



No. 84
Hiver 2015

Leader de la presse nautique au Québec

L'ESCALE

Nautique

ESSAIS

Monte Carlo MC4
Bénéteau First 20

HISTOIRE

La Coupe Seawanhaka

DESTINATION

Le Maine

CARNET DE VOYAGE

Le tour du monde de
Sylvain Fortier

5,95\$ H-15 No.84



7176626 250

Vous êtes prêts?

Vous retrouverez

dans cette édition

No. 84

6 Éditorial

9 Les Échos

24 Destination -Le Maine

37 Le Hublot -Un défi qui fait des vagues
-Compte-rendu du congrès

62 Histoire -Le Yacht Club Royal Saint-Laurent à
l'époque de la *Coupe Seawanhaka*

70 Carnet de Voyage -Le marin qui plantait des arbres

80 Stratégie & Routage -Les clés du succès de *Zoé II*

84 Conseils Pratiques -L'achat-gestion
d'un voilier



Photo : Rob MacEwen

Photo Couverture : Katie Wheeler

Le Royal St-Laurent Yacht Club

à l'époque de la

Coupe Seawanhaka

Texte de Michel Sacco Photos: Musée McCord

L'histoire de la *Coupe Seawanhaka* débute sur les eaux du Long Island Sound, ce vaste estuaire qui s'étire sur près d'une centaine de milles à l'est de New York. Dans la foulée des premiers défis de la *Coupe de l'America* dans les années 1870, la voile gagne en popularité. Des équipages se constituent autour de New York pour disputer des régates à bord de *sandbaggers*, des bateaux de travail transformés en yachts de course surtoilés. Le *Seawanhaka Corinthian Yacht Club* élit domicile à Oyster Bay, sur la rive sud du Sound, en 1892. Le jeune yacht-club se donne pour mission de développer la course à la voile pour les amateurs, ce qui est précisément la signification du terme *corinthian* dans la langue anglaise. Il cherche aussi à remplacer les *sandbaggers* par des voiliers plus modernes, plus faciles à manœuvrer par des équipages réduits et susceptibles d'ouvrir la pratique du yachting à un plus grand nombre.

Cette nouvelle génération de régatiers à la recherche d'un quillard de compétition de petite dimension tourne son regard vers l'Angleterre pour s'inspirer de la classe des *half-raters*, des voiliers présentant une longueur à la flottaison de 10 à 15 pieds pour une longueur hors-tout de 22 à 25 pieds. L'idée fait son chemin et plusieurs architectes dessinent des versions américaines de ces *half-raters* pour lesquels le *Seawanhaka Corinthian Yacht Club* décide de lancer une compétition ouverte aux yacht-clubs du monde entier et disputée selon la formule du *match racing*. La *Coupe Seawanhaka* vient de naître.

La première édition se déroule en 1895 dans le Long Island Sound. Le *Minima Yacht Club* de Londres est le premier à relever le défi américain. *Ethelwynn*, le bateau américain dessiné par W.P. Stephens, fait rapidement la preuve que les designers américains n'ont pas perdu de temps pour supplanter les Britanniques dont ils se sont inspirés.

George Herrick Duggan, une revelation

L'élite du yachting de la Nouvelle-Angleterre est alors loin de se douter que la plus grave menace qui pèse sur sa jeune réputation se trouve 500 km plus au nord, sur les rives du lac Saint-Louis.

Né à Toronto en 1862, George Herrick Duggan se passionne pour la voile dès son plus jeune âge et construit ses premiers bateaux à l'adolescence. Diplôme d'ingénieur civil en poche, il vient travailler à Montréal en 1884 pour la Dominion Bridge Company. Son goût pour la régate le met rapidement en contact avec un groupe de mordus qui sera à l'origine de la création du *Royal St. Lawrence Yacht Club* en 1888. La passion naissante pour le yachting dans les eaux montréalaises génère la construction de petites unités de régate, une discipline dans laquelle Duggan excelle. À bord de *Gloria*, un petit quillard qu'il a lui-même dessiné et construit avec la collaboration de son acolyte Fred P. Shearwood, il connaît un vif succès. Sur le lac Saint-Louis, on a affublé son voilier aux formes élancées du surnom de *The Bug*, l'insecte.

Les performances de *Gloria* ont certainement dû aider Duggan à convaincre le club de Dorval de lancer un défi à son homologue d'Oyster Bay. Il ne fallait certainement pas manquer d'audace pour se jeter à l'époque dans pareille aventure. Alors que les Américains ont à leur disposition une quantité d'architectes navals, de chantiers et de maître-voiliers compétents, les Canadiens font figure de parents pauvres à ce chapitre. Montréal n'étant pas une capitale du yachting, et la fierté



George Herrick Duggan 1880

Designer génial en avance sur son temps, régatier talentueux et constructeur de yacht, Charles Herrick Duggan a écrit parmi les plus belles pages de l'histoire du yachting canadien. Les spécialistes de l'architecture navale de plaisance s'entendent pour le désigner comme l'inventeur du scow. Retour sur l'étonnante épopée de la Coupe Seawanhaka, à une époque où les régates sur le lac Saint-Louis enflammaient les foules.



Royal Saint-Laurent Yacht Club 1910

nationale commandant de s'approvisionner sur son propre territoire, les régatiers de Dorval n'ont pas la vie facile.

Le défi lancé au *Seawanhaka Corinthian Yacht Club* génère néanmoins un enthousiasme débordant au Canada. Pas moins de 16 bateaux sont lancés, dont six sur des plans de Duggan, afin de choisir le challenger. Le club de Long Island a de son côté ouvert la compétition à l'ensemble du pays pour le choix du *defender*. Les Américains vont lancer pas moins de 27 unités! Un record. La crème des architectes navals nord-américains—et parmi eux Nathaniel Herreshoff, Starling Burgess et Charles Mower—planche sur la jauge Seawanhaka pour en tirer le 15 pied le plus rapide. La formule de la jauge est des plus simples. On additionne le carré de la surface de voilure à la longueur à la flottaison et l'on divise la somme par deux pour établir le rating. Dans tous les cas, le résultat doit mener au chiffre 15, chiffre qui détermine aussi la longueur maximum admise à la flottaison. Autrement dit, plus la longueur à la flottaison est importante, moins la surface de voilure pourra l'être. Les architectes ont bien compris que cette formule—également en vigueur sur les unités de plus grande taille—favorise des élancements importants, et parfois même vertigineux, comme le démontrent plusieurs des designs de l'époque de Nathanael Herreshoff.

El Heirie de l'architecte bostonien Clinton H. Crane et *Glencairn* de George H. Duggan vont émerger du lot de la quarantaine de prototypes construits pour cette deuxième édition de la *Coupe Seawanhaka*. *Glencairn* a été assemblé par son propre équipage dans les ateliers de la *Dominion Bridge*. Duggan a un talent évident pour dessiner et construire des bateaux ainsi que pour naviguer, mais il est aussi secondé par un solide coéquipier en la personne de Fred P. Shearwood, aussi habile dans les calculs et sur la table à dessin que dans le cockpit.

Crane et Duggan sont bien conscients de l'importance des élancements des coques pour rallonger la longueur à la flottaison en navigation, mais ils n'ont pas pour autant in-

terprété la jauge de la même manière. *El Heirie* présente une longueur à la flottaison très proche de la limite permise de 15 pieds et une surface de voilure de 240 pi². La ligne d'eau du *Glencairn* ne mesure en revanche que 12,5 pieds ce qui lui permet de porter 300 pi², soit 25 % de surface de toile de plus que son adversaire. Mais le secret est ailleurs. Duggan a dessiné une carène en forme de soucoupe. Les sections planes finissent par des élancements rasants qui allongent notablement et rapidement la ligne d'eau dès que le bateau s'incline à la gîte. Cette carène plate présente en outre une surface

mouillée réduite à la gîte, tandis que la largeur au pont permet de créer un couple de rappel efficace en éloignant le centre de carène de l'équipage au vent.

En trois manches, devant des navigateurs américains stupéfaits et profondément blessés dans leur amour propre, *Glencairn* sert un KO technique à *El Heirie*. Les Canadiens terminent la première manche avec une incroyable avance de 47 min. Dans son édition d'août 1896, l'éditeur de *Rudder Magazine*, Thomas Fleming Day, écrit: «L'ampleur de la défaite subie pour la première fois par un yacht américain est difficilement explicable. La vic-

toire incontestable de G. Herrick Duggan est un événement rare dans les annales du yachting. Le bateau canadien était supérieur à toutes les allures, distançant facilement *El Heirie*. Ce triomphe ne serait pas aussi significatif s'il n'y avait eu 27 bateaux conçus par les meilleurs designers de la côte Est. C'était une tête contre 20. C'est cela précisément qui rend remarquable l'accomplissement de M. Duggan.»

En exploitant aussi judicieusement les principes de la stabilité de forme, Duggan vient de donner une magistrale leçon d'architecture navale à ses homologues. Les spécialistes du sujet s'entendent d'ailleurs pour le désigner comme l'un des premiers concepteurs de carènes planantes. Le designer néozélandais Frank Bethwaite en parle comme de «ce géant en Amérique du Nord qui a récrit le livre de ce qui allait vite sur eau plate et vent léger». Ce champion de la navigation sur les plans d'eau intérieurs sera quelques années plus tard consacré comme l'inventeur des *scows*, ces voiliers à l'étrave



Glencairn 1896

arrondie qui font penser à des planches à voile dont *Glencairn* est à l'origine. Tout au long de son engagement dans l'épopée montréalaise de la *Coupe Seawanhaka* de 1896 à 1904, George Duggan se posera comme un designer visionnaire qui ne cessera de surprendre ses adversaires par ses innovations et ses choix architecturaux audacieux.

Un retour triomphal à Montréal

Shearwood et Duggan reçoivent un accueil triomphal à leur retour à Montréal. La victoire inattendue de *Glencairn* en fait des héros instantanés de la jeune nation canadienne. On organise une gigantesque célébration sur le pourtour des rives du lac Saint-Louis. Des voyageurs arrivés par train à Montréal pour prendre part aux réjouissances ont acheté des billets arborant la mention «Duggan Celebration». La fête sort largement du cercle des yacht-clubs, toute la population s'y abandonne. Un certain colonel Grant décrit ainsi la scène: «Sur une distance de 16 milles, les rives du lac étaient illuminées, des milliers de lanternes chinoises, des dizaines et des dizaines de feux de joie, des feux d'artifice, des centaines et des centaines de gens.»

La *Coupe Seawanhaka* est désormais installée au *Yacht*

Club Royal Saint-Laurent. Ce qui signifie que les régatiers américains devront désormais venir naviguer sur le lac Saint-Louis pour tenter de la ramener à la maison.

La défense de la Coupe

Le *Seawanhaka Corinthian Yacht Club* ne tarde pas à lancer un défi pour la saison 1897. Le club de Long Island suggère de modifier la jauge pour l'augmenter à un rating de 20 pieds. Une nouvelle fois, le club de Long Island ouvre la sélection du challenger à tout le pays. Huit voiliers sont construits pour l'occasion aux États-Unis, dont un au Minnesota, et c'est à nouveau le design de Clinton Crane, *Momo*, qui est retenu. Humilié la saison précédente, Crane a fait de la reconquête de la Coupe une affaire personnelle et il passera d'ailleurs la moitié de son existence à courir après cet objectif.

À Dorval, la pression monte car on se doute bien qu'un goût de revanche flotte dans la région de New York. Pour stimuler les candidatures, le commodore du *Yacht Club Royal Saint-Laurent*, J. Ross, offre une bourse de 700 \$ au futur *defender*. Mais qui pourrait alors supplanter Duggan au Canada?

Glencairn II est clairement une extrapolation de son petit frère et reprend le principe d'une longueur à la flottaison

Suite p.69

La carrière exceptionnelle de

George Herrick Duggan

Membre fondateur du *Yacht Club Royal Saint-Laurent*, dont il fut le commodore en 1889 et 1890, George Herrick Duggan fut également l'un des initiateurs de la *Canadian Yachting Association*. Il est aussi à l'origine de la fondation de la *Lake Yacht Racing Association (LYRA)* à Toronto en 1884. Cette association de yacht-clubs, l'une des plus anciennes en Amérique du Nord, joua un rôle important dans le développement du yachting léger. La LYRA est toujours en activité de nos jours aux États-Unis et au Canada.

On attribue à M. Duggan la paternité de plus de 140 plans de voiliers, dont le ketch de croisière de 65 pieds Kingarvie qu'il construisit à Port Hawkesbury. George Herrick Duggan a été intronisé en 1962 au Panthéon des sports canadiens pour souligner son apport exceptionnel dans le milieu de la voile.

Sa carrière d'ingénieur fut aussi particulièrement fructueuse puisqu'il occupa le poste d'ingénieur en chef de la *St. Lawrence Bridge Company*, qui le mandata pour achever la structure du pont de Québec en 1917. Il termina sa carrière en beauté comme président du conseil d'administration de la *Dominion Bridge Company* et président de la société des ingénieurs civils du Canada. Il est décédé dans un accident d'automobile dans les Laurentides en 1946 à l'âge de 84 ans.

le MARIN

qui plantait des arbres

Texte et photos de Sylvain Fortier

Carnet de voyage à bord de Loréline, un Sigma 30 qu'il a patiemment retapé, Sylvain Fortier a entrepris un voyage de deux ans autour du monde. Un voyage pas tout à fait comme les autres. Pendant son Challenge Vert autour du monde, Sylvain a fait escale sur les cinq continents pour y semer des arbres. Carnet de bord d'un marin tissé de fibre écologique.



Nous vivons dans un monde où la liberté est au menu. Cette soif de liberté est partout, tous les médias en font la propagande. Nous crions son nom sur tous les toits. Mais qu'en est-il de cette liberté une fois sorti des limites de notre confort occidental ? Il faut le voir, l'expérimenter sur le terrain, sortir des limites de notre mode de vie pour vraiment comprendre ce qu'on a fait du monde. Pourquoi toutes ces catastrophes humaines et environnementales ?

Afin d'obtenir des réponses à mes questions, j'ai décidé d'entreprendre un pèlerinage à travers les océans, partageant la vie des peuples pendant mes escales, m'introduisant dans leur culture en plantant simplement des arbres.

Naviguer loin en autonomie demande une multitude de connaissances. Un bon marin qui veut boucler son périple ne doit rien prendre à la légère et surtout ne pas sauter d'étapes.

Le temps des commencements

L'aventure a donc débuté par un simple rêve, sans aucune notion de navigation au départ. À travers mes lectures, j'assimilais toutes sortes de connaissances. Mon rêve s'abreuvait de toutes les histoires des marins au long cours. La passion de la navigation à la voile a pris de plus en plus de place dans mon esprit. Penser que la seule puissance du souffle atmosphérique pouvait me transporter au-delà des mers me faisait rêver. Mais encore fallait-il trouver les moyens concrets de donner forme à toutes ces visions. Sans le sou, j'ai dû plonger dans mes ressources intérieures. Je me suis vite rendu compte qu'il y avait plusieurs bateaux qui dormaient au fond des cours, inutilisés depuis des lunes. Il s'agissait que j'en réveille quelques-uns et que je leur donne de l'amour. J'ai beaucoup appris en rafistolant mes embarcations.

À l'âge de 22 ans, je me suis promis de ne pas prendre l'avion avant d'avoir traversé l'océan en voilier. À force d'en parler à mon entourage, un ami me céda son dériveur pour une bouchée de pain. J'ai vite appris à manipuler la fibre de verre et le tour était joué ! Je naviguais le plus souvent possible dans toutes les conditions et j'ai peu à peu appris à me sortir des pires situations. Ma première embarcation portait bien son nom : *L'entredeux-eaux*. Deux ans plus tard, j'ai apprivoisé mon premier

quillard de 23 pieds sur le fleuve Saint-Laurent. Et finalement, à l'âge de 32 ans, j'ai pu tenir ma promesse avec *Loréline*, mon troisième voilier. *Loréline* a repris la mer après des années 1000 heures de travail et... une copine en moins. Je ne suis pas un vrai solitaire, mais je ne voulais pas attendre ; j'avais besoin de voir le monde autrement.

En 2008 et 2009, j'accomplissais un tour de l'Atlantique Nord et je plantais mon premier arbre dans une école primaire à Dakar au Sénégal. J'avais atteint mon objectif de toucher une communauté. Convaincu qu'il faut cesser de se diviser, je me suis donné pour but de rallier toutes les cultures sous une mission commune.

Le Challenge Vert autour du monde

En 2011, j'ai décidé de repartir en solitaire. Pendant les dix mois de préparatifs, j'ai essayé de trouver des partenaires financiers, mais je ne suis pas un bon vendeur. Je suis un simple humain avec une vision de la vie plutôt en marge de notre société conventionnelle. J'ai minutieusement passé *Loréline* au peigne fin. Mes amis m'ont filé autant de coups de main qu'ils le pouvaient ; sans eux, je n'aurais pas pu mener mon projet à terme. Je me suis lancé fin juin 2012 avec une mission bien simple : rejoindre les cinq continents afin d'y planter un arbre. La route prévue empruntait les trois caps en passant par le Japon. Une aventure jamais entreprise auparavant avec plus de 40 000 milles nautiques devant l'étrave.

Juillet 2012, près des bancs de Terre-Neuve, je me fais rentrer dedans par une solide dépression. Un test pour le gréement et l'équipage. J'ai dû pêcher par optimisme en planifiant mes navigations. En arrivant à Brest après 28 jours de mer, mon gréement est plus fatigué que je ne l'avais prévu. J'ai la chance d'avoir une amie dans les environs qui planifiait déjà de planter des arbres sur son terrain en friche. La première étape est franchie, mais le plus dur reste à venir.

Je suis reparti le 8 août en direction du Sénégal. Une solide dépression est venue me frapper au large des côtes européennes. La pluie tombait à l'horizontale, parfois en grêle. Quel spectacle ! J'ai dû faire escale aux Canaries une semaine pour réparer mon éolienne tombée en panne. Les alizés étaient au rendez-vous au sortir de l'archipel. Quelle belle navigation en douceur !

Je m'impose une veille quasi constante et je ne dors pas beaucoup en mer, pas plus de 30 à 60 minutes à la fois, parfois moins. Je conserve toujours mon petit nerf sensible en contact direct avec les éléments. Dès qu'il y a un changement de vent ou dans la route de *Loréline*, je me réveille instantanément. Mon corps, malléable, toujours en mode de constante adaptation, s'habitue au rythme de la mer, à sa cadence irrégulière. J'adore vivre les moments comme ils viennent, chacun d'eux renfermant quelque chose de particulier. Ma passion pour la navigation à voile grandit. Nous sommes entourés de vie. Les oiseaux, parfois des baleines et les dauphins qui viennent nager à côté de *Loréline* sont toujours des moments d'extase. La nuit, lorsque je fais mon tour de garde, il m'arrive de voir des spectacles à couper le souffle. Observer simplement les dauphins nager dans la luminescence vaut la peine de se retrouver seul au milieu de la mer. Se sentir complètement seul à des milliers de milles de l'abri le plus proche, propulsé par le vent jour après jour; il n'y a pas assez de mots pour décrire la beauté de tout ce que l'on ressent, infiniment petit à travers les forces infinies de la nature.

Mais la dure réalité de la mer finit toujours par nous revenir au visage. Un violent coup de vent me touche tout

près du Sénégal. Précédé par une ligne de grains parsemée d'éclairs, un énorme nuage noir m'enveloppe complètement et le vent frappe violemment. La mer balaye le pont tout au long de ma nuit sans sommeil. Complètement exténué, je tombe dans un profond sommeil pour me réveiller à l'aube à 100 m d'une plage. En frôlant des récifs au nord de la presqu'île de Dakar, j'ai failli perdre mon embarcation.

Me voici parvenu à Dakar après un mois de mer le 9 septembre. C'est ma troisième arrivée en Afrique, toujours par la mer, les mêmes arômes distincts de la côte sont là pour m'accueillir. Belle sensation de jeter l'ancre au *Club de voile de Dakar*, comme un retour dans un autre chez soi. Je retrouve les mêmes employés au club, le village où j'ai vécu six mois n'a pas changé et les gens me reconnaissent. L'arbre que nous avons planté dans l'école en 2008 dépasse maintenant la toiture.

L'organisme avec lequel j'avais prévu de planter des arbres n'est plus actif. Je dois rapidement trouver une solution de rechange. En marchant sur la plage, elle me saute en pleine face: je tombe devant un monsieur qui cultive des semis. Je n'aurai qu'à les recueillir pour aller les planter plus loin dans un village de pêcheurs. Je rends aussi visite à

« La nuit, lorsque je fais mon tour de garde, il m'arrive de voir des spectacles à couper le souffle. Observer simplement les dauphins nager dans la luminescence vaut la peine de se retrouver seul au milieu de la mer. »



mes amis, dont le lieutenant responsable de la plantation des semis en ville. Il en profite pour m'inviter à participer à une plantation sur le campus universitaire. Quel plaisir de travailler avec eux! Je ramasse plus de déchets à terre que je n'enracine d'arbres. Si je ne le fais pas, personne ne m'imité. Simplement montrer le bon exemple et l'on pourrait être surpris des résultats à long terme.

Nouveau départ vers l'inconnu dix jours plus tard en direction du Pot au noir. Coups de vent éphémères et calmes plats, la progression est aléatoire, il fait très chaud et je prends mon mal en patience. Après 24 jours et 1 770 miles nautiques, j'arrive à Cabedelo au Brésil le 12 octobre.

La première image qui me frappe en arrivant est celle de la pauvreté. Les bateaux à l'abandon cordés pêle-mêle sur la plage, les résidences entretenues avec peu de moyens... Les pêcheurs tirant sur leur ligne en espérant récolter un revenu quotidien de leur dur labeur au gros soleil tapant. Qu'ai-je fait pour mériter la possibilité de faire ce que je fais aujourd'hui? Je remonte la rivière tranquillement et j'ai encore plein de questionnement sur le monde. Je n'ai pas le choix; j'ai besoin de remercier la vie pour ce qu'elle m'apporte.

Premières missions en arrivant à terre: faire mon entrée au pays, trouver un dictionnaire de traduction, des arbres et un endroit pour les planter. Par un heureux hasard, mon agent des douanes finira par devenir une précieuse connaissance sur place. À la librairie où j'achète mon dictionnaire, je rencontre Paulo, un étudiant en environnement qui parle très bien l'anglais. Il m'invite à l'université pour faire une conférence qui tourne à l'échange d'idées avec sa classe. Un professeur me dirige vers le jardin botanique pour me procurer des arbres que je plante sur le terrain de la marina où je suis arrivé. Dans la vie, rien n'arrive pour rien. J'avais tout fait pour essayer d'avoir des contacts au Brésil avant mon départ du Québec, alors que je devais simplement faire confiance à la vie.

Nouvel appareillage deux semaines plus tard en direction de l'Australie, cent jours de navigation devant l'étrave. Beau départ avec une météo extraordinaire et une mer confortable. Quelques jours plus tard, alors que je mange paisiblement dans le cockpit en admirant le coucher de soleil, j'entrevois du coin de l'œil une ombre qui tombe dans l'eau... C'est le mât qui vient de se rompre! Il me faudra plus de plus de cinq heures dans la nuit pour ramasser un

méli-mélo de voiles, haubans et deux morceaux du mât. Cerise sur le gâteau, un hauban s'est pris dans l'hélice et en le dégageant, je me coupe le tendon d'un doigt. De crainte que le sang n'attire les requins, nombreux dans le coin, je dois renoncer à remettre le moteur en marche. J'improvise un grément de fortune avec un bout de génois qui m'amène à Recife.

Sur l'adrénaline, je compte tout réparer dans une semaine et repartir aussitôt. Au diable mon petit doigt!... La dure réalité d'un pays encore en développement me ramène les pieds sur terre. Pas moyen de trouver la bonne qualité d'acier pour les haubans, ni de manchon pour le mât. Clou final, on me recommande de me faire opérer le doigt, une opération qui ne semble pas chose facile au Brésil, la barrière de la langue n'aidant en rien, malgré le contact de mon ami agent des douanes. Dur coup que de se résigner à revenir à la maison en avion!

Un second départ du Brésil

Je suis de retour au Brésil cinq mois plus tard, fin avril 2013, bien décidé à terminer mon périple avec dans mes bagages toutes les pièces nécessaires pour réparer mon grément. Tout s'est bien déroulé avant le démâtage, pas question d'abandonner aussi facilement. Par contre, l'hiver s'en vient dans l'océan Indien... Eh bien soit, j'irai voir ce qui s'y passe!

Je reprends la mer le 12 juin 2013 contre le vent, une allure très dure pour mon petit voilier qui préfère les vents portants. Tous les jours, j'ai à l'œil la pièce qui a cédé et causé la rupture du mât. Au bout de quelques jours, je

Suite p.81

La formule d'achat d'un voilier en gestion de *charter* est une solution alléchante. Et pour cause... Mais qu'en est-il dans les détails pratiques ?

Texte par Henri René de Cotret

L'achat-gestion d'un

Voilier

l'ABC d'une formule montante

La formule d'achat-gestion en *charter* permet de compenser une portion du coût d'acquisition d'un bateau par des revenus de location sur une période de cinq ans. Encore faut-il savoir dans quel bateau on s'embarque ! Se dire : « Si j'achète un bateau de 150 000 \$ avec des revenus de charter de 75 000 \$ sur une période de cinq ans, mon bateau m'aura coûté... 75 000 \$ », est une proposition qui ne manque pas d'attrait. Toutefois, il faut aller au-delà des chiffres et évaluer si la formule correspond vraiment à ses besoins.

Une formule connue et éprouvée

L'achat-gestion d'un voilier est une formule éprouvée depuis des années chez de grandes sociétés de *charter* comme *The Moorings*, la plus connue d'entre elles. En gros, vous faites l'acquisition d'un voilier (plus rarement d'un bateau à moteur) en vous engageant à le confier à ladite société pour une période de cinq ans. Période au cours de laquelle, la société de gestion se charge d'en faire la location et de vous remettre une portion des revenus. En tant que propriétaire, vous avez le loisir de vous servir de votre bateau, ou d'un autre voilier faisant partie de la flotte, pendant un certain nombre de semaines par année. Au terme des cinq années, le bateau vous revient; vous pouvez le garder et continuer d'honorer vos versements hypothécaires, le vendre ou, dans certains cas, le remettre en service de charter avec l'instigateur du programme auquel vous aviez adhéré.

La différence québécoise

Au Québec, la société spécialisée en *charter* à la voile Navtours a mis sur pied un programme d'achat-gestion similaire voilà deux ans. Ce programme a connu du succès rapidement. Pour ce couple de résidents d'Ottawa qui avait d'abord logné, justement, du côté de chez *The Moorings*, la possibilité de faire affaire avec une entreprise locale et de bénéficier d'un service plus personnalisé a été un facteur déterminant. Le plan de match de Liliane et Serge : leur Lagoon de 45 pieds serait mis en service de charter aux Bahamas où Navtours a deux bases d'opération (Nassau et Georgetown, Exumas). Puis, ils mettraient leurs sacs à bord au terme des cinq années prévues au programme, ce qui coïnciderait avec le début de leurs retraites profes-

sionnelles. Pour eux et d'autres dans la même situation, on achète donc maintenant le bateau qui nous convient pour l'avenir – au prix d'aujourd'hui – avec des revenus de location sur cinq années jusqu'au terme du bail.

Dans le cas de Christian, gestionnaire et entrepreneur dans la jeune cinquantaine, ce n'est pas tant l'aspect financier qui a pesé dans la balance quand il a pris la décision de faire l'acquisition d'un Jeanneau 409. « Je n'aime pas faire de l'entretien, je n'ai ni le temps ni l'intérêt ! », affirme-t-il. Puis, le fait de pouvoir profiter de son bateau aux Bahamas en hiver et l'été au lac Champlain a fini de le convaincre. « Navtours nous permet, à moi et ma conjointe, nouvellement venue à la voile, de naviguer sans les inconvénients », résume Christian.

Après avoir loué des voiliers pendant une dizaine d'années, Heintje Tremblay a décidé de faire l'acquisition d'un voilier Hanse 445 dans le cadre d'un programme de gestion en charter offert par Vacances Sous Voiles, une autre société dirigée par des Québécois et dont les opérations sont basées dans les îles Vierges britanniques. « Les seuls coûts de quaiage d'un voilier semblable dans les îles Vierges britanniques équivalraient à notre budget de vacances annuel, alors que les revenus de location du programme sont équivalents à ce budget ! », rapporte Heintje, entrepreneur dans le domaine de la construction. Faire affaire avec Vacances Sous Voiles a été facile pour Heintje puisqu'il avait loué des voiliers de la même compagnie pendant huit ans. Son Hanse 445 navigue exclusivement dans les îles Vierges britanniques, mais M. Tremblay profite tout de même, en été, de son bateau à moteur qu'il garde dans la région de Montréal.

Des programmes « à la carte »

« Un bateau en charter n'est pas un centre de profit et nos clients sont des gens qui n'ont pas besoin de faire de l'argent mais de faire de la voile », dit Bruno Lemieux, responsable du développement et des communications chez Navtours. À la différence des grandes sociétés de charter, ceux qui adhèrent à un de leurs programmes peuvent personnaliser leur bateau. « Contrairement aux exigences des grandes flottes, nos propriétaires ont tout le loisir de personnaliser leur bateau, à commencer par la façon dont le nom est inscrit sur la coque », ajoute M. Lemieux. Et si les grands locataires offrent à leurs clients la possibilité d'utiliser un

Suite p.94

RESTO-PUB



VIEUX-PORT

333, RUE DE LA COMMUNE OUEST
MONTREAL, QC H2Y 2E2
514-876-5837