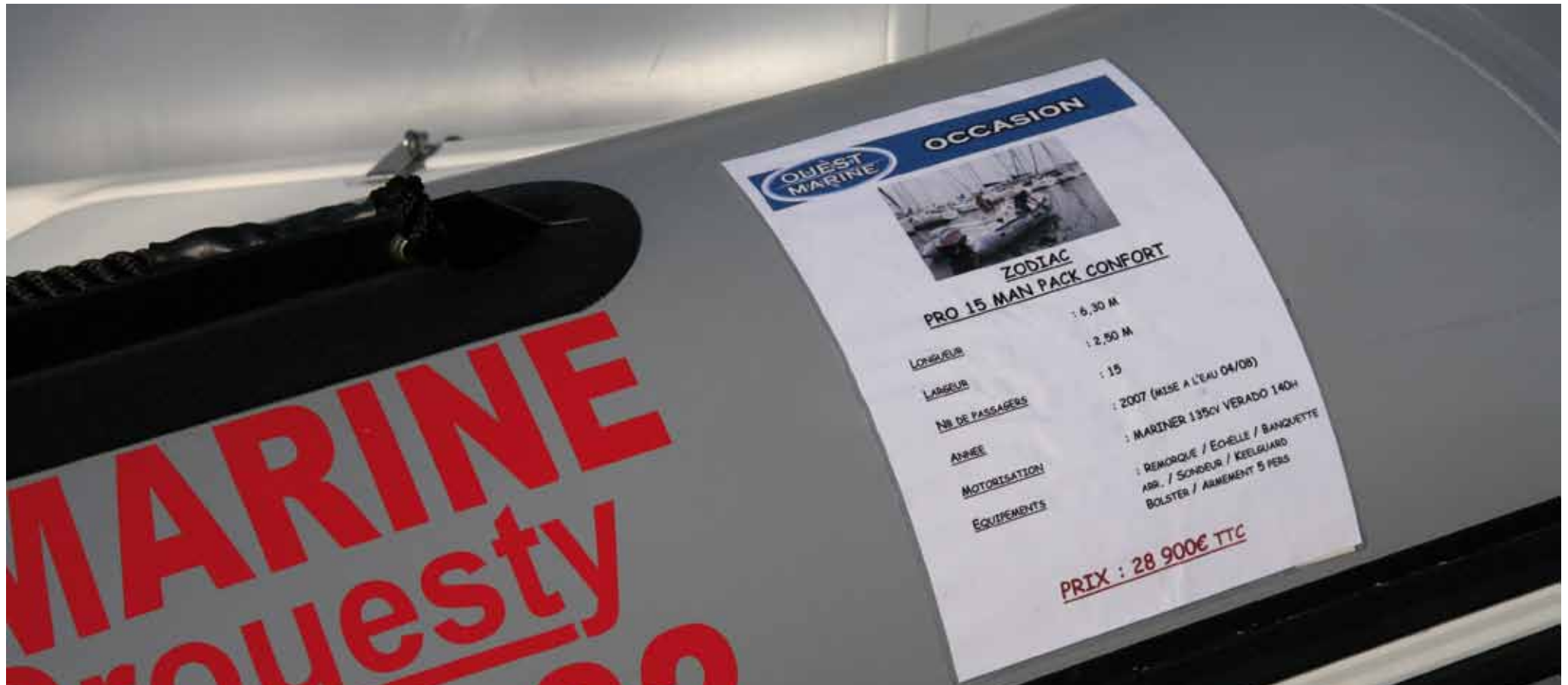


# Sachez déjouer les pièges !

A moins de disposer d'une grande expérience dans ce domaine, savoir évaluer à coup sûr la qualité d'une occasion n'est pas chose simple. Nous avons donc fait appel aux compétences de Patricia Deysieu, spécialiste en expertise de pneumatiques et semi-rigides. Les conseils que nous vous donnons ici devraient vous aider à réussir votre achat d'occasion.

Texte Philippe Leblond avec Patricia Deysieu (conseil et expertise maritime) – Photos Philippe Leblond





**C**est Nord Nautic Loisirs (95 - Bernes-sur-Oise), concessionnaire renommé de la région parisienne, qui nous a gentiment accueillis et que nous remercions au passage pour sa disponibilité. Je dis nous, car je suis accompagné de Patricia, arrivée tout exprès de sa Charente-Maritime, avec sa "valise magique". Les 25 années qu'elle a passé au sein du Groupe Zodiac vont nous être fort utiles pour décoder les "blessures", plus ou moins visibles, dont sont porteurs les bateaux qui ont servi à notre séance photos. Comment interpréter les indices dont sont frappés telle coque en polyester, tel plancher en contreplaqué, tel flotteur, tel hors-bord ? Suivez nos pas dans cette revue des cas, plus ou moins limite, que vous risquez de rencontrer sur les pneus du marché de la revente.

## **Polyester :** **inspectez aussi les renforts intérieurs**

Propre au semi-rigides le gros œuvre en polyester n'a cessé de se développer. Les formes toujours plus complexes des moulages donnent une image valorisante du semi-rigide, et témoignent d'une mise en œuvre de mieux en mieux maîtrisée. Pour autant, l'outrage des ans et, parfois, un entretien indigne de ce nom peuvent altérer l'apparence, voire la structure des dites unités. Au rang des points les plus sensibles : les virures, les redans, la ligne de quille, le tableau arrière... Bref, toutes les parties qui présentent des arêtes plus ou moins marquées. Ces dernières sont exposées aux chocs ou aux efforts, que ce soit lors d'opérations aussi courantes que les manutentions à partir de la remorque (mauvais placement sur les rouleaux), le transport par la route (chocs sur les nids-de-poule), le beachage ou l'échouage (galets cachés dans le sable)... Il est évident que lors du rendez-vous avec le vendeur, il faut exiger de voir le bateau à terre, sur une remorque ou un ber, tant l'examen visuel de la coque est déterminant. Il n'est pas rare de constater quelques griffures, ou écailles sur le gel-coat. Ces petites plaies ne sont pas graves à proprement parler, mais il conviendra de ne pas les laisser perdurer, car à terme, l'eau finira par pénétrer le tissu de verre. Ce genre de marques est assez facile et peu coûteux à faire réparer. Il est même possible de le faire soi-même, à l'aide des kits de réparation composites, en vente dans de nombreux magasins. Autre type de marques constatées sur le polyester : le "faïençage". Ces traces, qui évoquent la surface d'un vieux vase de Limoges, ne sont pas forcément graves. Cela dépend de leur étendue et de l'endroit concerné. Cela peut être simplement dû à un gel-coat de mauvaise qualité, ou à une surcharge de matière (le pistolet aura trop insisté...), se limitant un préjudice esthétique. Là aussi, la réparation est simple : ponçage, enduction de gel-coat, et « polishage » pour restituer la brillance. Plus embêtant, est le faïençage constaté sur des points de la coque ou du plancher où les contraintes physiques s'exercent le plus fort : tableau arrière, bouchains, plancher, renforts intérieurs de la coque (omegas, couples, varangues...). Un coup d'œil sur les fonds par les ouvertures (coffres, baille à mouillage, trappes de visite) permet de s'assurer qu'il n'y a pas de jeu excessif dans la structure de la coque (éléments disjoints). Tant qu'il s'agit de microfissures, il n'y a pas de quoi s'alarmer, mais des fentes nettement visibles peuvent trahir un affaiblissement structurel.



1. *Le gel-coat de cette carène présente des traces de faïençage.*
2. *Cette profonde rayure témoigne des dégâts que peuvent occasionner les manutentions sur la remorque.*
3. *Une simple lame permet de constater que ce gel-coat est criblé de bulles.*
4. *Notre experte, Patricia, mesure le taux d'humidité du polyester à l'aide d'un appareil électronique.*





N'oublions pas non plus le "farinage". Cet aspect mat, dépoli, provient de la poussière de gel-coat, qui fait penser à de la farine (quand il est blanc). Il suffit de passer la main pour s'en apercevoir. C'est un signe normal de vieillissement, qui intervient généralement sur les semi-rigides de plus de dix ans. Une bonne occasion de rappeler qu'un gel-coat cela s'entretient aussi, à l'aide de rinçages fréquents à l'eau douce et de produits de protection dédiés. La structure du composite n'est pas en danger, mais pour restaurer le brillant originel, cela passe par un gros travail : passage intégral à l'acétone, puis au polish. Et cette embellie ne durera pas...

Plus grave, il y a "l'osmose". Cette réaction chimique entre certains composants du polyester et l'eau est la "gangrène" des coques en composites. Elle se matérialise en surface par de nombreuses petites cloques bien rondes. Lorsqu'on en crève une, l'odeur dégagée est comparable à celle du vinaigre. À terme, l'osmose peut atteindre la première couche de composites, et donc présenter un réel danger quant à l'intégrité structurelle de la coque. Le remède consiste en une réparation longue et coûteuse, car elle ne peut être faite que par un professionnel : raboter la totalité de la couche de gel-coat, puis laisser sécher. Mesurer l'humidité, pour valider le séchage, puis refaire le gel-coat. Heureusement, ce phénomène est devenu très rare sur les bateaux récents. Enfin, sur les bateaux qui ont vraiment de la "bouteille", il est possible que le polyester se désolidarise du sandwich bois (notamment sur

les ponts) et que lorsqu'on foule le pont on ait un effet "pâte feuilletée". Là, il n'y a plus rien à faire : le composite est arrivé en fin de vie. Par ailleurs, il n'est pas inutile de demander au vendeur s'il transporte systématiquement son bateau de son domicile à son lieu de vacances. Si la distance est importante, c'est un handicap. Car, les semi-rigides, faisant de longs parcours sur des routes pas toujours carrossables, peuvent souffrir sur leur remorque : chocs sur les nids-de-poule, mauvais calage sur les rouleaux, moteur embase relevée (si, cela arrive !) qui augmente l'effort sur le tableau arrière... Tenez, à ce sujet, il n'est pas inutile, de comparer la puissance et le poids du moteur avec les chiffres maxi indiqués sur le document du constructeur du bateau... Une mécanique trop puissante ou trop lourde peut avoir fatigué le tableau arrière.

### Plancher et fond souple : préférez un plancher alu

L'examen visuel est nettement plus facile que pour un semi-rigide. Première chose : demandez au vendeur de présenter son bateau démonté. C'est impératif pour apprécier l'état du fond souple qui, même s'il n'est pas crevé, peut cacher des blessures sous le plancher. Que la bande molle de protection de la quille porte des traces de frottement ou des petites coupures et assez normal et n'a pas de conséquence. Par contre, il est plus préoccupant

- ◀ *Le plancher en bois souffre particulièrement du ragage de la nourrice de carburant.*
- ▶ *Sur l'angle de ce tableau arrière, le tissu est usé jusqu'à la trame.*
- ▲ *Ce tableau arrière montre des trous de fixation rebouchés, traduisant un changement de moteur.*
- ▼ *Une fissure de cet ordre peut signifier, à terme, une fragilisation du tableau arrière.*



de constater une perte d'enduction (apparition de la trame) à la base du tableau arrière, ou à l'intérieur aux points de contact avec le plancher. Cela trahit d'une part, des ragages répétés (bateau fréquemment tiré au sec sans portage), d'autre part, un entretien insuffisant avec la présence de sel et de sable qui peut attaquer sérieusement l'enduction, notamment le long des longerons, rendant le tissu poreux. Autre point important : l'état de la quille gonflable. Elle doit pouvoir être gonflée à sa pression maxi et ne pas perdre d'air, car elle est la colonne vertébrale du plancher. La présence d'une rustine est mauvais signe... Une fois le canot à l'eau, vérifiez aussi l'efficacité des bouchons de vite-vite et des clapets anti-retour. N'oubliez pas d'inspecter, le tableau arrière et ses plaques martyres (celles qui reçoivent les presses du hors-bord). Une fissure sur le chant du tableau témoignerait d'un choc violent ou d'une contrainte propulsive trop élevée (puissance maxi non respectée ?).

Pour ce qui est du plancher, préférez un modèle avec un plancher aluminium. Ce matériau est à la fois plus rigide, plus résistant, d'un entretien quasi nul et tient beaucoup mieux dans le temps. Si le canot de vos rêves est doté d'un plancher en bois, faites-le démonter pour l'ausculter attentivement. L'usure du verni ou de la peinture est quelque chose de naturel, et un bon revernissage lui redonnera fière allure. Par contre, si la peinture ou le verni ont disparu et que le contre-plaqué lui-même est usé, c'est que le propriétaire n'était pas vraiment soigneux. L'un des endroits les plus exposés est l'emplacement de la nourrice d'essence (il est où le tapis de pro-

tection ?). Si vous constatez des fissures importantes sur les H de jonction (les vieux modèles sont en bois), ou un gondolage des planches, oubliez ce bateau. Le plancher des modèles plus récents possède des H en aluminium, plus robustes.

## Flotteurs : attention aux liaisons avec la coque !

C'est le talon d'achille des pneumatiques. La structure gonflable, même si elle est très robuste dans la majorité des cas, vieillit plus vite que le polyester. Outre un défaut d'entretien, ou des ragages répétés, l'atteinte peut provenir d'une pression de gonflage insuffisante. En navigation rapide, les tubes sont alors soumis à rude épreuve, notamment au niveau des collages, particulièrement au raccordement avec le fond, pour les pliables, et au tableau arrière pour les semi-rigides. Mieux vaut un bateau gonflé dans la plage haute de la recommandation constructeur (un flotteur n'explose qu'au-dessus de 1 000 millibars), la structure étant mieux maintenue. Cette rigidité du flotteur profite aussi à la coque, moins sollicitée.

Le piège avec les flotteurs, c'est qu'ils peuvent arborer un état appétissant et ne pas tenir la pression. Il est donc impératif de demander au vendeur de gonfler les tubes à la pression de référence (240 millibars à contrôler avec un manomètre), et de reconstrôler cette pression 6 heures plus tard. Si la perte d'air est significative (la norme internationale ISO, tolère une perte de 48 millibars par 24 h) c'est qu'il y a une fuite. Vérifiez l'état du joint de



▲ À l'aide d'un manomètre, Patricia vérifie la tenue à la pression de ce flotteur.

1. La lame peut passer entre l'anneau avant et le flotteur. Certains plaisanciers forcent un peu trop sur le treuil lorsqu'ils ont fini de remonter le bateau sur la remorque !
2. Des ralingues de saisines abîmées, et un renfort de tissu usé jusqu'à l'âme, témoignent d'un usage intensif.
3. Les « peluches » de tissu qui apparaissent sur ce collage d'Hypalon sont peu esthétiques mais ne signifient pas une usure anormale.
4. Ces œillets de ralingue, en laiton, marqués de vert-de-gris trahissent un manque d'entretien.
5. Il arrive que certains tissus PVC, longtemps exposés à la chaleur, se mettent à poïsser (le papier reste collé).
6. Lors de l'inspection avant achat, n'oubliez pas de jeter un œil aux joints des valves de gonflage.



caoutchouc des valves de gonflage. Si tous sont intacts, orientez-vous vers une nouvelle occasion, car la recherche de fuite n'est pas chose aisée, et la réparation, si elle est visible, fera l'effet d'une verrue sur un beau visage.

Au cas où vous tiendriez absolument à acheter un modèle dont le flotteur est endommagé, les coupures ou les déchirures de petites dimensions peuvent être réparées par le plaisancier, à l'aide du kit de réparation, mais pour les dommages étendus (surtout s'il y a besoin d'une pièce intérieure) l'intervention d'un professionnel est vivement recommandée, car il en va de la structure et de l'étanchéité du flotteur. Il procédera à un test de tenue à la pression de 24 heures.

Si le flotteur tient la pression, il peut néanmoins montrer des signes plus ou moins marqués de mauvais traitements : salissures, griffures, usure de l'enduction laissant apparaître la trame du tissu. Dans ce dernier cas, il faut réparer sinon le tissu sera directement exposé à l'eau et deviendra poreux. Plus rare, le flotteur ou ses accessoires peut présenter un aspect poisseux. Ce phénomène, qui peut s'observer sur des modèles en PVC, provient de la déstabilisation de la surface, avec remontée des plastifiants (ces derniers donnent sa souplesse au tissu). Il n'y a pas de remède durable : on peut enlever la couche poisseuse grâce à de l'acétate d'éthyle, mais tôt ou tard, elle se reformera. Vous pouvez aussi faire appel à un professionnel qui fera une application de peinture polyuréthane adaptée redonnant, pour quelque temps, un aspect neuf...

## Inox :

### la rouille témoigne d'un manque d'entretien

La visserie n'est pas toujours d'un inox de qualité équivalente (le top en matière d'inox pour les bateaux est le 316 L), et parfois, des particules métalliques provenant des outils (visseuse pneumatique, ou tournevis) peuvent rester collées à l'acier qui, avec le temps, se mettent à rouiller. Un semi-rigide dont les mains courantes, roll-bar et autres accessoires en inox n'ont pas bénéficié d'un entretien régulier (rinçages fréquents, pâte à passer) finissent inévitablement par arborer des traces de rouille. Des inox brillants sur un semi-rigide ancien sont le signe d'un propriétaire méticuleux. Quand un inox est très rouillé, il est irrécupérable...

## Sellerie :

### la mousse à cellules fermées, c'est mieux

Soyez attentifs à tous les points d'attache des coussins d'assises ou de bain de soleil (boutons pressions, sangles, Velcro...). Autres points sensibles : les coutures, et surtout la mousse. Si cette dernière n'est pas composée de cellules fermées, elle finira pas prendre et retenir l'eau. Si les coussins ne sont pas déhoussables (encore faut-il que les fermetures Éclair soient opé-



▲ Cette armature de dossier en inox, dégoulinante de rouille, fait état d'un entretien sommaire.

▼ Il en va de même pour cette sellerie sévèrement marquée.





rationnelles !), il ne faudra que quelques saisons pour que la mousse se désagrège. Si, en cas de coussin décousu, une reprise est possible chez le cordonnier du coin, il n'en va pas de même pour une déchirure qui demandera l'intervention d'un sellier de marine. Sachez toutefois que certains constructeurs proposent une sellerie de remplacement au catalogue... Enfin : sur les bateaux d'un certain âge, il n'est pas rare de constater des moisissures. Si elles ne sont pas trop marquées, elles peuvent être traitées à l'aide d'un produit de nettoyage efficace.

## Moteur et périphériques : réclamez les datas !

Ne perdez pas de vue qu'un moteur, c'est environ 50 % du prix de l'ensemble et qu'à ce titre, il faut s'entourer des plus grandes précautions lors de l'inspection. Sans être un mécanicien averti, il n'est pas difficile de percevoir des signes négatifs : capot rayé ou écaillé (un capot neuf c'est au moins 10 % du prix de l'engin !), fût d'embase corrodé (voire cloqué, si repeint par un amateur), dérive d'embase tordue, voire sectionnée, pales d'hélice écornées, fissurées ou en "chou-fleur" (attention : l'absence de peinture en bout de pales n'est que l'usure normale), anodes complètement bouffées (donc pas changées régulièrement)... Une fois ôté le capot, une tête motrice crasseuse, des traces de sel marin, une tringlerie exempte de graisse propre et oxydée, sont les indices d'un manque d'entretien flagrant.



Outre le moteur lui-même, un coup d'œil aux accessoires périphériques s'impose. Votre enthousiasme sera refroidi si vous constatez : une barre hydraulique non graissée, portant des traces de rouille ou de corrosion, un volant physiquement pénible à tourner ou avec un jeu excessif, un boîtier de commandes avec des câbles non graissés, un levier d'inverseur et de gaz grippé, un point mort difficile à trouver, un filtre décanteur dont le bol contient de l'eau, trahissant une condensation excessive dans le réservoir de carburant, des cadrans transformés en étuves (montage non étanché)...

Pour en savoir plus sur le moteur que vous convoitez, n'hésitez pas à demander au vendeur, ou à son concessionnaire, les datas (données techniques) contenus dans la mallette de diagnostic informatique. Ces derniers vous livreront tout l'historique de l'engin (pour les moteurs à injection électronique, dotés d'un ECU) : le temps de marche, ventilé régime par régime, les surchauffes éventuelles, les interventions réalisées en maintenance, ou en réparation...). Une vraie "boîte noire" !

Pour les moteurs plus anciens (2-temps ou 4-temps à carbus), vous pouvez recourir à l'analyse d'huile en laboratoire. Un expert fera le prélèvement (moteur chaud) et enverra l'échantillon au labo. Vous obtiendrez rapidement une réponse quant à la santé du moteur (particules métalliques contenues dans l'huile, qualité de l'huile utilisée...).



1. L'état de la direction mérite également toute votre attention. L'absence de graissage régulier est ici flagrante.
2. La corrosion marine a fini par avoir raison de la cuvette de ce moteur...
3. Une hélice montrant une peinture usée sur l'extrémité de ses pales n'a rien d'anormal.
4. Cette embase corrodée, a été repeinte maladroitement. Méfiez-vous de ce type de « barbouillage » qui ressemble à un pansement sur une plaie.



**Documents du bateau :**

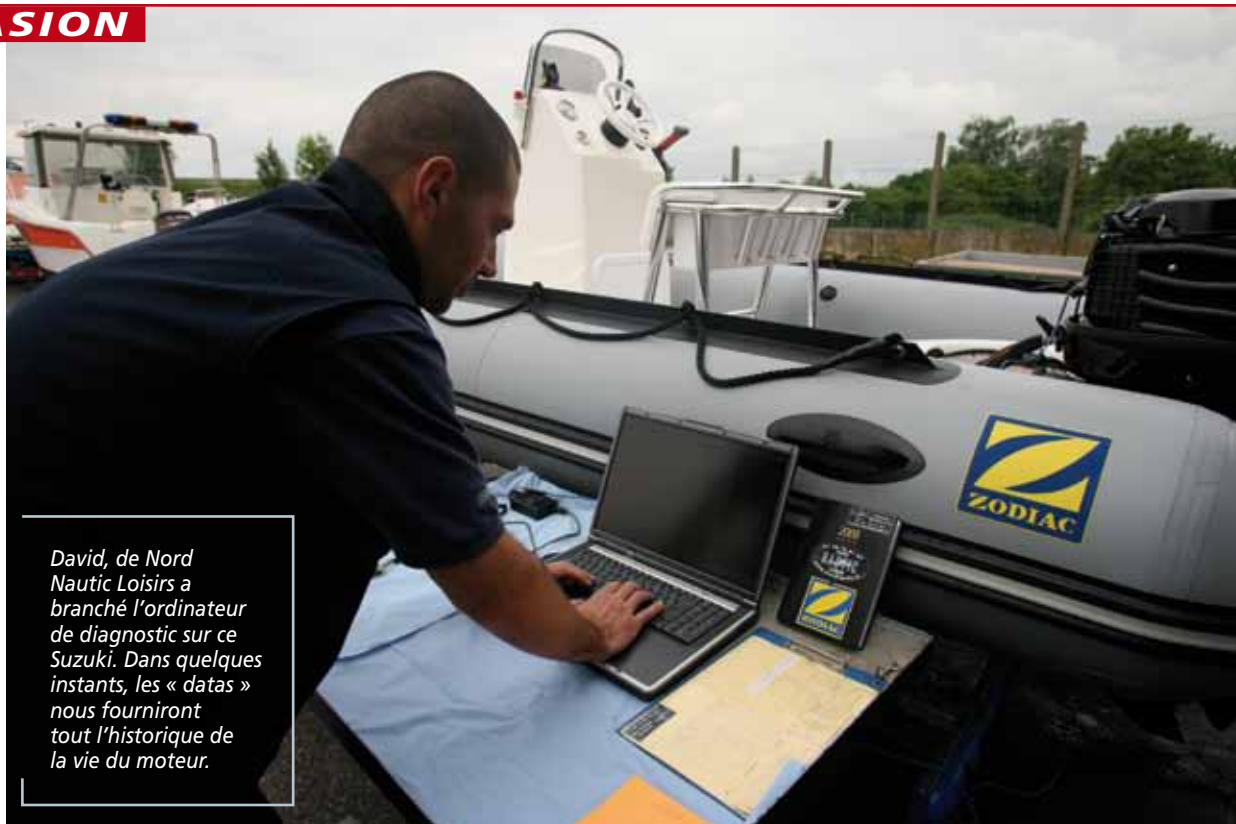
**vérifiez l'immatriculation**

La carte de circulation (ou l'acte de francisation), document officiel de propriété et d'immatriculation du navire, doit vous être présentée par le vendeur. Vérifiez sa concordance avec la plaque-constructeur (généralement rivetée sur le tableau arrière) et l'immatriculation figurant sur les flotteurs. Tant que vous y êtes, exigez le livret d'entretien du moteur (tous n'en possèdent pas, car aujourd'hui remplacé par les datas de l'ECU), ainsi que les factures permettant de connaître le mode d'hivernage, la nature et la fréquence de l'entretien, l'achat d'options éventuel... Un petit coup de fil au professionnel en charge du bateau n'est pas superflu.

**Évaluation du prix :**

**l'Argus comme point de départ**

Pour fixer la valeur d'un bateau d'occasion, notre experte se base sur le magazine "L'Argus du Bateau", sachant que pour elle, cette cotation n'est qu'un repère, car il faut bien connaître les pneus pour évaluer au plus juste le vieillissement d'un flotteur (un pneumatique vieillit plus vite qu'une coque rigide). Entre aussi en ligne de compte l'éventuel matériel optionnel, et son état, la qualité de l'entretien et les heures moteur qui, dans le cas d'une mécanique qui a peu tourné, engendrent une petite plus-value. Dans le cas contraire (moteur ayant beaucoup servi, entretien aléatoire), une moins-value sera appliquée. Si le bateau n'est plus coté à l'Argus, l'évaluation sera à son entier arbitrage.



*David, de Nord Nautic Loisirs a branché l'ordinateur de diagnostic sur ce Suzuki. Dans quelques instants, les « datas » nous fourniront tout l'historique de la vie du moteur.*



**LES AVANTAGES D'UNE EXPERTISE**

Avoir recours à un expert maritime, c'est la certitude de disposer d'une analyse approfondie des différents composants du bateau convoité. L'expert connaît les processus de fabrications, quel que soit le matériau (polyester, aluminium, bois, tissu enduit...), ainsi que les différents moteurs du marché, leurs points forts, et faibles. Mieux que vous, il saura déchiffrer les "datas" du diagnostic informatique édité par l'ordinateur du concessionnaire. Il dispose de surcroît d'un matériel lui permettant de mesurer le taux d'humidité du gel-coat d'une coque, et l'étanchéité d'un flotteur. À votre demande, il pourra faire procéder à une analyse d'huile moteur par un laboratoire... Question tarif, Patricia Deysieu, qui s'est spécialisée dans l'expertise des pneumatiques et semi-rigides, applique 42 € du mètre linéaire, pour une expertise avant achat (ou vente), et délivre une évaluation du bien, en fin de document. Pour le vendeur, présenter une expertise en bonne et due forme est un argument de vente supplémentaire, et pour l'acheteur potentiel, l'assurance d'éviter une mauvaise affaire. [patriciadeysieu@orange.fr](mailto:patriciadeysieu@orange.fr)

Les papiers du bateau et la carte grise de la remorque.

