



Le voilier est pris en charge par la SNSM qui le ramène jusqu'à Locmiquélic, d'abord en remorque, puis à couple pour le passage devant Port-Louis.



Après le rinçage à l'eau douce, il faudra des mois de travaux pour remplacer tout le matériel et le circuit électrique qui ont été endommagés par l'eau de mer.



À peine le bateau amarré au ponton d'accueil de Locmiquélic, la SNSM procède au pompage des quelque 5 mètres cubes d'eau qui ont envahi les fonds.

Au total, la facture s'élève à 57 000 euros de réparations! Cela a été pris en charge partiellement par mon assurance, mais pas totalement. C'est pourquoi je conseille à tous de relire attentivement son contrat d'assurance. Je ne peux pas dire que je me suis fait avoir, car je n'avais qu'à le lire, mais mon bateau est assuré en «valeur agréée», c'est-à-dire la valeur qui a été admise par l'assurance sur la base d'une expertise que j'ai payée. Le bateau est garanti à hauteur de cette valeur pendant trois ans. Pour moi, cela voulait dire qu'on faisait des réparations

jusqu'à cette somme-là, je croyais être assuré jusqu'à 143 000 euros, en fait ce n'est pas cela du tout: c'est ce qu'on vous paiera si votre bateau coule, prend feu, ou si on vous le vole, mais pour les réparations, c'est tout autre chose! Ils rajoutent de la vétusté sur ceci, cela, discutent chaque détail. Je n'ai pas encore fait le décompte mais il y a entre 12 000 et 14 000 euros de ma poche. ■

Photos reproduites avec l'aimable autorisation de Piwisy, <https://plus.google.com/+PiwisyArmor>, contact: piwisy.armor@gmail.com

Les leçons que j'en tire

D'abord, revoir mon contrat d'assurance, quitte à prendre une surprime pour la prise en charge ou le remplacement de matériel quand il y a un dégât partiel. Je sais que certaines compagnies acceptent de prendre des valeurs à neuf, c'est un peu plus cher mais je pense que ça vaut le coup dans des cas comme celui-là. Il n'est pas précisé clairement dans les conditions du contrat que la valeur agréée ne concerne que la perte totale.

Tout vérifier avant de partir, surtout si vous avez des gens extérieurs qui ont travaillé sur le bateau. C'est une erreur de ma part, j'aurais dû repasser derrière, faire un tour d'inspection du bateau avant de reprendre la mer et inclure dedans tous les ouvrants.

Je pense que c'est une erreur de conception d'avoir mis des hublots ouvrants si près de la ligne de flottaison, d'ailleurs maintenant il n'y en a plus. Toute la série de l'époque avait des panneaux de coque ouvrants et tous les gens du port que je connais ont eu le même problème, je dis bien tous! Souvent, ça se traduit par un coussin ou un matelas mouillé parce qu'ils s'en aperçoivent tout de suite, pour moi ça a été plus grave parce qu'on ne l'a pas vu.

Mes deux pompes de cale fonctionnaient, seulement avec des tuyaux de 20 millimètres de diamètre, ça ne suffit pas pour étaler une grosse voie d'eau. J'envisage d'installer une pompe plus puissante à bord.

Nous n'avons pas été en danger, car le bateau restait bien horizontal. Je craignais un peu l'effet de carène liquide, mais comme j'avais déposé la chaîne d'ancre avant d'appareiller, parce qu'on était en régata, cela a dû limiter le poids à l'avant du bateau. Il n'y a pas eu de blessé, juste un téléphone perdu - il était dans une housse étanche en plastique, on l'a retrouvée pleine d'eau!

L'ANALYSE DE VOILES ET VOILIERS

Inspection générale!

Loin de nous l'idée de jeter l'opprobre sur ce plaisancier pour son imprudence, car qui parmi nous n'a jamais vu ses matelas de cabines ou ses oreillers inondés, parce que les hublots étaient restés ouverts et que l'on s'est fait surprendre par la pluie, une vague traîtresse ou, plus rageant, un jet d'eau ou un seau d'eau de mer, lors d'un lavage de pont trop vite entrepris? On est généralement quitte pour une corvée de rinçage et séchage, voire une nuit dans le carré le temps que la cabine redevienne praticable. Mais le cas de Philippe fut autrement plus ennuyeux et aurait pu mal se terminer. La faute à un manque de précaution du skipper, bien sûr: le tour d'inspection pour verrouiller tous les hublots, placards et équipets, ranger la vaisselle et fermer les vannes d'eau reste indispensable avant chaque appareillage, cela ne se discute pas! Cela dit, les hublots de coque ouvrants, tels ceux de ce Jeanneau 51 des années 1990, peuvent à juste titre être considérés comme des «défauts de conception», et l'on comprend aisément à la lumière de ce témoignage pourquoi ces ouvertures dans la coque destinées à éclairer le carré et les cabines sont désormais presque toujours des modèles fixes! Ce récit met également le doigt sur la question épineuse de l'assurance, et vient contredire une idée reçue: on aurait tendance à croire qu'un bateau assuré en «valeur agréée» serait mieux protégé qu'un bateau couvert par une police classique, où la valeur du bateau est estimée au jour du sinistre et tient compte de son usure. C'est vrai dans le cas d'une perte totale, mais pas en cas de dommages partiels, car une vétusté du matériel est dans ce cas-là aussi appliquée. Mieux vaut en être conscient au moment de souscrire son contrat d'assurance et bien lire les fameuses «petites lignes».

Delphine Fleury