



# L'écouteille

Novembre 2011 - Volume 18 No. 6

## *Parc Nautique Lévy*



*Un milieu de choix*



Parc Nautique Lévy (1984) inc.





Voici un petit aperçu de ce à quoi ressemble notre bassin en plein mois de novembre... Calme et paisible; il entre en état de dormance tout comme dame nature, à son même rythme...

Après tout le labeur qu'implique la fin de saison, l'hiver recouvrira ce décor idyllique et le préservera jusqu'à l'arrivée du soleil printanier...

Photo : Jean-Luc Lemieux

Photo de la page couverture : Jean-Luc Lemieux

## Administrateurs

### COMMODORE

M. Georges Leblanc

### VICE-COMMODERE ET DIRECTEUR DES TRAVAUX

M. Mario Côté

### SECRÉTAIRE

M. Jacques Demers

### TRÉSORIER

M. André Langevin

### DIR. DES RELATIONS SOCIALES

Mme Michelle Cantin

### DIRECTEUR ADJOINT DES TRAVAUX

M. Alain Leduc

### DIRECTEUR DU PERSONNEL

M. Daniel Ouimet

### REPRÉSENTANT - VILLE DE LÉVIS

M. Simon Théberge

## L'Écouteille est publié

Par Parc Nautique Lévy (1984) inc. au rythme de 6 numéros par année.

Il est distribué selon 2 modes différents : en format papier (noir & blanc) et par courriel (couleur) à ses membres puis placé sur le site Web : [www.parcnautiquelevy.qc.ca](http://www.parcnautiquelevy.qc.ca)

Maintenez à jour votre adresse courriel auprès du secrétariat

## Personnel régulier 2011

### SECRÉTARIAT

Mme Ginette Dutil  
Mme France Côté

### PRÉPOSÉ AUX PROGRAMMES SPÉCIAUX ET COMMISSIONNAIRE

M. Guy Beauchemin

### RESPONSABLES DES OPERATIONS TERRESTRES ET MARITIMES

M. Régnald Lagacé  
M. Serge Michaud  
M. Jean-Noël Parent

### PRÉPOSÉS - services aux membres

Mme Stéphanie Cotnoir  
M. Jérémie Guay  
M. Pascal Labrecque  
M. Vincent Thibault

### GARDIENS DE NUIT

M. Marcel Vézina  
M. Pascal Labrecque,

### PRÉPOSÉES - entretien

Mme Émy-Clara Guay  
Mme Marie-Pier Thibault  
Mme Jessica Lavertu

### ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

Mario côté

### RESPONSABLE TECHNIQUE

France Côté

### COLLABORATEURS

Jacques Demers  
Pierre Dorval  
Georges Leblanc  
Jean-Luc Lemieux

### RECRUTEMENT ET PUBLICITÉ

France Côté

La publication de l'Écouteille est rendue financièrement possible grâce à la générosité de nos commanditaires. Nous tenons à remercier ceux qui, année après année, nous permettent de vous livrer un bulletin de liaison qui informe sur la vie de la marina. Nous remercions également ceux qui nous accompagnent pour une première année.

Nous invitons tous nos lecteurs à les encourager; ce sera votre façon de leur dire merci.

# LE MOT DU COMMODORE

par Georges Leblanc



## QU'EST-CE QUI S'Y PASSE ?

Comme mentionné dans l'Écouteille précédent, dès les sorties de l'eau terminées et les bateaux bien remisés sur le terrain, il était urgent de débiter les préparatifs pour la saison 2012. Il y a de nombreux travaux qui ne peuvent être exécutés que lorsque les pontons sont libres de toutes embarcations. Cela signifie que nous devons avoir terminé le remplissage de styrofoam et les changements d'une soixantaine de flotteurs sous les pontons, qu'il nous faudra aussi avoir hiverné nos installations portuaires et démonter les filages des pontons C et D avant que l'hiver ne s'installe.

Il est intéressant de constater que plusieurs membres viennent s'informer de l'avancement de ces travaux. À nos yeux les propos de ces badauds sont assez amusants. Ils semblent inquiets, incrédules avec un air presque railleur ils questionnent nos travailleurs.

- Allez vous commencer bientôt les changements de flotteurs ? - Aurez-vous le temps de faire ça cette année ? Nous disent-ils en soutenant un doute non justifié. Et fièrement nos gars à brûle-pourpoint leur répondent : - Ben voyons ! Ça va comme sur des roulettes; le ponton A côté Est c'est terminé et l'on achève le D côté Ouest. Puis ce sera fini!

Pour ma part j'ai remarqué que plusieurs de ces membres avaient l'impression que l'on se moquait d'eux. Il n'en est rien! En réalité nous ne sommes pas encore à la mi-novembre et le tout est terminé, même que les passerelles sont grutées sur le terrain... Nous, les dirigeants, sommes très satisfaits de la



Photo : Jean-Luc Lemieux

rapidité et de la qualité du travail accompli.

Non pour se justifier mais pour répondre à certaines rumeurs non fondées dont nous avons échos, je tiens à préciser que cette année, indépendamment de notre volonté, nous avons vécu un roulement de personnel déconcertant au niveau des travailleurs du terrain. À deux reprises, ces personnes ne pouvant supporter la pression se rapportant à leurs tâches, ont choisi de quitter leurs emplois. Nous n'avons donc jamais effectué de congédiement. D'eux mêmes, ils ont choisi d'aller gagner leur croûte sous d'autres cieus. Sur le moment, c'était désarmant, mais nous réalisons après coup que ces changements de personnel non planifiés ont permis d'améliorer l'ambiance à tous les niveaux ainsi que les services auxquels vous devez vous attendre de la part de nos employés.

Comme il fait bon de fêter lorsque nous avons le sentiment du devoir accompli, c'est le vendredi soir 30 septembre qu'avait lieu en guise de reconnaissance une petite soirée pour l'ensemble de nos employés. La soirée fut vraiment agréable. La bonne humeur habituelle de nos employés était au rendez-vous, tout comme la complicité et la détermination dont ils font preuve au travail. Tout cela nous donne confiance en l'avenir et la croissance du Parc Nautique Lévis, qui davantage devient un milieu de choix.

En mon nom, en celui de votre CA et de notre personnel nous vous souhaitons un bon hiver, un « Heureux Temps des Fêtes » et nous vous disons à l'an prochain.



*Georges Leblanc*

Georges Leblanc

Les membres qui ont des bers défectueux, sur lesquels nous avons remarqué certaines déficiences lors de la sortie de l'eau de leur embarcation, seront avisés par le secrétariat du PNL des correctifs qui devront être effectués sans faute avant les opérations de mise à l'eau en 2012. Nous communiquerons avec ces personnes et par la même occasion ils seront informés des solutions qui s'offrent à eux afin de remettre leurs équipements sécuritaires.

Les diverses informations ou annonces de quelconques fournisseurs, écoles ou événements, sont expédiés via les adresses courriels des membres du PNL lorsque nous croyons qu'ils sont d'intérêt général. Ils revient donc aux membres de juger de la pertinence et de l'utilité de ces messages. Cependant, que les membres soient assurés, en aucun temps leurs adresses ne sont divulguées à qui que ce soit...

Il y a encore de nombreux cordages et drisses qui font entendre des «guelings, guelangs» sur les mâts des voiliers. Afin de respecter la quiétude de nos voisins, nous vous demandons de venir vérifier à nouveau vos cordages. Afin d'éviter cette désagréable situation, les cordages doivent être fixés à distance du mât.

Il est impératif que les membres qui utilisent une échelle pour accéder à leur bateau pendant les saisons automnale et hivernale pensent à cadenasser cette dernière à l'horizontale sur leur ber afin d'éviter que des curieux profitent d'une échelle « disponible » pour visiter des bateaux...Nous vous rappelons que chaque propriétaire est



Photo : Jean-Luc Lemieux



Photo : Jean-Luc Lemieux

entièrement responsable de son bateau et que par conséquent, PNL n'est nullement responsable de tout bris ou vol.

Et pour terminer,  
un *Merci* bien spécial  
à tous les collaborateurs de l'Écoutille.  
Grâce à votre participation,  
nous distribuons un périodique de qualité  
qui se veut non seulement un outil de communication mais  
également un élément d'information.



## Rencontre annuelle des marinas

Le 25 octobre 2011 à Sainte-Foy a eu lieu la *Rencontre annuelle des marinas* organisée par l'Association Maritime du Québec à laquelle étaient présents plus d'une trentaine de représentants de marinas de même que quatre représentants gouvernementaux. La rencontre avait pour but d'informer davantage sur les dossiers importants touchant les marinas et ports de plaisance du Québec, ainsi que de favoriser le réseautage entre l'AMQ, les marinas et leurs gestionnaires.

Source : Anne-Marie Roy, Adjointe à la direction et chargée des programmes Marinas

## Je me rappelle encore...

Parcs Canada, en collaboration avec le [Centre d'histoire orale de l'Université Concordia](#), lance un appel à tous pour dénicher des souvenirs et témoignages en lien avec le canal de Lachine. Vous avez travaillé au canal de Lachine ou l'avez fréquenté entre 1929 et 2002? Vos photographies, vos vidéos et vos histoires nous intéressent! « **Je me souviens d'avoir fait des « tours de pont ». Le pont ne tournait pas très vite, c'était très amusant.** »  
Résidente

Vos récits pourraient être diffusés ou faire partie des différents projets de mise en valeur du lieu historique national du Canal-de-Lachine. Saisissez cette occasion unique de faire partie de l'histoire et contribuez à mieux faire connaître et apprécier le canal.

Communiquez avec nous par téléphone au 514-496-2018 ou par courriel à l'adresse suivante : [moncanal@pc.gc.ca](mailto:moncanal@pc.gc.ca).

Source : Parc Canada

## Connaissances nautiques

De plus en plus de marinas dressent un profil de vos connaissances nautiques : liste des cours suivis, expérience dans le domaine de la navigation, Certificat restreint d'opérateur radio, etc... Votre adhésion peut être refusée si votre carte de compétence a été acquise dans une boîte de maïs soufflé.

De plus, elles exigent que les visiteurs produisent une preuve d'assurance au moment de leur inscription pour une ou plusieurs nuitées.

Il est bon de rappeler que l'utilisation de plusieurs rampes de mise à l'eau dans le centre du Québec est refusée aux navigateurs ne pouvant produire des attestations d'assurances et de connaissance nautiques.

## Lavage préventif des coques.

Certains navigateurs canadiens, même des kayakistes, ont eu la méchante surprise de payer une amende de l'ordre de 200\$ US et plus dans les eaux américaines. Ils n'ont pas été en mesure de prouver que la coque de leur embarcation avait été lavée avant d'être mise à l'eau. Il faut rappeler que les autorités américains doivent faire face à l'invasion de plusieurs espèces endémiques qui menace la survie des espèces indigènes.

## Lutte à la pollution en eaux canadiennes.

**Le 3 mai 2012, entrera en vigueur la mise en application du Règlement sur la prévention de la pollution des navires et sur les produits chimiques dangereux :**

*DORS/2007-86 Loi sur la marine marchande du Canada.*

Cette réglementation inclut toutes les embarcations de plaisance naviguant sur le Saint-Laurent qui ne pourront plus rejeter à la mer leurs eaux usées. Le coût d'une amende est de 250\$ plus 67\$ pour les frais. Les policiers de la Gendarmerie royale du Canada, la Sureté du Québec et les Policiers municipaux seront requis de faire respecter la loi.

Le *hic* de l'histoire, plusieurs marinas en aval de Québec ne disposent pas de stations de pompage des eaux usées dont celle de Tadoussac dans le Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent.



ÉQUIPEMENTS NAUTIQUES  
COMMUNICATIONS TERRESTRE  
SURVEILLANCE NUMÉRIQUE  
ÉNERGIE SOLAIRE

**Le NaviClub**

TÉL: 418-835-9279  
FAX: 418-835-6681

4725, boul. de la Rive-Sud  
LÉVIS (QUÉBEC) G6W 1H5

1-888-NAVICLUB  
[WWW.NAVICLUB.COM](http://WWW.NAVICLUB.COM)  
[NAVICLUB@NAVICLUB.COM](mailto:NAVICLUB@NAVICLUB.COM)

# LES ODEURS DU RÉSERVOIR DE RETENUE

Par Jacques Demers

Certains prétendent que les odeurs émanant du réservoir de retenue d'un bateau sont dues au boyau ou même au réservoir qui, à la longue, dégagent des émanations désagréables. On utilise alors différents produits (exemple : eau de javelle) qui ne font que masquer temporairement le problème sans jamais le régler. Il est aussi possible d'installer un filtre, mais encore là, le résultat n'est pas toujours probant.

Dans le réservoir, deux types de bactéries entrent en action : aérobie et anaérobie. Le premier type a besoin d'oxygène pour remplir son rôle et ne produit pas d'émanation; l'autre (anaérobie) fonctionne sans oxygène et engendre des odeurs. En ayant plein d'oxygène, les bactéries aérobiques dominent les autres et éliminent les gaz nauséabonds.

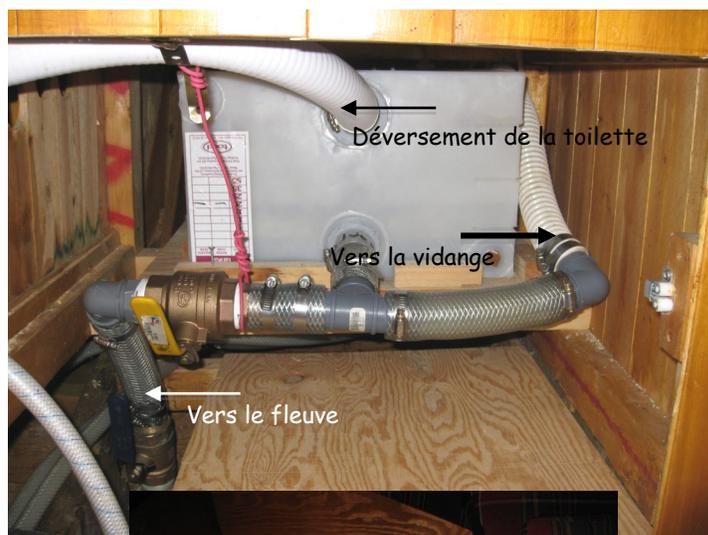
Partant de ce principe, j'ai cru utile de vous faire part de mon expérience. Pendant plusieurs années, mon système produisait des odeurs insupportables même en utilisant une panoplie de produits. J'ai changé mes boyaux, enlevé la valve en Y, modifié le système de vidange sans obtenir des résultats satisfaisants. Il y a deux ans, j'ai tout modifié en installant un nouveau réservoir situé près de la toilette.

La plupart des réservoirs qu'on vend pour les bateaux de plaisance ont un évent (bouche d'aération) d'un demi pouce. Cela étant insuffisant pour une action bactériologique efficace, alors j'ai installé deux événements de trois quarts de pouces en utilisant deux passe-coque de plastique chacun muni d'un boyau qui sort directement à l'extérieur de la coque. Pour accéder à l'intérieur du réservoir, j'ai fixé une trappe d'accès en bronze de quatre pouces et demi de diamètre.

Le boyau de la toilette se déverse directement dans le réservoir sans affaissement et sans valve en Y. À la sortie du réservoir, j'ai branché le boyau de vidange (pump out) sans affaissement de façon à ce qu'il n'y ait pas d'accumulation de liquide et aussi une sortie vers la mer (encore permis sur le fleuve). Par précaution, j'ai ajouté une valve sur chaque boyau de l'évent au cas où des émanations dérangeraient les voisins de quai. Encore là, aucune odeur n'est perceptible de l'extérieur et je n'ai

jamais eu besoin de les fermer.

Cette modification existe depuis deux ans et aucune odeur ne s'est manifestée. Au cours de l'été dernier, j'ai navigué pendant sept semaines consécutives sur les canaux (Rideau et Trent Severn), cinq personnes à bord, avec une température de canicule sans aucun problème. L'été précédent, j'ai laissé le réservoir à demi plein pour vérifier les résultats et encore là, aucune odeur. Qui plus est, même en ouvrant la trappe d'accès, les émanations sont minimales. J'ose espérer que mes efforts seront profitables pour toujours. 🚢



LA VILLE DE LÉVIS  
EST FIÈRE  
DE S'ASSOCIER  
AU SUCCÈS  
DU

PARC NAUTIQUE  
DE LÉVIS



Et encore quelques gouttes d'encre qui dessinent des mots porteurs d'une belle philosophie...

Nos passions possèdent leur propre sagesse : elle guide notre pensée ainsi que le choix de nos valeurs et assurent notre survie. Daniel Goleman

Nous estimons trop peu ce que nous obtenons trop aisément. Thomas Paine

Les difficultés ne sont pas faites pour abattre mais pour être abattues. Montalembert

Il faut entretenir la vigueur du corps pour conserver celle de l'esprit. Vauvenargues

Le sentier est unique pour tous, les moyens d'atteindre le but varient selon le voyageur. Proverbe Tibétain

*Merci, cher membre, d'être allé à la cueillette de toutes ces belles pensées et de les avoir partagées avec nous.*

**Steven Blaney**  
Député fédéral de Lévis-Bellechasse

115, route Kennedy Lévis G6V 6C8  
830.0500 • 1 877 630.0500  
[www.stevenblaney.ca](http://www.stevenblaney.ca)

CO<sub>2</sub> Une organisation carbone zéro<sup>®</sup>

par Jean-Luc Lemieux



Contrairement au téléphone cellulaire, l'appareil de type VHF permet des communications faciles entre les bateaux eux-mêmes, une station de la Garde côtière ou une marina. De nos jours, c'est un équipement relativement simple, compact et d'un prix abordable. La voie la plus importante est la #16 qui permet de loger des appels de détresse ou d'appeler, selon certaines conditions, un autre navire.

Mais la portée de ce type d'appareil demeure pour plusieurs un point d'interrogation. Les questions sont nombreuses sur ce sujet et les réponses sont parfois loin d'être claires et précises.

Les ondes radio de type VHF voyagent de façon similaire à celles d'un rayon lumineux et l'on sait tous qu'un tel rayon peut être réfléchi ou arrêté par une surface quelconque. La meilleure façon de minimiser les obstacles rencontrés par les ondes est de fixer le plus haut possible l'antenne de l'appareil. Plus cette dernière est fixée en hauteur, plus grande sera théoriquement son efficacité et sa portée.

La puissance de l'appareil est un autre facteur qui peut permettre d'améliorer ou de réduire la portée de l'appareil. Les appareils fixés à demeure ont une puissance légale maximale d'émission de vingt-cinq watts. Par contre, la puissance des appareils portatifs varie d'un demi à sept watts.

Toutefois, la réglementation actuelle limite la puissance d'émission des radios dans certaines portions des voies de

navigation et pour les stations terrestres comme les marinas. Cette limitation de puissance vise à minimiser les interférences dans les régions où le trafic radio est intense et pour permettre aux appareils de faible puissance de pouvoir être entendus advenant un appel de détresse ou d'urgence sur la voie #16. Aussi, l'on doit savoir que cette voie #16 ne peut être utilisée par les marinas.



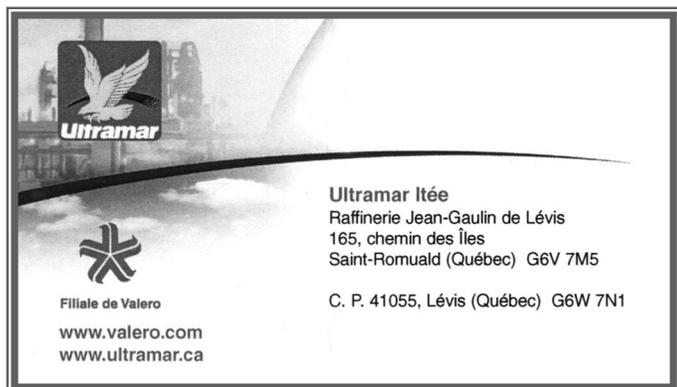
Dépendant de certaines conditions physiques, les liaisons radio de type VHF peuvent être difficiles entre un bateau et une marina.

Un bel exemple est celui de Parc Nautique Lévy. Les préposés sont munis de radios portatifs dont la puissance maximale est de 6 watts. D'une part, s'ils oeuvrent dans le bassin même, disons à la marée basse, la jetée constitue un formidable obstacle à la propagation des ondes dépendant de la position du navire désireux d'établir une communication et de celle du préposé. D'autre part, si vous vous trouvez dans le secteur de Cap-Rouge, à la limite du Port de Québec et que vous émettez à la puissance maximale de votre appareil, environ 25 watts, il y a de bonnes chances que les proposés puissent vous entendre mais que vous ne les entendiez pas à cause de la faible émission de leurs appareils.

Ce sont donc des éléments que vous devrez prendre en considération dans vos communications.

Enfin rappelez vous que la majorité des appareils de Type VHF n'émettent pas à leur puissance maximale. Des piles faibles, un mauvais contact, une mauvaise mise à la terre, et que sais-je encore, peuvent entraver le bon fonctionnement d'un appareil qui, au fil des décennies, est devenu le meilleur ami du navigateur. Dans des cas difficiles, il y va de votre survie.

Sachez qu'un certificat restreint d'opérateur radio est requis pour opérer un appareil de type VHF.



**Ultramar**

Ultramar Itée  
Raffinerie Jean-Gaulin de Lévis  
165, chemin des Îles  
Saint-Romuald (Québec) G6V 7M5

Filiale de Valero  
www.valero.com  
www.ultramar.ca

C. P. 41055, Lévis (Québec) G6W 7N1

Dans le cadre des célébrations proposées par la Ville de Lévis, les organisateurs nous invitent à plusieurs événements pour ce dernier mois de l'année 2011, qui est celle du 375<sup>e</sup> anniversaire du grand Lévis

Voici quelques activités :

### Histoires de familles

Circuits de vitrines historiques. Parcourir le territoire du grand Lévis et partir à la recherche des *malles itinérantes*. Elles ont été dispersées en huit lieux publics diversifiés et renferment les mémoires d'une famille de chez nous qui a œuvré au développement de la ville. Ces vitrines vous attendent jusqu'à la fin de l'année 2011.

### 4 décembre : Fête de St-Nicolas

Un grand karaoké de chants de Noël accompagné de tableaux représentant la vie à St-Nicolas - à l'Église de St-Nicolas

### 10 décembre : Grand concert de l'OSL

L'orchestre symphonique de Lévis accompagné du Trio Hochelaga interpréteront le Triple concerto en do majeure, opus 56 de Beethoven ainsi que les airs traditionnels de Noël - à l'église Notre-Dame de Lévis

### 21 décembre : Conférence

#### Les quatre saisons à Lévis en 1900. HIVER

L'historien Jean Provencher s'amène pour une série de 4 conférences inspirées de son ouvrage sur la vie traditionnelle « Les Quatre Saisons dans la vallée du St-Laurent » - à la Maison des scouts de Lévis (rue Déziel)

### 31 décembre : Bye Bye 375

Une soirée unique. Trois groupes de musique animeront la soirée à compter de 20h et ce, jusqu'à 3h du matin : Rock City, Jet Set et Rock Story, pour une soirée du jour de l'an explosive - au Centre des Congrès et d'Expositions de Lévis

D'autres événements sont proposés.

Pour en connaître davantage sur ces événements et obtenir la liste complète des activités, nous vous invitons à visiter le site de Célébrations Lévis 2011 au :

[www.celebrationslevis2011.com](http://www.celebrationslevis2011.com)





**LES TOITURES  
CLAUDE MORIN INC.  
FERBLANTIER-COUVREUR**

*Couvertures de tous genres.*

415, Rte 275, Ste-Marguerite  
Dorchester (Québec) G0S 2X0  
**Bur.: 418. 935.3764**  
Fax: 418. 935.3604

**Michel Dallaire**  
Rés. Tél./Fax: 418.833.8647  
**Denis Boulay**  
Rés. Tél./ Fax: 418.888.4291



**AGENCE DE PÉTROLIERS OCÉANIQUES LIMITÉE**

C.P. 176  
Lévis (Québec)  
G6V 6N8 CANADA



Florence Arthaud à Marseille, le 15 avril 2007 (AFP)

Selon les statistiques 2010 de la Garde côtière américaine, dans 83% des accidents mortels sur l'eau, la cause du décès est la noyade. Seulement 26% de ces marins étaient en navigation.

De tous les navigateurs morts par noyade, 88% ne portaient pas leur veste de flottaison.

Lorsqu'on regroupe ces statistiques ensemble, on en vient à la conclusion que ce n'est pas en naviguant que se produisent le plus souvent les accidents mortels, mais plutôt lorsqu'on croit que la situation n'est pas dangereuse, soit lorsqu'on est au mouillage ou encore amarré. En fait, c'est à des moments où vous vous en attendez le moins.

À cet égard, une navigatrice chevronnée a failli y laisser sa peau en méditerranée en octobre dernier, n'eut été de son téléphone cellulaire « étanche » qu'elle venait tout juste de se procurer avant le départ.

Mais je vous laisse le soin de prendre connaissance de l'article reproduit ci-dessous pour connaître comment elle s'est retrouvée à la mer alors qu'elle était en navigation.

## VOILE

### **Florence Arthaud sauvée de la noyade par son téléphone**

Publié le 30-10-11 à 16:34 Modifié le 31-10-11 à 16:23 par **Le Nouvel Observateur avec AFP**

### **La navigatrice est tombée dans une eau à 18 degrés dans la nuit. Elle a été secourue une heure plus tard.**

Florence Arthaud, tombée en mer au large du Cap Corse où elle naviguait seule à bord de son voilier, dans la nuit de samedi à dimanche, a été récupérée par les secours en état d'hypothermie.

**merrill** Produits  
pétroliers  
**allard inc.**



**L'Impériale**

À votre service  
depuis 1964

**Mobil**

2309, avenue de la Rotonde  
Charny (Québec) G6X 2M2

Téléphone: **(418) 832-6104**

Télécopieur: (418) 832-1457

[www.merriallard.com](http://www.merriallard.com)

[info@merrillallard.com](mailto:info@merrillallard.com)

La navigatrice, victorieuse de la Route du Rhum en 1990, est sortie de l'hôpital de Bastia dimanche matin, et son état "n'inspirait pas d'inquiétude", a-t-on précisé à la préfecture de la Méditerranée.

Alors qu'elle se trouve à bord de son voilier de 10 mètres à une quinzaine de kilomètres au nord du Cap Corse, Florence Arthaud, 54 ans, tombe à la mer pour une raison encore inconnue aux alentours de 00h30.

Grâce à son téléphone portable, elle appelle son frère qui habite à Paris et lui explique la situation. Celui-ci appelle les secours qui, via la préfecture de police et le préfet de Corse, se mettent en liaison avec le CROSS-Med (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de la Méditerranée).

Un bateau et un hélicoptère Dragon de la Sécurité civile sont immédiatement dépêchés sur place. Grâce à la géo-localisation de son téléphone portable, et au fait qu'elle portait toujours sa lampe frontale, Florence Arthaud est repérée un peu plus d'une heure après son appel, vers 01h55.

## Son téléphone étanche lui a "sauvé la vie"

Consciente mais en état d'hypothermie - l'eau affichant 18 degrés -, la navigatrice, surnommée la "petite fiancée de l'Atlantique", est alors hélitreuillée vers l'hôpital de Bastia.

Dans un entretien réalisé par téléphone, Florence Arthaud a expliqué à la mi-journée à BFM TV avoir eu "très peur". "Vers 23h15, j'étais en train de me préparer à faire

pipi depuis mon 'balcon' [partie avant du bateau, NDLR], et je suis tombée à l'eau. L'eau n'était pas trop froide, mais je n'étais pas trop équipée non plus", a-t-elle raconté. Selon elle, c'est le téléphone étanche, qu'elle avait acheté "avant de partir", qui lui a "sauvé la vie".

Son voilier, baptisé "l'Argade II", a finalement été localisé en milieu de matinée par un Falcon 50 de la Marine nationale. Situé à environ 50 km au nord du Cap Corse, il avait continué sa route, naviguant toujours en pilotage automatique.

Selon la préfecture maritime, la navigatrice a alors contacté un remorqueur situé à l'Île-Rousse (Haute-Corse), avec qui elle partie aux alentours de 13h pour atteindre son bateau. Ce n'est qu'une fois sur place que Florence Arthaud devait décider soit de faire remorquer son navire vers la Corse, soit d'embarquer à bord et de continuer son voyage en direction du continent. 

**Excavation** LICENCE R.B.Q. : 1331-4208-57

**Bergedac**

Entrepreneurs Généraux



- Excavation
- Terre
- Sable
- Gravier
- Dénivellement
- Travaux de terrassement
- Location de machinerie lourdes
- Concassage

Jonathan Bergeron  
Chargé de projets / estimateur  
Cell : 418 570-9500  
5161, St-Georges  
Lévis (Québec) G6V 4P3  
Tél. : 418 833-1282 Téléc. : 418 833-7196  
bergedac@qc.aira.com www.excavationbergedac.com

*Un service soigné... un travail de qualité*

*Une équipe professionnelle*



DEMEMAGEMENT  
(418) 833-8366  
(418) 655-0885  
LOCAL & LONGUE DISTANCE

Depuis 1987, nous vous offrons des services de déménagement 7 jours. Équipements et assurances complets. Estimation gratuite.

Québec Local et longue distance.  
Bur.: (418) 833-8366  
(418) 655-0885

André Boivin, propriétaire



DEPUIS 1960



**CMMTQ**  
Corporation des maîtres mécaniciens en tuyauterie du Québec

**MARCEL LEBLANC & FILS INC.**  
Entrepreneurs en plomberie et chauffage  
Industriel, Commercial et Résidentiel

1400, Des Riveurs  
Lévis, Québec, G6V 0A8

Tél.: 418-837-7969  
Fax: 418-837-7243  
marcel-leblanc@bellnet.ca

# LES DÉPARTS DE COURSE NE SONT JAMAIS PAREILS

Par Georges Leblanc, skipper

Ah oui ! Les départs de grandes courses océaniques sont toujours différents et curieusement, sur la course « La Route Rimouski Anticosti 2011 » dont nous prenons le départ le 10 juillet dernier, mon esprit s'égaré dans les souvenirs de précédents départs. Mais pour l'instant il est préférable que je me concentre sur celui que l'équipage du Océan Phénix prendra dans moins d'une dizaine de minutes. Mon équipage au nombre de treize s'affaire aux

nombreuses manœuvres tant sur le pont avant qu'au cockpit. Mon ami Walter barre pendant que je coordonne les onze autres équipiers. La tâche de hisser la grand-voile sur le grand mât de 29 mètres implique six d'entre eux : Sonia et Manon aux bastaques, Michel à l'écoute de grand-voile, Marc à la drisse, Philippe et Christian au moulin à café.

Vite ! Le premier signal du départ devrait se faire entendre dans quelques minutes au plus. Je vous dis, que ça mouline en grand ! Pendant ce temps, tout en tentant de reconnaître la ligne de départ qui se situe entre une petite bouée gonflable orange du côté du large et le bateau comité plus près de la côte, je discute avec le barreur de la stratégie à retenir lors de notre départ. Le vent semble léger près du bateau comité, donc nous devons traverser la ligne en arrivant du large.

Go ! Go ! les gars, c'est pas le temps de traîner, il ne reste plus que vingt-cinq pieds à hisser et puis après vous bordez cette grand-voile.

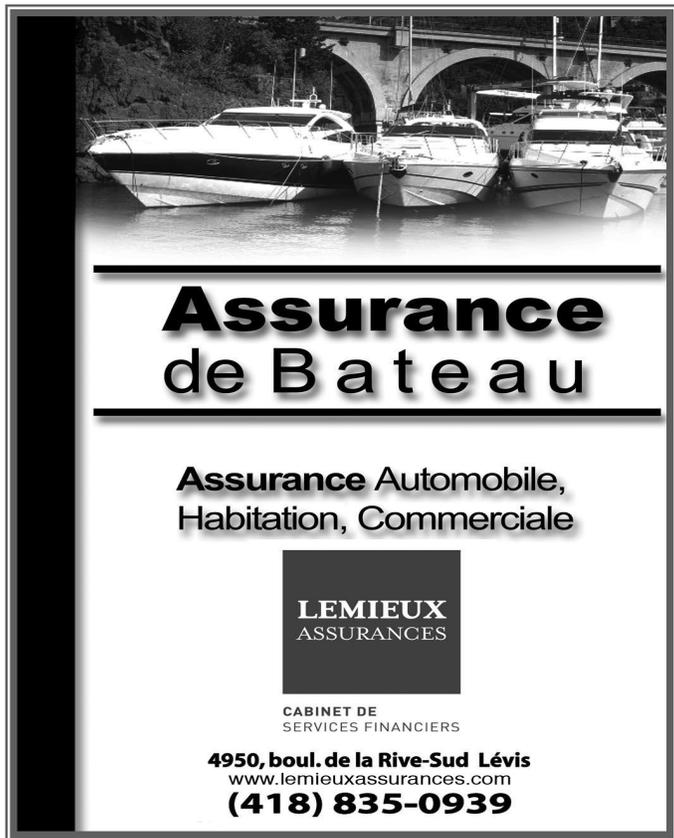
La cadence ralentit. Philippe et Christian commencent à s'essouffler. Sébastien et Michel les remplacent. Le rendement est meilleur. Je dicte les ordres à un rythme qui crée une pression bénéfique tout autant qu'une ambiance survoltée.

Il faut choquer l'écoute de la GV et aussi la bastaque tribord.

Pendant ce temps Martin, Pierre, Sébastien et Dave commencent à hisser la voile avant. Sonia au cockpit doit récupérer la drisse de génois en plus de s'occuper de la bastaque, Manon à bâbord prépare les écoutes et les bras du spinnaker tandis que je m'occupe des autres cordages sur tribord. Walter demande à Marc de se concentrer sur le chrono, le signal sonore se fait entendre depuis le bateau comité.

C'est le départ dans cinq minutes ! que je crie en gesticulant.

Tous les regards se dirigent en tête de mât, la têtère de la voile avant arrive tout en haut en même temps



**Assurance  
de Bateau**

**Assurance Automobile,  
Habitation, Commerciale**

**LEMIEUX  
ASSURANCES**

CABINET DE  
SERVICES FINANCIERS

**4950, boul. de la Rive-Sud Lévis  
www.lemieuxassurances.com  
(418) 835-0939**



ASSURANCE POUR EMBARCATIONS DE PLAISANCE

PROGRAMME D'ASSURANCE  
**Global Nautik**

PAR  
**LUSSIER**  
CABINET D'ASSURANCES

[www.globalnautik.com](http://www.globalnautik.com)

**1 877 320.BATO(2286)**

que celle de la GV. Walter a la barre bien en main, le Océan Phénix est le plus grand voilier de la flotte, le plus rapide et par le fait même le plus handicapé ; i.e. que nous devons créditer du temps à tous les autres voiliers participants, même que nous devons accorder vingt minutes par heure écoulée à nos plus proches concurrents. Les équipiers bordent les deux voiles, le voilier gîte à dix degrés et accélère en direction de la bouée orange ; l'indicateur de vitesse inscrit six, sept, huit et dix nœuds au moment où nous contourons la bouée en simulant le départ.

Paré à virer ?

Sans attendre leur réponse, je lance un regard à mon barreur et sans attendre je crie.

Faut virer !

Car le voilier classe 40 Bleu se pointe devant notre étrave. Walter donne le coup de barre, le voilier monte face au vent, les voiles faseyent et c'est le branle-bas général à bord ; Sonia borde la bastaque bâbord tandis que Manon relâche celle qui retient momentanément la grand-voile sous le vent, la voile se charge de vent et les lattes se replient dans un claquement sec accompagné d'une brève vibration du gréement. L'écoute de génois est relâchée, pendant que les gars moulinent l'écoute qui tend la voile avant.

Deux minutes avant le départ ! martèle Marc d'un ton rassurant.

Il est grand temps. Tout l'équipage commence à se réchauffer, les esprits se préparent déjà pour les deux

derniers virements et puis ce sera le départ. Nous zigzaguons au travers des huit autres voiliers de la flotte. C'est le dernier bord vers la ligne, nous devons nous imposer, engager notre approche tribord amure afin de conserver notre priorité. Nous allons pas mal plus vite que les autres voiliers plus petits et plus lents. Nous devons trouver, même créer l'espace qui permettra à notre bolide de 65 pieds de longueur et de 18 pieds de largeur de se faufiler à la seconde près jusqu'à la ligne de départ. Le Océan Phénix est lancé, nous ne pouvons plus l'arrêter, il faut tourner et contourner la marque de départ. Sarah Priscila attire notre attention, il n'a d'autre choix que nous céder le passage car nous sommes prioritaires, nous le croisons à quelques mètres de distance et puis il nous faut contourner la marque de départ. Encore une fois c'est le branle-bas de combat pour le virement de bord. L'intensité se fait de plus en plus grande. La poussée d'adrénaline est palpable à bord. Je dicte les ordres en observant Marc qui ne lâche pas son chrono des yeux tout en récitant à haute voix le décompte des secondes qui nous séparent encore du départ.

Cinq, quatre trois, deux ,un, lance-t-il en levant le poing en l'air.

Il est top chrono. Au même instant le klaxon confirme que la course débute. Deux secondes à peine s'écoulent avant que l'étrave de notre coursier croise la ligne imaginaire.

Hourrah ! Nous sommes les premiers, s'exclame mon équipage.

C'est beau ! Il faut installer le spinnaker sur bâbord. Il faut être prêt à le lancer dans trois à quatre minutes et puis

**Couvre-Planchers**  
**Pelletier** inc.  
LE SAVOIR-FAIRE RECONNU

**50 ans**

**Yvan Pelletier, président**

5000, rue des Replats, Québec (Québec) G2J 1N2  
Tél.: (418) 624-1290 • Télécopieur : (418) 624-2725

Membre du groupe  
**DECO SURFACES**

4600, boul. de la Rive-Sud, Lévis (Québec) G6W 5N6  
Tél.: (418) 837-3681 • Télécopieur : (418) 837-7150

**Grues Québec Lévis** INC.

— Propriétaire/Opérateur —  
**Gerry & Guylaine Valcourt**

Téléphone :  
(418) 872-1234  
Sans frais :  
1 877 873-1234

grue@qc.aira.com  
**Boul. Hamel, Québec & de la Rive-Sud**

il faudra affaler la voile avant sans tarder.

Je commande ainsi en arpentant le pont et en vérifiant que tout soit à poste. Walter annonce qu'il devra virer dans moins d'une minute. Les gars n'ont pas encore eu le temps de souffler qu'il faut déjà virer et hisser le spi. Il faut s'y faire, il reste encore cinq marques de parcours à contourner avant de tirer un grand bord en direction de l'est de l'île d'Anticosti et de franchir les 650 milles nautiques de cette belle course.



**Hourrah ! Nous sommes les premiers, s'exclame mon équipage.**

**Nous sommes enfin partis, à présent je me permets de revivre en pensée** le samedi 9 novembre, journée du départ de la reine des transats : « La Route du Rhum 2002 ». Il y a quelques instants je prenais un départ avec un équipage de treize tandis que cette fois-là j'étais en solitaire. Ça se passait ainsi

Pour nous rendre sur l'aire de départ, nous empruntons l'écluse très tôt le matin vers les sept heures et, comble de malchance, l'éclusage s'effectue par grands vents. Je suis accompagné de mes préparateurs et de quelques Bretons

qui nous escortent en canot pneumatique ; ils assureront le retour de ma gang. Nous dirigeons le voilier vers la zone de départ qui est assez éloignée, tout près de la pointe de Cancale. La météo a déjà commencé à sévir. Cela me désappointe, car je n'ai pas encore réussi à ajuster les cordages des prises de ris, pour la nouvelle grand-voile livrée à la dernière minute. Donc, je n'ai nul autre choix que de procéder à ces ajustements. Philippe dirige *Océan* vers la zone de départ, tandis que moi, à cheval sur la bôme, je tente de nouer les cordages sous les nombreuses épaisseurs du tissu de cette voile. Trop souvent, l'extrémité de la bôme trace un sillon dans l'eau lorsqu'elle effleure la crête des vagues. À chaque reprise je trempe à l'eau, je me cramponne du mieux que je peux afin de ne pas être entraîné à la mer. Lorsque je termine cette corvée, je suis complètement détrempe... et dire que je m'embarque pour tout près de trois semaines.

L'attente est longue, surtout qu'un fort clapot fait danser allègrement les nombreux voiliers et canots qui circulent en tous sens. Cette journée-ci, près d'une quarantaine de voiliers monocoques prennent le départ de la course. Un imprévu nous retarde. Le canot qui doit récupérer mes préparateurs tarde à nous retrouver parmi toute cette circulation et il faut absolument que tous quittent le voilier, au moins quatre minutes, avant le signal de départ.

Le temps presse, sinon je ne pourrai pas prendre ce départ, tant et aussi longtemps que le comité de course, ne l'aura à nouveau autorisé. Finalement, ils quittent à temps, mais c'est avec l'aide du canot d'une autre équipe d'assistance. Le canot navigue en parallèle avec mon voilier. Souvent, il surplombe les filières et d'autres fois, il se retrouve tout à côté comme dans un précipice. Le pilote du pneumatique s'y connaît et réussit à tenir une vitesse égale au voilier. Mes gars doivent sauter un à un au fond du canot, lorsqu'ils en trouvent le courage et que la position de celui-ci le permet. Dominique, nous l'avons poussé : apeuré il ne se décidait pas à sauter. Nous ne lui avons pas laissé le choix. Merde ! Ils ont oublié les sandwiches. J'en conserve deux et je lance les autres. Le lunch voltige dans les airs et atterrit tout au fond de leur canot.

Je n'ai eu que très peu de temps pour me concentrer sur le départ. Mon chrono est précis, je réussis à me positionner en plein milieu de la ligne de départ, entre le gros navire de guerre gris et la bouée gonflée, jaune. Le signal est donné et me voilà parti pour 4,400 milles nautiques.

Le tout débute avec des conditions météo musclées comme seule la Manche sait en procurer. Je me débrouille bien dans ce genre de conditions et à l'instant, plus particulièrement, j'use de prudence. Je suis entouré de mes concurrents. À moins de douze mètres sur mon bâbord, il y a *Kingfisher*, encore plus près sur tribord se trouve *Sill* qui m'exaspère avec ses barres de flèches thoniers et *Ecover* qui me colle au cul. Durant plus de trois-quarts d'heure, je navigue à plus de vingt-deux nœuds contre les meilleurs coureurs au monde, je maintiens le rythme effréné des tout nouveaux prototypes. J'en suis assez fier, j'endure l'inconfort de mes vêtements mouillés, car je ne veux pas manquer une seule seconde de ce que je vis. Les skippers Ellen et Bilou ne réussissent pas à me distancer, ils me signifient leur étonnement par des mimiques approbatrices. Je suis de leur calibre et ils en sont estomaqués... j'ai quand même à l'esprit que je devrai encore naviguer au moins une vingtaine de jours avant de voir les palmiers de la Guadeloupe...



Durant plus de trois-quarts d'heure, je navigue à plus de vingt-deux nœuds contre les meilleurs coureurs au monde, je maintiens le rythme effréné des tout nouveaux prototypes.

Suivait ensuite la qualification pour la Transat Jacques Fabre 2003 entre la Guadeloupe et les Bermudes, laquelle je faisais avec Marc mon co-équipier. Mais ce qui me revient à la mémoire, c'est ce 1 novembre 2003 où nous avons vécu un départ inoubliable que je revis à chaque fois comme si ça se déroulait au présent.

La barre en main, l'index en attente sur le chrono, il active le compte à rebours à l'instant précis et verbalise dans un vocabulaire on ne peut plus explicite.

— Top chrono ! Dix minutes avant le départ.

Je n'ai rien à ajouter à cette expression familière pour nous les coureurs, je considère quand même que nous sommes un peu trop loin de la ligne de départ et que l'importance d'être parmi les premiers monocoques qui traverseront la ligne aura un petit quelque chose de motivant qui piquera notre fierté.

J'incite donc mon barreur à garder le cap sur lequel il barre présentement.

— Fonce dans la flotte sans tarder. Tu vas bien !

— Nous voilà les copains ! On arrive, ça me plaît !

Nous sommes gonflés à bloc. Nous naviguons à vive allure en direction de l'action, un grand stress se fait sentir à bord du voilier. Marc, en s'avançant, me tend la barre.

— Voilà la barre, c'est à toi de barrer, c'est ton voilier.

— Non ! Non ! Tu barres, tu le fais très bien ! Je m'occupe des manoeuvres. Le sourire fendu jusqu'aux oreilles, je mets ainsi fin à la discussion.

— Concentrons-nous. Je prendrai la barre à l'arrivée. Recommandation inutile en ce qui concerne Marc, il ne semble même pas avoir saisi mon allusion, cela n'a pas d'importance dans un moment aussi intense que celui que nous vivons présentement. J'aurai amplement le temps de le lui rappeler. Un second signal sonore retentit, accompagné en bruit de fond par une forte voix sur la radio VHF qui annonce :

— Cinq minutes avant le départ !

L'étai se referme, les espaces libres pour se rapprocher de la ligne de départ se font de plus en plus rares. Nous naviguons sous voiles réduites, les réservoirs ne sont pas ballastés pour nous permettre d'improviser les virements de bord ; cela minimise ainsi les grands risques d'abordage car maintenant, tous les voiliers convergent vers une même direction.

La forte houle s'amplifie au passage des nombreux coursiers qui filent à grande vitesse. Ils virent et dévirent dans toutes les directions en autant que les priorités et les règles de course le permettent ; nous en faisons tout autant et je dois admettre que l'on s'en tire à merveille, jusqu'à présent.

— Une minute avant le départ ! fait entendre l'officiel sur les ondes.

La tension atteint son paroxysme. Les écoutes en main, je réussis à me déplacer de tribord à bâbord, en me penchant, j'observe les alentours sous la bordure de la voile avant et informe mon barreur des faits et gestes des concurrents qui tentent de nous intimider en se braquant sur notre route. Nous sommes spectateurs et acteurs d'un départ agressif où les équipages semblent être plus audacieux les uns que les autres. Nous sommes tribord amures, donc prioritaires. Toujours la voix à la radio qui ajoute à l'intensité en égrenant les secondes une à une.

— Dix, neuf, huit...

Les yeux rivés sur la ligne, le moment est venu.

— O.K. Marc ! Fonce, on y va, c'est le temps !

Il tient fermement la barre, il abat tribord amures, le vent arrive maintenant par le travers, je choque les écoutes et le voilier « *Ciment St-Laurent Océan* » s'élance à très grande vitesse vers la ligne de départ. Le décompte se poursuit.

— ...trois, deux, un.

Le drapeau rouge est levé.

— C'est le départ ! Bonne course !

La voix se tait, ce qui signifie qu'aucun voilier n'a passé la

ligne avant le puissant signal sonore émis par la sirène du navire de guerre.



**Le 1er novembre 2003, nous prenons un superbe départ à la transat en double « Jacques Vabre 2003 ».**

Nous ne sommes qu'à une seconde de passer la ligne, les vagues roulent en tous sens. Le spectacle est sublime et inquiétant à la fois. Sur notre droite, le puissant voilier *Virbac* bord à bord avec *Sill* fonce dans notre direction tandis que nous sommes poursuivis par une dizaine d'autres monocoques. L'écart qui nous sépare des premiers sur notre droite diminue, nous n'apercevons que leurs coques gîtées, les équipages restent invisibles. Est-ce qu'ils nous voient ? Nous espérons que notre mât leur annonce notre présence. J'aperçois enfin le visage d'un skipper qui émerge au-dessus du franc-bord, il a l'air effaré. J'entends les ordres se transmettre à voix forte sur *Virbac*, quelques secondes suffisent pour virer, son étrave émerge de la vague et retombe brutalement, sa coque s'aligne parallèlement à notre course. Les voiles de ceux que nous obligeons à virer, parce que nous sommes prioritaires, claquent violemment au vent. Ils sont tellement proches que nos tympans en vibrent. Ce qui est bien, c'est qu'ils sont à une longueur de coque derrière nous. C'est peu, mais ça fait plaisir de les voir derrière plutôt que devant.

Sans l'ombre d'un doute, nous devançons la plupart de nos concurrents. Sommes-nous les premiers ? Je n'en suis pas certain. Marc est très satisfait, il a un sourire indélébile.

Pour ma part, je suis plutôt concentré à ajuster la voilure ; ils sont tous derrière nous, ils avancent à une vitesse similaire à la nôtre, ils ne peuvent pas nous nuire et pas question pour nous de ralentir.

J'ai plus souvent qu'autrement l'habitude de dire que c'est en avant que ça se passe mais cette fois-ci, je suis tellement fier de notre performance que je me récompense en les observant tous, par derrière. Ces superbes voiliers nous poursuivent, gîtés sous la puissance de leurs voilures ; le tableau qui se dresse meublera à jamais mon esprit. La zone réservée n'est plus respectée, en quelques minutes elle devient encombrée par toutes les embarcations de plaisance qui se mêlent à la flotte des voiliers de la course, sans oublier les gros traversiers bondés de spectateurs soucieux de ne rien manquer du spectacle du départ de la « *Transat Jacques Vabre 2003*

Tout comme je me rappelle le 22 juillet 2008 lors du départ de la *Transat Québec /Saint-Malo 2008*, dans des conditions de calme plat.

Nul doute, l'été est bel et bien arrivé. Ce jour du départ de la *transat Québec-St-Malo* le confirme. En effet, nos craintes étaient fondées, ce fut une trop belle journée avec des vents faiblards pour le départ d'une course aussi importante. Tout comme nous, les spectateurs ont du avoir très chaud, ils auraient eu besoin de vent pour se rafraîchir et nous pour partir en vitesse. Cependant, pour nous, ce qui importe, c'est que nous sommes enfin partis.

Ce départ n'a rien de comparable avec les départs des trois autres éditions précédentes où à chaque fois, le vent se levait avant les signaux préparatoires.

Il n'a rien à voir non plus avec les départs d'autres grandes courses que j'ai eu la chance de prendre,

Tous les voiliers de toutes classes confondues s'approchent de la ligne afin d'évaluer la force et la direction du courant et la dérive de celui-ci. Les voiliers de la Classe 40 partent à 11 :00hres et les autres à



**SERVICE 7 JOURS SUR 7**

**RÉPARATION** DE BATEAUX  
**TRANSPORT** À TRAVERS LE QUÉBEC  
**MAINTENANCE & ENTREPOSAGE**  
**EMBALLAGE** DE TOUTE SORTE

Luc Parent (418) 572-0545  
4685 Boul. de la Rive-Sud, Lévis  
Plus de 30 ans d'expérience  
luc@bateauconcept.com

[www.bateauconcept.com](http://www.bateauconcept.com)

11 :30hres. Le vent est presque nul. Nous devons calculer notre dérive afin de ne pas dépasser la ligne avant le signal de départ. C'est tout un casse-tête car si nous passons la ligne prématurément, même si ce n'était que d'une seconde, nous devrions nous reprendre pour que notre départ soit accepté par l'officiel de la course.



**C'est un moment stressant.  
10,9.8.7.6.5.4.3.2.1....Partez!**

Le départ du voilier *Port de Québec* est réussi. À nous maintenant de rattraper ceux qui sont partis les premiers. Ça risque d'être long car tous les voiliers dérivent à la vitesse du courant de la marée descendante. Tout au cours de l'après-midi, c'est à chacun son tour de passer en avant ou en arrière de l'autre. Toute la journée, pour tous, il y a de nombreuses petites victoires, mais nous avons un problème de taille, notre voile avant est de trop petite dimension, elle manque de superficie; ça nous prendrait un

gennaker comme tous les autres concurrents. L'heure du souper approche, les voiliers glissent (dérivent) à plat et toute ma bande se porte bien, l'humeur est au beau fixe. C'est un temps idéal pour bouffer et nous prenons notre repas au cockpit, c'est tout comme si nous étions sur une terrasse dans les pays chauds à siroter un pina colada, mais hélas, sans aucun palmier pour nous cacher des brûlants rayons du soleil.

Cependant, j'ai constaté que la consommation d'eau dépassait les prévisions. Les équipiers en ingurgitent un peu trop et je profite de l'occasion pour faire appel à la modération. Je ne suis pas encore obligé de nommer un ministre responsable de la récupération de l'eau de pluie ni à la recherche d'un sorcier, mais il vaut mieux être prévoyant et ne pas devoir ramasser l'eau qui dégoulinerait de la grand-voile. Ce qui devait arriver, arriva et tel que les prévisions météo l'annonçaient, le vent nord-est nous arriva comme un « quêtoux » juste avant minuit. Cela nous permet de semer notre concurrent et de prendre la traverse Saint-Roch.

Il ne nous reste que quelques heures pour nous faufiler dans cet étroit passage où le voilier *Port de Québec* et son équipage refoulent un courant montant de 5 nœuds. Il nous aurait fallu une heure de plus et nous n'aurions pas été incommodés par ce fichu courant dont la réputation ne se dément pas.

Visitez le [www.georgesleblanc.com](http://www.georgesleblanc.com)

**ERNEST BOUTIN INC.**

eboutininc@videotron.ca

4, des Émeraudes      Tél.: 418 837-2900  
Lévis (Qc), G6W 6Y6      Fax: 418 837-3096  
[www.ernestboutin.com](http://www.ernestboutin.com)

**LETRAGE FMD** La force de votre image, c'est notre affaire.

Agent autorisé RAMKO

- Lettrage et enseigne
- Impression grand format
- Wrapping de véhicule
- Vitres teintées et pare-brises
- Accessoires automobiles
- Bande décorative
- Lettrage de bateau

[www.lettragefmd.com](http://www.lettragefmd.com)

42B, rue du Bel-Air, Lévis, G6V 6L1      Tél.: 418-838-0873  
Fax.: 418-838-3796



...une poussière d'étoile  
s'échappe de la baguette d'une fée,  
voyage doucement  
jusqu'au cœur de nos pensées.  
S'invente alors un rêve,  
aussi grand que notre amour,  
qui nous guide  
et nous porte vers l'infini...

Je fais le souhait  
que les fées de Noël  
dansent tout près de nous...

*Un très heureux temps des Fêtes*

**De parole**

**et d'action**



**Gilles LEHOULLIER**  
Votre député de Lévis



## Besoin d'un site Web? À la recherche d'une photographe?

### Une préposée à votre service!

Bonjour à tous!

La marina étant désormais fermée, je m'ennuie la fin de semaine!

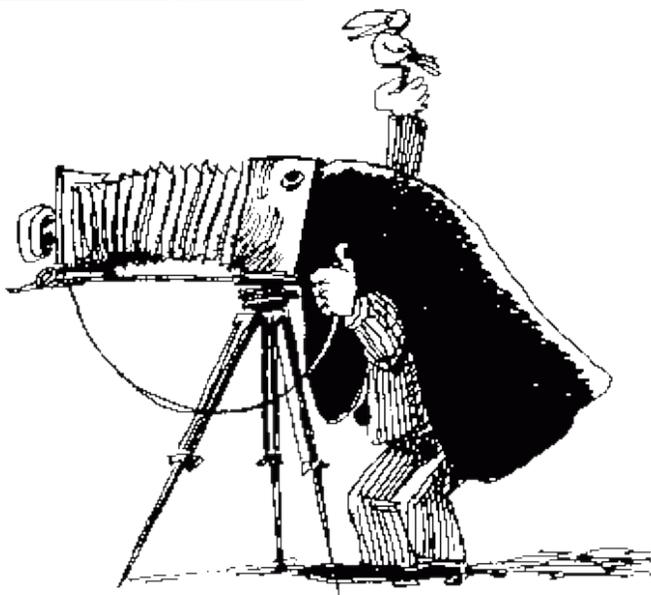
Donc, j'aimerais vous offrir mes services de conception graphique afin que votre entreprise reçoive toute l'attention dont elle mérite sur le Web!

Je suis aussi disponible à titre de photographe, si vous en avez besoin!

Bon hiver!

Stéphanie

[Stephanie.cotnoir@gmail.com](mailto:Stephanie.cotnoir@gmail.com)



## LE SECRET DE LA RÉUSSITE?

C'EST SIMPLE : SAVOIR BIEN S'ENTOURER.

Votre planificateur financier connaît des stratégies efficaces et collabore de façon très étroite avec une équipe d'experts des filiales de Desjardins pour vous permettre d'atteindre vos objectifs.

Grâce à son approche personnalisée, vous obtenez un portrait financier complet de vos avoirs et un plan d'action adapté à votre situation personnelle.

Rencontrez votre planificateur financier<sup>1</sup>.

|                                                      |              |
|------------------------------------------------------|--------------|
| Caisse Desjardins de Bienville                       | 418 833-3733 |
| Caisse Desjardins de la Chaudière                    | 418 831-2674 |
| Caisse populaire Desjardins de Lévis                 | 418 833-5515 |
| Caisse Desjardins des Rivières Chaudière et Etchemin | 418 839-8819 |

GESTION DES AVOIRS

[desjardins.com/vosavoirs](http://desjardins.com/vosavoirs)



**Desjardins**  
Caisses du Grand Lévis

<sup>1</sup> Le planificateur financier et représentant en épargne collective agit pour Desjardins Cabinet de services financiers inc.