

Amortir le choc financier !

L'achat d'une coque nue représente un investissement plus violent, d'un bloc, que l'achat des matériaux d'une coque en construction amateur. Différentes possibilités s'offrent à vous : certains chantiers étaleront partiellement le choc, en vous demandant d'investir d'abord, par exemple, dans le prix des tôles (s'il s'agit d'une construction métallique) pour ne continuer à payer la coque qu'un an plus tard, quand le chantier (qui a, si c'est un bon chantier, des délais de mise en œuvre de votre coque) attaquera le travail proprement dit. Vous pouvez aussi, puisque vous comptez rester dans le circuit du travail pour quelques années, prendre un crédit de courte durée.

Pour chacun de mes trois bateaux successifs, j'ai toujours jugé que la solidité, la sécurité de la coque et du gréement étaient plus importants que la finition des aménagements intérieurs : *Om* était pratiquement vide lors de mon départ, très sommairement aménagé lors de mon retour ; pour *Voyage* et *Banana Split*, j'ai choisi des aménagements très simples, en matériaux ne demandant ni finition ni entretien, j'ai ainsi pu réduire fortement le prix global du bateau ; mais pour chacun de ces trois bateaux, j'ai commandé à un chantier, Meta puis Prometa, la coque nue.



Paradoxalement, cette obligation de déboursier du premier coup une somme importante pour une coque commandée à un chantier vous incitera à éviter la plus répandue des erreurs, responsable de tant d'échecs et de croisières ratées : voir trop grand...

Quelle longueur choisir ?

Quand on prévoit (en sous-évaluant toujours les dépenses !) le prix de revient d'une coque en construction amateur, on se dit qu'une coque de 15 mètres ne coûte qu'un peu plus cher qu'une coque de 12 mètres... et quel confort supplémentaire on aura (rêves de charter, etc.). Seulement, voilà : le prix de la coque n'est qu'une faible partie (30 à 40 %, je pense) du prix de revient total du bateau, et sur le reste, accastillages, gréement, accessoires, vous pouvez plus difficilement faire « tomber » le prix de revient ; vous vous retrouvez soudain avec un budget totalement dépassé, et un bateau que vous n'aurez jamais les moyens d'équiper de façon sûre. J'ai un excellent ami, artiste de son métier, qui avait décidé d'acheter un bateau et de partir, un an ou deux plus tard, naviguer au loin. Le succès l'accompagnant avec ténacité, il n'a pas eu de difficulté à passer commande d'un bateau à l'un des meilleurs chantiers, et puis il est venu me parler de ses projets, me demander mon point de vue sur son choix... La commande étant passée, pas question pour moi de venir entraver par mes appréciations la dynamique déjà engagée de son projet, il est si difficile, dans toutes sortes de situations, d'engager le mouvement. Lui dire exactement ce que je pensais de son choix, c'était semer trop tard le doute dans son esprit – le lancer dans des pas de deux, valse-hésitations, changements de programme qui risquaient tout simplement de réduire à néant le progrès qu'il avait déjà fait, à mon avis, sur la bonne voie. Je me suis donc contenté d'approuver globalement son choix, un bateau trop grand, et muni d'un gréement difficilement maniable, voire pénible, qui le contraindrait à embarquer des

équipiers, amis ou autres, pour l'aider, tout en le préparant à la possibilité de découvrir effectivement qu'il s'est trompé et en lui suggérant d'avance discrètement que si sa croisière devait être partiellement un échec, ce ne serait pas la faute de son projet, l'impossibilité de réaliser son rêve, mais une erreur au niveau du choix du moyen. Malheureusement, il est arrivé ce qui devait arriver : l'obligation d'avoir à bord en permanence des copains-équipiers n'a pas plu à sa famille (imaginez-vous vivre avec des copains perpétuellement installés dans votre petit appartement ?) et ses projets de croisière se sont envolés en fumée...

Les deux copains dont je vous parlais plus haut avaient choisi eux aussi un bateau de 15 mètres, avec l'intention de naviguer à deux couples... À première vue, un bateau de 15 mètres doit coûter une fois et demie le prix d'un bateau de 10 mètres : économisons donc en nous associant à deux couples... Hélas ! Le calcul est faux ! Le prix de revient d'un bateau est à peu près proportionnel au cube de sa longueur : c'est-à-dire qu'un bateau de 15 mètres revient à $1,5 \times 1,5 \times 1,5$, soit plus de trois fois plus cher qu'un bateau de 10 mètres... En d'autres termes, pour le prix d'un bateau de 15 mètres, je leur aurais conseillé d'acheter deux bateaux de 12 mètres, qu'ils auraient menés bien plus agréablement, se retrouvant au mouillage ou naviguant de conserve lorsque l'envie leur en aurait pris, mais aussi retrouvant chacun leur intimité lorsque les tensions deviennent un peu fortes... Avez-vous déjà essayé de vivre à deux couples dans un espace restreint ?... Eh bien, lorsque ce dernier est agité par la mer, ça se dégrade plus vite encore !

Le premier commandement : ne pas prendre un bateau trop grand. Si votre programme est celui de la plupart des « globe-flotteurs » partant à l'aventure, de n'avoir besoin de personne pour vous aider à manier le bateau, d'y loger confortablement à deux, en recevant à l'occasion pour une courte période la visite d'un ami ou d'un couple, ou en prévoyant peut-être d'avoir deux enfants. Dans ces conditions, la longueur recommandable est de l'ordre de 11 ou 12 mètres. Avant mon premier départ, je rêvais d'un voilier de 9 à 11 mètres, mais les Damien m'avaient convaincu de me faire construire le même bateau qu'eux, une goélette de 14 mètres qui était à l'époque, grâce à sa quille relevable, le seul voilier de voyage à faible tirant d'eau sur le marché : six ans plus tard, je m'achetais un bateau de 10 mètres, un peu trop petit, celui-là. Mon catamaran, aujourd'hui, mesure 12 mètres, c'est aussi une bonne taille, à mon avis pour un monocoque ; 13 mètres est encore une dimension honnête si vous avez vraiment les moyens d'acheter et d'entretenir une si grande chose et les muscles adéquats pour la faire fonctionner... Mais les dimensions supérieures ne se justifient que si vous avez des raisons précises d'avoir tant de place : projet de vous adonner de façon professionnelle et permanente au charter, besoin irréductible d'avoir à votre bord deux motos, trois planches à voiles, un delta-plane et une montgolfière !

En résumé, si votre bateau est bien choisi, vous pourrez :

- le manier et l'entretenir seul ;
- y habiter confortablement à deux ;
- y coucher à quatre ;
- y manger à huit ;
- et y boire à seize !