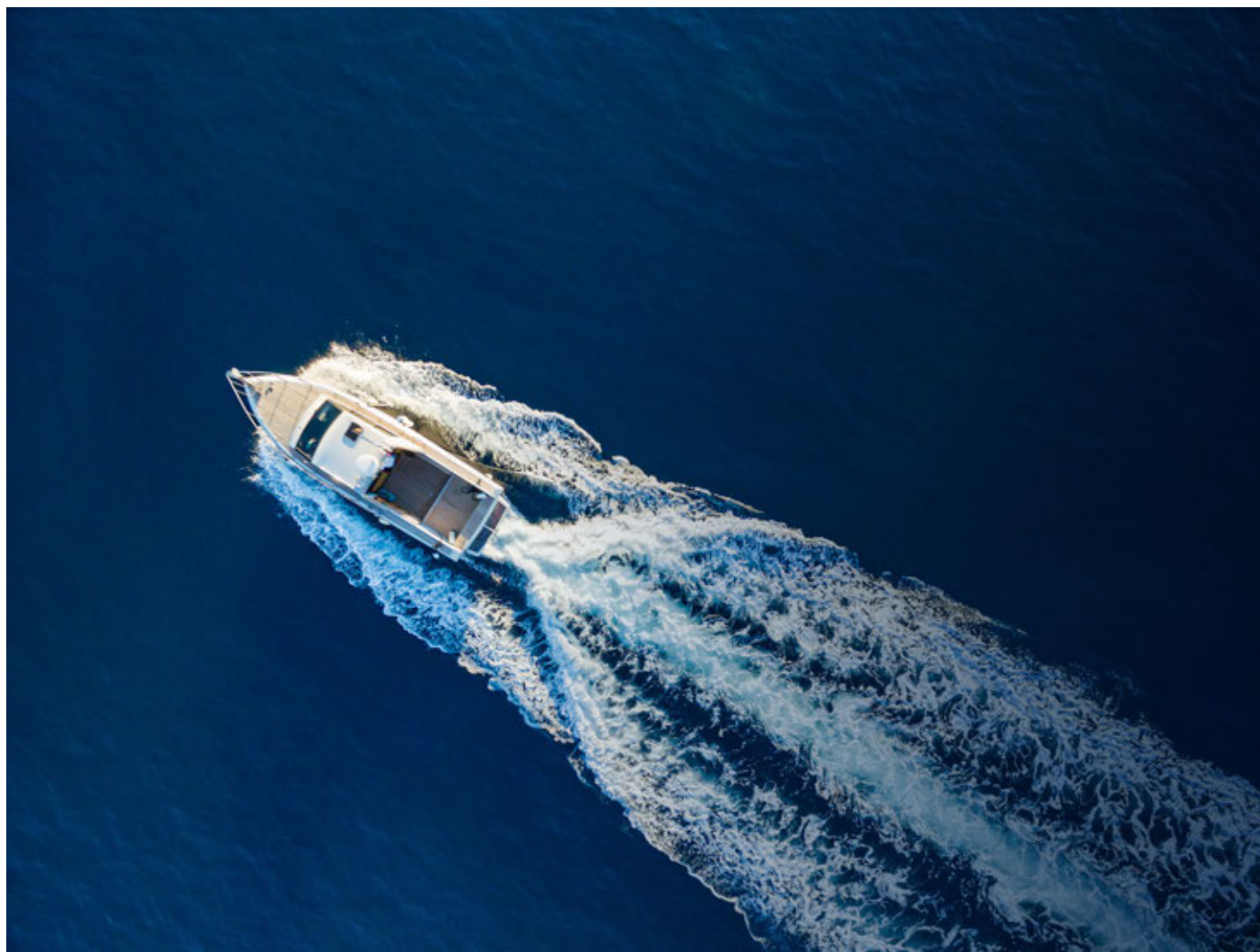


ASSURER UN BATEAU DE PLAISANCE : LES ÉCUEILS À ÉVITER



Pour en savoir plus sur les différents types d'embarcations mentionnés dans cet article, consultez la section « Explorez les bateaux » à l'adresse [decouvrezlenautisme.ca](https://fr.discoverboating.ca)(<https://fr.discoverboating.ca>).

Avec plus de 860 000 propriétaires de bateaux de plaisance, soit une personne sur dix, le Québec occupe le deuxième rang au Canada en matière de pratique des activités nautiques¹.

Le prix d'un bateau neuf varie considérablement en fonction de la taille et du modèle, mais certaines embarcations peuvent coûter 1 M\$, et même plus.

Bien qu'elle ne soit pas obligatoire au Québec, l'assurance bateau joue un rôle crucial dans la protection du patrimoine des plaisanciers de la province. Découvrez-en les principales balises pour vous assurer que ces derniers voguent l'esprit tranquille.

CHOISIR UNE ASSURANCE SPÉCIFIQUE?

Plusieurs propriétaires de bateau peuvent se voir offrir d'assurer leur embarcation à même leur assurance habitation ou en y ajoutant un avenant. Cette solution comporte toutefois des limites dont les consommateurs doivent être informés afin de faire un choix éclairé.

D'abord, l'assurance habitation ne couvre habituellement que certains types d'embarcations : par exemple, dans le formulaire d'assurance habitation du Québec 1503Q du Bureau d'assurance du Canada, on fait référence à un bateau ou à une embarcation ne dépassant pas 26 pieds et équipé d'un ou de plusieurs moteurs hors-bord, intégrés ou semi-intégrés, dont la puissance ne dépasse pas 25 chevaux-vapeur. De plus, les limitations particulières relatives aux bateaux font en sorte que ces contrats offrent rarement une couverture suffisante, sans compter qu'ils excluent les dommages causés aux embarcations lors de leur utilisation. Mentionnons à ce propos que le sinistre le plus fréquent est lié à l'utilisation d'une embarcation : il s'agit de la collision du bateau avec le fond de l'eau.

Ensuite, le montant de la responsabilité civile proposé dans un contrat d'assurance habitation est souvent insuffisant pour les activités maritimes. « La majorité des marinas du Québec exigent une responsabilité civile d'au moins 2 M\$, tout comme les écluses et les quais gouvernementaux », explique Daniel Ramos, courtier en assurance de dommages des particuliers chez Elco Assurances. Sans cette couverture, l'accès aux installations sera tout simplement refusé, ajoute-t-il.

Par ailleurs, ce type de contrat n'a pas été conçu pour couvrir les risques liés aux activités maritimes. Le sauvetage du bateau, l'enlèvement de l'épave ou les dommages environnementaux n'y sont par exemple pas inclus. « La protection offerte par l'assurance habitation ne suffit pas pour couvrir les frais liés à l'enlèvement de l'épave d'un bateau, puisque renflouer un bateau peut coûter au bas mot 25 000 \$ », mentionne le courtier.

En bref, « ce type d'assurance pourra accommoder les propriétaires de petites embarcations, notamment les chaloupes, avec des moteurs dont la force maximale est plutôt basse », ajoute M. Ramos.

« TOUS RISQUES SAUF » ET RESPONSABILITÉ CIVILE

Lorsqu'on décide d'assurer son bateau avec une assurance spécifique, on peut choisir entre une police dite « tous risques » et une police de responsabilité civile seulement, précise Marie-Ève Paquette, directrice chez April Marine Canada.

Même si aucune n'est obligatoire, la présence d'un créancier pourrait nécessiter que le client souscrive une police « tous risques » couvrant l'embarcation à flot, entreposée sur terre ou lors du transport terrestre. Sont notamment compris : la coque et la propulsion (moteurs ou voiles) du bateau, mais également les appareils de navigation et de communication, ainsi que l'équipement de bord et autres biens habituellement liés à l'utilisation d'un bateau. Une simple promenade au bord

de la rivière Richelieu l'été permet de se rendre compte que certains bateaux sont équipés d'un barbecue et d'une chaîne haute fidélité. L'assurance bateau couvrira ces biens en deuxième ligne, si la clause « biens temporairement hors des lieux » de l'assurance habitation ne suffit pas.

Parmi les dispositions générales de cette police, on retrouve notamment l'obligation de détenir à bord tous les équipements minimalement exigés par [Transports Canada](https://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm) en état de fonctionnement. L'embarcation devra être pilotée par une personne de 16 ans et plus (25 ans et plus pour les bateaux haute performance) détenant un [permis d'embarcation de plaisance](https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/desn-bsn-documents-documents_permis_embarcation-1898.htm) valide et aux fins de plaisance uniquement. Les embarcations pourront également être couvertes « pour les dommages des équipements fonctionnant au propane, si ces derniers sont approuvés pour une utilisation marine et conformes aux normes NFPA 302-6.5 », mentionne M. Ramos.

M. Ramos ajoute la protection pour les frais relatifs à la perte de jouissance : « Lors de vos vacances, votre bateau subit un sinistre couvert et doit être réparé? Avec l'accord de votre assureur, vous pourriez louer un bateau de même catégorie et bénéficier d'une indemnité allant jusqu'à 2 500 \$, explique-t-il. Certains contrats permettent même de transférer gratuitement la couverture en responsabilité civile sur le bateau que vous prêtera un concessionnaire pendant que le vôtre est en réparation. » Dans le même ordre d'idées, « si l'assuré tombe en panne d'essence ou subit un sinistre couvert au milieu de la rivière, l'assurance bateau comprend une clause de remorquage d'urgence pour rapatrier le bateau au garage le plus proche ou pour couvrir les frais de livraison de carburant, le cas échéant », indique M^{me} Paquette.

Par ailleurs, le contrat s'applique à l'intérieur de limites territoriales spécifiques. Ces dernières comprennent habituellement les eaux intérieures et côtières (jusqu'à 100 milles nautiques) du Canada et des États-Unis situées entre les 52^e et 40^e degrés de latitude nord. Sont donc accessibles la rivière des Outaouais ainsi que les lacs et rivières entre le Québec et l'Ontario, le fleuve Saint-Laurent, les eaux intérieures du Nouveau-Brunswick de même que celles du Vermont, du Maine, du New Hampshire, du Connecticut, du Rhode Island jusqu'à New York (rivière Hudson et port exclus). Un assuré désire se rendre ailleurs? La navigation sur la côte ouest du Canada et des États-Unis, à l'ouest du 120^e degré de longitude ouest, est également comprise. « Certaines extensions territoriales peuvent également permettre de naviguer en Floride ou dans les Caraïbes. Mais il faut en faire la demande à votre courtier d'assurance, car cela engendre habituellement une surprime et des conditions particulières au contrat », précise M^{me} Paquette.

LOISIR SAISONNIER, PROTECTION ANNUELLE

Au Québec, la navigation est un loisir saisonnier, compte tenu du climat rigoureux. D'ailleurs, la plupart des contrats d'assurance bateau prévoient une clause de désarmement pour la période hivernale, habituellement du 30 novembre au 1^{er} avril. Selon le type d'embarcation, « l'hivernage »

sera fait sur une remorque dans la cour de l'assuré, dans un entrepôt intérieur ou extérieur, voire une cale de mouillage dans une marina pour les plus grands modèles.

Toutefois, pas question de laisser les embarcations sans protection durant cette période, de nombreux sinistres pouvant survenir. « L'an dernier, le toit du bâtiment où étaient entreposés une trentaine de bateaux s'est effondré sous le poids de la neige, raconte M^{me} Paquette. Assurés, les propriétaires des embarcations ont ainsi pu obtenir une indemnisation. » Un incendie aurait aussi bien pu se déclarer dans l'entrepôt. Un bateau entreposé dans une cour peut quant à lui être volé ou encore endommagé par la chute d'une branche cédant sous le poids de la glace.

Les dommages causés par les rats laveurs sont étonnamment fréquents. « Une année, un chalutier de plaisance était entreposé à Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix. Au cours de l'hiver, une famille de rats a élu domicile dans l'habitacle du bateau, causant pour près de 80 000 \$ de dommages en rongant les fils et le rembourrage du mobilier », se rappelle M. Ramos. M^{me} Paquette évoque elle aussi une histoire semblable : en 2011, les médias avaient abondamment relaté l'expérience vécue par un [propriétaire de ponton de luxe à Châteauguay](http://fr.canoe.ca/cgi-bin/imprimer.cgi?id=933058) (<http://fr.canoe.ca/cgi-bin/imprimer.cgi?id=933058>). Ainsi, même si l'assurance bateau comprend une exclusion contre les dommages causés par les animaux, ceux causés par les rongeurs sont habituellement couverts, fort heureusement pour les propriétaires de bateaux.

EXCLUSIONS HABITUELLES

Pour toutes ces raisons, les deux professionnels recommandent à leurs clients de souscrire la police complète, celle dite « tous risques » sauf les exclusions. Ces dernières sont d'ailleurs à peu près les mêmes d'un assureur à l'autre, selon M^{me} Paquette. Seront notamment exclus : les dommages causés par l'usure normale ou le défaut d'entretien, les dommages graduels, les dommages intentionnels causés par l'assuré ou avec son accord ainsi que les pannes ou les bris ne résultant pas d'un accident.

M^{me} Paquette ajoute que la préparation de l'embarcation pour l'hiver doit être réalisée par un spécialiste, que ce soit l'employé d'une marina, un réparateur ou un mécanicien qualifié, faute de quoi le gel du moteur ne sera pas couvert. Les professionnels en assurance de dommages recommanderont par ailleurs à leurs clients de conserver les factures liées à ces travaux; elles seront très utiles en cas de réclamation. Enfin, seront également généralement exclus l'usage commercial (transport rémunéré de personnes ou de biens), la location à autrui et l'utilisation dans le cadre d'une course ou d'une régates, exception faite des voiliers pour certaines entreprises.

D'ailleurs, selon le type de bateaux, des exigences particulières devront être respectées, à défaut de quoi certains sinistres seront exclus. Par exemple, si le bateau est muni d'un moteur du type semi-hors-bord (ou semi-intégré), comme c'est le cas du canot automobile (*runabout*) ou du bateau ponté, du croiseur, de la cabine habitable (*cuddy cabine*) et du bateau sport, le pied du moteur doit

absolument être muni d'écrous antivol; dans le cas contraire, le vol du pied du moteur sera exclu. De plus, les compagnies d'assurance peuvent exiger que certains bateaux spécialisés soient burinés, comme les bateaux de marque Baja, ou munis d'un système de repérage, explique M. Ramos. Aussi, le vol d'une embarcation sur une remorque sera exclu si la main de la remorque n'avait pas été neutralisée par un dispositif de verrouillage destiné spécifiquement à cette fin : « Ce que ça signifie, c'est que la remorque doit être munie d'un cadenas qui entre dans l'emplacement de la boule après la main de la remorque, précise M. Ramos. Notre travail, c'est aussi de s'assurer que les clients comprennent clairement ce dont on leur parle. »

INSPECTIONS MARITIMES

Plusieurs assureurs exigent que les bateaux de 10 ans et plus subissent une inspection avant d'être assurés, notamment pour détecter l'osmose, qui fragilise les coques en fibre de verre. « L'inspecteur va mesurer le taux d'humidité de la coque pour s'assurer que le bateau est encore en état de naviguer, explique M. Ramos. Mais, une inspection peut coûter plusieurs centaines de dollars². » C'est pourquoi certains assureurs préfèrent faciliter la vie des clients possédant un bateau en fibre de verre de plus de 30 ans. Dans ces cas, en plus de demander aux propriétaires de répondre à un court questionnaire, les assureurs exigeront une série de photos présentant les principaux éléments du bateau sous divers angles, comme la direction, les soufflets, les câbles et les pompes de cale et d'eau de mer. « Si les photos permettent d'apprécier la qualité d'entretien du bateau, aussi bien faire économiser le client », ajoute le courtier. Les assureurs exigeront une expertise maritime systématique au bout de 10 ans sur certains modèles, comme les bateaux sport ou hydropropulsés.

1. [Association Maritime du Québec, Rapport annuel 2015-2017, p. 4-5](#)

(<http://www.nautismoquebec.com/rapport2017/files/assets/common/downloads/Rapport%20Annuel%202015-2017.pdf>).

2. En 2017, le prix d'une telle inspection se serait élevé à une quinzaine de dollars par pied.