

Quel coût pour une année en voilier ? Point de vue sur les comptes d'un plaisancier

Vivant à bord de son voilier, Pierrick a analysé l'ensemble de ses dépenses le temps d'une année. Pour aider de futurs plaisanciers à se projeter dans un changement de vie ou un départ en voyage, il a accepté de partager ses comptes avec les lecteurs de Voiles et Voiliers.



Le coût d'un voilier à l'année. | PIERRICK MARIE

Julie LEVEUGLE. Modifié le 08/03/2024 à 12h27 Publié le 07/03/2024 à 16h02

Newsletter Voiles et Voiliers

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

« J'ai souvent vu des plaisanciers s'interroger sur le coût d'un voyage en voilier. C'est une question très importante à laquelle il est difficile de répondre... Avant de commencer mon voyage, j'avais moi-même fait beaucoup de calculs et d'estimations. Mais tout était approximatif, et ça m'avait découragé. J'avais fini par me dire 'tant pis, on verra bien'. Je me suis formé à la navigation, j'ai acheté un bateau et je suis parti en voyage. Cela fait trois ans maintenant ! En décembre dernier, je me suis amusé à faire les comptes de ce que l'aventure m'a coûté. Si cela peut servir de base de réflexion à ceux qui veulent se lancer... »

Pierrick a 34 ans. Il a grandi près de la côte, dans le Calvados, mais n'a découvert le monde de la voile qu'il y a 4 ans. Professionnel de l'informatique, il raconte qu'il a « vécu une crise de la quarantaine avant l'heure », et remis tous ses choix en question. Après une formation à la voile avec l'école des Glénans, un passage des permis côtier et hauturier, l'obtention du

Certificat Restreint de Radiotéléphonie, plusieurs stages de voile et une transatlantique de France jusqu'en Martinique en tant qu'équipier, Pierrick fait le choix d'acheter un bateau. Le but : naviguer des Antilles jusqu'à la Polynésie avec son voilier, par ses propres moyens.

Au départ : le grand flou

« Je visite plusieurs bateaux en Martinique. Je scrute toutes les annonces sur les Antilles. La prise de décision est compliquée. Je construis des tableaux Excel pour estimer le budget que je peux y consacrer, car je suis sans revenu et je vis sur mes économies. J'essaye d'estimer combien va me coûter l'opération, puis de me projeter sur un ou deux ans. Seulement, je n'ai aucune expérience dans l'entretien et la vie au quotidien sur un voilier ! Je raisonne et je calcule sans savoir dans quelle aventure je me lance... Puis je finis par réaliser que tous mes calculs sont inutiles : le meilleur moyen d'avoir une réponse, c'est de me lancer ».

Après de longues recherches, Pierrick a un coup de cœur pour *Ninaé* : un Flot 40 MKII, ou un sloop en acier de construction amateur. Le voilier d'une longueur de 12 mètres a été construit sur les plans de l'architecte Sylvestre Langevin. Il est robuste, il a plusieurs transat à son actif et, surtout, il est prêt à naviguer. Pierrick l'achète pour 45 000 € : *« C'était un peu au-delà de mon budget initial, et j'ai dû demander à mes parents de m'aider. Mais, hormis une mise à sec pour un carénage à Pointe-à-Pitre, je savais que j'aurai très peu de frais à réaliser ».*

LIRE AUSSI :

[Apprendre la voile : combien ça coûte ?](#)



Le plaisancier sur son nouveau voilier. | PIERRICK MARIE

Des équipements spécifiques au grand voyage

Pierrick finit d'équiper *Ninaé* avant d'entamer son projet de navigation. Il achète un téléphone satellite Iridium Extreme 9575 d'occasion, pour environ 500 €, qu'il couple avec un forfait à 300 € pour deux mois. *« Aujourd'hui, je ne referais pas ce choix, car je trouve le prix vraiment excessif. Si je devais partir en grande navigation demain, je partirais avec un Garmin inReach : le matériel est beaucoup moins cher, entre 200 et 300 €. C'est la solution dont je dispose aujourd'hui et le forfait mensuel à 30 € me suffit pour échanger quelques SMS chaque mois ».*

Finalement, lorsque *Ninaé* est remise à l'eau à la suite de son carénage, en juillet 2021, Pierrick change d'avis. Au lieu de prendre la direction de l'océan Pacifique, il propose à deux amis de l'accompagner, pour ramener le bateau en France : *« Une transat retour est un gros morceau pour prendre en main un voilier, mais moins gros que de s'engager de l'autre côté du Panama ! ».*

Gérer les pannes et réparer la casse

La première partie de la transatlantique se passe, et Pierrick fait escale un mois aux Açores. *« Juste le temps de réparer l'électronique du pilote automatique – revoir les connectiques et reprendre deux soudures sur la carte mère. La facture s'élève à quelques euros ».* Puis il repart des Açores avec deux autres équipiers, et arrive à Lorient fin septembre. *« Entre les*

15 jours de près serré et les erreurs dues à mon manque d'expérience, j'ai quelques réparations à prévoir, notamment sur les voiles. Ça me coûte quelques centaines d'euros. Les voiles du bateau sont d'origine : à 30 ans, elles sont un peu usées, mais elles peuvent encore naviguer quelques années. Je profite de mon passage en France pour dénicher un nouveau yankee et une nouvelle trinquette. Les deux sont d'occasion, mais en très bon état. Je les ai pour environ 400 € ».

Au printemps 2022, en Bretagne, Pierrick entame quelques travaux. Il sort le bateau de l'eau pour une semaine – 500 €, notamment pour changer le joint assurant l'étanchéité entre la mèche du safran et le tube de jaumière. Puis *Ninaé* et Pierrick reprennent la mer, cette fois en direction de La Corogne et du Portugal. « *Une équipière fait un petit bout de chemin avec nous, le long des côtes portugaises. On partage tous les frais d'avitaillement et je demande une participation symbolique de 5 € par jour. Je n'ai pas envie de gagner de l'argent avec les équipiers. J'arrive sur l'île portugaise de Porto Santo, à côté de Madère, en décembre 2022 ».*

LIRE AUSSI : [La conavigation, défi de demain ?](#)



Le voilier amarré au port. | PIERRICK MARIE

Le coût de l'énergie à bord

Selon Pierrick, les trois panneaux solaires dont le bateau est équipé - d'une capacité totale de 260 W - suffisent amplement à couvrir ses besoins en énergie. Il explique : « *J'ai pour*

principe que moins il y a d'équipements à bord, moins il y a de risques de panne. J'ai donc volontairement peu d'électronique embarqué sur Ninaé : en tout, une VHF, un GPS, un AIS en réception, un anémomètre et un sondeur ». Grâce à ces choix, le plaisancier consomme très peu d'électricité.

« Je n'ai pas de dessalinisateur. Je trouve que cela consomme trop d'énergie et que cela demande trop d'entretien. C'est une source de plus de pannes et de dépenses. À la place, je peux embarquer 700 litres d'eau douce à bord répartis dans deux cuves en inox ». Pierrick explique qu'il n'utilise l'eau douce que pour boire, et fait tout le reste – la douche, la vaisselle et la lessive – avec de l'eau de mer. Ainsi, il peut rester plus de trois mois sans avoir besoin de revenir en marina pour faire le plein d'eau. À la suite d'un problème de plomberie, le plaisancier a aussi débranché la pompe électrique d'eau douce pour la remplacer par une simple pompe à pied. Une modification qui lui permet de faire encore des économies !

Le prix de l'avitaillement en eau est compris dans celui des emplacements de ports dont il bénéficie.

La consommation en gasoil du bateau, elle, est limitée aux arrivées et sorties de port et de zones de mouillage. Elle représente environ 150 € par an. *« J'utilise généralement le moteur une heure, le temps de quitter un mouillage, et une heure, le temps d'arriver au mouillage suivant. Je ne fais pas tourner le moteur en navigation. S'il n'y a pas assez de vent pour avancer, j'envoie la trinquette et trois ris dans la grand-voile puis j'attends... Dans cette configuration le bateau reste stable dans la houle, les voiles ne fasseyent pas trop et c'est très facile de renvoyer de la toile quand le vent revient ».*

En voyage, un équilibre financier à trouver

« Le paradoxe de la vie en voilier, c'est qu'il faut jongler entre les moments où le bateau a besoin d'entretien et les moments où il faut remplir la caisse de bord » explique Pierrick, racontant qu'il était effectivement dans cette situation en début d'année 2023. *« Personnellement, j'ai renoué avec mon activité première d'informaticien. Je me suis installé à mon compte et j'ai recherché des missions en télétravail depuis l'île de Porto Santo, au Portugal. Je me suis installé dans un espace de coworking et j'y suis resté six mois, le temps de trouver des opportunités et de les réaliser ».* Mais, quand la caisse de bord a été renflouée et que Pierrick a été prêt à partir, plusieurs imprévus sont venus remettre en question son projet...

Anticiper les imprévus

« La vie en bateau, c'est bien, mais il faut aimer les imprévus ! » rigole Pierrick. Car l'année 2023 n'a pas été de tout repos pour le plaisancier...

« Je voulais me rendre au Maroc en passant par les Canaries. Avant de partir, j'ai entrepris d'entretenir le moteur en nettoyant tout le circuit de refroidissement – eau de mer et eau douce. En démontant les durites, je me suis aperçu qu'elles étaient bonnes à changer. Le coude d'échappement, aussi, commençait à montrer des signes de fatigue... Le moteur étant un moteur anglais, un Perkins 4108, et j'ai dû commander les éléments de rechange en Angleterre, pour un total de 380 €. Les pièces sont restées bloquées deux semaines à Lisbonne

et, à la réception du colis, j'ai dû encore payer 120 € en liquide au livreur, à cause de frais de douane... ».

Alors qu'il attendait de recevoir ses achats, Pierrick a encore remarqué d'autres anomalies. Un des régulateurs de charge des panneaux solaires, ne régulait plus et envoyait près de 20 V dans les batteries de service. *« J'ai dû commander un régulateur de charge neuf auprès d'un magasin d'accastillage français pour 180 €, mais aussi remplacer les deux batteries de service endommagées.*

Les batteries disponibles à Porto Santo ou à Madère étaient hors de prix, alors j'ai commandé des batteries venues d'Allemagne, sur le web, pour 450 €. Seules des batteries à 100 ampères étaient disponibles, alors j'ai dû modifier mon installation initiale qui était composée de batteries à 80 ampères ».

Toujours au même moment, Pierrick a eu l'idée de tester la balise EPIRB du bateau, ce qu'il n'avait jamais fait en deux ans. Il a constaté que celle-ci ne fonctionnait pas, et qu'il lui fallait l'envoyer en France pour réparation. Cette fois, c'est la batterie de l'équipement qui a dû être remplacée, pour près de 300 €.

« En 2023, entre les pièces pour le moteur, le régulateur de charge du panneau solaire, les batteries et la balise EPIRB... la facture du mois de juillet uniquement s'élève à presque 1 500 €. Je ne regrette pas d'avoir passé les premiers mois de l'année à travailler et mettre de l'argent de côté ! ». Et Pierrick de confier : « En 2024, encore, je sais que je vais devoir alterner entre des temps pour travailler, et des temps pour bricoler et naviguer. »

LIRE AUSSI : [Grande croisière. Ils se sont équipés de Starlink à bord de leur voilier](#)



Après les dépenses imprévues, il a enfin été possible de prendre la mer. | PIERRICK MARIE

De nouveaux équipements pour le navire

Enfin, Pierrick a réussi à quitter l'île de Porto Santo pour se rendre à Madère, puis aux Canaries. Ayant « *suffisamment travaillé en début d'année* », Pierrick a profité de son passage à Las Palmas pour commander une nouvelle grand-voile : « *Je l'ai faite tailler sur mesure : 35 m² avec 3 ris en full-batten ! Une grand-voile exactement comme l'originale de mon voilier, que je retournerai réceptionner aux Canaries en 2024.* » En attendant la livraison, le navigateur a versé 50 % d'acompte sur le prix total de la voile, soit 4 000 €. « *C'est clairement LA grosse dépense de 2023* ».

Pierrick remarque qu'il y a des dépenses de ce type, à anticiper, relativement chaque année : « *En 2022, par exemple, c'était la révision du radeau de survie, pour 600 €. J'ai aussi remplacé toute la chaîne de mouillage principale par 80 mètres de chaîne d'occasion en diamètre 12 mm, pour un peu moins de 200 €* ». Cette année-là, après une panne de pilote automatique au milieu de l'Atlantique, Pierrick avait aussi fait l'achat d'un régulateur d'allure, d'une valeur de 1 000 €. Pour Pierrick, cette grosse dépense était surtout un investissement : « *Comme l'achat d'une balise EPIRB, d'un régulateur de charge, de nouvelles batteries de servitude, d'un coude d'échappement... Cela représente une somme conséquente, mais ce sont des frais que je n'aurai pas durant les prochaines années. Concernant le régulateur d'allure, au regard des performances et de la fiabilité dont je bénéficie, par rapport à la quantité de problèmes potentiels avec les pilotes automatiques, je n'ai aucun regret !* ».

Lorsqu'il le peut, Pierrick explique qu'il préfère « éviter les dépenses inutiles et faire avec les moyens du bord, pour faire des économies ». C'est ce qu'il a fait notamment pour son adaptateur de barre à roue, à installer en couplage de son nouveau régulateur d'allure : « Je n'en ai pas trouvé d'occasion et, neuf, ça coûte plus de 500 € ! Alors, j'ai acheté en chemin un petit vélo d'occasion pour enfant, équipé de roues avec des jantes en plastique, que j'ai démonté et bricolé. Coût de l'opération : 20 € ! C'est moins résistant que la pièce officielle en aluminium, mais ça fonctionne tout aussi bien ».

LIRE AUSSI : [Grand voyage à la voile : et si on ne rentrait jamais vraiment ?](#)



L'installation réalisée à bord par le plaisancier. | PIERRICK MARIE

Le bilan annuel à bord de Ninaé

Fin 2023, après une année « riche en mauvaises surprises », Pierrick a souhaité faire le bilan. Finalement, combien toutes ces dépenses, normales ou imprévues, lui ont-elles coûté ?

« La plus grosse dépense, et de loin, ce sont les emplacements de port. Lorsque je le peux, je passe mon temps au mouillage ! Mais quand il le faut, et notamment pour travailler, j'amarré Ninaé en marina. » En 2023, Pierrick aura séjourné pendant 8 mois au port, pour un total de 1 300 €. Bien sûr, ces tarifs dépendent de l'unité à amarrer et de la région concernée. En plus des frais d'amarrage à flot, il faut aussi prendre en compte les éventuels frais de mise à sec : Pierrick n'a pas eu à mettre son bateau à terre en 2023 mais l'année précédente, une semaine de mise à terre à Lorient lui a coûté 500 €.

Il y a aussi les frais d'assurance bateau. Dans ce cas précis, le navigateur a fait le choix de souscrire une assurance au tiers : « L'assurance bateau, c'est un sujet de discussion délicat, mais récurrent dans les marinas. Personnellement, j'ai fait le choix d'assurer mon bateau au tiers avec un contrat très basique, pour 500 € par an. Avec Ninaé, je dois faire des choix : je préfère dépenser mon argent dans l'entretien régulier du bateau plutôt que dans un contrat d'assurance plus cher. Mais, encore une fois, tout dépend de l'unité dont on est propriétaire,

et de ses projets de navigation ». Il complète « Les coûts d'assurance, ce sont peut-être les coûts les frais les plus simples à anticiper : quand on connaît les caractéristiques de son bateau, il est facile et rapide d'obtenir un devis ».

Enfin, Pierrick rappelle qu'il faut ajouter « d'autres frais en tout genre : un peu d'accastillage et de peinture, quelques outils, des câbles électriques... Mises bout-à-bout, ces dépenses peuvent vite faire monter la note ! Avec Ninaé, je les ai évaluées à environ 500 € par an. »

Bilan de l'année 2023 pour notre navigateur : 4 700 € dépensés pour l'entretien du bateau, 1 300 € consacrés aux paiements des frais d'amarrage dans les ports, et 500 € pour les frais d'assurance. Au total, lissé sur l'année, cela représente un budget d'un peu moins de 550 € par mois. Bien sûr, Pierrick précise que ce montant correspond à sa façon d'envisager la vie sur son voilier : « J'ai bien conscience que mon mode de vie à bord est assez minimaliste, et que ce n'est pas le mode de vie de tous les plaisanciers. Chacun est libre de naviguer dans les conditions qu'il souhaite, c'est aussi ce qui fait le charme de la plaisance ! ».

L'analyse de l'ensemble des frais a permis au navigateur de pouvoir mieux anticiper les dépenses à venir en 2024 : « Pour le moment, la règle qui consiste à dépenser 10 % du prix d'achat de son bateau tous les ans semble respectée. L'essentiel, pour moi, c'est de se rappeler qu'en plus des dépenses prévisibles, il y a toujours une partie imprévisible qui vient s'ajouter ».

UPPM revue de presse