

REPLACEMENT DE CLEA

REFLEXION AU 20/11/2015

Rappels sur nos 4 derniers bateaux :

SAMOA : SUN FIZ, Année de mise à l'eau , acheté en 1989, revendu en 1992, soit 4 saisons au GIC.

LAGON BLEU ; GIB SEA 442, Année de mise à l'eau , acheté en 1993, revendu le 01 janvier 2004, soit 12 saisons au GIC.

GORBAN : Sun Odyssey 45.2, Année de mise à l'eau : Mai 1999 , acheté en Mars 2004 au loueur Lepesqueux , revendu en décembre 2010 , soit 7 saisons au GIC

CLEA :Dufour 455 Grand Large, année de mise à l'eau : Avril 2006, acheté en Mars/Avril 2011 à la Ste BPCA (loueur de voitures à Nancy), en gestion chez le loueur Liberty Sea, soit 5 saisons au GIC à ce jour :

Nos disponibilités financières étant :

- ▶ 150000 € disponibles (info d'un entretien avec A.Taine le 06 novembre 2015)
- ▶ 100000 € revente **CLEA** (évaluation d'un broker auquel, je n'ai peut être pas assez précisé nos renouvellements, grément, voiles +radar + chauffage +....),
- ▶ 40000 € **emprunt**. Fait pour Lagon Bleu. Si nous n'en avons pas besoin pour Gorban, nous avons néanmoins fait un emprunt en prévision d'une éventuelle mauvaise saison. Les banques ne prêtant pas pour des crédits de fonctionnement. Pour Clea, nous n'avons pas pris d'emprunt.

Nous avons une possibilité de monter d'un cran dans l'achat d'un bateau, non pas dans la taille(voire pourquoi plus loin) mais dans son équipement voire améliorations de son aménagement plus respectueux de nos souhaits, si c'était possible (voir chapitre aménagement ci-après)

Notre trésorerie améliorée en permanence depuis plus de 10 ans, est un gage nécessaire dans le quotidien du club et pour le renouvellement de notre bateau.

Cette amélioration c'est grâce :

- à nos programmes attractifs et diversifiés,
- au calcul des prix de vente justifiés et bien maîtrisé,
- à l'amélioration du taux de remplissage (excusez du terme) 79% saison 2015,
- à un vivier suffisant de chefs de bords, compétents et appréciés,
- à la fidélité et confiance de nos membres,
- à l'accueil d'Ana et son « action commerciale »(Enquête saison 2015).

Je laisse à Alain et Sylvie, ou d'autres, l'évaluation d'un investissements incluant les premières améliorations pour la première saison, compatible avec *Nombre acceptable d'équipier(8 grand maximum CB compris voire 7 CB compris, selon remarque de plus en plus entendue).*

Contribution financière acceptable par les équipages.

Amortissement du bateau.

Dépréciation du bateau entre achat et revente, qu'il soit neuf ou d'occasion.

Dégagement d'une marge annuelle, minimum en moyenne 25000 €, pour nos frais fixes 42000 €/ 45000 €

Concernant les dépenses, Alain Taine a constitué des bases très précises depuis 20 ans et plus.

Quel type de bateau ?

La taille 45 pieds : Acceptable pour nos programmes. Ne doit pas être dépassée. Un bateau étant un volume donc du poids (échantillonnage obligé incontournable) toute augmentation de longueur, engendre des forces mécaniques conséquentes, augmentant l'échantillonnage et donc des augmentations de prix plus que conséquentes (proportionnelle au carré voire au cube de l'augmentation de la longueur).

Conception aménagements :

Doit être adapté pour notre vie collective permettant entre autres le repos dans les longues traversées. Si la solution des 4 cabines doubles permet d'accueillir 8 personnes en cabines pour leur couchage et rangement de leurs affaires, ce n'est pas le mieux adapté entre autres les cabines avant à deux. Souvenir du bien vécu des couchettes dites cercueil. Dans le marché d'occasion ces bateaux ne se trouvent que dans la revente des bateaux des loueurs, souvent bateaux disponibles à l'étranger, donc offre réduite et cadrée...

Comment et à quel prix trouver des aménagements plus adaptés à nos exigences ? F.Lachaux ce dimanche 14 m'a informé que le loueur norvégien, choisi pour le Spitzberg, aurait fait modifier ses DELPHIA 3 cabines en 4 cabines pour pas très cher. Cette démarche doit être étudiée. Avant le remplacement de Gorban nous avions au Nautic de l'époque visité un Delphia , dans les tailles 45/47 pieds , digne d'intérêts dans sa construction et ses aménagements...

Matériau coque:

Notre confiance réservée, vis-à-vis des coques plastiques peut nous inciter à pencher pour l'aluminium.

Nos problèmes de coque rencontrés, l'ont été.

► **Lagon Bleu.** Le balsa constituant le pont en sandwich, pourrissait autour de la cadène tribord. Dans cette zone le pont se soulevait. Par sécurité nous avons renforcé jonction pont/bordé à l'aplomb des cadènes et ce côtés, tribord et bâbord.

Un talonnage, nous a obligé à reprendre les fonds, le désaccouplement quille/coque et ré confection d'une varangue. Cette varangue dans sa vie précédant notre acquisition, avait été mal réparée voire maquillée et non détectée à l'achat. Un échouement dans le port d'Aurigny par une entrée par nuit de brouillard a nécessité la reprise du safran.

Le contre moulage pratiqué actuellement sur les bateaux, cache la misère. Grande partie des fonds et jonctions des varangues, invisibles.

► **Gorban** : La technique « classique » des renforts de coque de Gorban était sécurisante. Celui-ci a talonné à deux reprises 2006 et 2008 en avant saison chaque fois. Aucun dégât constaté. Son retour très mouvementé de Terre Neuve en 2008 n'a provoqué aucun dégât significatif et donnait toute confiance à l'équipage.

Un an après sa revente, l'un des tirants de cadène s'est rompu (paille dans la barre constituant ce tirant) provoquant arrachement de la cadène et démâtage....

Si les coques Aluminium nous rassurent et limitent les dégâts provoqués par nos possibles talonnages, elles ne réduisent pas les risques et dépenses ci-après.

Moteur :

Sur les 4 derniers bateaux depuis 1989 (Samoa, Lagon Bleu, Gorban, Cléa) nous avons sur Samoa et Lagon Bleu (état des cylindres) remplacé leur moteur.

Le temps à ne pas dépasser serait il autour de 5000 h si l'on regarde les problèmes vécus sur Clea saison 2015, dont je suis encore perplexe, même si notre mécanicien incite ses clients pêcheurs professionnels à changer les joints

de culasse à 4000 h moteur, ce qu'il a, à ma connaissance, jamais recommandé au GIC.

J'ai envoyé à P.Ragimbeau un projet de questions pour une rencontre avec Volvo et Ets SEMAINE.

L'horodateur du moteur de Gorban (Volvo MD 22 P 59 CV) à sa revente en décembre 2010, affichait 6370h. Démarreur et injecteurs, remplacés en 2009. Nous n'avons pas vécu de problèmes particuliers sur ce moteur. Les analyses d'huile faites pour la revente étaient normales.

Gréement dormant :

► **Lagon bleu**, à un retour d'Islande, des cisaillements constatés sur les fils constituant un, voire deux bas haubans nous ont obligé de remplacer le gréement. Le chantier de Cherbourg mandaté pour cette opération a approvisionné le gréement chez SOFERAC. Un an plus tard, nous étions informés que ce fabricant devait changer toute une série de gréement dont les embouts se fissaient. Nous étions dans le lot. Opération faite gratuitement avec constat que l'un des embouts était fissuré.

► **Gorban, Clea** pour les quels j'ai plus de traces du suivi dans mes archives, nous avons compte tenu de nos programmes, changés systématiquement les haubans, galhaubans et bas haubans. (Gorban, 2006 pour Groenland, Cléa hivernage 2013/ 2014) En plus des fissures constatées, sur les câbles de leurs étais, nous ont obligé de les changer. Sur ces 3 derniers bateaux nous avons remplacé des vits de mulet, barres de flèches et leurs ferrures, soit au bout de 7 à 8 ans de vie du bateau. Les sommes engagées doivent être à peu près équivalentes sur Lagon Bleu, Gorban, Clea (à vérifier).

Aurions-nous eu les mêmes problèmes sur bateau coque Alu ?

Extraits de 2 entretiens avec professionnels du nautisme :

Il me revient en mémoire une discussion au deuxième trimestre 2014, avec Mr.Lefevre, patron du chantier V1D2 que nous pratiquons depuis 15 ans. Pierre Ragimbeau était présent. Sachant ses relations privilégiées avec le constructeur Garcia et notre envie de regarder vers les coques aluminium, nous avons interviewé Mr Lefevre. Celui-ci nous a conforté dans le choix des nos derniers achats (bateaux simples, bons marcheurs pour nos programmes, prix abordables

après leurs 4 ou 5 premières années pour des bateaux en bon état, assez bien placés dans la revente, remplacements de pièces standards facilités, car construits en nombre).

Ci-après,

compte rendu d'un entretien téléphonique avec un broker le 14 /11/2015

Le marché du bateau d'occasion en 2015 a été dynamique, beaucoup de vedettes, à beaucoup de clients étrangers dont les anglais, taux de change favorable. Les prix de vente par rapport aux prix annoncés chutaient entre 10 à 15 % voire plus.

A ce jour sur les 74 bateaux proposés par ANTIPODE, seulement 19 dans les tailles 12/14 m, aucun à 4 cabines. Pour un 4 cabines, il faut un bateau qui a fait du charter ou location.

*Difficulté dans la revente des tailles 43/45 pieds qui sont des **gros** bateaux.....*

Aux milles Sabords 2014 au Crouesty,

Un RM 13,5 était en vente. Année de construction 2011, impeccable, je l'avais visité.

En sortie de chantier il avait été acheté à 400000 €, proposé à 295000 € il est resté en vente pendant un an et a été vendu à 220000 €.

Peut on chiffrer plusieurs options incluant toutes les incidences financières, dont leasing ou pas leasing :

- ▶ Bateau neuf revendu au bout de 5 ans.
- ▶ Bateau neuf revendu au bout de 9 à 10 ans dont dépenses incontournables, pour renouvellement voiles, gréement au bout de 5 ans..
- ▶ Bateau récent d'occasion, revendu au bout 9 à 10 ans de sa vie (soit 5 à 6 saisons au GIC) dont dépenses renouvellement voiles, gréement pratiquement dans sa première ou deuxième saison au GIC..
- ▶ Bateau.....