dès le moment où vous sortez des sentiers battus, les tarifs ne sont plus les mêmes.

Pour un tour de l'Atlantique en passant par les Petites Antilles, vous pouvez multiplier le tarif de base par trois environ, ce qui fera autour de 3 000 euros à l'année pour notre Ovni 35. Et ce sera encore un peu plus cher pour un tour du monde... En responsabilité civile simple, on ne dépasse guère 500 euros par an pour un tour de l'Atlantique ou même un tour du monde. À vous de voir !

L'équipement : des coûts variables

Ici, c'est un peu comme pour une voiture... Quand vous achetez un vieux tacot, c'est la loterie : tout peut fonctionner sans accroc pendant des années, ou bien tout peut se mettre à dérailler dès la première semaine de croisière. Difficile d'estimer à l'avance les travaux nécessaires. Une chose est sûre : en faisant soi-même, on économise de l'argent. Mais il faut toujours payer au moins le matériel et celui-ci est cher. La moindre poulie peut coûter 40 euros voire le double. Changer une drisse, c'est une centaine d'euros pour un bateau de 8 mètres et le double pour un bateau de 10 mètres. Une grand-voile pour un petit bateau de 7 ou 8 mètres peut coûter 1 000 euros, pour un bateau de 9 ou 10 mètres ce sera le double, et on arrive à plus de 3 000 pour un bateau de 11 mètres si l'on veut un tissu de bonne qualité.



Guindeau électrique. Une source de panne assez fréquente, à surveiller de près. | SÉBASTIEN MAINGUET

Parmi les systèmes qui sont particulièrement sujets aux pannes, on peut citer le guindeau électrique. Et s'il faut un jour changer le moteur diesel, il y en a vite pour 10 000 euros, même pour un petit modèle de 10 ou 15 chevaux... Bref, au moment de l'achat, il faut prendre le temps de bien examiner l'équipement du bateau, les heures moteur, etc., pour évaluer l'échéance à laquelle il faudra probablement renouveler certains éléments. N'hésitez pas à demander des factures d'achat et d'entretien. Si le vendeur peut vous en fournir beaucoup, c'est bon signe ! Et il ne faut pas hésiter à faire appel à un expert maritime.

Les taxes : selon la date de construction

Les petits bateaux de moins de 7 mètres sont exonérés de la taxe annuelle sur les navires de plaisance ou taxe plaisance (anciennement droit annuel de francisation et de navigation). Ensuite, il existe un abattement pour les bateaux anciens. Après que cet abattement a été gelé, fin 2019, c'est l'année de construction du bateau qui compte : pour les bateaux construits avant le 1er janvier 1993, l'abattement est de 80 % ; pour ceux construits entre le 1er janvier 1993 et le 31 décembre 1997, il est de 55 % ; et enfin pour ceux construits entre le 1er janvier 1998 et le 31 décembre 2007, il est de 33 %. (Les bateaux plus récents ne bénéficient d'aucun abattement.) Pour un Ovni 35 de 1983, par exemple, le tarif de base étant de 274 euros, on arrive à un montant de 54,80 euros.

Cet article est paru dans le numéro 627 de Voiles et Voiliers, dans les kiosques à partir du 19 avril 2023.

LES FRAIS ANNUELS, EN RÉSUMÉ

Assurance : à partir de 50 euros par an (responsabilité civile).

Taxe : 15 euros par an pour un bateau de 7 à 8 mètres, 55 euros pour un bateau de 11 à 12 mètres.

Port : à partir de 300 ou 500 euros sur un corps-mort.

Équipement et travaux : comptez quand même au minimum un petit budget de 500 ou 1 000 euros par an, selon la taille du bateau...

Total : à partir de **1 000 euros par an** environ, pour un bateau de moins de 8 mètres.

Ce que coûte un bateau en frais de fonctionnement. | D.R.

- [Équipement - Entretien](#)
- [Fédération Française des Ports de Plaisance](#)