



# LES INDISPENSABLES !



## Interview / Expert maritime en plaisance, les coulisses de ce métier incontournable pour les plaisanciers

Jean-Claude Frantz a construit sa carrière en conjuguant passion pour le nautisme et rigueur technique. Aujourd'hui indépendant en cabinet d'expertise maritime et de plaisance fluviale, il lève le voile sur les coulisses d'un métier exigeant, finalement peu connu des plaisanciers.



Jean-Claude Frantz © CC BY



Jennifer Champin

Publié le 24-03-2025

Le monde de la plaisance repose sur la confiance : celle que l'on accorde à son bateau, mais aussi à l'expert qui le [jauge](#). Jean-Claude Frantz, spécialiste en [expertise maritime](#) et de plaisance fluviale, revient sur son parcours marqué par une exigence technique forte et une quête d'indépendance revendiquée. Ce professionnel aguerri partage ici sa vision du métier, les compétences essentielles à son exercice, et les enjeux futurs qui guettent la profession.

### Pouvez-vous nous parler de votre parcours, de vos premières années jusqu'à votre spécialisation dans l'[expertise maritime](#) ?

La mer a toujours exercé son pouvoir d'attraction et influencé mes choix. Après mes études techniques poussées, une longue période d'activité professionnelle en Afrique a suivi, en grande partie au bord de l'océan, avec des vacances en France sous la forme de belles croisières sur mon voilier. Retour au pays, installation au bord de la Méditerranée dans un grand [port de plaisance](#) et à proximité immédiate du [canal du Midi](#), avec reprise d'un cabinet de courtage de bateaux d'occasion. Celui-ci s'est transformé, au fil des années et de ma montée en compétences, en cabinet d'[expertise maritime](#) et de plaisance fluviale. Depuis maintenant plusieurs années, je me consacre exclusivement à l'expertise civile et judiciaire et à la transmission de l'expérience acquise.

### Qu'est-ce qui, selon vous, définit un bon expert maritime ?

Le métier d'expert maritime est facile d'accès mais difficile dans la pratique. Aucun diplôme n'est requis, pas de réglementation contraignante, pas de [formation](#) spécifique obligatoire. Il est nécessaire d'avoir de solides connaissances techniques très diversifiées, des méthodes de travail modernes et adaptées, de la curiosité, de l'humilité, de la rigueur, un sens de l'organisation avancé, le goût du contact humain, de l'honnêteté intellectuelle, une conception du temps de travail très ouverte, le goût du travail en solo et de l'absence de hiérarchie.

Un expert sera tout d'abord un amoureux de la mer à laquelle il s'est confronté, d'une manière ou d'une autre, un admirateur d'élégantes carènes posées sur un ber quelque part ou d'une belle unité amarrée dans un port. C'est un bon début... On ne devient pas expert maritime uniquement pour exercer un métier mais surtout pour se fondre dans un milieu magnifique qui sera présent dans notre existence tous les jours et qui devra permettre de vivre pleinement ses choix.



## Pourquoi avoir choisi de ne pas être rattaché à une compagnie d'assurances ?

La question s'est posée dès le début en ces termes : agir dans le "technique" avec objectivité ou dans le "sinistre" en partenariat avec des compagnies d'assurance. Mon choix s'est très rapidement porté naturellement vers le "technique", ce qui m'a permis en plus, au bout d'un certain temps, d'accéder librement à l'expertise judiciaire.

Je n'ai jamais regretté de rester libre de mes choix dans mon travail. Depuis plusieurs années maintenant, je choisis mes missions en fonction de leur compatibilité avec mes compétences, mes préférences, des contraintes de la mission, ce qui ne m'empêche pas de temps en temps de traiter des expertises amiables contradictoires pour le compte de clients ou d'assureurs, mais cela représente une faible partie de mon activité.

## Quels types d'embarcations expertisez-vous le plus souvent ? Y a-t-il une différence notable entre expertiser un voilier classique et un multicoque moderne ?

L'activité d'expertise correspond plus ou moins au marché de la plaisance et ce marché a évolué depuis de nombreuses années. Les voiliers ou bateaux à moteur, sont de plus en plus grands et volumineux, plus confortables, beaucoup plus équipés en matériel de confort, en aides à la navigation, en motorisations modernes, en tout... Le cœur du marché aujourd'hui est, selon moi, le bateau qui permet de faire des petites croisières tranquillement et de vivre confortablement au port, comme dans une résidence secondaire. Le bateau d'occasion de taille intermédiaire, à voiles ou à moteur, constitue aujourd'hui l'essentiel de mon activité, dans ma région ou ailleurs. C'est de l'expertise classique sur et avec du matériel standard bien connu la plupart du temps et quelques surprises parfois, bonnes et mauvaises. Le multicoque moderne appartient à un monde un peu différent avec des architectures et des conceptions particulières, des matériaux autres et des acheteurs différents avec des projets d'envergure, ce qui ne change pas grand-chose au protocole d'investigations, à condition de bien connaître ces bateaux. Les "multi", en ce qui me concerne, représentent une faible proportion de mes activités en pré-transactionnel.

## Quels sont, selon vous, les grands enjeux à venir pour les experts maritimes ?

Sécuriser les compétences sur trois plans : technique, juridique et objectivité. Avec l'évolution des technologies qui accélère, les méthodes de fabrication qui évoluent et la production qui se mondialise, le travail de l'expert maritime risque de devenir de plus en plus spécialisé et nécessitera des mises à niveau de plus en plus complexes. Déjà, se développent des formations spécifiques sur les nouveaux modes de propulsion, l'énergie électrique de bord, les aides à la navigation, les "nouveaux" risques... Il en va de même pour les outils de traitement de l'information avec les portables, les tablettes, les logiciels spécifiques générateurs de rapports automatiques, les choix par case à cocher, les phrases préformatées. L'ubérisation de la fonction expertale avance à grands pas. Il reste à espérer que l'expert "humain" restera le dernier maillon décisionnaire dans la fonction expertale, mais l'exercice de son art deviendra de plus en plus complexe. Il sera en effet difficile de l'imaginer exercer sans formation permanente, qu'elle soit technique ou juridique, sans tutorat en civil ou en judiciaire, sans participer à des expertises avec des "anciens", sans assistance, sans conseil.

## Comment s'organise une journée type d'expertise et quels outils et instruments techniques utilisez-vous lors de vos expertises ?

La notion de "journée type" n'est pas adaptée à la fonction, je préfère raisonner en "mission type". Prenons comme base l'expertise pré-transactionnelle d'un voilier standard, le cœur du marché aujourd'hui. Après la phase de préparation administrative et opérationnelle : définition du cahier des charges avec le mandant, devis, contrat, planification des opérations selon les contraintes de chacun, la disponibilité des moyens de manutention, les caprices de la météo, modification du planning et, enfin, il faut rentrer dans le dur, l'expertise. Ce type de bateau va nécessiter plusieurs journées de travail.

La première journée sera consacrée aux investigations, bateau au sec et à flot, essai dynamique, bilan verbal avec le mandant...

Les investigations se déroulent de façon très structurée pendant plusieurs heures, selon un ordre logique préétabli qui peut être modifié selon les contraintes extérieures et avec des outils courants.

Petite parenthèse sur les outils utilisés. Personnellement, je travaille "léger", avec :

- un petit calepin et un crayon
- une lampe de poche Led
- un appareil photo compact de bonne définition, avec mode rafale, flash et vidéo
- un appareil photo avec zoom pour les voiliers
- un enregistreur numérique
- mon smartphone, au cas où
- mon attestation d'assurance RC dans la sacoche
- un résumé des informations spécifiques sur le bateau collectées avant les investigations (défauts relevés par les utilisateurs, faiblesses, points positifs, points à vérifier impérativement, détails de construction particuliers...).

Les journées suivantes seront consacrées à des longues heures de bureau face à des ordinateurs, un pour les textes et l'autre pour les images agrandies. Cela commence par le tri et le classement des photos, vidéos et mémos en fonction du déroulement de l'expertise, puis de la rédaction du rapport à partir d'une matrice type, qu'il faudra sans cesse modifier, corriger, compléter, améliorer, restructurer... Même si un bateau identique a déjà été traité par le passé, il faut pratiquement tout reprendre.

La règle : deux bateaux identiques, fabriqués le même mois, ne sont jamais pareils. Beaucoup de travail d'étude, de choix, d'options, de doutes, de questions. Avec les photos, les mémos et les vidéos, le bateau est découpé en petits morceaux détaillés qui permettront de reconstituer le puzzle sur un écran et de trouver des détails intéressants parfois ignorés dans les investigations visuelles. La recherche d'informations sur le web est très présente avec l'aide de l'intelligence artificielle. Journée bien remplie qui se prolonge fréquemment le lendemain.





**Quels sont les points de contrôle les plus critiques pour vous sur une unité de plaisance ? Avez-vous constaté une évolution des défauts récurrents selon les générations de bateaux ?**

Tout ce qui peut mettre en danger la vie des plaisanciers doit être examiné avec le plus grand soin. Le mauvais état des colliers sur la conduite raccordée à la vanne d'arrivée d'eau du moteur est certainement plus important que la défaillance du thermostat de la cave à vin électrique.

Dans les cas extrêmes, tant que le bateau fait bouchon, que l'eau n'y pénètre pas par les fonds ou ailleurs, que la structure n'est pas disloquée et qu'il reste un peu de vivres dans un équipet, la vie pourra certainement être préservée jusqu'à la fin du cauchemar. Nos investigations sont générales mais beaucoup plus fines sur tous les points qui concernent la sécurité à bord avec priorité à la structure globale de la coque : la fixation du lest, les passe-coque, les vannes, les hublots, les divers collages structurels...

De nos jours, l'évolution des techniques de fabrication et des matériaux permet de limiter certains défauts comme par exemple, les vannes et passe-coque en PVC armé, les structures de fond caissonnées et moussées, les colles toujours plus efficaces. Tout cela à un coût que l'on amortit dans les charges de maintenance. Bien sûr les panneaux de vaigrages plastifiés sur clips avec leds variables intégrés n'auront jamais le charme du plafond de carré barroté d'un voilier bois. Le matériel évolue beaucoup plus vite que les usages que l'on en fait.

Quelques "records" relevés récemment :

- Une vanne à vis de 60 ans d'âge au fond d'une bateau bois, en bronze d'époque, ouverte et que l'on hésite à toucher.
- Sur un vieux réchaud gaz qui sert à chauffer l'eau du café à chaque sortie pêche toute l'année, un tuyau souple, comme un arbre d'hélice, estampillé "1979", un bon cru (sur les craquelures).

**Avez-vous été confronté à des cas de malfaçons importantes sur des unités neuves ? Comment gérez-vous ce type de situation, notamment vis-à-vis du constructeur ou du chantier ?**

Personnellement non. J'ai été sollicité à plusieurs reprises par des confrères en charge de problèmes révélés après livraison de bateaux neufs. Problèmes liés à des défaillances humaines plus qu'à des erreurs de conception ou de mauvaises solutions technologiques, comme par exemple des entrées d'eau au niveau d'un diaphragme de transmission sail-drive mal monté ou mal serré, problèmes de collage défectueux des cloisons structurelles (bruits, grincements), infiltrations sournoises au niveau d'un passe-coque. Ces problèmes doivent normalement trouver leur solution par le SAV constructeur mais ils finissent souvent en judiciaire dans de longues procédures pendant lesquelles le client ne peut pleinement profiter de son bateau.

**Avez-vous observé une évolution du profil des plaisanciers que vous accompagnez ? Quels sont leurs attentes principales aujourd'hui ?**

Les bateaux ont évolué depuis les années 60, et les plaisanciers avec eux. La mer aussi a changé comme les conditions de navigation et la météo. Pour avoir participé avec des chantiers à plusieurs salons nautiques comme celui de Paris par exemple, je constate que les visiteurs au salon, dans les années 90, commençaient par un tour du pont et de son accastillage. 20 ans plus tard, la visite commence souvent par l'intérieur pour apprécier le confort des cabines, la qualité de l'alcantara des banquettes et la taille du frigo. Même chose en mer, dans les années 80, en pleine saison, des voiles un peu partout au large, des petites lumières rouges et vertes très présentes sur une traversée vers la Corse de nuit. 30 ans plus tard, beaucoup moins de voiles au-delà des 5 miles, mais encombrement au mouillage dans l'avant-port au calme et peu de monde la nuit entre Toulon et Calvi, à part les ferrys.

Aujourd'hui, un mandant qui nous sollicite, veut être rassuré quant au prix du bateau qui l'intéresse, et sur la certitude qu'il aura peu ou pas de frais de remise en état ou en conformité et qu'il trouvera tout le confort nécessaire pour passer d'agréables week-ends au port avec la possibilité de faire des sorties en famille. Une autre façon de voir la mer et la navigation qui doit rester de plaisance...

**Quelle est, selon vous, la responsabilité morale et juridique de l'expert face aux recommandations qu'il émet ? Avez-vous déjà été mis en cause après une vente ou un sinistre ?**

C'est le travail de l'expert et sa relation avec le mandant qui doit permettre la signature d'un acte de vente d'un bateau de plaisance. Les investigations doivent être complètes et impartiales. Chaque désordre relevé est expliqué et son traitement doit faire l'objet d'une recommandation réaliste, d'une prescription, même si cela doit compromettre l'acquisition.

Aucun défaut ne doit être minimisé, pour quelque raison que ce soit. L'oubli ou la minimisation de désordres importants, le défaut de conseil, la négligence, engagent la responsabilité morale et juridique de l'expert. La mission d'expertise ne peut être prise avec légèreté et détachement, pour faire plaisir, ne pas inquiéter, en lissant les problèmes. Les écrits et les choix de l'expert peuvent conduire à des situations dramatiques qu'il lui faudra assumer. J'ai du mal à imaginer les conséquences pour un expert qui aurait négligé de prescrire le remplacement d'une vanne de fond corrodée, bloquée dont la rupture aurait entraîné le naufrage d'un navire.

A ce jour, et après environ 500 expertises effectuées, je n'ai jamais été mis en cause.

## **Face au vieillissement de la flotte de plaisance, les experts sont-ils de plus en plus sollicités pour des expertises de suivi ou de sécurité ?**

Le vieillissement de la flotte entraîne plusieurs problèmes. Le premier est la présence dans les ports de bateaux-ventouse et autres épaves flottantes que l'on reconnaît à leur état de délabrement avancé. Les capitaineries se sont penchées sur ce problème et le phénomène se réduit peu à peu. Obtenir une place de port pour un bateau d'un certain âge est, de plus en plus, conditionné par l'obligation pour le propriétaire de fournir à la capitainerie une attestation de navigabilité du bateau concerné qui doit être d'aspect extérieur satisfaisant, autonome en manœuvre au moteur, aux normes sécuritaires et étanche. Ce type de mission est de plus en plus demandé depuis peu. C'est l'occasion idéale pour les experts débutants qui désirent apprendre, se faire la main, sans trop de risques.

Le second est la vente entre particuliers de bateaux anciens à reconditionner et à bas prix. Dans ce genre de transaction, il est rarement fait appel à un expert dont le coût de la prestation est trop important par rapport à la valeur du bateau.

## **Quel regard portez-vous sur la transition écologique du nautisme ? Les bateaux plus "verts" posent-ils de nouveaux défis techniques à l'expertise ?**

La transition écologique a commencé il y a longtemps avec les caisses à eaux noires obligatoires pour pouvoir jeter l'[ancrage](#) à certains endroits. Aujourd'hui, le développement de la [propulsion](#) électrique va attirer de plus en plus de plaisanciers si son coût reste dans les limites du supportable. Cette dernière évolution s'adressera aux amateurs de petites sorties qui n'auront pas besoin de refaire le plein d'énergie dans l'après-midi. Le risque sera là quand même, comme pour les voitures électriques immobilisées "à court de carburant", sur certaines autoroutes hyper chargées pendant les périodes de pointe estivales.

Le problème sera différent pour les unités plus grandes, les unités de croisière. La [propulsion](#) électrique présente des contraintes quant à l'approvisionnement et le stockage de l'électricité, mais aussi des avantages quant à la maintenance, plus légère, des organes de [propulsion](#) et de transmission. Je suis persuadé que dans quelques années et en fonction de l'évolution très rapide de la technologie, les bateaux pourront être entièrement autonomes et générer leur électricité tout seul. Et parallèlement à cela, de nouvelles générations de moteurs dits "thermiques" verront certainement le jour, tout aussi propres que les moteurs électriques.

## **Vous êtes également impliqué dans la [formation](#) de jeunes experts. Que leur conseillez-vous pour réussir dans ce travail au service de la plaisance ?**

"Formation" est un bien grand mot et "jeunes" encore davantage. Le choix de vie de se lancer dans l'[expertise maritime](#) implique un ensemble de connaissances et d'expériences peu courantes quand on est jeune. Par contre, "moins jeune" est plus compatible. Je ne cherche pas à former des jeunes experts mais plutôt à partager et transmettre mon expérience et mes compétences à ceux qui veulent mettre un pied dedans ou ceux, déjà installés, qui ont compris que l'on apprend beaucoup et rapidement par le partage d'expériences.

À mes débuts, j'ai eu la chance de rencontrer un personnage peu commun, qui possédait l'expérience expertale depuis les premiers balbutiements de la plaisance populaire des années 60. Il a toujours été là quand je patageais dans des problèmes techniques, de déontologie, de normes, de réglementations. Sans lui, je n'aurais sans doute pas persévéré en raison du temps qu'il m'aurait fallu pour faire toutes les recherches et répondre à mes interrogations.

Mes conseils pour avancer dans ce job, c'est de travailler, d'accepter ne pas tout connaître, de savoir se remettre en cause et de respecter et d'écouter les clients. C'est l'image que les mandants auront de l'expert, de ses compétences, de son comportement, de son honnêteté, de son impartialité, qui fera sa meilleure pub. "Radio ponton" est redoutable pour cela.

Il y a la solution d'adhérer à un groupement d'experts à condition que celui-ci ait la capacité et la volonté de développer et de maintenir une dynamique interne : [formation](#) régulière et ponctuelle, l'entraide, convivialité, transmission de compétences, organisation de la relève, tutorat... Que des choses tout à fait normales pour la pérennité de l'activité expertale. Il est indispensable de pouvoir compter sur un réseau de relations et d'obtenir très rapidement un avis, un conseil, un document, un réconfort, de partager ses expériences et les transmettre quand un autre en a besoin. C'est ce qui a motivé la création du blog C.E.M.F. ([cemf.blog4ever.com](http://cemf.blog4ever.com)), ce club qui compte aujourd'hui des experts confirmés et d'autres en [formation](#) sous forme de tutorat individualisé et pratique, et qui comprend les aspects techniques et judiciaires.