

Le bateau choisi doit être adapté à votre programme de navigation

Le coup de cœur que l'on peut avoir à la vue d'un bateau, sur un site de petites annonces ou amarré dans un port de plaisance, **peut vite virer au calvaire** s'il ne correspond pas finalement à votre programme de navigation. Moteur, voile ou mixte voile-moteur, navigation côtière, petite croisière, course et régata : la première chose à bien définir est **ce que l'on veut faire avec son bateau**. Un bon conseil : les coups de cœur qui diffèrent de votre programme de navigation mûrement réfléchi... sont à écarter !

Confort maximum ou minimum

Si vous recherchez de l'espace et du confort à bord, si vous désirez y manger et y dormir avec famille ou copains, il faudra vraiment casser la tirelire et assurer financièrement sinon, en restant raisonnable, les prix deviennent abordables.

Un bateau pour quoi faire ?

Selon votre programme (pêche plaisance, balade nautique, cabotage,...), la question à se poser concerne son bassin de navigation. Choisira-t-on un bateau transportable ou non ? Si le bateau n'est pas transportable, où sera-t-il amarré ou stocké ? De cette question dépendra finalement le type d'unité choisie.

Quel bassin de navigation ?

Un bateau, qu'il soit à voile ou à moteur, ne sera, en effet, pas le même si l'on navigue en Méditerranée, en Atlantique ou en mer du Nord, à l'exception d'unités destinées à la croisière...

Le faire expertiser est indispensable !

L'expertise d'un bateau d'occasion par un spécialiste peut a priori ne présenter qu'un coût supplémentaire. Il n'en est rien car moins l'acquéreur s'y connaît en matière de bateau, et plus cette expertise devient incontournable. Les mauvaises surprises peuvent être nombreuses et les **frais masqués gigantesques** en proportion de la valeur de certaines unités. Ceci est sans compter avec les **formalités administratives** relatives à la vente qui peuvent être complexes : contrôle de l'acte de francisation, de l'absence de saisie conservatoire ou d'hypothèque, ... En matière de bateau neuf, il peut également être utile de se faire conseiller par des spécialistes qui établiront avec vous un cahier des charges et aideront à définir les équipements indispensables au bateau.

Les avantages du leasing

Le recours au leasing pour financer son bateau sont fiscaux : la TVA s'établit en effet à 10 % vs 20 %, l'administration considérant (on se demande pourquoi) qu'une unité en location passe une partie de son temps en dehors des eaux communautaires ! Ensuite, au niveau de l'imposition, le bateau étant propriété de la société de leasing, il n'entre donc pas dans le calcul de l'impôt.

Anticiper les coûts masqués relatifs à l'achat

Le prix affiché d'un bateau ne correspond jamais à celui d'un bateau prêt à naviguer, qu'on se le dise ! Au prix annoncé, le plaisancier devra ainsi rajouter le coût relatif à l'**armement de sécurité** ainsi que pour un voilier, ceux relatifs à la livraison et au matage. Dans le domaine de la voile, les bateaux sont livrés avec un jeu de voiles généralement suffisant mais pas complet. En matière de sécurité, le propriétaire doit choisir l'un des 4 niveaux de packs disponibles, en fonction de son programme et de l'homologation de son bateau : moins de 2 milles des côtes, moins de 6 milles des côtes, semi-hauturier ou hauturier. À noter que si le bateau est financé en LOA, il devra obligatoirement être armé en hauturier.

Le casse-tête de la place de port

Si l'on opte pour un transportable, une grande partie de cette problématique disparaît. Pour les autres, outre la place négociée avec le concessionnaire qui apparaît être une solution transitoire, la place de port est le problème endémique de la possession d'un bateau. Certains se seront inscrits pendant des années dans 3 ou 4 ports pour bénéficier de la première place libre (participant ainsi à une bulle spéculative concernant les besoins réels en anneaux...), d'autres opteront pour des marinas étrangères (Espagne, Tunisie, ...), d'autres, enfin, choisiront le mouillage. Dans tous les cas de figure, cette problématique est souvent un **casse-tête auquel il faut s'atteler bien en amont de l'achat**.

Permis incontournable !

Même s'il n'est pas obligatoire quand on possède un voilier non équipé de VHF, le permis semble **indispensable pour bien maîtriser son bateau**. Avec une VHF, il faudra que le skipper d'un voilier soit titulaire soit du permis plaisance option côtière (pour être en règle dans les eaux françaises), soit du certificat restreint de radiotéléphoniste (CRR) l'autorisant à naviguer à l'étranger. **Pour tout bateau à moteur dont la puissance dépasse 6 cv, le permis est obligatoire** : c'est plus simple !

Un budget conséquent !

Autant le dire avant, chaque année, **l'entretien d'un bateau coûte environ 10 % de son prix d'achat**. Auquel il vous faudra rajouter la place de port, et bien évidemment les frais d'assurance, domaine dans lequel il existe soit des contrats dits **au tiers**, couvrant les dégâts causés par votre embarcation aux autres bateaux mais pas au vôtre, soit des contrats **multirisques** couvrant dommages, vol et, selon le contrat, le rapatriement et frais médicaux. **Attention, il faut penser à faire assurer le gréement de son voilier**, ce qui n'est pas toujours clairement annoncé.

Acheter un bateau est l'aboutissement d'un rêve pour bon nombre de plaisanciers, surtout de novices, qui vont aborder de plain-pied les joies du nautisme et de la plaisance.

Les 10 conseils à prendre en compte pour que votre rêve de bateau ne tourne pas rapidement en cauchemar d'un **Radeau de la Méduse** ! Le plus important avant d'acheter son bateau est de se poser un certain nombre de questions.



Le pavillon belge pour les plaisanciers français c'est fini

Aujourd'hui, des navires de plaisance sous pavillon français, qui stationnent en France et qui naviguent dans les eaux territoriales françaises, passent sous pavillon belge pour se soustraire à la réglementation française relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Les **règles** relatives au matériel d'armement sécurité des navires de plaisance et les normes de conduite des navires de plaisance sont, en effet, **particulièrement allégées pour certains pavillons étrangers**. Or, en France, la plaisance et les loisirs nautiques concernent 13 millions de personnes et la bande côtière s'y caractérise par une forte densité d'usages qui rendent nécessaire le fait que les plaisanciers aient des qualifications minimales en matière de conduite des navires à moteur. Par ailleurs, quand la chaîne de secours est sollicitée, elle a besoin de pouvoir s'appuyer sur un équipement minimum que sont censés posséder les plaisanciers. C'est pourquoi, **des réglementations en matière de sécurité et de conduite des navires, adaptées à des zones maritimes étrangères à faible fréquentation, peuvent s'avérer inadaptées, voire dangereuses, en France**.

En effet, en Belgique, la réglementation y est moins contraignante qu'en France en terme d'équipements de sécurité ce qui a poussé nombre de Français à y immatriculer leur bateau, naviguant ainsi sous pavillon belge. À l'avenir, les bateaux des Français ou des sociétés domiciliées en France et qui naviguent dans les eaux territoriales françaises devront observer l'ensemble des règles de sécurité s'appliquant aux navires de plaisance battant pavillon français.

La loi Leroy a été votée et voici le **texte officiel** :

« Art. L. 5241-1-1. – Quel que soit leur pavillon, les navires de plaisance et les véhicules nautiques à moteur appartenant à des personnes physiques ou morales ayant leur résidence principale ou leur siège social en France ainsi que les navires de plaisance et les véhicules nautiques à moteur dont ces personnes ont la jouissance sont soumis, dans les eaux territoriales françaises, à l'ensemble des règles relatives aux titres de conduite des navires et au matériel d'armement et de sécurité applicables à bord des navires de plaisance et des véhicules nautiques à moteur battant pavillon français. »

Voyez la vidéo ci-dessous d'un contrôle de plaisanciers effectué dans le Calvados par les Affaires maritimes, le 5 juillet 2016 :

<https://www.youtube.com/embed/gO2nIZk1CqE>

Le port du gilet peut vous sauver la vie...

Durant les activités de loisir, le port du gilet est primordial ! La durée de survie en mer peut être multipliée par dix grâce au gilet. Cet été, le long du littoral français, près de 100 % des personnes tombées à l'eau avec un gilet de sauvetage ont été sauvées.

En 20 ans, le port du gilet de sauvetage chez les plaisanciers ou du vêtement à flottabilité intégrée chez les professionnels a plus que doublé (campagnes de sensibilisation, génération sensibilisée, ergonomie améliorée, prix des équipements à la baisse). Le nombre d'usagers équipés n'a cessé de croître. Si les mentalités ont largement évolué sur le sujet, il subsiste encore des freins et des récalcitrants. Notamment lors des belles journées ensoleillées ou des sorties festives, où la dynamique de groupe a tendance à dissoudre les bonnes habitudes.

Dans l'ensemble, les autorités maritimes observent au cours de leurs contrôles réguliers en mer que plus de la moitié des plaisanciers sont équipés et relèvent globalement peu d'absence totale d'éléments de sécurité à bord.

Mais **le bon gilet, c'est celui que l'on porte sur le dos, pas celui qui dort à l'abri dans le coffre inaccessible !** Faut-il pour autant rendre obligatoire le gilet de sauvetage ? Certains plaisanciers qui ont pris le pli n'y voient aucun inconvénient. « La ceinture de sécurité a bien réussi à faire chuter le nombre de morts sur les routes. »

Autre son de cloche de la part de l'amiral Frédéric Maurice, délégué départemental de la SNSM en Finistère. « Le port du gilet est évidemment une bonne chose (particulièrement lors des trajets en annexe) mais il faut faire confiance au sens marin des usagers », tempère-t-il. « La mer reste et doit rester l'un des derniers espaces de liberté sur terre. Faut-il chercher à la sur-réguler ? La France n'a surtout pas les moyens de faire respecter cette obligation en mer. Alors, qu'on laisse les usagers profiter de la mer comme bon leur semble ? ».

En revanche, pas d'équivoque pour les bénévoles de la SNSM parfaitement équipés à chacune de leurs interventions. Pour Laurent Ferec, patron de la vedette à passagers « Le Brestoâ » qui sillonne la rade de Brest à longueur d'année, **le port du gilet de sauvetage a nettement progressé depuis quatre à cinq ans**. « Surtout à bord des unités à moteur. C'est encore chez les pratiquants à la voile que le gilet se fait parfois désirer. Mais pour la pêche, pas d'évolution visible, toujours autant de pêcheurs professionnels sans rien sur le dos, par habitude, s'estimant en sécurité pas trop loin de la côte ». Pourtant, la réglementation est sans appel concernant les marins-pêcheurs, depuis un décret de 2007. « Le port du vêtement à flottabilité intégrée (adapté à chaque type de pêche) est obligatoire lors des opérations de pêche, pour le travail sur le pont de nuit, par visibilité réduite et mauvais temps, par trajet en annexe et si le commandant l'exige selon les circonstances », rappelle-t-on au comité régional des pêches.

Daniel Lagarde
<http://www.dielette.fr>