

# VOILE QUÉBEC

La référence de la voile au Québec

voile.qc.ca

Numéro 3 - Hiver 2025

## Le Nacra par Coralie Vittecoq

Essai Sun Fast 30 OD ▶

Sail GP Canada

L'Ocean Globe Race  
de Catheryne Langford





Aller là où l'hiver nous mène,  
ça nous ressemble.

Subaru,  
c'est nous.

LA NOUVELLE  
**CROSSTREK** 2025

Prix de détail suggéré de

**32 164\$\***

Transport, préparation  
et frais d'administration  
inclus, taxes en sus.



**AWD**  
Traction intégrale symétrique  
à prise constante



**EyeSight**™  
Technologie d'aide à la conduite

vive la  
différence™

Visitez votre concessionnaire participant pour tous les détails.

Vos concessionnaires Subaru du Québec

\* Prix de détail suggéré de 32 164 \$ pour la Crosstrek 2.0 Commodité 2025 (SXA CP). Les frais de transport et de préparation (2 295 \$), la surcharge sur le climatiseur (100 \$), les droits spécifiques sur les pneus neufs (22,50 \$), les frais d'administration (198 \$) et à titre informatif seulement, les frais d'inscription au Registre des droits personnels et réels mobiliers et les frais applicables par Subaru Services Financiers (52,60 \$) sont inclus. Ces derniers frais ne sont pas facturés lors de l'achat au comptant et peuvent être supérieurs lorsqu'une inscription au Registre autre que par Subaru Services Financiers est nécessaire. Financement à l'achat ou à la location également offert. Le permis de conduire, l'immatriculation (prix varie selon le client) et les assurances sont en sus. Le concessionnaire peut vendre à prix moindre. Les spécifications techniques peuvent changer sans préavis. 1. EyeSight™ est un système d'assistance au conducteur qui peut ne pas fonctionner dans certaines conditions. Il incombe en tout temps au conducteur d'adopter une conduite sécuritaire et prudente. L'efficacité du système dépend de nombreux facteurs, tels que l'entretien du véhicule ainsi que les conditions météorologiques et routières. Consultez le Manuel du propriétaire pour les détails de fonctionnement et les limites. Visitez votre concessionnaire Subaru participant pour tous les détails. Crosstrek et Subaru sont des marques déposées de Subaru Corporation et « vive la différence » est une marque de commerce de Subaru Canada, Inc.

quebecsubaru.ca



©Formation nautique Québec

## La formation d'instructeurs de voile croisière en forte croissance

Le recrutement d'instructeurs de croisière est depuis longtemps le talon d'Achille des écoles de voile. Sous nos latitudes, ce métier est rarement suffisant pour gagner sa vie. En outre, il est extrêmement rare de pouvoir recruter un instructeur de voile croisière disponible tout au long de la saison. Dans la majorité des cas, les instructeurs sont des travailleurs à temps partiel ou des retraités. Pour chaque bateau de leur flotte, les écoles se retrouvent à jongler avec les horaires combinés de trois ou quatre instructeurs pour parvenir à boucler une tâche à temps plein. Une gymnastique de ressources humaines.

Il y a une dizaine d'années, le profil de l'instructeur de voile croisière était souvent celui d'un homme à la retraite, ou proche de l'être, passionné par la pratique de la voile et qui avait rêvé durant une bonne partie de sa vie professionnelle de la terminer à titre de professeur embar-

qué. L'enseignement de la voile demande beaucoup de temps libre sans assurer une rémunération annuelle suffisante : un programme parfait pour des retraités.

Selon Pauline Lengaigne, coordinatrice de programmes à Voile Québec, le profil des candidats à la formation d'instructeurs de voile croisière a connu des changements notables depuis 2019. Le retraité passionné qui arrondit ses fins de mois est toujours présent, mais il cohabite avec des personnes de tout âge et d'horizons divers. Jeunes qui terminent leur formation universitaire, pères de famille dans la quarantaine, individus engagés dans une carrière à temps plein se cherchant une activité de fin de semaine.

Autrefois, on ne savait pas où trouver des instructeurs, aujourd'hui il en arrive d'un peu partout et souvent même de l'intérieur des écoles qui recrutent parmi leur clientèle des personnalités susceptibles de développer les aptitudes

nécessaires à l'enseignement de la voile.

Cette nouvelle tendance au recrutement à l'intérieur des écoles n'est qu'une des raisons du fort accroissement de candidats (tes) à la formation d'instructeur. Les autres sont d'ordre sociologique avec de nouvelles générations avides d'expériences et de découvertes par le médium de la navigation. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Dans les années 2010, une cohorte de dix instructeurs se présentant aux examens constituait une excellente année. Pour l'année 2024 seulement, quatre-vingt candidats ont postulé! Une progression exponentielle qui a forcé Voile Québec à recruter à son tour pour faire face à la musique. À l'heure actuelle, la fédération emploie un coordonnateur de programme, une personne pour le soutenir et sept instructeurs évaluateurs responsables des examens théoriques et des évaluations pratiques et pédagogiques. Hasard ou phénomène sociétal, le Québec

# NORMAND CORBEIL ÉCOLE DE VOILE

C'est 25 ans de gestion d'école de voile, 42 ans en formation croisière et 103 000 milles marins d'expérience en navigation côtière et hauturière.

Normand est accrédité instructeur croisière élémentaire, intermédiaire et avancée, navigation côtière, navigation astronomique (sextant), catamaran, Yachtmaster Côtier, Yachtmaster Océan.

## COURS DE NAVIGATION

Cours de navigation (10 leçons de 2 heures/semaine via Zoom) Instructeur: Normand Corbeil

Début	heure	cours
mardi 25 mars	19h00 à 21h00	navigation côtière élémentaire
mercredi 26 mars	19h00 à 21h00	navigation côtière intermédiaire
jeudi 27 mars	19h00 à 21h00	navigation astronomique

Coût: 240\$ (276\$ tx incluses). Ne comprend pas le livre de référence «La navigation côtière» ou «Navigation astronomique»

## STAGES EN VOILE CROISIÈRE SUR VOILIER NORD-SUD

Stages en voile croisière sur voilier Nord Sud (instructeur Normand Corbeil)

Date	# jour	départ	arrivée	niveau	escale prévue*	coût (taxes en sus)
22 juin au 4 juillet	12	Rimouski	Bonaventure	intermédiaire	Caraquet	2880 \$
12 au 18 juillet	6	Bonaventure	Bonaventure	intermédiaire	Caraquet	1440 \$
20 juillet au 1 août	12	Bonaventure	Bonaventure	avancé	Îles de la Madeleine	2880 \$
24 août au 1 sept	8	Matane	Rimouski	intermédiaire	St-Pancrace Bic	1920 \$

\* si la météo le permet



arrive largement en tête au Canada dans l'augmentation du nombre d'instructeurs croisière. On compte aujourd'hui cent vingt-six instructeurs de voile croisière actifs.

Pauline Lengaigne décrit la nouvelle réalité de la formation voile croisière comme un changement de paradigme dans l'approche même du métier d'instructeur de voile croisière. Les instructeurs évoluent dans une formule pleine de souplesse où ils choisissent leurs horaires de travail, les écoles se chargeant de répartir leur main d'œuvre selon les disponibilités offertes. Aujourd'hui, les instructeurs de voile ont généralement un emploi à temps plein en parallèle de leur activité d'instructeur qu'ils exercent principalement en soirée, les fins de semaine ou pendant leurs vacances, comme un passe-temps extraprofessionnel. Le résultat final est néanmoins fort positif puisque les écoles forment un plus grand nombre d'élèves qu'auparavant. L'enseignement de la voile croisière est donc en progression.

Les instructeurs arrivent certes en plus grand nombre, mais ils sont aussi plus nombreux à abandonner la pratique pour une autre activité, notamment les plus jeunes. Là encore, l'époque des baby-boomers, navigateurs jusqu'à leur dernier souffle, est définitivement révolue. Toutefois, ceux qui persistent démontrent une motivation pour gravir les échelons vers les niveaux intermédiaires et avancés. Depuis deux ans, on constate une augmentation du nombre de ces instructeurs plus expérimentés.

### La sous-représentation féminine

L'environnement de la voile croisière et de la navigation demeure toujours très majoritairement masculin. Les femmes représentent moins de 10 % des participantes dans les formations d'instructeurs. Ce chiffre diminue encore au fur et à mesure que l'on avance dans les échelons. Pourtant, les femmes ont toutes les compétences pour briller dans ce milieu.

Michelle Cantin observe que les candidates à ces formations adoptent souvent une approche rigoureuse, prenant le temps de bien comprendre les exigences et cherchant à exceller à chaque étape. Cependant, cette quête de perfection peut parfois freiner certaines d'entre elles, qui hésitent à s'engager pleinement ou abandonnent en cours de route, malgré une expérience souvent solide. Cela soulève une question essentielle : comment créer un environnement où les femmes se sentent soutenues et encouragées à occuper pleinement leur place comme instructrice ?

Dans un secteur encore perçu comme dominé par les hommes, il est important de valoriser les forces des femmes et de briser les barrières, qu'elles soient culturelles ou psychologiques. « Une journée où le vent souffle fort, une instructrice peut s'interroger sur la capacité de ses stagiaires à gérer la situation. Un instructeur, lui, pourrait préférer tenter l'expérience pour voir jusqu'où l'équipage peut aller. Ce sont deux approches différentes, mais complémentaires », explique Mme Cantin.

Elle insiste sur l'importance de promouvoir une plus grande diversité dans la voile : « Les femmes doivent comprendre qu'elles ont toute leur place. Elles ont le droit d'apprendre, d'échouer, de rebondir, de réussir, et de devenir des modèles inspirants pour les futures générations. Il s'agit avant tout de s'affranchir des pressions inutiles et de se donner les moyens d'avancer. »

[www.normandcorbeil.ca](http://www.normandcorbeil.ca)  
[normand.corbeil@videotron.ca](mailto:normand.corbeil@videotron.ca)  
418 812-6336

## Un équipage canadien au championnat du monde de course au large en double mixte

Sarah Nicholson, 25 ans, originaire du Nouveau-Brunswick et Benjamin Daniel, 27 ans, de Colombie Britannique, faisaient partie des 22 équipages sur la ligne de départ à Lorient. La régata tenue sous l'égide de World Sailing et organisée par Lorient Grand Large était disputée à bord du nouveau Sun Fast 30 OD. La tâche n'était pas facile pour les deux Canadiens face à une flotte beaucoup plus aguerrie dans la pratique de la course au large, mais le duo a conservé la tête haute en réussissant à se qualifier pour la régata finale en décrochant une 5<sup>e</sup> place dans la manche qualificative. La manche finale s'est déroulée dans des conditions musclées. Nicholson et Daniel ont terminé en 8<sup>e</sup> position de ce championnat du monde de course au large en double remporté par l'équipage britannique. La prochaine édition sera tenue à Cowes en Angleterre.



©World sailing

## Le record du monde de vitesse en planche à voile frise les 100 km/h

Si l'on se fie à Antoine Albeau, l'âge n'affecte pas les performances des véliplanchistes. À 52 ans, le Français a amélioré de deux dixièmes de nœud son propre record sur 500 m pour le porter à 53,49 nœuds (99 km/h). Les mordus de vitesse se donnent rendez-vous en Namibie où le vent souffle de terre avec vigueur, un plan d'eau propice aux records. Albeau a patienté cinq semaines à guetter les conditions propices au bord du canal de Lüderitz. Une vingtaine de véliplanchistes ont effectué des passages dans le canal sous l'observation du World Sailing Speed Record Council. Le précédent record d'Albeau datait de 2015. Le véliplanchiste plusieurs fois champion du monde collabore actuellement avec l'Institut Polytechnique de Paris dans le cadre du projet Zephir dont l'objectif est de « percer les secrets de la glisse absolue ».

## Thomas et William Staples récipiendaires du programme FACE



©World Sailing

Les frères Thomas et William Staples forment un équipage de 49er au sein de l'équipe canadienne de développement. Ils sont parmi les 55 récipiendaires 2024 avec leur entraîneur Eric van der Pol d'une bourse du programme FACEMC de Petro Canada. Les deux frères naviguent ensemble depuis l'âge de 13 ans. Ils ont débuté avec une 6<sup>e</sup> place sur le circuit international des 49er en 2021 au Rhode Island lors du championnat nord-américain de la catégorie. Ils ont participé cette année au Championnat du monde en Espagne et au Championnat européen en France. Ils ont pris la troisième place du Championnat canadien sénior à Kingston cet été. Leur objectif : postuler pour une place sur l'équipe canadienne et décrocher une qualification pour les Jeux Olympiques de Los Angeles en 2028.



©FFV



L'équipage montréalais dans un empannage de spi. Trevor Parekh au premier plan.

©Skylia Filmworks

## Trevor Parekh et Marc Farmer remportent le championnat nord-américain de VX One

Les deux régatiers de Dorval en étaient à leur troisième participation au championnat nord-américain de VX One. Ces deux anciens coéquipiers et membres de l'équipe canadienne de voile en 49er se sont lancés dans la série monotype VX One en 2020. En 2022, ils terminent second au championnat nord-américain tenu à Toronto. En pleine confiance, ils se présentent à nouveau sur la ligne de départ en 2023 à Cleveland sans entraînement préalable. La sanction est sévère avec une décevante 13e place. Ils sont arrivés à Miami en novembre de l'année dernière le couteau entre les dents, bien décidés à effacer leur contre-performance de l'année précédente.

« Nous avons mis à profit notre expérience olympique explique Trevor Parekh, tout ce que nous avons appris dans l'analyse des performances et les méthodes d'entraînement ».



La flotte de VX One profite d'un excellent niveau de compétition. Ici, le départ d'une manche à Miami.

©Skylia Filmworks

Retour donc dans les salles de gym plusieurs fois par semaine pour être en mesure de pratiquer un rappel efficace, journées d'entraînement sur l'eau et participation à des compétitions, Trevor et Marc sont arrivés en pleine possession de leurs moyens. Ils ont rapidement pris les devants sur la flotte de 41 participants et vont aligner huit résultats dans les cinq premières places. Assurés

de leur victoire, ils ont eu le luxe de ne pas disputer la onzième et dernière régates.

Le VX One est un quillard monotype de 5,79 m lancé en 2010. Il est équipé d'une quille relevable dotée de 60 kg de lest pour un déplacement de 204 kg. La série est exclusivement réservée aux amateurs et interdit la rémunération des équipiers. C'est une opportunité pour les amateurs qui ne veulent pas à se mesurer en permanence à des professionnels rémunérés comme en J70 ou en Melges 24. On y trouve cependant



Marc Farmer et Trevor Parekh à la bouée au vent.  
©Skylia Filmworks

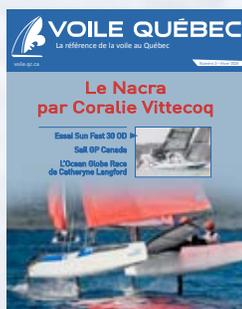
des régatiers expérimentés qui naviguent dans la classe pour leur plaisir, mais qui travaillent aussi sur les circuits professionnels.

L'équipage est composé de deux ou trois équipiers, aux choix des navigants. Le poids idéal de l'équipage tourne autour de 190 kilos. « Ça prend pas mal de travail pour atteindre le top 5 témoigne Trevor. La série est tout de même très compétitive. Le bateau présente des similitudes avec le 49er, surtout au portant où il plane à 15

noeuds. Au près, il a un comportement de quillard classique. Le réglage de la quète et du calage du mât permet de faire ce que l'on veut avec les volumes de la grand-voile. Le bateau est physique. L'écoute de grand-voile demeure toujours dans ta main, il n'y a pas de taquet. Comme en Nacra ou en 49er, c'est l'équipier qui contrôle l'écoute de

grand-voile. C'est la pédale d'accélérateur du bateau », ajoute Trevor.

La série est répartie entre le Canada, les Etats-Unis où se trouvent le gros de la flotte et l'Australie. Il y a aussi quelques bateaux en Angleterre et en Allemagne. La flotte canadienne compte qu'une trentaine d'unités, en majorité basées au Royal Canadian Yacht Club de Toronto. Marc Farmer et Trevor Parekh sont membres du Yacht Club Royal Saint-Laurent.



## Couverture

Le Nacra par  
Coralie Vittecoq

Photo :  
©xxxxxxx

**Voile Québec** est un magazine trimestriel publié par la Fédération de voile du Québec. Les textes et photographies du magazine **Voile Québec** ne peuvent être reproduits ou réutilisés sans autorisation préalable.

7665 boul. Lacordaire  
Saint-Léonard (Québec) H1S 2A7  
514-252-3097

## Rédacteur en chef

Michel Sacco  
418 863-5055  
edition@voile.qc.ca

## Ventes publicitaires

Denis Blanchard  
418 570-0731  
vente@voile.qc.ca

## Conception graphique

Denis Landry Contraste

# Nacra 17, catamaran olympique

Présenté par Coralie Vittecoq

Caspar Lenz Anderson et Coralie Vittecoq.

©????

Le Nacra 17 a débuté sa carrière olympique aux Jeux de Rio de Janeiro en 2016. C'était à l'époque la première série mixte de l'histoire de la voile olympique. En 2017, ce dessin du cabinet Morrelli & Melvin a évolué vers une version « volante » avec des foils courbes et des plans porteurs sur les safrans (*winglets*). Les coques sont des composites en sandwich de mousse laminés et résine époxy. Elles intègrent quelques éléments de carbone pour renforcer la structure sur certaines parties très sollicitées. Le mât et les foils sont en carbone, ces derniers étant soumis à de stricts contrôles de monotypie qui codifient jusqu'à l'usage des peintures de recouvrement. Les profils en C sont produits à partir de tissus de carbone pré-imprégnés et de résine époxy polymérisée dans des autoclaves à une température de 120 °C.

De l'avis de plusieurs entraîneurs, il s'agit à l'heure actuelle du catamaran le plus exigeant qui soit pour les équipages. Le faible volume de ses coques,

par ailleurs très élégantes, ajoute à son tempérament volage. Le poids optimal combiné des deux équipiers se trouve dans la fourchette de 130 à 140 kg. Jean-Christophe Mourniac, l'entraîneur de l'équipe française de la série en parle de la manière suivante: «Le Nacra 17 est très compliqué à faire marcher, c'est comme une petite Formule 1, on cherche en permanence à grappiller des millièmes de nœud pour aller plus vite que les petits copains. Il y a beaucoup de paramètres à prendre en compte comme la gîte, la contre-gîte, la force aérodynamique, le profil du mât, des voiles, sans compter la gestion des foils. Entrer dans les dix premiers aux JO, ce n'est pas donné à tout le monde !»

Une fois sur ses foils, le Nacra vole jusqu'à deux fois et demie plus vite que la vitesse du vent. Il suffit donc de 8 nœuds de vent pour filer à plus de 20 nœuds!

Les leaders de la série alimentent régulièrement les équipes du circuit

F50 et parfois de la Coupe de l'America. Les deux pilotes et équipières succésifs du F50 français, les duos formés par Billy Besson/Marie Riou et Quentin Delapierre/Manon Audinet sont issus du Nacra 17. On pourrait citer une longue liste d'athlètes qui ont suivi le même itinéraire.

Maxime Loïselle, que les régatiers canadiens de F18 connaissent bien, avoue volontiers qu'il « a pogné son Waterloo » quand il s'est essayé à la série olympique. « Dans un championnat mondial de F18, je savais que je finirai toujours dans les vingt-cinq premiers sur une flotte de 200 bateaux. En Nacra, j'ai toujours terminé dans les trois ou quatre derniers », conclut Maxime.

Au terme de sa saison 2023 en ILCA 6, Coralie Vittecoq décide d'abandonner le solitaire et reçoit une invitation de Caspar Lenz Anderson qui a perdu son équipière. À 26 ans, Coralie lâche le dinghy pour sauter sur ce bouillant catamaran.

Lors de leur première compétition à l'occasion de la régata du Trophée Princess Sofia en avril dernier aux Baléares, le duo Vittecoq/Anderson prend une raclée. Coralie a relaté l'expérience dans le journal La Presse : « On a été jetés chez les requins, lance Vittecoq à la blague. Nous allions là en sachant très bien que nous n'avions qu'un petit trois mois ensemble, contrairement à d'autres qui ont des années d'expérience dans le circuit. Nous n'avions pas d'objectifs de performance et étions là pour apprendre. Et nous sortons de là avec une liste pleine de choses que l'on peut travailler ».

Nous avons demandé à Coralie de nous parler des spécificités de la navigation en Nacra 17; elle nous livre ses réflexions sur ce catamaran olympique après une année d'expérience.

« C'est une bête, une machine qui réclame précision, finesse et je dirai même délicatesse, c'est ce qui rend le bateau si intéressant. C'est vraiment un engin intense de par sa rapidité. Tu dois sans cesse doser la précision de tes mouvements de façon très précise. Tout se passe dans ton corps; il faut interpréter l'information que le bateau te transmet pour rester en phase avec lui. Mon expérience de compétition en ski alpin m'aide beaucoup; un même feeling d'adrénaline et de sensations fortes. On peut aussi faire un parallèle dans les perceptions corporelles, les transferts de poids, l'agilité nécessaire dans les déplacements.

C'est un bateau physique dans tous les sens du terme, dans une série au niveau de compétition extrêmement relevé et où il faut constamment garder une attention maniaque aux détails. Ça se joue au millimètre près.



©xxxxx

Vues les capacités de performance de la plateforme qui peut voler au-delà de 25 nœuds, les micro-détails peuvent résulter en plusieurs nœuds de différence sur l'eau.

Pas étonnant donc que l'on passe des heures à sabler les foils, la pièce d'équipement la plus précieuse où il n'est pas question de voir la moindre rayure. Même enjeu sur les safrans. Tous les équipages ont leurs recettes secrètes

d'entretien des appendices.

La vitesse est en relation directe avec la synchronicité des déplacements entre le barreur et l'équipier et la position du couple dans l'axe longitudinal. Il faut savoir conserver un angle constant des étraves par rapport à la surface de l'eau. La difficulté est d'adapter cet angle (*pitch*) à chaque vague, ce qui résulte dans de constants mouvements de ton corps pour accompagner le bateau dans son passage dans le clapot. Et naturellement, adapter sa rapidité de mouvement. C'est parfois plus un feeling qu'autre chose.

Au niveau des réglages, le point crucial tient au calage des foils (NDLR – le calage ou *rake* est le réglage de l'angle d'attaque du foil d'où résulte un angle entre le bord d'attaque et le bord de fuite, comme on le verrait avec une voile. Ce réglage détermine la portance du foil, en terme simple, la force qu'il dégage pour faire voler le bateau). J'ai des repères de réglage gradués de 1 à 6. Il faut là encore développer un feeling dans les réglages pour



Coralie Vittecoq



L'équipage britannique tente de dompter la bête aux Jeux Olympiques à Marseille cet été.  
©Paris 2024

conserver un vol constant, mais ce sont des sensations assez faciles à percevoir. Évidemment, il faut trouver le bon calage selon les conditions de vent et de mer.

Sur le réglage des voiles, mon travail d'équipière, c'est l'écoute de grand-voile, le barreur s'occupe du chariot. Là encore, c'est un travail de coordination. Dans la brise, ma concentration se porte surtout sur la conservation du vol. Il y a des moments où il est vraiment difficile de garder le contrôle du bateau. Les vagues ajoutent de la complexité. Il faut à tout prix éviter d'enfourner, ce qui rend la prise de vitesse très risquée et complexe

à gérer. On cherche à faire voler le bateau sans nécessairement rechercher la vitesse maximum, mais plutôt à établir une régularité dans le vol à une vitesse moyenne payante. Si l'on plante les étraves dans l'eau, l'addition est salée; on est arrêtés quand les autres volent et ça va prendre du temps pour réactiver la portance des foils. L'autre élément dans la brise tient à un bon réglage du calage des foils. Si l'angle de portance n'est pas bien réglé, le foil peut ventiler, des bulles d'air vont se former à la surface et perturber l'écoulement des filets d'eau.

Mon rôle d'observation du plan d'eau dépend des conditions. Par vent faible, je peux y consacrer plus de temps. J'ai plus d'expérience que Caspar Lenz (19 ans) en stratégie. Je signale, je com-

munique, il décide. Tout va très vite en Nacra 17, il faut décider rapidement, fonctionner dans la clarté et l'efficacité.

Dans la brise, on privilégie la conservation de vitesse et on vire donc beaucoup moins que sur un dériveur monocoque. On joue moins les sautes de vent, d'autant plus que la perte de vitesse est importante lors d'un virement. D'une certaine façon, ça simplifie la tactique.

On a travaillé avec Victoria Travascio, une Argentine médaillée aux Jeux Panaméricains en 49<sup>er</sup>. Elle nous accompagne dans nos ressentis et nous aide à optimiser nos méthodes de travail, notamment par vent léger et sur les phases de départ. Elle vit à Barcelone comme Caspar.

Je ne peux pas rester éloignée du bateau plus de trois semaines, il faut naviguer tous les mois », conclut Coralie Vittecoq qui vise une qualification dans l'équipe canadienne pour les Jeux Olympiques de Los Angeles.

# FORCE 12

VOILES & PRODUITS NAUTIQUES

Voiles fabriquées au Québec, dans notre atelier!

**Un service de qualité**

Confection (voiles, trampolines, sacs, etc.)

- Modifications • Réparations
- Accastillages
- Enrouleurs (Facnor, Profurl, Harken, etc.)

260, rue St-Urbain, porte 45  
Granby, Québec, J2G 8M8  
Téléphone: 450-777-2680  
info@voilerieforce12.com

[www.voilerieforce12.com](http://www.voilerieforce12.com)



Premiers bords du Sun Fast 30 One Design à l'automne 2024. Le bateau peut se prêter à la navigation en solitaire ou en équipage jusqu'à cinq personnes.

©Jean-Marie Liot

# Sun Fast 30 One Design

Un nouveau monotype international de course au large qui coche toutes les cases

Par Michel Sacco

Le chantier Jeanneau faisait une présentation de presse à Cannes au mois d'avril dernier avec son nouveau monotype tout juste sorti des moules. La genèse du Sun Fast 30 One Design revient à l'Union Nationale pour la Course au Large (UNCL) rejoint par le Royal Ocean Racing Club britannique et plus tard par le Storm Trysail Club des Etats-Unis. Le projet *Dessins le futur* a pris la forme d'un concours d'architecture destiné à concevoir un monotype d'initiation à la course au large, tout en étant compatible avec la jauge IRC.

C'est le cabinet VPLP de Marc Van Peteghem et Vincent Lauriot-Prévoist qui a emporté la mise, en association avec le chantier Multiplast. Jeanneau a joué du coude pour obtenir le mandat de fabrication à partir de son petit atelier nantais où sont aussi construits les Figaro 3.

Le cahier des charges étant à la simplicité et à la limitation des coûts afin d'en favoriser l'acquisition par les clubs, le voilier est dépourvu de foils et de ballasts. Il répond toutefois aux exigences techniques d'une course transatlantique et on lui prête des ambitions pour relan-

cer le Tour de France à la voile. Il est aussi inscrit dans la future sélection d'une série olympique de course au large, ce qui lui assurerait un avenir radieux.

## Une carène polyvalente

La double vocation pour la régates IRC et la course au large a conduit les architectes vers des lignes favorisant une forte cambrure longitudinale (rocker) afin de réduire la surface mouillée. La pente de l'étrave et du tableau arrière en témoignent, l'objectif étant de favoriser les performances par petit temps,

au détriment de la puissance, mais tel était le cahier des charges. On a en revanche poussé les volumes dans les sections avant vers une étrave de type scow pour porter de la toile dans la brise. J'ai aimé les lignes de ce petit bateau dès le premier coup d'œil. Un magnifique compromis qui ne manque pas d'élégance.

La structure interne est impressionnante de solidité. Couples, lisses et varangues sont imbriqués dans un contremoule collé au méthacrylate qui court jusqu'au berceau du moteur. Le Sun Fast 30 OD est de toute évidence prêt pour aller à la guerre et subir les durs traitements d'un équipage qui voudra le pousser au bout de ses limites.

Pour ajouter aux critères de sécurité, on trouve deux cloisons étanches, une sur l'étrave et la seconde sur le tableau arrière où est installé le vérin du pilote automatique. Ces deux réserves de flotabilité n'en font pas pour autant un bateau insubmersible.

### Cockpit et plan de pont

La descente déportée sur bâbord permet de positionner l'ensemble des manœuvres sur le côté opposé sur un seul



Presqu'une étrave de scow et des sections avant volumineuses.  
©Jean-Marie Liot

winch. Un bon coup qui allie simplicité et ergonomie. Sans surprise, le barreur a été traité aux petits soins avec un cale-pied réglable en alu et tous les réglages de la grand-voile à portée de main. Les deux palans de cette dernière reviennent sur des coinçeurs mobiles placés sur le plancher du cockpit. L'ergonomie et le choix de l'accastillage du cockpit con-

stituent un véritable sans faute. Voilà un engin qui va être très facile et amusant à mener en double. De quoi regretter de ne plus avoir 20 ans...

On trouve de bons cale-pieds sur le pont et surtout une cavité dans laquelle vient se ranger le bout-dehors, ce qui épargne un orifice dans la coque.

### Le comportement sur l'eau

La baie de Cannes nous livre un petit sud-ouest qui va finir par pousser jusqu'à 10 nœuds en milieu d'après-midi. J'ai hâte de tenir le stick et je débute en tentant de faire du cap. Peine perdue. Les étraves volumineuses n'aiment pas serrer le vent, il faut laisser respirer le Sun Fast OD en abattant de quelques degrés pour qu'il trouve son rythme. C'est un bateau qui va être exigeant en régate par petit temps pour trouver le bon tempo. Il va falloir travailler dur et demeurer très concentré.

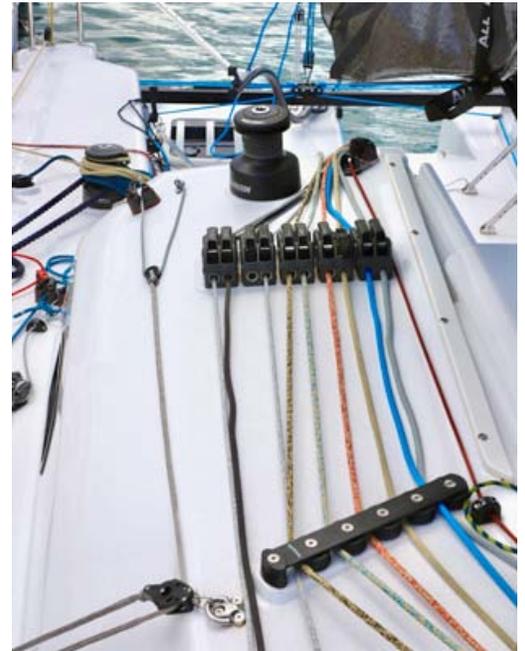


Le Sun Fast 30 One Design est un bateau qui aime la brise où il donne tout son potentiel.  
©Jean-Marie Liot



La descente déportée à bâbord permet de ramener toutes les manœuvres sur un seul côté.  
©Michel Sacco

Les deux palans de la grand-voile fixés dans le fond du cockpit.  
©Michel Sacco



Dans les conditions de l'essai, la barre est muette et le bateau d'une déconcertante neutralité. Ne cherchez pas les sensations, il n'y en a pas. « Normal », me lance Louis Vaquier, le chef de projet chez Multiplast qui a travaillé sur la mise au point et la construction du bateau. « Cette neutralité est voulue. On voulait un voilier très stable sur sa route afin

d'économiser le plus possible l'énergie du pilote automatique. » Une remarque qui révèle le soin apporté dans la conception du bateau.

On envoie le gennaker pour retourner à Port Canto. J'aurais aimé faire ce bord dans la brise puisque de toute évidence le Sun Fast OD est fait pour ça. On accroche néanmoins facilement les

7 nœuds et on dévore facilement le Sun Odyssey 34.1 sorti en notre compagnie

Le mât Sparcraft en carbone est gréé avec des barres de flèche très poussantes qui devraient permettre les erreurs d'empannage dans la brise. Deux bastaques sont quand même là pour soulager la poussée du spinnaker dans la brise.



Longueur : 8,99 m  
 Bau : 2,99 m  
 Tirant d'eau : 2 m  
 Tirant d'air : 14,10 m  
 Surface voile au près : 59 m<sup>2</sup>  
 Au portant : 137 m<sup>2</sup>  
 Déplacement léger : 2,7 t  
 Lest : 1 t  
 Motorisation : Nanni Diesel 10 CV  
 Prix prêt à naviguer : 200 000 €

## Construction en infusion et livraison prêt à naviguer

Régate oblige, la coque et le pont ne sont pas laminés en voie humide, mais en infusion, le pont l'étant dans un sandwich de mousse. La nouveauté tient à l'utilisation d'une nouvelle résine de chez Arkema, la résine Hélium. Cette résine thermoplastique constituée de 20 à 30 % de matière recyclée permet la déconstruction et la récupération par pyrolyse (chauffage à 400°) en fin de vie. Le Sun Fast 30 One Design est donc le premier voilier recyclable construit en série, fruit de trois années de recherche et développement du Groupe Bénéteau.

Lancé en 2023, le monotype compte une quarantaine d'unités en commande pour seize produites au printemps dernier. À l'exception des voiles, qui ne pourront être des membranes, le voilier est livré avec un équipement complet et une centrale électronique B&G haut de gamme.



De bons cale-pieds pour manœuvrer en sécurité sur la plage avant. Une cavité logée dans le pont permet le rangement du bout-dehors.

©Michel Sacco



Les doubles safrans sont produits chez Multiplast.

©Michel Sacco



Les couples sur la section avant et le contremoule collé autour de la quille. Une structure très bien renforcée.

©Michel Sacco



Un simple cadre d'aluminium pour les couchettes.  
©Michel Sacco



Un espace pratique pour la navigation.  
©Michel Sacco

## LE PLUS GRAND CHOIX DE PETITS VOILIERS AU QUÉBEC

DÉRIVEUR • QUILLARD SPORTIF • CATAMARAN



- Hartley Boats
- ILCA, 420, Optimist

- RS Sailing
- Topper

- Topaz
- White Formula

866-259-9171

[www.parallel45marine.com](http://www.parallel45marine.com)

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



Les départs lancés sont aussi spectaculaires que serrés.  
Les Espagnols au premier plan, suivi des Canadiens lors du Grand Prix de Dubai.  
©Félix Diemer pour Sail GP

## Sail GP, la régates en mode F1

**C'était l'idée et le rêve de Russell Coutts. C'est désormais une réalité et le circuit de régates le plus excitant de toute l'histoire de la voile sportive.**

Le parcours sportif du néo-zélandais Russell Coutts n'est rien de moins qu'exceptionnel. Médaillé d'or en Finn aux Jeux Olympiques de 1984, il se dirige ensuite vers le match racing où il connaît du succès en remportant trois fois le championnat du monde de l'IYRU en 1992, 1993 et 1996. Skipper du syndicat néo-zélandais de la Coupe de l'America, il remporte la fameuse coupe à trois reprises en 1995, 2000 et 2003 sur les grands monocoques AC 75. Il se met au service

des Etats-Unis en devenant le patron de l'Oracle Team financé par Larry Ellison pour ravir le trophée aux Suisses en 2010. Il dirige à nouveau l'équipe skippee par Jimmy Spithill pour mettre ses compatriotes en échec à San Francisco en 2013 à bord des premiers catamarans de 72 pieds dotés de mâts aile.

En 2017 aux Bermudes, les Kiwis récupèrent la coupe disputée cette fois ci sur des catamarans à foil de 50 pieds. Le spectacle est extraordinaire, les bateaux at-

teignent des vitesses jamais vues jusqu'à en dépassant allégrement la barre mythique des 30 nœuds.

Lorsque le patron du syndicat néo-zélandais Grant Dalton décide d'expédier les AC 50 au musée pour les remplacer par des monocoques à foil de 75 pieds, Russell Coutts pique une sainte colère. Il s'inscrit en faux devant cette manie du Defender de la Coupe de changer la jauge à sa guise en obligeant les équipes à flamber des millions de dollars sur des plateformes qui deviennent désuètes quelques années plus tard.

Sir Russel rêve d'un circuit professionnel international à l'image de la Formule 1. Une compétition qui attirerait

le grand public, aux règles stables permettant de contrôler les coûts et offrant suffisamment de retombées aux commanditaires pour en assurer la pérennité. Il vend son idée à son ancien patron Larry Ellison qui accepte de financer les débuts du circuit Sail GP.

### Sail GP, la naissance des F50

Le circuit Sail GP est d'abord une entreprise de recyclage à bon compte. Russell Coutts rachète les quatre catamarans des équipes britannique, suédoise, japonaise et états-unienne de la Coupe 2017 pour les expédier en Nouvelle Zélande dans le chantier Core Builders Composites. Objectif : les transformer en monotypes F50 strictement identiques. Deux autres bateaux sont tirés des moules de l'ex **Oracle Team USA** pour constituer une flotte de six catamarans.

La manœuvre ne s'arrête pas là. Coutts veut faire évoluer les anciennes plateformes pour gonfler les performances. Il met sur pied une équipe technique chargée de se débarrasser des contraintes des AC50 qui ne disposent pas de suffisamment



L'équipage danoise se prépare à virer. Le tacticien est le premier à traverser la trampoline.

©Félix Diemer pour Sail GP

d'accumulateurs pour alimenter les circuits hydrauliques. Exit les moulins à café et les pédaliers qui servaient à produire de l'énergie.

Toute la structure des catamarans est repensée. On modifie les ponts et les cockpits, les carènes, les systèmes de barre, les foils et leurs puits. On installe de nouveaux safrans élévateurs, des circuits électriques et hydrauliques qui contrôlent la voilure et les appendices de vol. La largeur maximum est portée à 8,80 m pour améliorer la stabilité. La voilure est

aussi repensée et déclinée en trois versions. Une aile de 29 m d'envergure pour le petit temps et une autre de 19 m pour la brise s'ajoutent au profil existant de 24 m.

Les nouveaux foils des F50 sont nettement plus rapides que les anciens qui souffraient de limites imposées par la jauge de la Coupe. Leur forme plus courbe repousse l'apparition du phénomène de cavitation jusqu'à 48 nœuds alors que les précédents entraient en turbulence à 40 nœuds. On a aussi utilisé des fibres de carbone à haut module, interdites auparavant. Dès la pre-

Les Français s'écartent du passage des Australiens et des Américains lors du Grand Prix Mubadala de New York.

©Jed Jacobsohn pour Sail GP





À bord du F50 australien.  
©Sail GP

mière saison de course, les résultats sont éloquentes. Plusieurs équipes réussissent à faire voler les F50 à 50 nœuds.

### **F50, le mode d'emploi par Bruno Dubois**

Nous avons rejoint Bruno Dubois, le directeur de l'équipe française du circuit, pour mieux comprendre les manœuvres et le fonctionnement d'un F50. Il nous brosse ici un mode d'emploi vulgarisé :

« La tacticienne/stratégiste – ce sont souvent des femmes à ce poste – est positionnée derrière le barreur. C'est la première à traverser la trampoline au bout de sa longe. Tout le monde est attaché. La force g est telle que dans le virement tu peux facilement faire un tout droit et finir dans l'eau. Elle prend la barre et stabilise le bateau en attendant que le barreur traverse à son tour.

Le barreur dispose de toutes les commandes de contrôle sur le volant: incidence

des foils et des safrans, réglage des voiles – mais pas de l'aile. Selon les circonstances, il touche à tout ou à peu.

Le régleur d'aile travaille avec une écoute classique et des vérins. La voilure est un peu comme un jeu de LEGO. Le mât en carbone est un profil fixe suivi de trois volets orientables, comme sur des ailes d'avion. Ces volets sont de dimensions variables selon les surfaces retenues pour la course : petite, moyenne ou grande. Les volets sont commandés par des vérins hydrauliques. Le réglage des volets permet de faire varier les volumes de la grand-voile. Le circuit hydraulique est alimenté par un jeu de batteries.

Des deux embraqueurs situés à l'avant, l'un ne fait qu'actionner les moulins à café. Le second est aussi le régleur de foc; outre l'écoute il a un cunningham à sa disposition.

Le contrôleur de vol, c'est l'opérateur

de la *playstation*. Il doit faire voler le bateau en permanence en contrôlant l'incidence des foils et des safrans. Le safran au vent a une fonction de stabilité dans le sens qu'il génère une pression vers le bas pour maintenir le bateau à plat. Le contrôleur de vol doit reprendre tout de suite les bons angles de foil en sortie de virement.

Ce que le public ne voit pas, c'est un écran qui affiche les informations du parcours sur le bas de l'aile. L'équipage y voit la position des marques, les limites du cadre à ne pas dépasser et le chronomètre de décompte du départ. La géolocalisation du bateau sur l'écran facilite les départs à pleine vitesse.

Toutes les données techniques de tous les bateaux sont enregistrées en permanence et relayées vers une cellule de contrôle à terre. Le logiciel d'enregistrement de performances est ouvert à toutes les équipes. Les entraîneurs Thierry Douillard

et Philippe Mourniac reçoivent en temps réel les données de tous les bateaux : les angles de navigation, les hauteurs de vol, etc... Une foule de données qui seront analysés dans un debriefing après la régate. Les entraîneurs communiquent avec l'équipage par radio pendant la course et peuvent leur suggérer des options.

Douze bateaux qui filent à 100 km/h à quelques mètres de distance les uns des autres, c'est compliqué. Les manœuvres sont une véritable chorégraphie. La communication à bord est très codifiée. Tout va très vite, on n'a pas le temps de discuter; c'est un langage simple. Tout le monde doit rester très concentré et calme. L'effort physique est intense, la pression psychologique forte, on le voit dans les enregistrements des rythmes cardiaques. Ça pompe fort. »

### Un circuit en pleine ascension

La cinquième saison du circuit a débuté à Dubai aux Émirats arabes unis en novembre dernier. Le circuit F50 qui a commencé avec six équipes en compte désormais douze avec l'arrivée récente de l'Italie et du Brésil. Bruno Dubois mentionne qu'il est désormais très difficile de faire ses débuts dans le circuit en partant de zéro. « Les Italiens et les Brésiliens avaient de très bons barreaux, mais ils se sont plantés dès leur première course. Les équipes n'hésitent pas à racheter les équipiers expérimentés. Si tu débutes avec une équipe qui n'a pas déjà une bonne connaissance du circuit, tu ramasses les bouées ».

Russell Coutts règne sur le circuit comme jadis Bernie Ecclestone sur la F1. Pour entrer dans le circuit, il faut acheter une franchise. Celle des Français est évaluée aujourd'hui à 60 millions \$ US. Au fil des saisons, la valeur des franchises augmente, stimulée par la demande d'entreprises qui souhaitent intégrer le circuit. Les frais de fonctionnement annuels s'élèvent à 8 millions \$.

Les journées d'entraînement sont limitées au vendredi qui précède la course. Seuls les nouveaux venus dans le circuit ont la possibilité d'acheter des journées d'entraînement à 25 000 \$ l'unité pour se perfectionner.



La skipper brésilienne Martine Graef, double médaillée d'or aux JO en 49er en 2016 et 2020, a fait ses débuts à Dubai.

©Félix Diemer pour Sail GP



Le contrôleur de vol danois à ses manettes.

©Sail GP



La manette de contrôle de vol. Les commandes rotatives sur les côtés servent à régler les safrans.

©Sail GP



Russell Coutts contemple le spectacle qu'il a mis sur pied à Dubai.  
©Sail GP

Théoriquement, chaque pays engagé a droit à la tenue d'un grand prix sur son sol, mais, en 2025, Français et Canadiens en seront privés. Les organisateurs ne se gênent pas pour faire savoir que les offres financières des villes hôtes des régates ont préséance. L'argent parle fort dans le circuit et on cherche à faire entrer dans le jeu un pays du golfe Persique.

Le circuit des F50 concentre l'élite de la régate mondiale, souvent issue de la voile olympique, notamment du Nacra 17 et du 49er. On croise beaucoup de médaillés d'or des JO sur les pontons. Plusieurs équipes sont engagées simultanément dans la Coupe de l'America et Sail GP. Les deux régates sont devenues des vases communicants. La compétitivité du circuit Sail GP est telle aujourd'hui qu'aucun prétendant sérieux à la Coupe de l'America ne peut envisager d'en être absent.

La signature d'un lucratif contrat de commandite d'une durée de 10 ans avec Rolex en novembre dernier ne fait que confirmer une évidence : Sir Russell Coutts a gagné son pari.



Le skipper Taylor Canfield de l'équipe américaine et l'embarqueur Mac Agnese en plein vol à Dubai.  
©Félix Diemer pour Sail GP

# Sail GP : L'équipe canadienne relancée

Avec un nouveau propriétaire  
et un nouveau skipper, le Canada  
entame sa quatrième saison  
en bonne posture.



Un vent d'incertitude flotait autour de l'équipe canadienne à la suite du désistement du précédent propriétaire, Fred Pye, qui a jeté l'éponge faute de moyens financiers. L'équipe est retournée sous la tutelle de Sail GP en attendant une nouvelle offre. Il y en a eu plusieurs selon Andy Thompson, le directeur exécutif de Sail GP, mais l'organisateur, échaudé par la précédente expérience, cherchait avant tout de la stabilité à long terme. Greg Bailey, entrepreneur à succès en biotechnologie et dans le secteur financier associé aux sciences de la santé, avait le profil parfait pour convaincre le circuit de lui accorder sa confiance. Le montant de la transaction est demeuré confidentiel, mais on parle néanmoins de l'un des prix de vente les plus élevés du circuit à ce jour.

L'équipe canadienne n'était pas une mauvaise affaire. Sans être dominante, elle possédait trois ans d'expérience dans le circuit avec des résultats honorables et quelques victoires.

Milliardaire, Greg Bailey bénéficie des moyens de ses ambitions. Il n'a pas tardé à recruter un patron d'équipe rompu à la gestion sportive en la personne de Phil Kennard. Cet ancien champion britannique de 49er avait roulé sa bosse sur le circuit de la PGA Tour, de la Formule 1 chez Williams et de la Coupe de l'America. Patiemment, Kennard a réussi à convaincre son compatriote Giles Scott de prendre la barre du F50 canadien. Giles était pourtant le très heureux skipper de l'équipe anglaise, mais Kennard lui a fait comprendre qu'il pourrait tenir une place très importante dans cette équipe canadienne recomposée. Un joli coup de la part du manager.



Le skipper Giles Scott, écoute de grand-voile en main juste avant un virement de bord.

©Sail GP



Les nouveaux foils en T ont donné du fil à retordre à toutes les équipes. On les utilisait pour la première fois pour le Grand Prix de Nouvelle Zélande. Ces nouveaux appendices sont plus rapides, mais la stabilité de vol s'est avérée problématique à Auckland. Les pertes de contrôle ont été nombreuses.

©Sail GP



Dans l'action d'un virement de bord. Le bateau est encore tribord amure. La tacticienne Annie Haeger a pris la barre au vent, un embraqueur s'apprête à passer devant le mât. À l'arrière, barreur et contrôleur de vol vont passer les derniers sur le bord opposé.

©Sail GP

Ce double médaillé d'or en Finn en 2016 et 2020, quatre fois champions du monde de la catégorie, a débuté en F50 avec les Italiens de Luna Rossa lors de la Coupe de l'America 2013. Il faisait partie de l'équipe Ineos pour la dernière Coupe avec Ben Ainslie et a commencé dans le circuit Sail GP avec une victoire à Halifax l'an dernier. Il est monté encore deux fois sur le podium au cours de la saison dernière à New York et San Francisco. Giles Scott présente le profil type recherché par les propriétaires d'équipes de F50. Détail amusant, Scott possède un passeport canadien pour avoir passé quelques années de sa jeunesse au bord de la rivière des Outaouais où il a d'ailleurs fait ses premières expériences à la voile.

Un autre britannique talentueux a rejoint l'équipe, Joe Glanfield qui a été

l'entraîneur de l'équipe olympique anglaise. Ce double médaillé d'argent en 470 a déjà travaillé pour l'équipe canadienne sur le circuit Sail GP avant d'être recruté par les Etats-Unis. Il est de retour chez nous pour la nouvelle saison.

Le régleur d'aile Paul Campbell-James est le quatrième larron britannique de l'équipe. Il apporte beaucoup d'expérience avec lui puisqu'il a débuté à ce poste en 2017 dans l'équipe de la Coupe de l'America. Le Torontois Billy Gooderham demeure à son poste de contrôleur de vol. Cet habitué des circuits professionnels depuis 2012 est un gage de stabilité pour l'équipe. Il avoue ne pas se rappeler grand-chose des régates de F50, lui qui reste le nez rivé sur l'étrave du catamaran pour conserver l'angle de vol.

Au poste de stratéliste, deux profils

olympiques alterneront avec Annie Haeger (470) et Georgia Lewin-Lafrance (49er - 11<sup>e</sup> aux JO de Paris 2024).

L'équipe est bien consciente du chemin à parcourir pour se faire une place régulière sur les podiums, mais elle a retrouvé beaucoup de confiance avec un nouveau propriétaire qui lui apporte stabilité et sécurité.

La saison 2025 en sera certainement une de consolidation pour cette équipe recomposée, mais les fondamentaux, depuis le pont du bateau jusqu'au bureau des opérations, sont très sains et permettent d'espérer de bons résultats.

La sixième place lors du premier Grand Prix de Dubaï, disputé dans des vents faibles, n'est ni un succès, ni un échec. La huitième place en Nouvelle Zélande est décevante, mais elle tient au fait que le



Le F50 canadien à la lutte avec le bateau italien à son vent et l'équipe espagnole au premier plan.  
©Sail GP

contrôleur de vol Billy Gooderham s'est blessé avant la première régates du dimanche. Il était sous le vent quand le bateau a complètement planté dans l'eau. Il a subi une blessure qui a forcé son évacuation vers un hôpital lorsqu'un mur d'eau s'est abattu sur lui avec violence. C'était terminé pour le Canada qui n'a décroché qu'une place de troisième dans l'une des manches du samedi à Auckland.

Chaque pays présent dans le circuit se voit attribuer un Grand Prix sur son territoire, mais le Canada en sera pourtant privé cette année. Le circuit Sail GP courtise beaucoup le Moyen Orient et ses pétrodollars, mais il sera néanmoins de retour au Canada en 2026 dans une ville encore à déterminer.



La tacticienne Annie Haeger s'élance pour prendre la barre avant le prochain virement de bord.

©Sail GP

## Entrevue avec Phil Kennard, le nouveau dirigeant de l'équipe canadienne Sail GP Northstar

*Voile Québec : Comment avez-vous convaincu Giles Scott de rejoindre l'équipe canadienne? Il était pourtant très bien chez les Britanniques au sein de l'une des meilleures équipes du circuit et il obtenait de bons résultats.*

Phil Kennard : Giles était constamment dans l'ombre de Ben Ainslie. Même s'il était le skipper, c'était toujours l'équipe de Ben. Il voulait faire sa marque et mener l'équipe à sa manière. C'était une opportunité pour lui de s'impliquer dans la gestion de l'équipe et d'y jouer un plus grand rôle. Il ne regrette pas son choix et il est également heureux de représenter le Canada, un pays où il a vécu et pour lequel il conserve de l'attachement. Giles, c'est le talent d'une génération. Entre 2014 et 2016, il a gagné toutes les grandes épreuves auxquelles il a participé en Finn. C'est tout simplement incroyable.

*VQ : Bruno Dubois, le patron de l'équipe française explique qu'il faut recruter dans le personnel du circuit pour bâtir une équipe gagnante.*

PK : Je n'aime pas recruter au sein des autres équipes, mais oui, les choses sont en train de tourner ainsi. Ça prend un skipper de haut niveau et les meilleurs éléments disponibles. J'ai parlé avec beaucoup de monde, mais il faut prendre en compte que le circuit impose une limite budgétaire de 10 millions \$ US par saison. Et une lourde amende si on dépasse ce plafond. Ça met toutes les équipes sur un pied d'égalité.

J'aurai bien aimé avoir un second Billy Gooderham sous la main quand il s'est blessé à Auckland, mais je ne l'avais pas. Trouver les bonnes personnes pour les placer au bon endroit constitue l'un des plus grands défis de mon travail. Je ne cesse d'y penser. Les décisions de recrutement se prennent avec le responsable sportif Joe Glanfield, Giles et moi. Mais pour le moment, je considère que nous avons les bons éléments et il n'y a aucun plan pour modifier la composition des navigants. L'objectif est de construire une équipe la plus résiliente possible.

*VQ : Comment parvient-on à rentabiliser une équipe et à en faire une opération rentable?*

PK : Pour rentabiliser les opérations il faut gagner des courses. C'est l'objectif du propriétaire. Greg Bailey m'a demandé ce dont j'avais besoin pour constituer une équipe gagnante et j'ai pu recruter le personnel dont j'avais besoin.

Les revenus potentiels proviennent de quatre sources. D'abord les commanditaires. J'ai en ce moment des discussions avec plusieurs entreprises. Ensuite, il y a les produits dérivés. L'équipe canadienne est celle qui vend le plus de ces produits dérivés, juste après celle des États-Unis. C'est surprenant, mais nous sommes parmi ceux qui drainent le plus de supporters de tout le circuit. Viennent ensuite les droits de diffusion télévisuels, mais c'est plutôt mince de ce côté au Canada. Et enfin, nous obtenons des revenus lorsqu'un Grand Prix se dispute au Canada, comme ce fut le cas à Halifax l'an dernier.

*VQ : Lorsqu'on compare Halifax, une petite ville par rapport aux autres grandes villes du circuit, on se demande où trouver la rentabilité sur un petit marché.*

PK : Lorsque j'ai travaillé sur le circuit de la PGA ( Professional Golfers Association of America ), j'ai appris que les petites villes rapportaient plus que les grandes. Aucun des grands tournois de golf ne se déroule dans une grande ville américaine. Le Grand Prix de New York ne fait pas courir les foules; c'est juste un autre événement dans une ville qui ne cesse d'en recevoir. En revanche, une petite ville procure énormément de visibilité parce que toute la communauté s'y intéresse et converge vers l'événement. Et c'est exactement ce qui s'est passé à Halifax où l'on a eu droit à un spectacle formidable. Nous aimerions beaucoup y retourner en 2026, mais Toronto et Vancouver sont aussi sur la liste des candidates.

*VQ : Le circuit compte maintenant douze équipes. Pensez-vous qu'il va encore prendre de l'expansion?*



Phil Kennard.  
© Sail GP

PK : Nous n'avons pas encore navigué à douze bateaux. Les Français étaient absents à Auckland. On verra en Australie. À partir de combien de bateaux y en a-t-il trop? Je pense qu'on approche de la limite. S'il fallait dépasser ce nombre, il faudrait séparer les F50 en deux flottes. Est-ce une bonne idée? Pas sûr.

*VQ : Les nouveaux foils en T ont causé beaucoup de difficultés aux équipes. Votre avis à ce sujet.*

PK : Le circuit n'a juste pas le choix de continuer à pousser le développement. S'il ne le fait pas, il régresse. Il faut rester à la fine pointe de la technologie. Oui, les bateaux cabraient et se plantaient, mais quel spectacle après tout!

Les nouveaux foils offrent plus de possibilités de réglage. Outre le calage avant/arrière, ils basculent sur le plan latéral. C'est vrai que tout le monde a eu du mal. On est en phase d'expérimentation, on partage les données et on va apprendre à les utiliser.

Les bateaux sont si proches les uns des autres en termes de performance. La compétition est incroyable. Nous sommes passés de la troisième à la huitième place dans un passage de bouée. Les Australiens ont réussi à survoler le Grand Prix, mais tous les autres étaient vraiment dans un mouchoir de poche.



Ariane Magny et une participante faisant ses premiers pas à la manœuvre.  
©La Croisière des Alizés

## La Croisière des Alizés : quand la voile devient un outil thérapeutique

**N**ous sommes nombreux à venir recharger nos batteries à bord, comme si le passage dans l'élément marin nous transportait dans une nouvelle dimension bienfaisante. Une autre réalité se dévoile au fil de l'eau; une transposition que Nathaly Isabelle, cofondatrice de La Croisière des Alizés, a voulu mettre à profit pour aider les jeunes femmes souffrant de trouble du comportement alimentaire (TCA). Pendant sept longues années, elle a accompagné sa fille Ariane pour l'aider à se sortir des méandres de l'anorexie.

Lorsque la fille a enfin trouvé le chemin du rétablissement, la mère a voulu donner aux autres jeunes femmes aux prises avec des troubles du comportement alimentaire l'aide qu'elle aurait aimée recevoir à l'époque pour sa propre fille. La voile faisant déjà partie de la culture familiale, Nathaly s'est intéressée à l'expérience de la Croisière des Guerrières. Une initiative française s'adressant aux jeunes filles souffrant de TCA initiée par le pédopsychiatre bordelais Xavier Pommereau et à laquelle la coureuse au large Florence Arthaud avait participé.

L'expérience familiale a motivé Nathaly Isabelle qui a proposé à sa fille de démarrer conjointement un projet similaire sur les rives du Saint-Laurent. Ariane Magny, alors encore en convalescence, a préféré laisser passer un peu de temps et terminer ses études universitaires avant de faire équipe avec sa maman pour jeter les bases de La Croisière des Alizés.

Si la navigation à voile permet effectivement de changer le décor de nos existences, on n'aide pas à la convalescence des personnes atteintes de TCA en se contentant de leur offrir de grands bols d'air frais. Les vertus de l'air marin ont des limites. L'anorexie constitue un grave trouble de santé mentale associé au plus haut taux de mortalité. Les maladies du trouble alimentaire touchent aujourd'hui 100 000 jeunes filles au Québec. Entre 2019 et 2020, les hospitalisations de jeunes de 10 à 17 ans reliées à cette pathologie ont augmenté de 60%.

### Un cadre d'intervention

L'un des fils conducteurs du modèle d'intervention élaboré par La Croisières des Alizés repose sur un concept relativement récent et en plein développement parmi plusieurs spécialistes de la santé et des services sociaux: l'intervention par la nature et l'aventure (INA). D'après le Réseau plein air Québec, « l'intervention par la nature et l'aventure est basée sur l'idée qu'il est possible de faciliter des apprentissages, des changements de comportements ou encore de traiter des maladies ou des troubles de santé qui pourraient être de natures physique ou psychologique à travers l'utilisation d'activités d'aventures en milieu naturel dans un contexte d'apprentissage expérientiel en groupe ».

Pour concevoir son modèle d'intervention, l'équipe de La Croisières des Alizés est allée chercher ressources et savoir-faire auprès d'intervenants spécialisés tels que le

*« Cette expérience peut aider toutes les personnes souffrant de TCA et qui sont en rétablissement. On apprend à se connaître soi-même, on découvre des techniques qui peuvent nous aider pour toute la vie, on fait des rencontres incroyables. C'est une expérience qui, selon moi, peut changer et sauver des vies ! »*

laboratoire Loricorps de l'UQTR (recherche appliquée en thérapie et prévention des TCA) et Ex Situ Expérience, une organisation spécialisée dans l'intervention, la recherche et l'éducation psychosociale par la nature et l'aventure.

Les premières navigations se sont déroulées dans le cadre d'un projet pilote en collaboration avec La Maison l'Éclaircie, un organisme communautaire basé à Québec offrant du soutien aux personnes atteintes de TCA et la Coopérative Voile Mercator qui assurait la formation d'initiation à la navigation. Les conclusions positives de cette première expérience ont validé la démarche et permis de continuer le développement du projet.

Titulaire d'un B.A en psychologie, d'une maîtrise en santé publique et d'une attestation d'études collégiales en



Nathaly Isabelle et Ariane Magny, la mère et la fille sont les cofondatrices de La Croisière des Alizés.  
©La Croisière des Alizés

*« Clairement, vivre l'expérience de l'initiation à la voile permet à chacune d'entre nous de se dépasser à sa façon. On sort toutes de notre zone de confort, que ce soit pour faire des manœuvres, naviguer, préparer les repas, manger les repas. Chacune d'entre nous s'est dépassée et à vécu des réussites. »*



À bord du voilier Écomaris en 2021.  
©La Croisière des Alizés

intervention par le plein air et l'aventure, Ariane Magny possédait de bons outils pour participer à l'élaboration du programme d'intervention par le plein air. Ce programme s'adresse à des jeunes femmes de 14 à 25 ans en phase de rétablissement. Les critères d'admissibilité permettent d'évaluer où en sont les postulantes dans leur processus de rétablissement, et ce afin de garantir un niveau de sécurité dans la démarche. Les phases de rétablissement du TCA n'ont rien de linéaire et il faut savoir intervenir avec prudence, dans une approche



©La Croisière des Alizés

d'évaluation du risque. Les rencontres préliminaires permettent en outre de mesurer les intérêts de chacune et de mieux comprendre leurs motivations et leurs attentes.

Avant de poser leur sac à bord d'un Sun Dance 36 à Cap-à-l'Aigle pour une formation de trois jours, les cinq stagiaires participent à une fin de semaine dans la nature. Cette première expérience, conçue notamment pour tisser des liens au sein du groupe, est encadrée par une équipe d'intervention composée d'une cheffe de

bord formée en intervention par la nature et l'aventure (INA) – Emmanuelle Lalonde de Voile Mercator – et de deux intervenantes psychosociales bénévoles, compétentes face aux TCA et en INA.

Durant cette fin de semaine, le groupe commence doucement un travail de réflexion

en une atmosphère dénuée de pression, où les stagiaires sont accompagnées dans le choix des objectifs qu'elles souhaitent se fixer pour la suite du programme

Au moment de l'embarquement, le fait que l'équipage soit déjà constitué minimise l'inconfort psychologique face au groupe et la confiance s'installe plus facilement. Dans les trois journées d'initiation à la voile qui vont suivre, l'attention portée à la pratique des manœuvres ou encore à l'immersion dans le paysage marin sont autant d'occasions de fixer la conscience sur le moment présent et de mettre de côté les pensées obsessionnelles associées au TCA. La pratique de la voile devient ici un outil servant à déconstruire des schémas mentaux souvent rigides. Une tentative pour amener les jeunes femmes à se laisser entraîner dans une expérience qui leur ait inconnue et à relâcher le contrôle qu'elles exercent sur elles-mêmes pour se découvrir sous un autre jour. Une approche thérapeutique basée sur le lâcher prise et radicalement différente de soins dispensés entre quatre murs.

Les journées débutent avec l'énoncé d'objectifs ou d'intentions de chacune et se terminent avec un retour sur l'expérience vécue. Ce travail d'introspection veut souligner les attitudes positives, les forces révélées, les sujets de satisfaction et de fierté gagnés au cours de la journée. Autant d'outils ou de pistes susceptibles de favoriser la confiance, d'envisager une existence libérée du trouble alimentaire et de se fixer un nouvel objectif pour le lendemain, en respectant les limites de chacune.

Outre l'intervention par la nature et l'aventure, le programme développé dans Charlevoix emprunte volontiers les pistes éprouvées dans les traitements de santé mentale telles que la pleine conscience, le yoga, l'approche d'acceptation de soi et la compassion avec soi-même. Ces pratiques visent à stimuler l'engagement des par-

*« La croisière des Alizés a été un point tournant dans mon rétablissement, mais aussi dans mon cheminement personnel et ma relation avec moi-même en général. »*

participants dans leur rétablissement tout en les aidant à établir une meilleure connexion avec leur corps et leurs émotions. L'approche vise le développement d'outils de gestion des émotions et une plus grande flexibilité psychologique. L'objectif ultime consiste à mettre en pratique dans la vie quotidienne les outils et stratégies acquises durant le stage

Ceux qui ont pratiqué longtemps la navigation connaissent la valeur des liens de solidarité qui se créent spontanément à bord d'un bateau. Dans cette bulle isolée du reste du monde, collaboration, tolérance, bienveillance et solidarité sont bien les seules voies possibles pour permettre un fonctionnement harmonieux à bord. Les jeunes femmes qui ont vécu l'expérience de La Croisière des Alizés conservent souvent

un contact entre elles. Plusieurs y trouvent une source de motivation pour continuer à cheminer sur la route de la guérison.

La Croisière des Alizés est désormais une école de formation homologuée par la FVQ. Ses services sont offerts gratuitement à toutes les jeunes femmes du Québec sans distinction. Pour la grande région de Québec, le recrutement s'effectue toujours en collaboration avec La Maison l'Éclaircie. Outre les deux stages annuels tenus dans Charlevoix, un autre programme a débuté l'an dernier avec l'implication bénévole de l'école de voile Ohana à Longueuil. Des sorties d'initiation de 4 h ont été organisées avec des jeunes suivies par le CISSS de Montérégie-Centre; une nouvelle étape qui témoigne de la crédibilité de ce cadre d'intervention thérapeutique.

« Nous aimerions mettre en place un programme d'évaluation et de mesure des résultats de nos formations avec nos deux partenaires et établir ainsi un lien avec les professionnels qui suivent les jeunes femmes » font valoir Nathaly Isabelle et Ariane Magny. Des indicateurs qui permettraient de valider des méthodes et de les perfectionner. Un autre projet dans les cartons vise un bassin de population plus large. Un programme de prévention s'adressant aux adolescentes de 14 à 18 ans aux prises avec préoccupations reliées à leur image corporelle. Les lecteurs (-trices) souhaitant faire un don sont invité(e)s à le faire sur le site Internet :

<https://www.croisierealizes.com>

*« Ma première aventure solo, ma première aventure strictement entre femmes, ma première vraie activité visant le rétablissement, la première fois que je parlais ouvertement du trouble alimentaire. »*



Au premier plan Ariane Magny avec deux stagiaires

©La Croisière des Alizés

# Catheryne Langford dans l'Ocean Globe Race

Récit d'un rêve de tour du monde  
mené à terme et du prix à payer  
pour le réaliser



Catheryne Langford pose fièrement devant le cap Horn, drapeau des îles de la Madeleine en mains.

©Ocean Globe Race

La jeune femme originaire de L'Étang du Nord aux îles de la Madeleine quittait Southampton le 10 septembre 2023 pour un tour du monde à la voile par les trois caps. Cinquante ans plus tard, l'Ocean Globe Race s'élançait sur les traces de la première régates autour du monde disputée en 1973, la Whitbread Round the World Race qui marquerait pour toujours l'histoire de la course au large.

Il y avait beaucoup de beau monde sur la ligne de départ. **L'Esprit d'équipe**, le vainqueur de l'édition 1985/86 avec Lionel Péan, l'emblématique **Maiden Great Britain** que la britannique Tracy Edwards engageait en 1989/90 avec un équipage entièrement féminin et la fameuse coque noire de **Pen Duick VI**, déjà là dès 1973, à bord duquel Marie Tabarly souhaitait faire oublier la malchance de son papa.

À bord du Swan 57 **Explorer** sous pavillon australien, Catheryne Langford est la seule canadienne parmi les 218 équipiers qui mettront leur sac à bord au cours des quatre étapes de la course. Sa présence à Southampton tient presque du miracle, ou plutôt d'une exceptionnelle détermination motivée par « le magnétisme qu'exerce la mer sur moi... l'ivresse d'un coup de foudre en regardant l'horizon... et ce lien fort que je partage avec l'océan ». Les passions ne s'expliquent pas, elles réclament tout simplement le meilleur de soi pour transformer le rêve en réalité.

Pour cette jeune femme de 29 ans, navigante sur des navires de commerce dans l'Arctique canadien à titre de bosco ou de timonière, le prix du rêve pour faire le tour du monde à la voile doit se régler en espèces sonnantes. Le propriétaire

réclame 55 000 \$ à ses équipiers pour participer à l'aventure. Un Everest financier pour Catheryne qui devra remuer ciel et terre afin de boucler son budget total de 100 000 \$. Une amie bienveillante acceptera finalement de lui prêter 10 000 \$ pour valider son embarquement, le reste étant assumé par un emprunt.

Le propriétaire d'**Explorer** est aussi l'organisateur de la course. Il a fait l'acquisition du Swan 57 à la dernière minute pour en faire partie, mais il a finalement dû renoncer devant l'impossible cumul de responsabilités. Il a confié la barre à Mark Sinclair, un skipper britannique expérimenté de 64 ans. Le bateau amarré aux Sables d'Olonne arrive de Méditerranée. Bien qu'il présente beaucoup de points communs avec le Swan mexicain **Sayula II** qui a enlevé l'épreuve en 1974, il

n'est pas armé pour la course océanique, loin s'en faut. Dès son arrivée à bord en Vendée au mois de juin, Catheryne découvre un voilier qui n'est pas du tout prêt pour un tour du monde. Après la bataille pour trouver des sous débute une course contre la montre perdue d'avance pour régler une longue liste de problèmes mécaniques et techniques. La suite était prévisible

« Le bateau aurait dû subir une remise à niveau complète. Dès les premiers milles, les bris se sont succédés. Il n'y avait ni électricien, ni mécanicien à bord. Nous étions tous des amateurs et on s'est démerdé comme on pouvait avec les moyens du bord, sans toujours disposer des outils nécessaires. Ces incessantes résolutions de problèmes ont drainé nos énergies. Au final, j'ai traîné de la fatigue tout au long de l'aventure », confie Catheryne Langford.

« Nous ne formions pas vraiment une équipe fonctionnelle. Nous ne nous étions pas entraînés ensemble auparavant comme plusieurs autres équipes; il nous manquait un lien commun. Je me suis retrouvé

à jouer les médiatrices entre le clan des Français et des Anglais », ajoute-t-elle.

**Explorer** rentre à Capetown en Afrique du Sud le 4 novembre 2023 après 55 jours de mer, près de 10 jours plus tard que la majorité de la flotte. Le départ de la seconde étape a lieu le lendemain! Le Swan 57 subira les pénibles conséquences de son impréparation tout au long de la course.



Le Swan 57 **Explorer** à son arrivée au Cap.  
©Marc Ausdereau

Catheryne Langford prend la décision de débarquer pour des raisons familiales. Elle a appris la nouvelle du décès de sa grand-mère pendant la course et son compagnon de vie, navigant dans l'Arctique lui aussi, a subi un grave accident de travail. Catheryne a besoin de revoir les siens et fait une croix sur la traversée de l'océan Indien.

Elle est de retour à Auckland en janvier 2024 pour la troisième étape à destination de Punta del Este en Uruguay. Le bateau traîne encore de la patte avec un problème de moteur qui retarde son départ de deux jours. Une étape éprouvante sous les hautes latitudes dans une humidité constante et des rafales qui tapent jusqu'à 55 nœuds. À 200 milles du cap Horn, la chaîne de manœuvre du gouvernail casse. **Explorer** se met à la cape et c'est le petit gabarit de Catheryne qui se glisse sous le cockpit pour effectuer la réparation. La suite sonne comme une récompense. « Nous avons passé le cap Horn par beau temps, un moment magique qui contrastait avec les 24 heures précédentes ». La petite fille de L'Étang du Nord est cap-

Autoportrait de Catheryne Langford.  
©Catheryne Langford.





Les règlements de l'Ocean Globe Race interdisaient l'usage du GPS. Catheryne Langford ici en compagnie du capitaine Mark Sinclair.  
©Ocean Globe Race



Le Pacifique Sud met les corps à rude épreuve dans une atmosphère souvent saturée d'humidité.  
©Ocean Globe Race

hornière. Elle se fait photographier en arborant fièrement le drapeau acadien des îles de la Madeleine.

Le Swan 57 rentre à Punta del Este le 24 février après 41 jours de navigation. Le départ de la quatrième et dernière étape le 5 mars laisse pour une première fois du temps à l'équipage pour souffler. Ce parcours, que Catheryne envisage comme un simple retour en Angleterre dans une longue traversée de l'Atlantique, va s'éterniser au point de mettre les nerfs de l'équipage à dure épreuve. Deux jours après le départ, **Explorer** se dérouta pour débarquer au Brésil un membre de l'équipage. Par la suite, au lieu de filer au large, Mark Sinclair choisit de suivre la côte brésilienne. Un choix discutable. **Explorer** se traîne dans des vents faibles sous une chaleur accablante. Il rentrera à Southampton après 69 jours de navigation, trois semaines après la majorité de la flotte. Le village d'accueil de l'événement a été démonté, les réjouissances sont terminées. « Nous étions déçus d'être privés des célébrations de l'arrivée et de ne pas retrouver les autres équipages », confie Catheryne.

Une arrivée au goût amer après un tour du monde effectué dans des conditions qui n'étaient pas celles qu'elle avait espérées. Catheryne Langford ne veut pas pour autant en rester là. « J'ai malgré tout une belle histoire à raconter, je ne veux pas qu'elle tombe dans l'oubli. Je veux faire

des conférences dans les écoles, partager le beau et le moins beau pour encourager les jeunes à poursuivre leur rêve », témoigne Catheryne qui n'oubliera certainement pas les îles de la Madeleine dans sa tournée.

À l'Assemblée nationale, le député des îles de la Madeleine Joël Arseneau a tenu à lui rendre hommage. À juste titre, au Québec, les cap-hornières font encore figure d'exception.

Dans ses îles natales, Catheryne ira retrouver l'été prochain Le voilier **Orange**,

ex-**Loréline** qu'elle a acquis de Pierre-Olivier Hivon. C'était auparavant le bateau de Sylvain Fortier, ce garçon qui a accompli un tour du monde en plantant des arbres partout où il faisait escale. Ce Sigma 30 construit en 1979 par une femme a des milliers de milles marins dans la carène et un long carnet de route à son actif. C'est à se demander qui du bateau ou de la navigatrice a choisi l'autre pour continuer l'aventure.



À la barre d'**Explorer**.  
©Ocean Globe Race



# L'hydrographie communautaire au service des plaisanciers



L'étroit chenal de la rivière du Loup au moment d'une très basse mer. Il reste encore environ 1,20 m de profondeur lors d'une journée à fort marnage.

©Michel Sacco

**E**n 2016, le gouvernement fédéral a fait l'annonce de son Plan de protection des océans. Ce plan doté d'une enveloppe de 1,5 milliard \$ consiste, entre autres choses, à mettre en place des mesures de protection des côtes en renforçant la sécurité maritime, par exemple en améliorant la qualité des interventions face à des incidents de pollution marine.

Un volet de ce plan s'adresse plus particulièrement aux Autochtones et aux collectivités côtières en lien avec des enjeux de circulation maritime locale. Il s'agit du Programme d'hydrographie communautaire de Pêches et Océans Canada. Les dizaines de milliers de milles marins du trait côtier canadien représentent un défi géographique substantiel pour les hydrographes chargés de documenter la bathymétrie. Une tâche immense.

Le Programme d'hydrographie communautaire, un plan quinquennal (2022-2027), constitue une partie de la réponse à ce problème. Il invite les communautés côtières à procéder elles-mêmes à la prise de données bathymétriques (sondage) en

mettant à leur disposition des appareils d'enregistrement connectés sur les appareils de navigation du bord.

Le Programme est essentiel pour de nombreux villages de l'Arctique afin d'améliorer la cartographie des chenaux d'accès vers les installations portuaires, autant pour le transport de marchandises que pour la pêche.

Les plaisanciers font aussi partie des communautés côtières et ont donc accès à ce programme, tout à fait gratuitement.

## Sonder la rivière du Loup

Le Club nautique de Rivière-du-Loup fait face à une grave problématique d'ensablement. D'une année à l'autre, la hauteur d'eau disponible dans le bassin ne cesse de diminuer. Les membres du club ont pensé installer des mouillages permanents dans le lit de la rivière afin d'y amarrer des embarcations. Le lit de la rivière ne s'assèche jamais à mer basse, à la différence du bassin portuaire.

Quelques navigateurs locaux connaissent le chenal qui permet de se rendre

jusqu'à un ancien quai public où accostaient les goélettes jusque dans les années 1960. La rivière forme à cet endroit un bassin intérieur qui constituait le port de Rivière-du-Loup depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle.

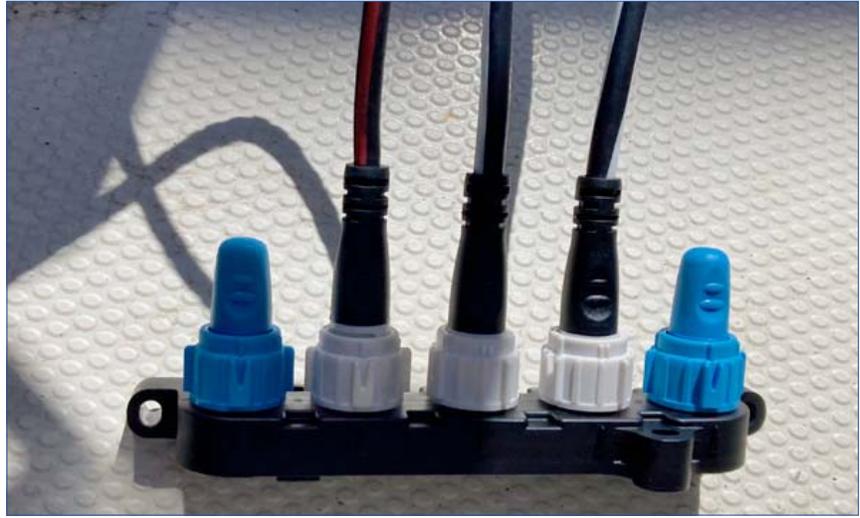
Il est cependant hasardeux de faire naviguer des bateaux de plaisance dans ce chenal étroit pour lequel il n'existe aucune cartographie. Nous nous sommes donc adressés au Service hydrographique du Canada (SHC) à Mont-Joli afin d'obtenir de l'aide pour effectuer des levés. Le SHC utilise plusieurs techniques et appareils dans le cadre du programme communautaire.

- La bathymétrie dérivée par satellite (SDB) qui permet de mesurer la profondeur de l'eau à l'aide d'images satellites. Un levé de ce type a été effectué en 2023 à Inukjuak dans la baie d'Hudson.
- Les échosondeurs multifaisceaux portables que l'on peut utiliser sur tous les types d'embarcations
- Les enregistreurs de données qui se branchent sur les appareils de naviga-

tion présents à bord, le moyen le plus simple de faire des levés.

Le SHC à Mont-Joli a délégué l'hydrographe Jérémie Lemarchand pour installer un enregistreur de données à bord de l'embarcation pneumatique de l'un de nos membres. L'appareil Actisense W2K-1 est une simple passerelle entre les réseaux NMEA 2000 et Wi-Fi. Le dispositif branché sur le réseau NMEA 2000 du bord enregistre les coordonnées géographiques via le GPS et les profondeurs par l'intermédiaire du sondeur. Une fois la journée terminée, on récupère les données via un lien Web sur un appareil mobile ou un ordinateur. L'utilisation est vraiment simple. La seule difficulté que nous avons rencontrée à l'installation tenait au fait que le connecteur Raymarine à 5 voies n'était pas alimenté en 12 V. Une fois un câble et un interrupteur branché sur la batterie, il a suffi de relier le réseau NMEA et la passerelle Actisense.

Nous avons effectué une série de transits en plusieurs sorties sur les 1,4 mille du chenal que nous souhaitions documenter. Nous cherchions à obtenir les données les plus précises possibles le long de cet étroit chenal naturel dans la mesure où l'on peut s'échouer très rapidement si l'on quitte le lit de la rivière.



Le connecteur Raymarine à cinq voies sur lequel est branché l'enregistreur Actisense.

©Michel Sacco

Une fois les levés effectués, nous avons acheminé les données par courrier électronique pour traitement au SHC. La carto-

graphie nous a été livrée quelques semaines plus tard.

Le pneumatique de Denis Carrière pendant les levés sur la rivière.  
©Michel Sacco





#### La rivière cartographiée dans l'application mobile EMSA-CASM

La bathymétrie du chenal est indiquée selon un code de couleurs du blanc pour les profondeurs les plus importantes jusqu'au rouge pour les plus faibles. Ce code de couleur n'est pas celui utilisé sur les cartes officielles du SHC. Il a été conçu sur mesure pour répondre à un contexte local particulier. Ce code de couleur peut tout à fait être discuté selon les besoins spécifiques des communautés. Les profondeurs sont exprimées au zéro de cartes, comme on le fait sur les produits officiels. D'un point de vue légal, ce type de carte ne remplace pas la carte officielle.

#### L'application EMSA-CASM

La lecture des données se fait via une application mobile gratuite, éditée par Transports Canada, EMSA-CASM, un acronyme pour Connaissance améliorée de la situation maritime. Le SHC a créé un compte pour que le Club nautique de Rivière-du-Loup puisse accéder à la cartographie communautaire via une tablette ou un téléphone. La bathymétrie y est représentée selon un code de couleurs. Il n'est pas possible de relier les données du chenal de la rivière à une appli de navigation comme Navionics, mais il est possible de les coupler avec les données cartographiques du SHC. Comme ces données transitent via un réseau Wi-Fi, il faut se trouver dans une zone de couverture de réseau téléphonique mobile pour bénéficier de ce couplage. Il est cependant possible de télécharger les données de la carte communautaire afin de l'utiliser hors

ligne tout en bénéficiant de la géolocalisation.

La cartographie produite par le programme communautaire permet de procéder à un balisage de la rivière avec des aides privés.

#### Le champ d'application pour la navigation de plaisance

La cartographie communautaire ouvre un large champ d'application pour la plaisance. Les navigateurs laurentiens savent très bien que de nombreuses baies ou passages dans l'estuaire ne sont pas, ou très sommairement, cartographiés. Nous les fréquentons en nous référant à un guide nautique ou à des connaissances locales. On pourrait répertorier de nombreux sites à titre d'exemple :

- Le chenal de l'île au Canot dans l'archipel de Montmagny

- Le passage entre le rivage et l'archipel des Pèlerins ainsi que les mouillages de ce même archipel
- Le chenal entre l'île aux Lièvres et les îles du Pot-à-l'Eau-de-Vie
- Le chenal de Portneuf-sur-Mer
- Le chenal d'accès de la Grande baie Saint-Nicolas

On pourrait noircir des pages de sites fréquentés par les navigateurs de plaisance et nécessitant une documentation bathymétrique. Que ce soit à titre individuel, par l'intermédiaire d'un club nautique ou d'une escadrille canadienne de plaisance, la cartographie communautaire est désormais accessible au plus grand nombre. Les plaisanciers intéressés peuvent contacter le SHC aux coordonnées suivantes : [DFO.CommunityHydrography-HydrographieCommunautaire.MPO@dfo-mpo.gc.ca](mailto:DFO.CommunityHydrography-HydrographieCommunautaire.MPO@dfo-mpo.gc.ca)



Se laisser guider par le vent hivernal,  
ça nous ressemble.



Subaru,  
c'est nous.



LA NOUVELLE  
**OUTBACK** 2025

Prix de détail suggéré de

**37 164\$\***

Transport, préparation  
et frais d'administration  
inclus, taxes en sus.

**AWD**  
Traction intégrale symétrique  
à prise constante

**EyeSight**<sup>MD</sup>  
Technologie d'aide à la conduite

vive la  
différence<sup>™</sup>

Visitez votre concessionnaire participant pour tous les détails.

Vos concessionnaires Subaru du Québec

\* Prix de détail suggéré de 37 164 \$ (taxes en sus) pour la Outback 2.5i Commodité 2025 (SDA CP). Les frais de transport et de préparation (2 295 \$), la surcharge sur le climatiseur (100 \$), les droits spécifiques sur les pneus neufs (22,50 \$), les frais d'administration (198 \$) et à titre informatif seulement, les frais d'inscription au Registre des droits personnels et réels mobiliers et les frais applicables par Subaru Services Financiers (52,60 \$) sont inclus. Ces derniers frais ne sont pas facturés lors de l'achat au comptant et peuvent être supérieurs lorsqu'une inscription au Registre autre que par Subaru Services Financiers est nécessaire. Le prix de détail suggéré peut changer sans préavis. Financement à l'achat ou à la location également offert. Le permis de conduire, l'immatriculation (prix varie selon le client) et les assurances sont en sus. Le concessionnaire peut vendre à prix moindre. Les spécifications techniques peuvent changer sans préavis. 1. EyeSight<sup>MD</sup> est un système d'assistance au conducteur qui peut ne pas fonctionner dans certaines conditions. Il incombe en tout temps au conducteur d'adopter une conduite sécuritaire et prudente. L'efficacité du système dépend de nombreux facteurs, tels que l'entretien du véhicule ainsi que les conditions météorologiques et routières. Consultez le Manuel du propriétaire pour les détails de fonctionnement et les limites. Visitez votre concessionnaire Subaru participant pour tous les détails. Outback et Subaru sont des marques déposées de Subaru Corporation et « vive la différence » est une marque de commerce de Subaru Canada, Inc.

quebecsubaru.ca