

# Le marché du nautisme prend l'eau

**Le prix des voiliers d'occasion dégringole. Les marinas se vident : la tendance est à la location plutôt qu'à la possession de bateau de plaisance.**

**A**cqérir un voilier d'occasion peut se révéler moins onéreux que l'achat d'une voiture. Impensable il y a quelques années, certains petits voiliers de 8 mètres s'emportent désormais dès 3.000 euros. Le marché du nautisme dans son ensemble est en crise. « Comme les bateaux neufs ne se vendent presque plus (ils perdent par ailleurs de 25 à 30 % de leur valeur après un an), le prix des voiliers d'occasion ne cesse de dégringoler depuis 2008, explique Pierre-Yves Martens, rédacteur en chef de la revue *Yachting Sud*. De plus, l'offre de voiliers d'occasion est bien plus importante que la demande. » Dès lors, les prix sont cassés.

Avoir un voilier amarré est devenu un luxe de plus en plus inaccessible. A l'amarrage dans un port (comptez 400 euros par mois pour un bateau

de plus de 12 mètres), il faut ajouter les frais d'assurance et d'entretien, comme la vérification de l'accastillage et la peinture antifouling. Pour éviter ces coûts, de nombreux bateaux restent désormais à quai après l'hivernage et ne sont donc pas remis à l'eau.

Pour rentrer dans leurs frais, « de plus en plus de propriétaires louent leur bateau de temps en temps, indique Olivier, de beboat.be. C'est une grosse tendance. On retrouve même sur Airbnb des locations à la nuit de voiliers amarrés dans des ports de luxe, comme Saint-Tropez. »

Si cette astuce locative plaît à certains, beaucoup finissent par revendre leur bateau. Pour preuve : « il y a de moins en moins de listes d'attentes dans les marinas pour obtenir un emplacement à l'année », note Pierre-Yves Martens.

Une autre tendance, pour qui possède un voilier de petite taille, est de le parquer dans son jardin et de le transporter en remorque jusqu'à la mer pour une courte navigation, avant de le ramener à la maison.

Toutefois, de nombreux plaisanciers préfèrent désormais louer un voilier plutôt qu'en posséder un. Moins cher, cela permet aussi de varier plus facilement les destinations attirantes voire exotiques. Et pour louer un voilier à l'étranger, bien qu'aucune législation ne l'oblige, il est devenu courant que les loueurs exigent – souvent à la demande de leur assureur – un ICC (International Certificate for Operators of Pleasure Craft) par équipage.

Il s'agit d'un brevet international de navigation, une sorte de passeport du plaisancier reconnu

dans le monde entier. « Il a été mis en route fin 2011, car les polices européennes fluviales et maritimes des pays européens ne s'y retrouvaient pas avec les brevets nationaux », explique-t-on à la fédération francophone de Yachting belge (FFYB).

En 5 ans d'existence, un peu plus de 36.400 Belges ont demandé à transformer leur brevet national (obtenu au terme d'un rude examen que l'on peut passer dans 10 organisations belges) en ICC. Après un raz-de-marée en 2012, les chiffres du SPF mobilité indiquent un léger recul, année après année. De 6.387 en 2013, ils n'étaient plus que 4.845 à demander l'ICC en 2015. Et la tendance semble continuer : depuis début 2016, seuls 1.421 ICC ont été émis. Le pied belge deviendrait-il moins marin ? ■

LAETITIA THEUNIS



De nombreux plaisanciers préfèrent désormais louer un voilier plutôt qu'en posséder un. Moins cher, cela permet aussi de varier plus facilement les destinations attirantes voire exotiques. © AKIO ANARU.

## écolage Apprendre la voile au souffle des Glénans

REPORTAGE

**F**ais gaffé à la gaffé, Patoche ! » Trop tard. Le voilier s'éloigne de la bouée sans avoir pu y être accroché. Tous les équipiers sont à bord, mais la gaffé est à l'eau. Ne faisant ni une ni deux, Trystan cale la barre, allonge son mètre 80 sur le pont tandis que ses mains de moniteur-skipper aguerri agrippent l'outil à la dérive. En quelques minutes, voilà le Castel, voilier école des Glénans, immobilisé et surplombant de ses 9 mètres de long le sable blanc et les eaux turquoise de l'archipel breton du même nom. Soixante minutes de repos paradisiaque avant une navigation longue de dix heures avec un vent infernal soufflant dans les voiles.

Parti de Concarneau la veille, l'équipage fait du cabotage. Après une première nuit amarré au port de Loctudy, il s'est élancé au petit matin vers Lorient. Quatre stagiaires, embarqués pour une semaine d'apprentissage nautique, se partagent la barre, les voiles et leur fin réglage pour gagner en vitesse, ainsi que toutes les tâches de la vie à bord.

Parmi les apprentis voileux, Marine et Lisa, gynécologue et dermatologue à Rennes. À 32 et 29 ans, lasses d'être de ces belles alanguies sur le voilier des amis, elles veulent prendre la barre et les bouts (prononcez « bouttes ») en main. Elles sont là pour apprendre à

maîtriser la bête et lui faire chevaucher les vagues à l'envi.

Quant à Patrick, ingénieur ch'ti, il a profité des prix bas des voiliers d'occasion pour s'offrir, à 42 ans, son rêve d'enfant pour 3.000 euros. Une bouchée de pain. Mais avant de faire prendre la mer à son petit bijou de 8 mètres, il veut s'immerger dans le b.a.-ba pratique de la navigation côtière. « On n'a qu'une vie, et la mer ne pardonne pas les erreurs de nav. »

**Le vent pousse le voilier vers Lorient. Il ne souffle ni de derrière ni de travers, mais entre les deux**

Dans le carré, le baromètre affiche 1.020 hPa. L'anticyclone se maintient et le plan de navigation réalisé avant le départ promet un vent soufflant crescendo au cours de la journée.

Et en effet, une fois les îles de Glénan laissées derrière le Castel, il se lève. Le vent s'engouffre dans la grand-voile entraînant la quille hors de l'eau. Le bateau gîte. De plus en plus fort. Le pont horizontal n'est plus qu'un lointain souvenir. Les équipiers se précipitent sur le flanc dressé vers le ciel pour faire contrepoids. De son bras libre, le barreur s'accroche où il peut pour garder l'équilibre. Un winch fait office de prise. Une cale en bois enfoncée dans le pont est d'un maigre secours pour empêcher

les pieds de glisser. La bagarre avec la barre ne fait que commencer. Elle tire sans retenue sur un bras ankylosé par le froid. Alors le barreur pompe. Par volées de petits coups secs, il parvient à redresser un peu le bateau. Quelques secondes de répit avant le prochain round.

Le vent pousse le voilier vers Lorient. Il ne souffle ni de derrière ni de travers, mais entre les deux. On dit qu'on est au grand large. La grand-voile est choquée, c'est-à-dire qu'elle est écartée au maximum de l'axe du bateau. Alors que ce dernier gîte de plus belle, maintenir le cap tient du défi. Aux repères côtiers, engloutis par les vagues qui arrivent en saccades de la même direction que le vent, on préfère la boussole.

Le vent forcé encore. La poussée exercée sur la voile étant proportionnelle au carré de la vitesse du vent, la force de propulsion s'accroît rapidement. Les bras inexpérimentés sont à bout. Trystan ordonne : « Marine, prends un ris. » La voilure qui s'accroche à la ligne de vie avec l'un des mousetons de son gilet de sauvetage. Elle avance accroupie vers le mât pour éviter que sa tête ne soit percutée par la bôme en cas de brusque changement de direction du vent. Alors qu'un équipier choque la drisse de grand-voile (donne du mou à la corde qui retient la voile au sommet du mât), elle tire de tout son poids sur la toile pour en affa-

ler une partie. La surface de voileure étant ainsi réduite, le Castel cesse d'être un cheval fou.

Sur l'eau, l'itinéraire emprunte rarement la ligne droite. En fonction du vent, il faut tirer des bords pour arriver à bon port. Autrement dit, naviguer en zigzag. Pour alterner les changements de cap en forçant la voile à passer de tribord à bâbord, et inversement, l'empannage est de mise. Si les pros réalisent cela tous seuls, le navigateur débutant a quant à lui besoin de l'aide des autres équipiers pour choquer et border la voile tout en évitant de perdre de la vitesse. Chacun est sur ses gardes. C'est que la manœuvre est dangereuse : la bôme part violemment d'un côté à l'autre du bateau. De quoi assommer un homme.

Alors que la nuit tombe peu à peu, le vent se calme tandis que le rivage s'éclaire d'une guirlande digne d'un sapin de Noël. Rouge, blanc, vert, les phares côtiers et les balises renseignant les dangers sous-marins clignotent chacun selon un langage spécifique.

L'épique navigation du jour sera débriefée dans un bar de loups de mer, l'antre idéal pour des stagiaires faisant corps jusqu'au coucher avec leur salopette imperméable de voileux. Et demain ? Cap sur l'île de Groix et apprentissage des manœuvres au port. On apprend vite, très vite même. ■

L.Th.

CARNET DE BORD

**Une valeur sûre des sports de voile**

Chaque année, plus de 15.000 stagiaires découvrent les sports de voile (croisière, catamaran, dériveur, windsurf ou kitesurf) à l'école française des Glénans, née en 1947. A ce jour, cela représente plus de 370.000 personnes de tous âges, pour la plupart des Français, les Belges et les Italiens arrivant en deuxième position. Un stage d'une semaine en voilier voguant de port en port coûte de 510 à 655 euros, selon la saison. Il faut y ajouter environ 100 euros de caisse de bord pour la nourriture et les frais d'amarrage dans les différents ports. L'Atlantique, avec ses vents forts et ses marées de plusieurs mètres, est le paradis des sports de voile. Néanmoins, outre les écoles bretonnes des îles de Glénan et de Concarneau, des sites ont aussi ouvert leurs portes sur le rivage méditerranéen (Bonifacio et Marseille).

L.Th.