

Mises à jour Voyages de grande croisière, troisième édition 2023

Les mises à jour importantes suivantes sont basées sur les résultats de recherches sur les conditions météo mondiales pour préparer la nouvelle édition anglaise du World Voyage Planner qui sortira début 2026.

32. Couples en croisière

Une enquête mondiale sur la croisière a révélé que la plupart des bateaux (80 %) qui font le tour du monde sont pilotés par un couple, seul ou avec leurs enfants. Des bateaux plus efficaces et mieux équipés, avec des pilotes automatiques fiables, des winchs électriques et plein d'autres accessoires, ont permis de réduire la taille des équipages. Ces dernières années, la taille moyenne des équipages des bateaux de croisière effectuant de longs voyages a globalement diminué. C'est ce que montrent les chiffres obtenus aux Marquises, où les yachts en visite avaient un équipage moyen de 2,7 personnes, contre 2,6 aux îles Cocos, 3,3 à Sainte-Hélène et 3,5 à Vava'u. Aux îles Cocos et aux Marquises, plus de la moitié des bateaux étaient pilotés par un couple. La proportion de bateaux pilotés par des couples était encore plus élevée dans divers rallyes transatlantiques. Au total, 61 % étaient pilotés par des couples seuls, 10 % étaient accompagnés de leurs enfants et 29 % avaient un équipage supplémentaire, généralement composé de membres de la famille.

50. Les finances

Les résultats de l'enquête sur la planification des voyages comprenaient une estimation du budget annuel d'un bateau effectuant un tour du monde avec un équipage composé d'un couple. Afin de mettre à jour ces chiffres pour cette édition et de tenir compte de l'augmentation des coûts au cours des années écoulées, j'ai contacté dix participants à cette enquête qui naviguent actuellement dans différentes parties du monde, du Japon aux Tuamotu, en passant par la Sicile et les Caraïbes. Je leur ai demandé de m'envoyer une estimation de leurs dépenses annuelles. À deux exceptions près, tous m'ont répondu avec des chiffres précis, qui variaient considérablement, de 24 700 € à 60 000 €, et confirmaient largement les résultats précédents. Celui qui avait le budget le plus modeste, un pilote de ligne à la retraite qui effectuait son deuxième tour du monde, m'a expliqué que pour économiser, « je fais moi-même tout l'entretien et les réparations du bateau. On évite autant que possible les marinas. On limite aussi les repas à terre à environ un par dix jours ».

Un ingénieur en préretraite m'a envoyé le détail de toutes les dépenses d'un voyage en famille de deux ans qui comprenait la Méditerranée, les Canaries, les Caraïbes et la Baltique. « Les Baléares ont été la partie la plus chère de tout l'itinéraire et, à notre grande surprise, les Caraïbes ont été la moins chère, principalement parce qu'il y a moins de marinas, beaucoup de vent pour naviguer, donc pas besoin de dépenser d'argent en carburant, et les boissons sont bon marché. » Ses moyennes mensuelles étaient de 4200 € en Méditerranée, 2600 € aux Canaries, 1700 € aux Caraïbes et 3000 € en Baltique.

Une famille qui fait un tour du monde avec ses deux jeunes filles a écrit : « La Polynésie française, où on est en ce moment, est très chère. On dépense environ 2600 € par mois, ce qui comprend tout sauf les frais imprévus de réparation du bateau ou de remplacement du matériel. »

Un autre couple avec trois ados, également en voyage autour du monde sans date de retour prévue, a tenu un registre très précis de ses dépenses et a pu me communiquer le coût annuel moyen tout compris de son voyage de sept ans, qui n'est pas encore terminé : 62 000 €.

Un autre couple, également en voyage autour du monde, a déclaré : « Notre budget annuel est compris entre 42 000 € et 68 000 €. Ces chiffres sont tout compris. On estime que 40 % sont des dépenses liées au bateau, comme l'assurance qui représente à elle seule 15 % de notre budget total. Les 60 % restants correspondent aux frais de subsistance et comprennent un voyage de retour chaque année. Les dépenses avant la pandémie étaient très similaires. »

À titre de comparaison, les dépenses annuelles moyennes déclarées par un couple qui vient de terminer un voyage autour du monde de 10 ans s'élevaient à 48 000 €. Ces chiffres comprenaient toutes les dépenses courantes, les frais de marina, les coûts d'entretien et de réparation, tandis que les chiffres les plus élevés couvraient également les sorties, la location de voitures et les vols occasionnels vers leur pays d'origine.

76. Les préoccupations principales

Dans une enquête sur la sécurité menée auprès d'un échantillon de marins au long cours, les deux sujets qui ont suscité le plus d'inquiétudes étaient la sécurité personnelle et les effets du changement climatique sur les conditions météorologiques mondiales. Même si le risque d'attaques de piraterie dans le nord de l'océan Indien a été maîtrisé, la situation politique incertaine en mer Rouge continue de tenir à l'écart de cette région la plupart des marins effectuant des voyages autour du monde. Tous s'accordaient à dire que la crise climatique et ses effets sur les voyages futurs constituaient une source de préoccupation bien plus grave.

77. Le changement climatique

En raison des pertes importantes subies ces dernières années, certaines compagnies d'assurance hésitent désormais à assurer les bateaux laissés sans surveillance pendant la saison des tempêtes tropicales. Des restrictions sont également imposées sur la navigation pendant la période critique. Que vous envisagiez de laisser votre bateau sans surveillance ou de continuer à naviguer pendant la saison des ouragans, il est important d'en discuter avec votre compagnie d'assurance.

99. Les tornades

Elles sont devenues fréquentes dans certaines régions du sud des États-Unis, causant des dégâts importants et de nombreux décès.

99. Les tsunamis

L'Indonésie a été frappée par plusieurs tsunamis ces dernières années, le plus destructeur ayant touché l'île de Sulawesi début octobre 2018, faisant des milliers de victimes. En octobre 2020, un puissant tsunami dans la mer Égée a touché l'île grecque de Samos et la zone côtière d'Izmir en Turquie. En mars 2021, un tsunami provoqué par un tremblement de terre près des îles Kermadec, dans le Pacifique Sud, a touché les zones côtières de la Nouvelle-Zélande. L'éruption d'un volcan sous-marin près des Tonga en janvier 2022 a provoqué un puissant tsunami qui a causé de nombreux dégâts dans les îles voisines, ainsi que dans les zones côtières jusqu'en Nouvelle-Zélande, au Japon, à Hawaï, en Alaska et au Pérou.

101. El Niño et La Niña

Le dernier El Niño s'est produit entre 2023 et 2024. Il a été suivi d'un épisode La Niña relativement court en 2025, qui n'a duré que quelques mois. Le précédent épisode La Niña s'est produit entre 2020 et 2023 et aurait été un facteur déterminant dans la saison cyclonique 2020 dans l'Atlantique Nord, qui a été la plus active jamais enregistrée. On sait maintenant que les tempêtes tropicales sont moins fréquentes dans l'Atlantique Nord pendant les années El Niño et plus fréquentes pendant les années La Niña. La situation est différente dans l'océan Pacifique, où El Niño favorise une activité plus intense dans les bassins central et oriental du Pacifique et la réduit dans le bassin atlantique. À l'inverse, La Niña réduit l'activité cyclonique dans les bassins central et oriental du Pacifique et la renforce dans le bassin atlantique.

108. Les cyclones de l'Atlantique Nord

La saison cyclonique 2023 dans l'Atlantique a été la quatrième plus active jamais enregistrée, avec 20 tempêtes nommées. Parmi celles-ci, 7 sont devenues des ouragans, dont 3 ont atteint une force majeure malgré la présence du phénomène El Niño 2023-2024, qui entraîne généralement une activité moindre. Il s'agit du nombre le plus élevé de tempêtes jamais enregistré pour une année El Niño, en grande partie à cause des températures de surface de la mer exceptionnellement élevées dans tout l'Atlantique. En 2024, l'ouragan Beryl a été le premier ouragan de catégorie 5 jamais enregistré, avec un impact majeur dans les Caraïbes.

Plusieurs ouragans se sont produits ces dernières années à la fin du mois de mai, d'autres en novembre. Ces facteurs doivent être pris en compte lors de la planification d'une traversée vers ou depuis les Caraïbes. Au cours de la dernière décennie, les Açores ont été touchées par plusieurs tempêtes tropicales. Dans certains cas, les îles elles-mêmes ont été touchées, dans d'autres, la tempête est passée à proximité de l'archipel. Comme les ouragans représentent désormais un risque réel pour les bateaux naviguant dans la région, les Açores sont répertoriées comme étant touchées par les tempêtes tropicales. Même si le risque est faible, il faut en tenir compte pendant la saison critique.

Ces dernières années, plusieurs ouragans tardifs se sont produits dans les Caraïbes en novembre. C'est pourquoi il est préférable de prévoir d'arriver dans cette région début décembre.

À cause du changement climatique, il faut maintenant prendre en compte le risque d'ouragans précoces ou tardifs quand on planifie une arrivée ou un départ dans les Caraïbes orientales. Une saison des ouragans plus longue est maintenant un truc normal dans l'Atlantique Nord et c'est donc une bonne idée de prévoir d'arriver dans les Caraïbes orientales pas avant début décembre. La dernière tempête tropicale enregistrée dans l'Atlantique Nord était l'ouragan Sébastien, qui s'est formé au-dessus des Caraïbes orientales le 19 novembre, s'est déplacé vers les Açores et a atteint les îles Britanniques le 27 novembre.

133. Routes intérieures vers la Méditerranée

Il y a trois itinéraires principaux pour rejoindre la Méditerranée via les voies navigables européennes : la voie du Canal du Midi, la voie du Rhône et la voie du Rhin/Rhône.

144. Açores

Ces dernières années, plusieurs ouragans se sont produits fin mai, d'autres en novembre, tandis que quelques-uns ont atteint les Açores et même plus à l'est. Ces trois facteurs doivent être pris en compte lors de la planification d'une traversée vers ou depuis les Caraïbes.

160. Voyages vers le passage du Nord-Ouest

Ce raccourci pratique vers l'océan Pacifique attire beaucoup l'attention des opérateurs de transport maritime commercial, car il permettrait d'économiser des milliers de kilomètres sur un voyage entre les deux océans. Il suscite également beaucoup d'intérêt parmi les croisiéristes. Les autorités canadiennes, qui considèrent le passage du Nord-Ouest comme une voie navigable interne et non internationale, sont réticentes à accepter une telle augmentation du trafic, qui pourrait avoir des répercussions négatives sur les communautés inuites autochtones et constituer une source potentielle de pollution. Les plaisanciers, qui ne sont attirés que par les défis posés par cette célèbre voie navigable, pourraient souffrir si des restrictions étaient imposées à la liberté de circulation.

Les cartes des glaces publiées par le Service canadien des glaces sont une source essentielle pour quiconque prévoit de traverser cette voie navigable difficile.

Les cartes des glaces pour les eaux du Groenland sont publiées par l'Institut météorologique danois à l'adresse suivante : <https://ocean.dmi.dk/arctic/icecharts.uk.php>

219. Les ouragans du Pacifique Nord oriental

La saison cyclonique 2023 dans le Pacifique a été très active et très destructrice. Dans le bassin Pacifique oriental (à l'est de 140°O), 17 tempêtes nommées se sont formées, dont 10 sont devenues des ouragans et 8 se sont transformées en ouragans majeurs, soit le double de la moyenne saisonnière. Cette saison a vu le retour d'El Niño et du réchauffement des températures de surface de la mer qui l'accompagne dans le bassin, ce qui a alimenté l'intensification rapide de plusieurs tempêtes puissantes.

Au cours des dix dernières années, neuf ouragans ont été enregistrés en mai, dont six au cours de la première moitié du mois. C'est pourquoi la saison officielle des ouragans est désormais considérée comme s'étendant de mai à novembre.

Des ouragans ont également été enregistrés beaucoup plus près de l'équateur, comme l'ouragan Pali qui a atteint une latitude minimale de 2°N en janvier 2016, ce qui en fait la tempête tropicale la plus basse jamais enregistrée.

219. Typhons du Pacifique Nord occidental

La saison des typhons dans le Pacifique en 2023 a été la quatrième et dernière saison consécutive inférieure à la moyenne. Malgré la présence d'un phénomène El Niño, qui favorise généralement une activité plus intense dans le bassin, elle a été anormalement faible. Entre 140°O et 160°E, tant dans le Pacifique Nord que dans le Pacifique Sud, un phénomène El Niño entraîne une augmentation de la formation de cyclones tropicaux. Les épisodes La Niña ont généralement des effets inverses.

La saison des typhons dans le Pacifique en 2024 a été la plus destructrice depuis 2013. La saison 2024 a été super active en novembre, avec quatre tempêtes actives en même temps.

Il y a un risque de typhon précoce dans les premiers mois de l'année dans le nord de Bornéo et le sud des Philippines, cette dernière région étant également considérée comme dangereuse et à éviter.

217. Les cyclones extratropicaux

Dans le Pacifique Sud, les cyclones Lili et Ann se sont produits début mai 2019 dans la partie nord de la mer de Corail et se sont déplacés vers l'ouest, touchant le sud de l'Indonésie.

Toujours dans la mer de Corail, peut-être à cause du changement climatique, des tempêtes extratropicales ont été enregistrées en juin, juillet et même septembre.

222. Voyages via les îles Galápagos

Si on préfère naviguer sur la route traditionnelle vers les Marquises, il faut savoir qu'il est strictement interdit de faire escale aux Galápagos sans autorisation. Même en cas d'urgence, on doit prouver que celle-ci est réelle et justifiée, sinon les autorités ne t'autoriseront pas à faire escale.

261. Voyages vers Hawaï

Depuis les îles Gambier, la route bifurque vers le nord en direction des Marquises, avec la possibilité de faire escale dans certaines des îles extérieures des Tuamotu en cours de route. Les spectaculaires îles Marquises sont un endroit idéal pour faire ses adieux au Pacifique Sud.

La route directe entre les Marquises et Hawaï passe bien au vent des îles Line, ce qui permet d'avoir suffisamment d'est pour garantir un bon angle de navigation une fois la zone des alizés du nord-est atteinte. Le point de passage de l'équateur dépend de l'état des vents du nord-est au nord de l'équateur, ainsi que des capacités de navigation du bateau. Une tactique recommandée consiste à essayer de rester sur la longitude des Marquises, ce qui garantit un bon angle de navigation au nord de l'équateur.

328. Les cyclones du l'océan Indien nord

Ces dernières années, la violence et la puissance destructrice des cyclones se sont intensifiées. La saison 2020 a enregistré cinq cyclones, dont quatre de forte intensité : Amphan en mai, et Gufi, Nirvar et Gurefi fin novembre. La saison cyclonique 2023 dans l'océan Indien nord a été une saison supérieure à la moyenne et meurtrière, devenant la plus active depuis 2019, avec neuf dépressions et six tempêtes cycloniques. Elle a été la plus meurtrière depuis 2017, principalement à cause du cyclone Mocha, et a enregistré la deuxième plus forte énergie cyclonique cumulée dans le bassin, après la saison cyclonique de 2019, qui était elle-même la deuxième saison la plus active jamais enregistrée en termes de tempêtes cycloniques. La saison 2023 a également connu les tempêtes cycloniques les plus violentes jamais enregistrées, à égalité avec 1999 et 2019.

La saison cyclonique 2024 a été moins active, avec un total de quatre tempêtes nommées et un système atteignant la force d'un cyclone tropical.

330. Les cyclones du l'océan Indien sud

La saison cyclonique 2022-2023 dans le sud de l'océan Indien a été l'une des plus meurtrières jamais enregistrées, principalement à cause du cyclone Freddy. En mars 2023, le cyclone Freddy est devenu le cyclone tropical le plus long jamais enregistré, avec la plus forte énergie cyclonique cumulée de tous les cyclones tropicaux dans le monde. Partant de la côte ouest de l'Australie, il a traversé tout le sud de l'océan Indien, parcourant au total quelque 5 000 miles pour atteindre Madagascar et le Malawi, où il a causé des dégâts considérables. Avec une durée de vie de 34 jours, le cyclone Freddy a été classé comme le cyclone tropical le plus long et le plus énergétique jamais enregistré. De plus, Freddy est le seul cyclone tropical connu à avoir atteint sept cycles distincts d'intensification rapide.

La saison cyclonique 2023-2024 a été une saison supérieure à la moyenne, avec six cyclones tropicaux et deux cyclones tropicaux intenses.

331. La mer Rouge

À cause du conflit en cours au Yémen, il vaut mieux éviter les eaux territoriales de ce pays jusqu'à ce que la situation soit considérée comme sûre. Le seul endroit sûr où s'arrêter avant de s'attaquer aux défis de la mer Rouge est Djibouti.

333. Chagos

En octobre 2024, le gouvernement britannique a annoncé qu'il allait transférer les îles Chagos à Maurice. L'accord a été signé le 22 mai 2025, avec la clause que l'île de Diego Garcia serait louée au Royaume-Uni pour au moins 99 ans. Ce changement important va sûrement avoir un impact sur les formalités pour les bateaux de plaisance. Il est donc super important de vérifier la situation avant de prévoir de passer par ces îles.

361. Les médicanes

La Méditerranée subit les effets du changement climatique sous la forme de violentes tempêtes cycloniques similaires aux ouragans de l'Atlantique. La hausse de la température de la surface de la mer produit ces tempêtes désormais connues sous le nom de « médicanes ». Elles se produisent généralement en septembre et octobre, mais peuvent survenir à tout moment de l'année. Le médicane Ianos s'est produit en septembre 2020 et a touché les îles de Céphalonie et de Zakynthos avec des vents de plus de 60 nœuds. Des tempêtes similaires en 2018 et 2019 ont frappé la Grèce et l'Égypte, chacune libérant plusieurs mois de pluie et provoquant des glissements de terrain et des inondations. La plus destructrice à ce jour est la tempête Daniel, en septembre 2023. Elle a touché la Grèce, la Bulgarie, la Turquie et la côte nord de la Libye.