

# Le Hublot

ÉTÉ 2014



## EN VEDETTE



### 5 **L'hiver le plus froid depuis des années**

Gare au choc hypothermique, dû à l'immersion subite dans l'eau froide

### 9 **Des déchets dans l'océan et un avion disparu**

Un accident qui nous rappelle qu'il y a une autre catastrophe à redouter

### 11 **Le Journal de voyage de Carmelle**

Un aperçu de l'accueil et de la vie quotidienne à Singapour

### 14 **Rendez-vous à Québec**

Programme de l'AGA, activités et visites prévues

## CHRONIQUES

2 Courants d'ici

3 Sur la passerelle

4 Courrier des lecteurs

6 Le « Jet Set »

7 Demandez à John

13 Le Villégiateur

Photo : Don Butt, PA





**Jocelyne Guimont, rédactrice en chef**  
Escadrille nautique Belœil

Après l'hiver interminable que nous avons eu, le moindre rayon de soleil ou la toute petite remontée des températures suffit à nous remplir d'optimisme. Nous pensons déjà aux activités estivales alors qu'à la mi-mai, le mercure peine encore à monter jusqu'à 20 degrés.

D'ailleurs, la semaine dernière, deux pêcheurs dans la trentaine seraient morts d'hypothermie ou du choc dû à l'immersion subite dans l'eau froide du lac des Deux-Montagnes, après que leur chaloupe a chaviré. Le vent était très violent cette journée-là.

C'est toujours triste d'amorcer une saison de navigation avec des noyades, mais cela nous rappelle qu'il y a toujours beaucoup de facteurs à considérer avant d'aller sur l'eau, surtout pour une première sortie. Notre embarcation est-elle adéquatement préparée? Avons-nous à bord tout l'équipement requis? Sommes-nous suffisamment habillés? La température sur la rive n'est pas la même que celle au milieu du lac. Prenez le temps de lire l'article expliquant la différence entre l'hypothermie et le choc dû à l'immersion dans l'eau froide à la page 5 de ce numéro du Hublot.

Pour ma part, je crois que j'ai déjà expérimenté une légère hypothermie et je me suis juré de ne plus jamais m'exposer à un tel phénomène. Après une courte baignade matinale dans les eaux d'un lac des Laurentides, j'ai eu la mauvaise idée de garder mon maillot mouillé plusieurs minutes. Dès les premiers frissons, j'ai immédiatement retiré mon maillot et revêtu plusieurs couches de vêtements, mais il a fallu de longues minutes avant que je ressente un peu de chaleur dans mes veines.

La vie nous réserve toujours des surprises. Au moment où j'écrivais ces lignes, je ne savais pas que ma mère décéderait quelques jours plus tard. C'était une nageuse exceptionnelle, car

à 91 ans, elle faisait encore 30 longueurs de piscine, trois fois par semaine, à la piscine de la résidence pour retraités autonomes où elle habitait avec mon père. Depuis quelque temps, elle souffrait du zona et la douleur était très intense. Elle avait hâte de retourner nager. Elle est décédée dans son sommeil, le 15 mai dernier.

La vie continue...

La semaine dernière, j'ai reçu un courriel de Carmelle Rouselle (voir *Le Journal de voyage de Carmelle* à la page 11), annonçant son arrivée prochaine à Montréal. Elle et son conjoint envisagent de laisser leur bateau en Thaïlande et de venir passer l'été au Québec. Cependant, ils cherchent un foyer d'accueil temporaire pour Snoro et Noiro, les deux chats qui les ont accompagnés dans leur tour du monde, car ils devront retourner chercher leur bateau à l'automne et le ramener à Montréal au cours de l'été 2015. Des contraintes administratives dans certains pays compliquent l'organisation du trajet avec des chats à bord. Carmelle dit : « *On les adore nos deux matelots, mais on veut éviter de les garder avec nous pour la suite du voyage sur TAIMA. Ils ont déjà collaboré, ayant parcouru plus de 23 500 Mm sur notre petit bateau. Ils auront plein d'histoires à raconter à leurs bienfaiteurs.* »

Pour ma part, j'aurais bien gardé Snoro et Noiro, mais avec mon chien et mes trois chats (dont deux sont des copies conformes de *Snoro et Noiro*), il y a suffisamment de pattes dans cette maison... Alors, si l'un de vous, lecteurs ou membres des ECP, peut aider Carmelle, son adresse courriel est : [carmelle475@gmail.com](mailto:carmelle475@gmail.com)





**Carolyn Reid NS, officier national de formation**  
Escadrille nautique Frenchman's Bay

## ASSEZI!

**N**ous en avons assez d'entendre : « Le monde change trop vite » et « C'est un Nouveau Monde en changement ». Déjà, à la fin des années 1800, le premier ministre britannique Benjamin Disraeli disait : « Le changement est inévitable, le changement est une constante ».

Il y a 76 ans, trois personnes de Windsor, en Ontario, ont décidé de former les gens de leur région en sécurité nautique, comme leurs voisins américains l'avaient fait 25 ans auparavant. Ce fut le début des CPS-ECP. Depuis 1938, notre organisation a évolué : de quelques membres à un effectif de 26 000 personnes; d'un club local à une organisation présente partout au Canada; de quelques cours empruntés aux *United States Power Squadrons* à une bibliothèque virtuelle de nos propres cours.

Voici certaines des initiatives actuelles prises par les CPS-ECP pour répondre aux besoins changeants des étudiants, de nos membres et du grand public concernant le contenu des cours, l'horaire, le style de diffusion et d'évaluation.

- La plupart de nos cours sont présentés dans les deux langues officielles. Le cours qui permet l'obtention de la CCEP (carte de conducteur d'embarcation de plaisance) est maintenant offert en chinois simplifié et traditionnel. L'espagnol est la troisième langue la plus populaire au Canada. Devrions-nous envisager une traduction prochaine?
- Nos trois premiers cours d'initiation, *Sur l'eau* (CCEP), *Navigation nautique* et *Radio maritime VHF* sont désormais offerts en livre électronique anglais ou français pour les étudiants qui souhaitent télécharger le matériel sur une lectrice ou une tablette.
- Le cours *Electronic Navigation* est actuellement offert comme cours pilote en ligne de 10 semaines par le *St. Lawrence College*, sur [www.OntarioLearn.ca](http://www.OntarioLearn.ca). Il s'agit d'un cours autodidacte, supervisé par un instructeur, pour les étudiants qui ne peuvent réserver une soirée spécifique, chaque semaine, pour suivre le cours. L'étudiant travaille à son rythme.
- Plusieurs excellents instructeurs enseignent nos cours par le biais « d'apprentissage mixte ». Avec cette méthode, différents outils ou mécanismes électroniques sont intégrés dans l'enseignement. Un de nos instructeurs d'Halifax, Scotty Hayward, a enseigné à des étudiants partout au Canada, grâce à une approche de classe virtuelle. L'Université Dalhousie lui a permis d'utiliser les installations de ses laboratoires informatiques pour y arriver. Nous prévoyons intégrer le programme *GoToTraining* à la formation pour permettre une offre plus généralisée.

- D'autres instructeurs utilisent le programme *GoToWebinar* pour enseigner aux étudiants qui sont situés loin des grandes villes. Certains enseignent en utilisant une caméra vidéo et un diaporama PowerPoint, à partir de leur propre ordinateur, à d'autres personnes de leur district qui souhaitent suivre le cours.
- Nous avons appris que beaucoup de personnes souhaitent en apprendre davantage sur la navigation et la sécurité nautique, mais sans devoir passer un examen. Ils ne tiennent pas à acquérir une note de passage. Les examens peuvent maintenant être considérés comme facultatifs et ces étudiants sont invités à s'inscrire comme auditeurs libres.
- Nous mettons à l'essai plusieurs approches pour l'évaluation des cours selon différents concepts : discussions en classe, examens à livre ouvert et exercices de simulation.
- Un groupe d'instructeurs en Colombie-Britannique étudie la possibilité d'offrir un cours pratique sur l'eau pour les nouveaux plaisanciers.
- En accord avec les initiatives énoncées dans le Plan stratégique pour la période 2011-2015, notre bibliothèque CPS-ECP contient du matériel pertinent et mis à jour.

Certaines de ces initiatives sont déjà en place, d'autres sont testées pour connaître leur efficacité sur le terrain. Certaines autres sont au stade de la planification ou ont tout juste commencé à être prises en considération. Cependant, ce qui est plus important pour l'avenir est le fait que les suggestions qui ont conduit à ces initiatives ne viennent pas seulement de la direction du Département de la formation, mais surtout de notre réseau d'étudiants, d'instructeurs, d'escadrilles, de districts, d'administrateurs, de correcteurs d'examens, de directeurs de cours et d'autres départements nationaux. C'est par une communication ouverte et bidirectionnelle de ces gens que nous sommes en mesure d'accéder à l'expérience, aux connaissances et aux ressources dont nous aurons besoin pour répondre aux changements constants.

Comme Samuel Johnson l'a noté : « Le changement ne se fait pas sans heurt, même quand il est nécessaire et fait pour le mieux ». Nos anciens membres ont relevé le défi et affronté les inconvénients des changements constants. Je crois que nous faisons la même chose aujourd'hui comme nous continuerons à le faire à l'avenir.



## ESCADRILLES CANADIENNES DE PLAISANCE

Publié sous l'égide du  
Conseil d'administration

Officier national des communications  
Frederic Carter, P

Officier adjoint des communications  
Susan Cooper

Rédactrice en chef  
Jocelyne Guimont

Directrice artistique  
Vanessa Schmidt

Mise en page  
Vanessa Schimdt

Photographe  
Don Butt, PA

Traduction  
Jocelyne Guimont  
Serge St-Martin, NJ

Révision linguistique  
Jocelyne Guimont  
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction  
Joan Ewolfson Cadham, M  
John Gullick, PA  
James R. Hay, NJ  
Carolyn Reid, NS  
Carmelle Rousselle  
Bradley Schmidt

**Le Hublot paraît quatre fois l'an :**  
janvier, mars, juin, septembre. Les  
articles doivent être soumis au  
moins douze semaines avant la date  
de publication. Les articles ou les  
lettres doivent être envoyés au siège  
social des CPS-ECP ou à  
lehublot@cps-ecp.ca

Escadrilles canadiennes de plaisance  
26, Golden Gate Court  
Toronto, ON M1P 3A5  
1-888-277-2628 F. 416-293-2445  
lehublot@cps-ecp.ca  
www.cps-ecp.ca

Directeur général  
Walter Kowalchuk



### Nettoyer de façon écologique à la maison ou à bord du bateau

Conseils rapides :

Bicarbonate de soude – nettoie, désodorise, adoucit l'eau, récuré.

Citron – un des acides alimentaires les plus puissants, efficace contre la plupart des bactéries dans la maison. (Ce n'est pas le cas des contenants à presser imitant le citron).

Vinaigre blanc – dissout la graisse, enlève la moisissure, élimine les odeurs, certaines taches et l'accumulation de cire.

Fécule de maïs – peut être utilisée pour nettoyer les vitres, polir les meubles, nettoyer les tapis et les carpettes.

Bicarbonate de soude ou vinaigre avec du jus de citron dans un petit contenant - absorbe les odeurs sur l'eau ou à terre. Même chose pour le café moulu ou la cannelle bouillie dans l'eau.

Prévenez les odeurs de cuisson en faisant frémir sur la cuisinière une tasse d'eau avec 1 c. à table de vinaigre pendant que vous cuisinez. Pour vous débarrasser de l'odeur du poisson et de l'oignon sur les ustensiles et les planches à découper, essuyez-les avec du vinaigre avant de les laver à l'eau savonneuse.

Nettoyeur tout usage : Mélangez 1/2 tasse de vinaigre et 1/4 tasse de bicarbonate de soude (ou 2 c. à thé de borax) dans 2 litres d'eau. Rangez-le pour le conserver.

Nettoyage de l'acier inoxydable : Mélangez 2 c. à table de bicarbonate de soude, 1/2 tasse de vinaigre et deux tasses d'eau chaude dans une bouteille à vaporiser. Le mélange formera de la mousse. Lorsque la mousse aura disparu, vissez le bouchon et vaporisez sur une surface en acier inoxydable. Essuyez avec un chiffon propre et séchez avec un chiffon non pelucheux.

# L'HIVER LE PLUS FROID DEPUIS DES ANNÉES

L'eau des lacs et des rivières sera plus froide cette année pour la saison de navigation. Il vaut mieux repasser dès maintenant nos connaissances sur le traitement du choc dû à l'immersion subite dans l'eau froide et de l'hypothermie

## Le choc hypothermique dû à l'immersion subite dans l'eau froide

Le choc dû à l'immersion subite dans l'eau froide cause davantage de morts que l'hypothermie.

Les eaux froides du Canada sont particulièrement dangereuses si vous tombez à l'eau par inadvertance.

Voici les quatre principales réactions du corps lorsqu'il est immergé dans l'eau froide (15° C (59° F) ou moins) :

- Durant trois à cinq minutes, vous cherchez votre souffle.
- Vous éprouvez des spasmes musculaires.
- Votre pouls et votre tension artérielle augmentent.
- La température du corps baisse rapidement.

Le port d'un gilet de sauvetage ou d'un vêtement de flottaison vous permettra de flotter, ce qui augmente vos chances de survie.

Faites tout votre possible pour conserver votre énergie et votre chaleur corporelle. N'essayez pas de vous réchauffer en nageant. Nagez seulement si vous pouvez rejoindre d'autres personnes ou un abri sûr. Le choc dû à l'immersion subite dans l'eau froide réduit votre capacité de penser ou d'agir.

Il existe plusieurs façons d'augmenter vos chances de survie si vous êtes dans l'eau froide. Vous devez éviter le plus possible la perte de chaleur corporelle. Grimpez sur un objet flottant proche pour sortir de l'eau la plus grande partie possible de votre corps.

S'il n'y a pas d'objet flottant à proximité, une personne seule peut adopter une position limitant la perte de chaleur en croisant les bras serrés sur la poitrine et en relevant les cuisses près des bras. Dans un groupe, les personnes peuvent se blottir les unes contre les autres de façon que les côtés du torse se touchent, en entourant avec les bras la partie médiane ou inférieure du dos et en entrecroisant les jambes. Ne dépensez pas d'énergie inutilement, ne paniquez pas et contrôlez votre respiration.



Une personne seule devrait adopter une « position fœtale qui diminue la perte de chaleur ».

## Traitement des victimes d'un choc dû à l'immersion subite dans l'eau froide

Sortez la personne de l'eau et amenez-la dans un environnement chaud. Retirez ses vêtements seulement si vous pouvez le faire en bougeant les membres de la victime au minimum. Évitez de masser l'extrémité des membres. Si la personne est à demi consciente, couchez-la avec le visage vers le haut, mais la tête légèrement baissée, à moins qu'elle ne vomisse. Si la tête est vers le bas, cela amène plus de sang au cerveau.

Tentez immédiatement de réchauffer la partie interne du corps de la victime. Si c'est possible, plongez la personne dans un bain

d'eau chaude à une température de 40° à 43° C (105° à 110° F). S'il n'y a pas de baignoire à proximité, appliquez des compresses chaudes et humides sur la tête, le cou, la poitrine, le ventre et le pli de l'aîne de la personne. Ne touchez pas aux bras ni aux jambes. Si un sauveteur n'a aucun de ces articles, il peut utiliser la chaleur de son propre corps pour réchauffer une victime après un choc dû à l'immersion dans l'eau froide (d'hypothermie). Ne donnez jamais d'alcool.

Voilà pourquoi il est important de toujours porter un vêtement de flottaison individuel (VFI).

Une victime secourue, mais qui a été bougée ou réchauffée trop rapidement, peut subir un effondrement post sauvetage et être victime d'un AVC (accident vasculaire cérébral) ou d'une crise cardiaque.

## L'hypothermie

L'hypothermie est une chute de la température corporelle sous la normale. En fait, le choc dû à l'immersion subite dans l'eau froide mène rapidement à l'hypothermie. Elle peut aussi se produire plus lentement si la personne est mouillée ou qu'elle a froid. L'hypothermie peut mettre le corps en état de choc. Il est essentiel de réagir rapidement. Un état de choc ralentit les fonctions normales du corps, donc l'aide d'une autre personne est nécessaire.

La perte de chaleur s'effectue surtout au niveau de la tête et du cou, de chaque côté de la poitrine et dans le bas de l'abdomen. Une personne qui fait une chute par-dessus bord souffrira moins rapidement d'hypothermie, si elle garde sa tête au sec et que ses aisselles et le pli de l'aîne sont bien serrés.

## Les symptômes sont :

1. Stade précoce : tremblements et troubles d'élocution, la personne est consciente, mais repliée sur elle-même;
2. Stade intermédiaire : pouls faible, respiration lente, manque de coordination, confusion et somnolence;
3. Stade final : faiblesse, pouls ou respiration irrégulier ou absent, perte de conscience.

Une personne qui souffre d'hypothermie doit être traitée avec douceur et protégée du froid; ses vêtements mouillés doivent être retirés et remplacés par des vêtements secs. Son corps doit se réchauffer graduellement. Vous ne devez pas frotter ses membres ni son corps. Si la personne a soif, offrez-lui de l'eau chaude, du lait ou du jus. L'absorption d'aliments avec un taux de glucides élevé, comme du miel ou des bonbons peuvent l'aider. Ne lui donnez pas d'alcool ni de boissons stimulantes, comme le café, le thé ou du cacao. Au besoin, appelez à l'aide ou demandez une assistance médicale. Si la personne semble au stade intermédiaire de l'hypothermie, il vaut mieux demander l'aide de professionnels de la santé. Une personne qui a atteint le stade final doit être immédiatement amenée à l'hôpital, le plus doucement et le plus rapidement possible.





**Bradley Schmidt**  
Escadrille nautique Markham-Agincourt

### Rénovation de ma tente-remorque bateau Nomad 1962 - 1<sup>re</sup> partie

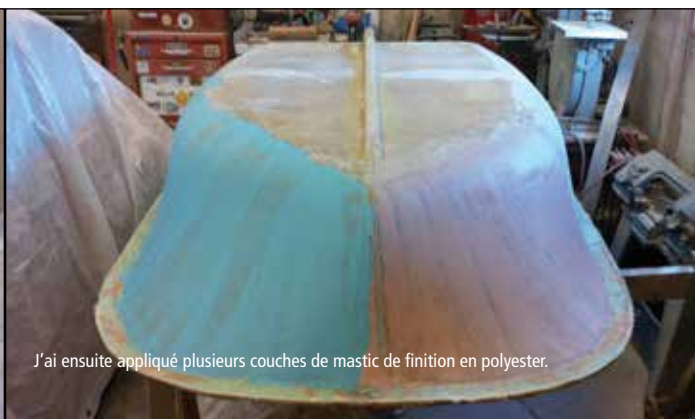
La première fois où je vous ai parlé de ma tente-remorque bateau, c'était dans le numéro du *Hublot* de l'hiver 2011.

C'est au début des années 1960 qu'une compagnie canadienne a conçu et mis en marché ce véhicule original. La base de la remorque en fibre de verre moulée est dotée d'une tente-bulle et d'un lit, et le toit amovible est en fait un petit bateau en fibre de verre pouvant recevoir un moteur hors-bord de 7 CV. La qualité la plus remarquable de cette

remorque est qu'elle peut flotter. Vous pouvez donc tirer la remorque sur la route jusqu'au bord de l'eau, puis retourner le toit et le mettre à l'eau, y installer un moteur et tirer la remorque sur l'eau jusqu'à l'île où vous désirez camper. Je vous ai souvent promis, dans l'une ou l'autre de mes treize chroniques précédentes, de vous parler de la rénovation de ma remorque Nomad. Cela fait déjà quatre années que j'y travaille, mais j'ai maintenant terminé. Les images et le texte ci-dessous vous en expliquent le déroulement. Ne manquez pas de lire la partie 2 de cette rénovation pour voir le produit final.



J'ai découpé le vieil enduit gélifié craquelé du bateau et appliqué plusieurs couches de tissu en fibre de verre et de la résine.



J'ai ensuite appliqué plusieurs couches de mastic de finition en polyester.



J'ai installé de nouvelles boiseries et peint l'intérieur des deux parties de la remorque.



J'ai aussi appliqué une couche de fond et repeint l'extérieur.



J'ai fabriqué de nouveaux montants de tente avec des conduites électriques.



Le tissu extérieur a été monté et marqué pour être cousu et former une tente.



**John Gullick, PA**  
Gestionnaire des programmes gouvernementaux et des projets spéciaux des CPS-ECP

**Q :** Quels cours faut-il avoir suivis et réussis pour pouvoir arborer le drapeau des CPS-ECP et pour profiter d'une assurance à prix avantageux?

**R :** En arborant le drapeau des CPS-ECP, un plaisancier indique qu'il est actuellement membre actif des CPS-ECP. Pour obtenir ce privilège, il faut avoir réussi l'examen du cours *Navigation de plaisance*, ou maintenant l'examen des cours *Sur l'eau* et *Navigation nautique*. Si une personne ne devient pas membre ou si elle ne renouvelle pas son adhésion, elle n'est pas autorisée à arborer le drapeau. De nombreuses compagnies d'assurance offrent des réductions de tarif aux plaisanciers qui ont suivi nos cours et réussi l'examen *Sur l'eau*. La compagnie d'assurance Cowan, une partenaire des CPS-ECP, offre un rabais de 5 % aux étudiants qui ont réussi le cours *Sur l'eau*, un rabais de 15 % à ceux qui ont réussi *Navigation nautique* et un rabais additionnel de 5 % pour chaque autre cours réussi, jusqu'à un maximum de 25 % de rabais.

**Q :** La CCEP (carte de conducteur d'embarcation de plaisance) est-elle requise pour conduire un bateau-maison (*housse-boat*) sur le fleuve Saint-Laurent?

Sur le site Web de la compagnie de location d'habitations flottantes, à Gananoque, où nous prévoyons louer une telle embarcation, on dit que ce n'est pas obligatoire. J'ai un doute à ce sujet. J'ai ma carte de conducteur d'embarcation de plaisance, mais ce n'est pas le cas pour d'autres personnes de notre groupe.

**R :** La réglementation canadienne exige que tous les conducteurs fournissent une preuve de compétence. La CCEP est la principale forme de cette preuve, mais une *Liste de vérification à quai des embarcations de location* signée sert également comme preuve; elle doit venir de l'agence de location. Elle n'est valide que pour la durée de cette location et doit couvrir tous les conducteurs potentiels.

**Q :** J'ai une radio VHF à bord de mon voilier et je l'utilise pour connaître les conditions maritimes et, en cas de nécessité, pour faire un appel de détresse. Est-ce que la loi exige que j'aie un permis pour m'en servir? J'ai de la difficulté à faire la différence entre une licence de station radio et un certificat d'opérateur de radio VHF.

**R :** Oui, vous devez légalement avoir obtenu un certificat restreint d'opérateur (maritime) [CRO(M)] pour utiliser une radio maritime, même si vous ne l'utilisez que pour capter la météo ou le canal 16. S'il y a un radio en état de marche à bord, tous ceux qui l'utilisent doivent avoir leur CRO(M). La licence de station radio sert à l'appareil lui-même. Si vous naviguez uniquement dans les eaux canadiennes, cette licence n'est pas obligatoire. Si vous naviguez dans les eaux américaines, vous devez avoir une licence canadienne pour chaque appareil radio maritime fixe ou portable (VHF). Vous

pouvez obtenir cette licence auprès d'Industrie Canada (IC-3020 : Demande de licence de station radio du service mobile maritime). Il y a des frais de renouvellement payables chaque année.

**Q :** Je ne possède pas de licence de station radio ni de certificat d'opérateur de radio VHF. J'ai acheté un bateau enregistré aux États-Unis et il est actuellement ancré là-bas. Il est aussi équipé d'une radio VHF. Est-il interdit de l'utiliser, disons, en cas d'urgence? Est-ce que je peux l'ouvrir et écouter les conversations?

**R :** Si le bateau a une licence des États-Unis et qu'il reste dans les eaux américaines, il n'y a aucun règlement américain selon lequel vous devez avoir un certificat d'opérateur ou une licence de radio. Si le bateau navigue dans les eaux canadiennes, la FCC (Federal Communications Commission) exige que la radio ait une licence de station radio valide. Si le bateau navigue plus de 45 jours continus dans les eaux canadiennes, le capitaine devra obtenir un certificat restreint d'opérateur maritime canadien. Par contre, si vous avez une adresse canadienne, dès que vous entrez dans les eaux canadiennes, vous devrez payer des taxes canadiennes. Peut-être voudrez-vous parler à l'Agence des services frontaliers du Canada.

**Q :** Pouvez-vous me dire si un certificat australien de compétence d'opérateur de radio maritime (*MROCP : Marine Radio Operators Certificate of Proficiency*) est valide pour utiliser une radio maritime au Canada?

**R :** Actuellement, il n'y a aucun accord réciproque entre ces pays. Selon nos règlements, une personne qui conduit son propre bateau, lequel est immatriculé ou a un permis d'un autre pays, peut naviguer jusqu'à 45 jours consécutifs, à la condition qu'elle respecte les lois de son pays. Après cette période de 45 jours continus, elle doit répondre à toutes les exigences canadiennes, dont celle d'avoir un certificat restreint d'opérateur (maritime) canadien ou CRO (M).

**Q :** J'ai un problème avec ma nouvelle radio Uniden DSC VHF. Je peux transmettre jusqu'à environ 16 km. Je n'ai aucune réception au-delà de 5 km avec une puissance de 25 W. Je navigue autour d'Abino, près de Fort Érié. Devrais-je me brancher sur le réseau américain, international ou canadien?

**R :** Il semble que vous ayez un problème d'antenne qui perturbe à la fois l'émission et la réception des messages. C'est la cause la plus courante des problèmes reliés à l'efficacité des radios VHF. Peu importe la cause, je vous suggère de communiquer avec ceux qui vous ont vendu la radio pour obtenir de l'assistance technique. Je crois que vous devriez utiliser le réseau canadien, mais je ne crois pas que cela aura un effet sur votre capacité d'envoyer ou de recevoir des messages.

# Un bateau sauvé de justesse

Partis en voilier le long de la côte ouest-américaine à destination du Mexique, Rob Murray, un des meilleurs instructeurs du district Pacific Mainland et de l'escadrille nautique Vancouver, accompagné de sa conjointe, Deb, s'étaient arrêtés à la marina Marina del Ray, près de Santa Monica en Californie, lorsque des cris ont attiré leur attention.

*Avant*, un Beneteau First 433, était en feu. Alerté par les cris « Au feu », Rob a immédiatement apporté son aide. Il a débranché l'alimentation électrique au quai et envoyé de l'eau sur les flammes qui se propageaient sur le bateau. Avec un extincteur, il a ensuite éteint celles à l'intérieur d'un casier. Il a réussi à éteindre le feu avant l'arrivée des responsables de la marina et des camions à incendie. La cause de l'incendie? Un fil électrique corrodé dans le bateau. Rob a vraiment pris la situation en main.

Un autre lien canadien : le propriétaire du bateau était l'architecte canadien bien connu : Frank Gehry.

## **Voici le détail de l'incident raconté par Rob :**

Mise en situation : Nous marchions sur les quais en direction des toilettes lorsque nous avons vu des flammes sur un bateau. Les personnes autour appelaient le 911, mais aucune n'osait faire un geste concret pour régler le problème. J'ai décidé d'agir et voici comment cela s'est déroulé :

- A. J'ai d'abord évalué la situation.
- B. Le feu semblait avoir un lien avec un fil électrique relié à une boîte au quai; j'ai déconnecté le fil.
- C. J'ai saisi un boyau d'arrosage et commencé à arroser le feu pour diminuer les flammes.
- D. J'ai ensuite demandé aux occupants d'un bateau voisin s'ils avaient un extincteur.
- E. J'ai saisi un gros extincteur à la station d'amarrage.
- F. Après avoir éteint les flammes à l'extérieur du bateau, j'ai entrouvert à peine la porte du casier et envoyé un jet par l'ouverture.
- G. J'ai complètement ouvert le casier et éteint les flammes restantes.

Les pompiers du Service des incendies sont arrivés 5 à 10 minutes plus tard, mais le feu avait été maîtrisé.

Erreur : fil défectueux ou mauvaise connexion sur le bateau visé. Dans ma hâte à éteindre l'incendie, j'ai saisi un boyau d'arrosage de jardin, mais il y avait un boyau à incendie pas trop loin sur le quai et c'est lui que j'aurais dû utiliser. Les personnes à bord des bateaux voisins n'ont rien fait d'autre que d'appeler le 911 et d'essayer de rejoindre le propriétaire du bateau avec leur téléphone. J'ai même dû demander plusieurs fois à la passagère du bateau voisin de celui qui était en feu, de me passer son extincteur. Elle a fini par me donner un petit extincteur, un seul, même si le feu flambait à 2 à 3 mètres de son bateau.

Leçons à retenir : la fibre de verre en feu est difficile à éteindre et cela prend beaucoup de temps pour maîtriser un feu à l'extérieur avec un boyau. Si on dirige le jet sur la fibre de verre, le degré de chaleur y est si élevé que le feu va reprendre même après un arrosage intensif. Cela m'a pris beaucoup plus de temps



que je le pensais pour éteindre le feu; des minutes plutôt que des secondes se sont écoulées. J'ai utilisé les trois quarts du contenu de l'extincteur de 20 lb pour éteindre le feu dans le casier. La plupart des extincteurs utilisés sur les bateaux ont une capacité de 2 1/2 ou 5 lb; j'aurais donc eu besoin de six extincteurs de 2 1/2 lb ou trois de 5 lb, quantité que la plupart des bateaux ont à bord, pour éteindre ce feu qui était relativement petit. Si le bateau n'avait pas été à quai, la meilleure solution aurait été d'utiliser un seau muni d'une corde que j'aurais rempli d'eau de mer pour éteindre le feu, puisqu'il n'y aurait pas eu suffisamment d'extincteurs à bord pour y arriver. De toute façon, ils auraient été inaccessibles à cause de la fumée à l'intérieur du bateau. Même si j'avais su où ils se trouvaient, il aurait fallu que je brave les fumées toxiques pour les atteindre; c'est donc une bonne idée d'avoir de l'équipement de lutte contre les incendies facilement accessible dans le cockpit ou sur le pont.

Une fois le feu éteint, j'ai pu constater que la fibre de verre du casier de la bonbonne LPG (gaz de pétrole liquéfié) était déjà déformée; une bonbonne de LPG chauffée se décharge (elle n'explose pas). Il est dangereux de laisser échapper ce gaz sur un feu. Pour obtenir un meilleur résultat, il faut absolument agir vite et avoir le feu sous contrôle.

Je ne pouvais pas accéder à l'équipement de lutte contre les incendies, car il se trouvait dans la cabine, laquelle était remplie de fumée; il n'était pas question que je descende dans la cabine pour aller le chercher. Heureusement, il y avait de l'équipement disponible à quai. Je ne comprends pas pourquoi les propriétaires des bateaux voisins, qui étaient tout près ou éloignés de quelques places à quai, ne se sont pas précipités avec leur extincteur à la main. Vérifiez votre cordon d'alimentation à quai. C'est le genre d'incident qui peut ruiner une belle journée.





## Des déchets dans l'océan et un avion disparu : Est-ce que la prise de conscience du public peut faire avancer les choses?

**Joan Eyolfson Cadham, M**  
**Escadrille nautique Saskatchewan**

Que pouvons-nous faire, nous les humains, pour réduire la quantité de déchets dans les océans? D'après Marcus Eriksen, directeur et cofondateur du groupe de défense de l'environnement *5 Gyres*, et dont les propos ont été cités par Andrew Freedman, le 3 avril dernier, sur *mashable.com*, l'effort doit être fait sur terre et non une fois que les déchets sont dans l'eau.

Ce printemps, le problème des débris qui encombrant les océans a fait la une, par ricochet, avec la disparition du Boeing 777-200, du vol 370 de Malaysia Airlines, qui avait 229 personnes à bord. La recherche de l'avion disparu, sur l'eau et dans les airs, s'est finalement concentrée dans l'océan indien, à l'ouest de la côte australienne. L'espoir d'avoir localisé l'avion s'est effondré à plusieurs reprises, soit à chaque découverte de débris provenant possiblement de l'avion, lesquels n'étaient en fait que des accumulations de déchets. Un temps précieux perdu en recherches inutiles alors que la durée de vie des piles des deux boîtes noires est limitée. Mais ce temps perdu ainsi que l'inquiétude et la frustration subséquentes ont eu pour effet de sensibiliser un peu plus la population sur le fait que les océans sont devenus de véritables poubelles.

Avec l'inquiétude grandissante de la durée de vie des piles des boîtes noires et les nombreuses pistes prometteuses qui n'étaient que des leurres, les gros titres mondiaux ont déboulé : « Le nombre de déchets dans l'océan crée de la frustration... », « Les déchets gênent les recherches de l'épave de l'avion... », « Des débris flottants nuisent aux recherches... ».

Il ne s'agit plus seulement du *Vortex de déchets du Pacifique nord*, connu sous le nom de *Grande zone d'ordures du Pacifique*, lequel a déjà été considéré comme la seule nappe de déchets produits par l'homme et flottant sur l'océan. Maintenant, le mot utilisé dans les nouvelles est *tourbillon océanique* et il se retrouve à cinq endroits : l'Atlantique et le Pacifique Nord, l'Atlantique et le Pacifique Sud et l'océan Indien.

Le département du Commerce des États-Unis et le *NOAA* (*National Oceanic and Atmospheric Administration*) expliquent la présence des tourbillons de cette façon : « Les vents mondiaux glissent sur la surface de l'eau, puis poussent la masse liquide et la soulèvent dans la direction vers où ils soufflent. Comme l'effet de Coriolis fait tourner les vents dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, dans l'hémisphère nord, et dans le sens des aiguilles d'une montre, dans l'hémisphère sud, les courants marins de surface se déplacent vers la droite dans l'hémisphère nord, et vers la gauche dans l'hémisphère sud. Ces principaux

courants océaniques en spirale sont appelés « *tourbillons océaniques* » (*gyres* en anglais) et ils se manifestent au nord et au sud de l'équateur. On ne les retrouve pas à l'équateur où l'effet de Coriolis est inexistant (Ross, 1995) »

Au milieu de tout cela, nous avons appris que les compagnies de transport maritime n'ont pas l'obligation de signaler la perte d'un conteneur en mer. Certains conteneurs vont couler, d'autres vont demeurer visibles à la surface de l'eau et d'autres vont flotter entre deux eaux, devenant ainsi une véritable menace invisible. De plus, à l'échelle opposée et très loin des conteneurs de 23 m, il y a les bâtonnets de plastique. C'est ce qui a poussé Marcus Eirksen à poser cette simple question : « Pourquoi avoir utilisé du plastique pour fabriquer une paille dont on ne se sert que quelques secondes? » Le plastique n'est-il pas quasi indestructible?

La preuve du problème réside dans une liste établie par l'organisation *Ocean Conservancy*. Les bénévoles de cette organisation ont nettoyé le littoral et les rives de 97 pays, ramassant les déchets et notant la quantité récupérée pour chacun. Les sept objets qui se sont retrouvés le plus souvent dans leur cueillette sont : les mégots de cigarette, les contenants et emballages de nourriture, les bouteilles de plastique, les sacs en plastique, les capsules et les couvercles, plus un amas de verres, assiettes, fourchettes, couteaux, cuillères, pailles et bâtonnets en plastique. Nous servons notre nourriture et nos boissons dans des récipients en plastique et ceux-ci se retrouvent dans l'océan où, au lieu de se biodégrader, ils se brisent en particules de la grosseur d'un grain de riz, lesquelles sont ensuite avalées par les animaux marins.

Charles J. Moore est océanographe et aussi capitaine d'un bateau de course. Cependant, il est davantage connu pour avoir été le premier homme à parler de la *Grande zone d'ordures du Pacifique*, sujet sur lequel il a abondamment écrit afin d'informer le monde sur les débris de plastique flottants. Il est aussi le conseiller scientifique de l'organisation *5 Gyres*.

Selon Moore, des études récentes démontrent que 90 % des déchets dans l'océan sont en plastique. Cependant, prévient-il, il y a probablement plus de 10 000 conteneurs tombés à l'eau qui dérivent au gré des courants océaniques autour du monde. Il y a aussi un autre type de déchets détectés par les secouristes sur les sites de recherche des débris de l'appareil malaisien. Il s'agit d'engins de pêche abandonnés.

Donc, la recherche de l'avion disparu a permis au monde entier de prendre conscience de ce qu'il y a dans l'océan. Nous savons maintenant que cela existe. Nous ne pourrons plus jamais prétendre qu'il est acceptable de jeter des déchets dans la mer. Les particules de plastique qui présentent déjà un risque pour la vie marine ne pourront jamais être récupérées, mais le moment est venu de trouver des solutions pour stopper d'autres déversements de déchets dans l'océan.

D'après Eriksen et Moore, l'endroit où il faut débiter, c'est sur terre. Il faut d'abord forcer l'industrie du plastique à assumer la responsabilité de leurs produits, non seulement au moment de leur fabrication, mais jusqu'au moment de leur destruction. Ceci peut signifier d'offrir un programme de recyclage de tous les plastiques, de la même façon que les consommateurs reçoivent de l'argent pour retourner les bouteilles et les cannettes. Le même avantage pourrait être offert aux pêcheurs. Ils pourraient retourner leur équipement usé contre un montant d'argent et recevoir une ristourne pour tout équipement récupéré en mer. Nous, les plaisanciers, ne sommes-nous pas un groupe bien placé pour demander des lois plus sévères au sujet des conteneurs perdus en mer?

À propos de recyclage, il y a d'abord une étape à franchir qui pourrait apporter un important changement. Il ne faut pas se contenter de l'organisation industrielle de même que les consommateurs doivent ajouter un autre mot qui commence par R : *Repenser*. Repenser l'utilisation du plastique pour des articles destinés à un usage unique et de courte durée – les bâtonnets à café en sont un bon exemple. Pourquoi fabriquer des assiettes en plastique jetables quand le papier pourrait aussi bien faire l'affaire? Pourquoi ne pas revoir l'idée des emballages doubles ou triples qu'on voit dans les magasins? Pourquoi ne pas utiliser des articles en papier biodégradable? Le changement ne pourra s'opérer qu'à la condition que les consommateurs préoccupés par le sujet en fassent la demande et en parlent à ceux qui sont en mesure de le mettre en place, plutôt que d'en discuter entre eux.

Comme Moore a dit dans une entrevue, chaque objet qui est conçu doit avoir un itinéraire préétabli pour sa récupération de façon qu'il ne se retrouve pas à dériver dans les mers du globe, passant d'un tourbillon à un autre, comme le témoin d'une course à relais qui ne finit jamais.



Nettoyage des rives par l'escadrille nautique Port Moody Photo : Suku Yigit

## Grand nettoyage des rives canadiennes

**Du 20 au 24 septembre 2014**

Vous pouvez faire toute la différence en joignant les rangs des Canadiens qui, d'un océan à l'autre, enlèveront les déchets sur les rives des cours d'eau de leur localité.

Enregistrez votre site de nettoyage à : [www.shorelinecleanup.ca/fr](http://www.shorelinecleanup.ca/fr)





# Journal de voyage de Carmelle

**Texte et photos de  
Carmelle Rousselle**

*Depuis leur départ de Montréal, le 20 septembre 2006, Carmelle, son conjoint Yvon et leurs deux chats bourlinguent dans les mers du Sud. Nous avons fait la connaissance de Carmelle à l'automne 2009 et avons suivi ses aventures dans d'autres numéros du Hublot.*

## LA VILLE SURNOMMÉE THE FINE CITY

Le temps passe et notre escale de deux semaines à Singapour se prolonge à deux mois (de décembre 2013 à février 2014) et nous en sommes ravis. Même si le mouillage au *Changi Sailing Club* (CSC) n'est pas des plus confortables, les employés sont très aimables et le service hors pair. Une fois les démarches terminées pour la réparation du moteur, je suis très heureuse d'aller visiter musées, parc d'oiseaux, jardin botanique et autres et de voir le spectacle *Notre-Dame de Paris*.

Pour une grande ville, les gens sont décontractés et serviables. Lorsqu'on s'arrête sur la rue ou dans le métro pour s'orienter, il n'est pas rare de voir une ou deux personnes s'approcher avec le sourire pour offrir leur aide. C'est ainsi que nous avons rencontré Esther et Jimmy. Par la suite, ils nous ont fièrement fait visiter leur ville dans tous les sens, nous ont fait déguster les différentes cuisines du pays et en plus, nous ont invités dans leur famille à quelques occasions.

Après le « pitonnage » sur leur *iPod*, la grande activité des Singapouriens est le magasinage. Les centres commerciaux sont nombreux. La plupart sont très modernes et situés dans des endroits stratégiques à chaque station de métro – le fameux MRT (*Mass Rapid Transit* et sa centaine de stations).

Singapour est un méga centre urbain où vivent plus de 5,5 millions de personnes sur une île à peine plus grande que celle de Montréal. Elle est très cosmopolite, mais la population d'origine chinoise est d'environ 75 %. Le transport en commun est moderne et efficace. Le réseau routier est aussi bien développé. Le gouvernement prend des mesures sérieuses pour limiter la circulation automobile, par exemple : avant d'acheter une auto, il faut d'abord se procurer un certificat coûtant jusqu'à 80 000 \$ CDN, lequel n'est valide que pour 10 ans



seulement. Plusieurs rues sont équipées de péages électroniques et le prix de l'essence est élevé, malgré le fait que ce soit l'un des plus grands centres de raffinage au monde.

Singapour est aussi le champion de l'importation. Très peu de cultures maraîchères sont pratiquées sur l'île, sauf quelques cultures verticales, mais on y trouve de tout, provenant de partout dans le monde. Il est impossible de mourir de faim. Les restaurants, les supermarchés et les *Food Courts* (aussi appelés Hawker Centers) abondent pour tous les goûts et à tous les prix. Ces regroupements de restaurants rapides existent depuis l'arrivée des immigrants chinois, mais aujourd'hui toutes les cuisines y sont représentées. La qualité est très variable. Pour quelques dollars, on a bouffé des mets originaux et excellents. À d'autres occasions, il aurait été préférable de s'en passer.

Le gouvernement est interventionniste et, en même temps, favorable à la libre entreprise. Il contrôle les transports publics, l'habitation (*Housing Development Board*) et même certains réseaux de distribution de produits. Il est dominé par un groupe restreint de personnes qui contrôlent le pays et ses richesses. Mais elles ont aussi compris qu'un pays prospère génère plus de richesses et est plus facile à gérer. On voit peu de pauvreté. Comme chez nous, la classe moyenne prédomine. Les gangs de rue et autres criminels ne vivraient pas longtemps ici où le fouet (*cane*) et la peine de mort sont encore en vigueur. Cette ville est surnommée *The Fine City*, pas seulement parce que tout est bien géré, mais aussi parce qu'il y a des interdictions partout et des contraventions pour tout, et l'ordre règne.

Le coût de la vie est cher. Quand on se plaint du coût élevé d'un article, on se fait souvent répondre avec le sourire : « *This is Singapore* ». Quand nous arrivons dans un grand centre ou à une marina après une longue traversée, nous avons toujours beaucoup de lessive que nous faisons faire par la marina ou ailleurs. C'est à Singapour que cela nous aura coûté le plus cher, soit 90 \$ CDN.

La ville est très propre, sauf les eaux qui l'entourent. Singa-

pour est l'un des plus grands ports au monde et des bateaux de tous types y circulent en grande quantité. Un peu avant notre départ, quand nous avons annoncé à Edwin, le gérant du CSC, que nous voulions faire nettoyer la coque, il a répondu : « *Après 2 mois dans ces eaux, le dessous de votre bateau est sans doute tellement couvert d'anatifes (barnacles) que vous ne pourrez même pas avancer. Demain, on sort le bateau et on le nettoie.* » Et le lendemain, TAI-MA est sortie de l'eau, avec plein d'anatifes collés à la coque. En peu de temps, elle fut nettoyée, peinte à l'anti salissure et remise à l'eau. Le tout sans frais. C'est aussi ça, Singapour.

La Malaisie, notre prochaine escale, est un autre pays à découvrir. Nous y serons pour plusieurs semaines à faire la recherche d'un chantier, effectuer des travaux sur le bateau et attendre mon nouveau passeport.

CARMELLE ROUSSELLE ET YVON LEGAULT  
MALAISIE  
MARS 2014





### Jim Hay, NJ, Escadrille nautique Lake St. Louis

Au moment où j'écris ces lignes, à Pointe-Claire, au Québec, le mercure indique moins huit degrés Celsius et, n'eût été ce petit vent frisquet, cette journée aurait pu être agréable. Enfin, c'est l'hiver et nous sommes au Canada.

« C'était la pleine lune d'hiver et tous les oiseaux s'étaient déjà enfuis. » Oups! Ce n'est pas la bonne saison! Un des plaisirs de la vie au chalet, c'est d'entendre le chant des oiseaux. Et ce n'est pas vrai qu'en hiver, il n'y a pas de bruits. Les oiseaux sont partis, mais le vent gémit en attendant leur retour.

Ce printemps, nous avons surveillé leur arrivée - celle des oiseaux, mais aussi celle de la belle saison - et maintenant les deux sont réunis. Nous savons tous comment débute le printemps : parfois, ce sont les bernaches qui cacardent en volant vers le nord ou c'est la mélodie d'un premier chant d'oiseau suivi d'un autre, puis d'un troisième et, lorsque des nids apparaissent, nous savons que l'été n'est pas loin. Cette année, le printemps est arrivé furtivement parce que l'hiver semblait ne pas vouloir lui laisser la place.

Les bruits que nous associons à l'été sont nombreux, mais certains d'entre eux nous touchent davantage. Y a-t-il un son qui nous hante plus que le cri nocturne du huard?

Les appels des huards sont aussi variés que les jours d'été et ils sont aussi indissociables à cette saison que nos activités estivales, comme la natation, les randonnées en bateau et le simple fait de s'amuser.

Certains d'entre nous semblent ne pouvoir s'empêcher de combiner ces activités plaisantes avec certains défis que la vie nous lance, même de façon involontaire. Combien de fois avons-nous eu un problème à la suite du passage d'un bateau parce que le conducteur ne se préoccupait pas de l'effet de sa houache? Vous savez, il n'y a pas que les huards qui ont de la difficulté avec

ce phénomène. Georges, par exemple, a toujours beaucoup de problèmes à garder son canot dans la bonne direction. En fait, j'ai entendu dire que Georges met toujours son maillot de bain avant de partir en canot. Il semble que chaque fois, le lac se remplit soudain de bateaux à moteur et il se retrouve au milieu d'un réseau de houaches, véritable toile d'araignée dont il a de la difficulté à s'extirper. Il ne tient pas du tout à vivre l'expérience du lait frappé vivement secoué. Comme il s'est déjà retrouvé plusieurs fois à l'eau après avoir bravement affronté une série de vagues, pour ensuite être pris à revers par une autre attaque fluide, il est sûrement bien propre maintenant. D'ailleurs, houache en anglais se dit « wash »...Ça vous lave complètement lorsque la vague vous frappe; comme lorsque Georges est tombé dans la flotte.

Cela pourrait être pire. Une fois, un gros bateau de croisière est passé tout près du quai du voisin. C'est un quai flottant, donc il s'est soulevé d'un côté lorsque la vague l'a touché et ensuite de l'autre. C'en était trop pour le jeune fils du voisin qui a perdu l'équilibre et s'est retrouvé dans le lac, brassé comme un bouchon par les vagues qui rebondissaient sur la berge. Heureusement, seule sa fierté en a souffert.

Comme le phénix qui renaît de ses cendres, George croit qu'il a retenu quelque chose de toutes ces mésaventures. Maintenant, il est plus attentif à ce qui se passe derrière lui lorsqu'il part en bateau. En fait, nous lui devons tout le mérite qui lui revient, car il ne veut pas envoyer quiconque à l'eau, pas plus qu'il désire voir les huards quitter les environs. Ils sont mignons au dos du dollar, mais ils y sont aussi trop silencieux. Georges sait bien que l'appel mélancolique du huard nous touche droit au cœur et c'est pourquoi nous l'aimons tellement.

Profitez de l'été, soyez prudent et passez vos douces soirées à écouter la symphonie de la nature.

AGA des Escadrilles canadiennes de plaisance, du 22 au 26 octobre 2014

# QUÉBEC SE FAIT BELLE POUR VOUS !

## SITE DU CONGRÈS ET HÉBERGEMENT

L'AGA des CPS-ECP se tiendra du 22 au 26 octobre 2014, à l'hôtel Château Laurier, situé à proximité du Parlement de Québec.

Cet élégant hôtel situé en plein cœur du Vieux-Québec est à quelques minutes du pittoresque fleuve Saint-Laurent. Il dispose d'une piscine intérieure d'eau salée et d'un bain à remous extérieur, bien à l'abri dans une cour intérieure.

Toutes les chambres climatisées de l'hôtel Château Laurier ont un téléviseur et du matériel de repassage et certaines sont dotées d'un coin salon séparé. Vous pourrez profiter également d'une salle de remise en forme et d'un centre d'affaires sur place. Le service de conciergerie vous permet de planifier des excursions et de vous procurer des billets de spectacles.

L'hôtel Château Laurier est situé juste à côté du lieu historique des plaines d'Abraham, dans le parc des Champs-de-Bataille et à deux pas de la citadelle de Québec. Le musée national des Beaux-Arts est à environ 1 km et plusieurs bons restaurants vous ouvrent leurs portes à moins d'un pâté de maisons.

## REVIVEZ L'ÉPOQUE DE LA NOUVELLE-FRANCE

La soirée de vendredi soir vous permettra de retrouver l'atmosphère de la Nouvelle-France avant la conquête. Le Conseil souverain présidera à un vaste banquet au cours duquel la noblesse, mais aussi de nombreux paysans, seront réunis pour fêter et pour faire bonne chère !

## LE PROGRAMME PRÉLIMINAIRE

L'assemblée générale annuelle de l'organisation aura lieu le samedi matin. Cette réunion est très importante, car pour la première fois et en vertu des statuts et règlements, nous devons élire un nouveau Conseil d'administration (C.A.). Ce nouveau C.A. se réunira samedi après-midi pour mettre au point les différentes façons de mettre en application les nouvelles règles de l'organisation.

## ACTIVITÉS ET VISITES

Comme l'hôtel Château Laurier est situé à proximité du Vieux-Québec, cela vous permettra d'avoir accès rapidement à une foule de lieux et d'activités toutes plus intéressantes les unes que les autres.

Mieux encore, toutes ces visites pourront se faire à pied et sans frais, dans la plupart des cas.

Pour ceux qui le préfèrent, nous prévoyons aussi nolisier un

autobus qui fera un tour de ville et un arrêt pour une visite à l'Aquarium de Québec. Ce parcours vous permettra aussi de profiter de la Promenade Champlain, un parc linéaire de presque dix kilomètres, aménagé en bordure du fleuve.

## QUÉBEC À PIED

Il vous sera aussi possible de découvrir le Vieux-Québec, grâce aux circuits pédestres à l'intérieur des murs de la cité, ainsi que la colline parlementaire et les environs. Ces circuits sont d'une durée approximative de deux à trois heures chacun. Partez à la découverte de 400 ans d'histoire, au hasard des rues piétonnières de cette belle ville fortifiée, et classée patrimoine mondial de l'Unesco. Ces visites peuvent se faire en compagnie d'un guide accompagnateur ou d'un audioguide.

En plus de visiter l'édifice du Parlement situé juste en face de notre hôtel, vous aurez facilement accès à la Citadelle de Québec, la plus importante forteresse britannique construite en Amérique du Nord. Située au sein des fortifications du Vieux-Québec, elle fut construite sur le Cap Diamant, le point naturel le plus élevée de Québec. Elle domine ainsi la ville. Sa fonction défensive et sa situation géographique lui valent le surnom de « Gibraltar d'Amérique ». Le spectacle du changement de la garde, tous les jours à midi, vaut vraiment le déplacement.

## UN PEU D'HISTOIRE

Construite entre 1820 et 1831, selon le système de défense de l'ingénieur français Vauban, La Citadelle de Québec est une garnison militaire active. D'abord occupée par des troupes britanniques et l'artillerie canadienne, elle est, depuis 1920, la résidence officielle du Royal 22<sup>e</sup> Régiment, unique régiment d'infanterie francophone au sein de la Force régulière de l'Armée canadienne. Elle a la forme d'un polygone à quatre angles représentant une étoile et s'étale sur une superficie de 37 acres (2,3 km<sup>2</sup>). Visitez le musée du Royal 22<sup>e</sup> Régiment qui présente une nouvelle exposition sur leur 100<sup>e</sup> anniversaire.

Le Musée naval de Québec (admission gratuite) est situé dans le port de Québec. On y accède facilement à partir de l'hôtel. Il suffit de se rendre au Château Frontenac, d'utiliser le funiculaire qui vous descend jusque dans la rue Champlain - où il fait bon se balader - et de se diriger vers l'est, en direction des quais, qui seront sans doute occupés par d'imposants navires de croisière, à cette période de l'année.





# AGA QUÉBEC

à l'hôtel Chateau Laurier Québec Du 22 au 26 octobre 2014

Hôtel Chateau Laurier Québec, 11220 Georges-V Ouest, Québec, QC G1R 5B8 (418) 522-8108  
CPS-ECP Conference 2014, 26 Golden Gate Court, Toronto, ON M1P 3A5 [hqg@cps-ecp.ca](mailto:hqg@cps-ecp.ca) Fax: (416) 293-2445

**INSCRIVEZ-VOUS EN LIGNE À <http://agm.ecpquebec.ca/>**

*Vous devez remplir tous les blancs*

Prénom \_\_\_\_\_ Nom de famille \_\_\_\_\_ Niveau de formation \_\_\_\_\_  
Prénom de l'invité(e) \_\_\_\_\_ Nom de famille \_\_\_\_\_ Niveau de formation \_\_\_\_\_  
Adresse \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_ Province \_\_\_\_\_  
Code postal \_\_\_\_\_ Tél. rés. \_\_\_\_\_ Courriel \_\_\_\_\_  
Escadrille \_\_\_\_\_ District \_\_\_\_\_  
N° de membre \_\_\_\_\_ Poste \_\_\_\_\_

Est-ce votre première participation à une conférence nationale?  Oui

## FORFAIT REPAS POUR TOUT LE CONGRÈS

Comprend souper dansant et soirée thématique du vendredi, dîner de l'AGA, banquet et soirée dansante du commandant en chef, le samedi.

\_\_\_\_\_ x \$230\*/\$250 \$ = \$ \_\_\_\_\_

Pour pourrez réserver vos repas séparément dans le Hublot de l'été

## REPAS INDIVIDUELS DE LA CONFÉRENCE

### Repas et soirée du vendredi

vendredi 24 octobre 2014

\_\_\_\_\_ x 98 \$ = \_\_\_\_\_ \$

### Dîner de l'AGA

samedi 25 octobre 2014

\_\_\_\_\_ x 65 \$ = \_\_\_\_\_ \$

### Banquet et soirée du samedi

samedi 25 octobre 2014

\_\_\_\_\_ x 100 \$ = \_\_\_\_\_ \$

Total = \_\_\_\_\_ \$

**\*Profitez de la réservation à tarif préférentiel en envoyant votre inscription avant le 14 août 2014.**

Allez sur le site Web du congrès <<http://agm.ecpquebec.ca/fr/index.html>> pour réserver une chambre d'hôtel à prix réduit et connaître le programme préliminaire.

## PAIEMENT

Chèque : Veuillez émettre votre chèque à l'ordre de CPS-ECP Conférence 2014. Les chèques postdatés ne seront pas acceptés.

Mastercard  VISA Nom sur la carte \_\_\_\_\_

N° de carte \_\_\_\_\_ Date d'échéance (m/a) \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

Restrictions physiques, alimentaires ou autres : \_\_\_\_\_

Le tarif des réservations effectuées après le 1<sup>er</sup> juillet 2014 sera plus élevé.

Le siège social réservera les chambres pour les officiers nationaux. Ils recevront un avis par courriel à la fin juin. Si vous n'êtes pas certain que votre nom est sur la liste, veuillez contacter le siège social au [hqg@cps-ecp.ca](mailto:hqg@cps-ecp.ca).

Nous encourageons tous les officiers et tous les membres à assister,

sans frais, aux séminaires, aux présentations et à l'assemblée générale annuelle. Inscrivez-vous pour avoir accès à la conférence.

## POLITIQUE D'ANNULATION

Nous acceptons sans aucuns frais les annulations faites au plus tard le 13 septembre 2014. À compter du 14 septembre 2014, les demandes d'annulation seront sujettes à des frais d'administration de 35 \$. Après le 11 octobre 2014, les annulations ne seront partiellement remboursées que si un autre participant prend votre place.



[www.ecpquebec.ca](http://www.ecpquebec.ca)

Photo : Don Butt, PA