

le magazine

# LES ÎLES

magazinelesiles.com | VOL. 9 NO 3 | AUTOMNE 2014 | GRATUIT





## CHAUFFER AU MAZOUT : UNE OPTION ÉCONOMIQUE !

PROFITEZ DE NOTRE PROGRAMME D'UTILISATION EFFICACE DE L'ÉNERGIE ET ÉCONOMISEZ.

Vous pensez agrandir votre résidence ou votre entreprise ou encore construire un bâtiment ? Vous devez remplacer votre appareil de chauffage ou votre chauffe-eau ? Choisissez des systèmes qui fonctionnent au mazout et nous vous verserons un appui financier intéressant.

NOUVEAU

**BONIFICATION DU PROGRAMME  
POUR LA NOUVELLE CONSTRUCTION !**

### Clientèle résidentielle

Appui financier minimal de 5 000 \$\*  
pour l'installation de vos systèmes

### Clientèle d'affaires\*\*

Appui financier allant jusqu'à 75 %  
du coût total de vos systèmes

Pour tout renseignement supplémentaire,  
vous pouvez nous joindre au **1 866 542-3946**.

\* L'appui financier pour l'installation de systèmes au mazout pour la clientèle résidentielle est de 20 \$ par mètre carré.

\*\* D'autres modalités de notre programme à l'intention de la clientèle d'affaires ont également été bonifiées. Renseignez-vous auprès de votre représentant.



# L'HEURE EST À LA RENTRÉE !

Même si la saison touristique déborde bien souvent de son cadre estival traditionnel et que la chaleur semble persister, lorsque les premiers jours de septembre surviennent, nous entrons bien malgré nous chacun à notre façon en mode rentrée.

Pendant que certains troquent leurs maillots de bain et leurs robes soleil pour leurs uniformes de travail après de longues vacances méritées, les plus jeunes attendent avec fébrilité que le péril jaune reprenne du service pour aller rejoindre leurs camarades de classe et découvrir qui leur fera la leçon pour les prochains mois. Pour d'autres, la rentrée c'est raccompagner leurs enfants qui poursuivent leurs études post-secondaires sur la grande terre ou encore laisser partir la famille élargie et les amis venus vivre l'été unique des îles de la Madeleine, ou du moins une parcelle de celui-ci. Mais la rentrée automnale, c'est également découvrir les nouveaux programmes à la télé et retrouver ceux dont on s'est ennuyé au cours des quatre derniers mois. C'est aussi se retrouver entre Madelinots majoritairement, recommencer les ligues sportives hivernales, se préparer tranquillement pour les mois plus froids, ou encore cuisiner un bon nombre de pâtés, de conserves, de galettes et j'en passe. Bref c'est bien souvent reprendre là où nous avons laissé en juin dernier. À l'opposée, certains profiteront de cette période pour repartir à zéro ou tenteront d'entreprendre de nouveaux projets et vivre de nouvelles expériences.

Le magazine LES ÎLES vous invite donc avec ce numéro à entrer dans l'automne à pied joint et poursuivre l'habitude (ou la prendre!) de dévorer les articles préparés avec plaisir par les différents collaborateurs. Tout d'abord, il sera question de l'épave du Corfu Island, un navire qui s'est échoué au large de l'Étang-du-Nord, à l'ouest de l'archipel, il y a maintenant plus de 50 ans. Ce navire refait la manchette ces jours-ci en raison des récents écoulements de pétrole observés. Un peu plus loin, embarquez dans ce tour guidé de l'île d'Entrée qui vous permettra de bonifier la petite visite de courtoisie habituelle.

Vous retrouverez également certains classiques, tel que le mot du député des îles de la Madeleine à l'Assemblée Nationale, ainsi que la chronique financière. Cette dernière traitera du RVER, un régime d'épargne-retraite collectif offert par l'employeur et administré par un administrateur autorisé.

Sur ce, la cloche se fait d'ores et déjà entendre et il est temps pour nous de vous souhaiter à tous une très belle rentrée automnale qu'importe la manière dont vous l'entrez.

Bonne lecture.

3 MISE EN CONTEXTE

4 MOT DU DÉPUTÉ PROVINCIAL

5 CORFU ISLAND, LE CŒUR SE SOUVIENT TOUJOURS DES HISTOIRES OUBLIÉES

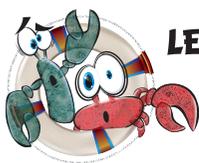
12 L'ÎLE D'ENTRÉE, LA SORTIE INCONTOURNABLE

14 LA WEBTV DES ÎLES, LA RÉTROSPECTIVE 2014 SERA AU RENDEZ-VOUS POUR UNE AUTRE ANNÉE

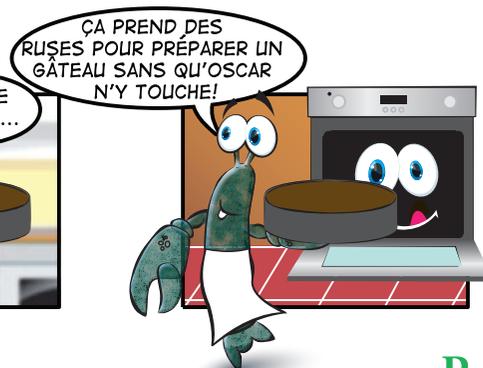
14 TWEENZZ

17 LE RVER, UNE NOUVELLE OBLIGATION POUR LES ENTREPRISES

19 JEUX



## LES AVENTURES DE OMAR ET OSCAR



© BEDECOMICS

## La ruse

[facebook.com/bedecomics](https://facebook.com/bedecomics)

Une présentation de: **Proxim**



▲ Le ministre Pierre Moreau en visite sur les quais



▲ Le ministre Dominique Vien heureuse de respirer l'air marin

## ESSENTIELLES VISITES POLITIQUES

GERMAIN CHEVARIE - DÉPUTÉ DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Quelques semaines seulement après l'élection du présent gouvernement, le premier ministre Philippe Couillard et le ministre des pêches, Pierre Paradis, visitaient déjà les Îles à la mise à l'eau des cages afin de se familiariser avec nos réalités insulaires.

Puis l'été s'est installé avec sa forte période d'activités économiques. Les Îles vivent alors au rythme de la pêche, du tourisme et des nombreux événements et festivals qui battent la cadence estivale.

En juillet, coup sur coup, les ministres **Pierre Moreau** (Affaires municipales et Occupation du territoire), **Jean D'Amour** (ministre délégué au Transport et à l'implantation de la Stratégie maritime et ministre responsable de la région Gaspésie - Îles de la Madeleine) et **Dominique Vien** (Tourisme) ont arpenté notre archipel et rencontré plusieurs intervenants dans chacun des secteurs clés du territoire.

Ces visites ministérielles demeurent cruciales à l'avancement des dossiers qui affectent notre région car ils permettent aux acteurs les plus influents de mieux se saisir des dossiers et des enjeux qui orchestrent notre vie insulaire.

Puisque notre archipel est unique à plus d'un égard, un député a le devoir de stimuler ces échanges avec les grands décideurs afin que les dossiers cheminent de la façon la plus efficace possible.

Les résultats ne se sont pas fait attendre. Plusieurs millions de dollars en investissement ont déjà été annoncé pour différents projets structurants. Parmi les plus importants, on compte les 4 millions annoncés pour l'amélioration des infrastructures municipales ainsi que les 16 millions dédiés aux routes. Et au cours des prochaines semaines, plusieurs autres projets majeurs déjà confirmés seront annoncés publiquement.

Mais tout ne se compte pas en argent sonnante et trébuchant. La reconnaissance officielle du caractère unique des Îles dans le budget Leitaq, la volonté du ministre Moreau de définir adéquatement l'insularité qui nous caractérise et le positionnement du territoire dans la Stratégie maritime du gouvernement libéral en sont de bons exemples.

Bien que les résultats de ces interventions ne se concrétiseront qu'au cours des prochaines années, il est crucial de jeter maintenant des bases solides sur lesquelles nous pourrions bâtir un avenir meilleur pour notre communauté.



▲ Le ministre Jean D'Amour tient à saisir correctement les enjeux locaux

À la formation du présent cabinet ministériel, on m'a confié deux postes importants : celui d'adjoint parlementaire aux Pêches ainsi que celui d'adjoint parlementaire à l'implantation de la Stratégie maritime. Je serai d'ailleurs le seul député siégeant sur le comité de mise en place de cette stratégie très prometteuse pour notre région.

Ces postes engendrent un lot de travail considérable, mais il me positionne au cœur d'un bon nombre de décisions qui affectent directement la qualité de vie des Madelinots et des Madeleiniennes. Je les ai donc acceptés avec grande satisfaction et détermination.

La nouvelle session parlementaire débutera le 16 septembre et elle s'annonce fertile en contenu législatif, ce qui veut dire à nouveau une somme importante de dossiers à étudier et bonifier. L'automne s'annonce donc des plus intenses, mais souhaitons-le, également des plus productifs.

En terminant, veuillez noter que le bureau de comté est désormais situé au 210, chemin Principal à Cap-aux-Meules (en face du bar le Central). Il nous fera plaisir de vous y accueillir de 9h à 17h du lundi au vendredi (tél. 418.986.4140).



210, chemin Principal,  
Cap-aux-Meules (Québec) G4T 1C7  
418-986-4140  
germain.chevarie.idlm@assnat.qc.ca

# CORFU ISLAND

## LE CŒUR SE SOUVIENT TOUJOURS DES HISTOIRES OUBLIÉES

GEORGES GAUDET - COLLABORATION SPÉCIALE

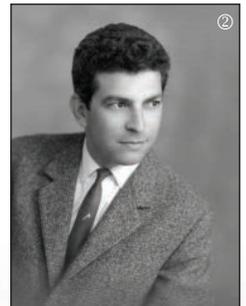
Parti de Wismar en Allemagne de l'Est, le Corfu Island a quitté le port de cette ville, les cales vides, afin de traverser l'océan dans le but de cueillir un voyage de blé en partance de Montréal. C'était en décembre 1963 et aucun marin au monde n'aime traverser l'Atlantique Nord en cette période de l'année, particulièrement sans rien dans les cales. Ceci n'empêcha pas vingt-sept marins, tous d'origine grecque, de s'embarquer pour ce qui allait être un voyage dont ils allaient se souvenir toute leur vie.



▲ Le Corfu Island en de meilleurs jours.

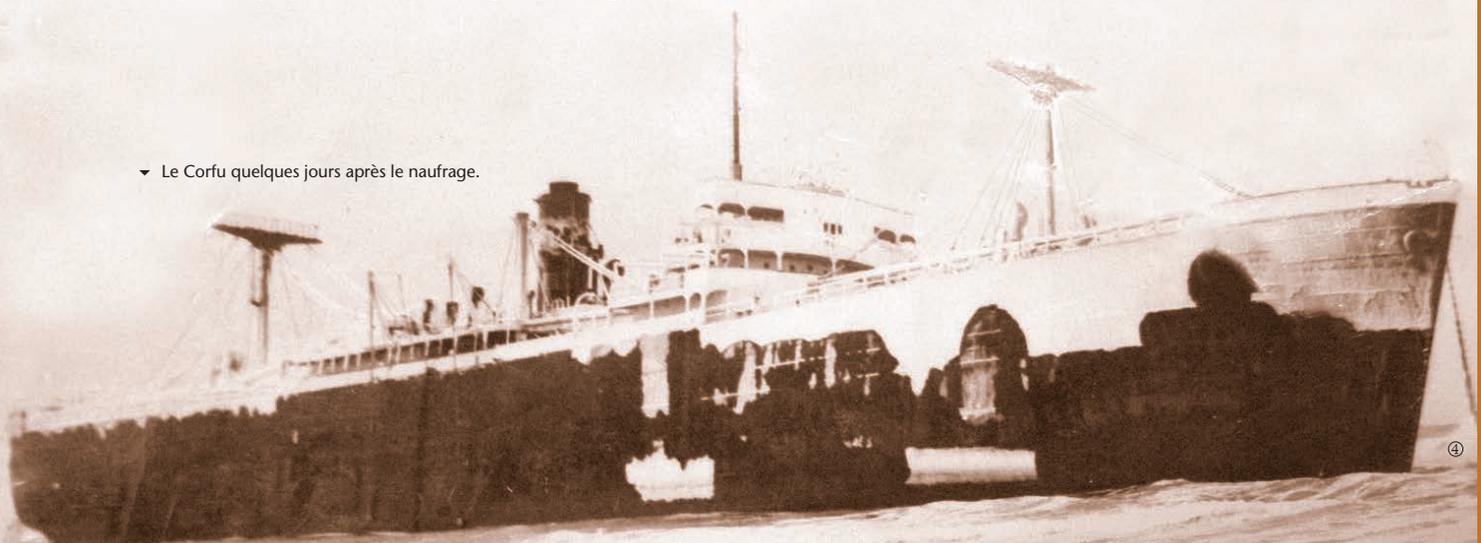
Une fois la traversée qui fut passablement houleuse, le Corfu navigue alors en pleine tempête entre les Îles de la Madeleine et l'Île d'Anticosti. Voulant accélérer la cadence afin d'atteindre un abri non loin de cette grande île, le capitaine Peter Paschalis demande d'alourdir le navire en emplissant les ballasts de 3000 tonnes additionnelles d'eau de mer. Le chef ingénieur n'est pas d'accord. Il craint une infiltration dans les cales et surtout le gel dans les conduites des pompes qui servent aussi à l'alimentation de l'unique chaudière à vapeur. De plus, l'humidité des cales pourrait compromettre le transport du blé, ce genre de cargaison nécessitant un transport à sec afin de minimiser les pertes par moisissures. Malgré ces arguments, le

capitaine ordonne le remplissage des ballasts et ce qui devait arriver arriva. Après l'embarquement d'environ 1500 tonnes d'eau, les conduites gèlent massivement et les conduites de vapeur éclatent avec de forts dommages à la chaudière. De là, le navire dérive vers la sortie du golfe Saint-Laurent. Malgré tout, l'équipage réussit à rafistoler les dégâts et on redémarre le moteur. Peine perdue toutefois, puisque le tout s'arrête quelques heures plus tard et là, il n'y a plus rien à faire. Peu à peu, la panique s'installe à bord, particulièrement au sein des matelots. Le Corfu est ainsi à la dérive, sans aucun moyen de propulsion, sans chauffage, sans électricité, quelque part au large des Îles de la Madeleine. Sans radar et uniquement doté d'un RDF (*Radio Direction Finder*), l'opérateur-radio Frixos Sekkides estime la position du navire à environ 10 milles nautiques au large du Rocher-aux-Oiseaux. Heureusement, sa radio fonctionne par alimentation électrique mue par manivelle et il ne lui reste plus qu'à lancer au hasard des navires à l'écoute, un message de détresse.



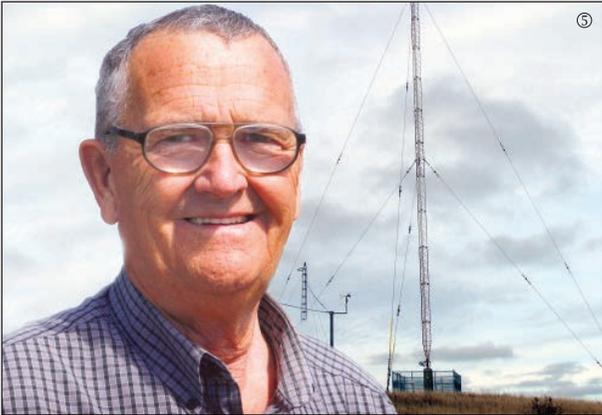
▲ Frixos Sekkides en 1963

▼ Le Corfu quelques jours après le naufrage.



## aux Îles

La station « Marconi » dont les antennes sont situées sur la plus haute butte de Cap-aux-Meules enregistre des vents de 90 mph (145 km/h). Il fait tempête depuis plus de 24 heures et Chester Turnbull, le jeune opérateur-radio de l'époque doit monter à pied la route qui mène à la station afin de remplacer son confrère. Ce dernier habitant le bas de la côte peut retourner chez lui en se laissant pratiquement glisser jusqu'à sa demeure. Chester s'installe donc à son poste et prend connaissance du message déjà reçu et qui se lit comme suit : « *Have sent out distress call – stop. Engine breakdown – drifting towards Magdalen Island – Gulf of St-Lawrence. Requested immediate assistance – Waiting. Signed : Paschalis.* » Traduction : « Ceci est un envoi de signal de détresse – stop – Moteur arrêté – dérivons vers les Îles de la Madeleine – Golfe Saint-Laurent. Demandons assistance immédiate – Signé : Paschalis. »



▲ L'opérateur madelinot : Chester Turnbull

Voulant répondre à ce message de détresse, l'opérateur-radio réalise tout comme son confrère, que la réception est bonne, mais que l'émission d'une réponse ne fonctionne pas. C'est alors que regardant par la fenêtre, à travers le blizzard, il réalise que le vent a jeté à terre les trois antennes émettrices. Il faut donc agir vite et tenter de rassurer cet équipage tout en déclenchant les procédures usuelles d'alertes en pareille situation. Il y a effectivement danger de mort d'hommes. Pas question de baisser les bras et Chester Turnbull décide donc de ramasser tous les bouts de fils disponibles dans le local de transmission et fabriquer une antenne de fortune avec les moyens du bord. Une soixantaine de pieds de fils passés ici et là par tous les appartements et isolés au moyen de bouteilles d'eau gazeuse trouvées dans les poubelles finissent par donner des résultats. Une fois la transmission rétablie, un dialogue s'amorce entre les deux opérateurs radio par code morse. Essentiellement, il s'agit de soutenir le moral de l'équipage par une série de courts messages indiquant que quelqu'un connaissait maintenant leur situation et allait tout faire pour les aider. Après l'exécution du

protocole habituel, Chester Turnbull décide d'appeler des gens habitant la rive nord des Îles, de la Pointe-aux-Loups jusqu'à L'Étang-du-Nord et leur suggère par voie téléphonique d'appeler tous leurs voisins et amis afin qu'ils allument le maximum de lumières en dehors de leur maison. Malgré le blizzard continu, on espère que l'équipage du Corfu percevra en cette action, un message d'espoir. C'est ainsi que des dizaines de petites ampoules électriques de 60 et 100 watts s'allumèrent pendant la nuit du 19 au 20 décembre 1963 le long de la rive-nord des Îles de la Madeleine.

## À bord du Corfu

L'angoisse est palpable à bord et des marins sont au bord de la panique. C'est de peine et de misère que les officiers réussissent à convaincre les matelots voulant mettre une chaloupe à la mer de ne pas passer à l'acte. Ce geste eût été fatal. Le capitaine demande donc à tous d'être aux aguets afin de percevoir une terre quelque part. C'est là que, peu de temps après le geste de Chester Turnbull, le plus jeune des matelots aperçoit à travers le blizzard une lumière dans la nuit, puis deux, puis quelques-unes encore. Ils devaient être très proches de la côte à ce moment-là et risquaient de s'écraser dans les caps et falaises du nord de l'archipel. Toutefois, cet événement remonte le moral à bord. Désormais, des gens connaissaient leur sort et allaient tenter de les aider. Le navire dérive donc ainsi toute la nuit et avant le lever du jour, la direction des vents change et en peu de temps, le navire frappe brutalement le fond et s'immobilise avec une gîte sur bâbord d'environ 15 degrés. Ils sont enfin échoués et à ce qu'il semble, cela pourrait être une plage et non des récifs. La mer est déchaînée et des vagues d'une quinzaine de pieds frappent le côté tribord de la coque et éclate en milliers de gouttelettes glacées par-dessus le pont. Heureusement du côté tribord, le bateau faisant écran, c'est un peu plus calme. Toutefois, le froid transperce les vêtements et la plupart des marins n'ont aucun gilet ou autres couvertures pouvant les protéger de ce froid glacial. Certains sont au bord de l'hypothermie et ils se chauffent tant bien que mal en versant de l'huile lourde dans des plats et en y mettant le feu. Malgré cela, huit marins décident en catimini de lancer une chaloupe à la mer. Tout est gelé et la chaloupe glisse sur ses bossoirs pour aller s'écraser sur le pont. Il n'en reste plus qu'une et c'est au prix d'efforts surhumains et à l'encontre des ordres du capitaine qu'ils réussissent à mettre cette dernière à la mer et filer vers la côte. Entre chaque éclaircie, les matelots demeurés sur leur navire perçoivent des gens sur le bord de la rive, à environ 700 pieds de leur position et réalisent que leurs confrères ont réussi leur pari. Cependant, il ne reste plus de chaloupe et ils sont dix-neuf hommes toujours en détresse. Le soleil perce quelques fois les nuages à la barre du jour. Les vents ne

tarissent pas et le blizzard demeure toujours aussi violent. Il est très difficile de séparer visuellement la mer de la côte. Tout est blanc et froid. C'est à ce moment-là qu'un marin trouve une vieille fusée munie d'un filin métallique. Il s'agit de ces fusées utilisées pendant la guerre alors qu'un navire devait être remorqué. On lançait la fusée au dessus du remorqueur pour que le filin tombe sur le pont de ce dernier ou l'inverse. De là, on y attachait un câble solide afin de tirer le bateau vers la terre ferme. Personne ne sait comment cela fonctionne et malgré cette méconnaissance de ce genre de projectile, la fusée est quand même lancée. Elle passe au dessus de la tête des gens sur la côte pour aller se loger à une centaine de pieds derrière un buttereau de sable enneigé. Une autoneige est rendue sur place et on décide d'attacher le câble qui a suivi sur cette dernière. Un lien, même ténu, est alors établi entre ce navire en perdition et les gens à terre qui veulent aider ces marins dont la condition est plus que précaire.

## Sur la plage non loin de là

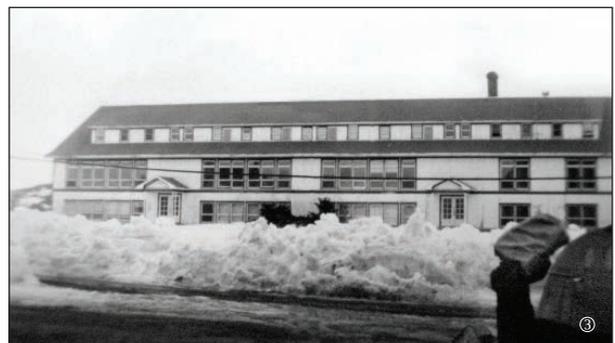
Vers les 5 heures du matin, Fernand Lapierre appelle Michel Boudreau pour l'informer de ce qu'il pense être une catastrophe maritime. De même que ses voisins Guy Aucoin, Augustin Aucoin et Alphonse Renaud qui avaient vu le navire contourner l'île aux goélands au lever du jour, ils sont tous convaincus qu'il s'agit d'aller y ramasser des cadavres. D'autres arrivent en même temps sur les lieux et constatent l'ampleur de la tâche qui les attend. Dès leur arrivée, ils remarquent qu'une chaloupe est descendue à mi-hauteur des flancs du navire. Une fois sur l'eau, les naufragés approchent de la côte. Un des marins est tellement content d'arriver en lieu sûr qu'il se jette à l'eau avant de toucher terre. S'enfonçant sous l'eau, un confrère saute lui aussi dans la mer glacée pour tenter de le sauver. C'est au prix de grands efforts que les Madelinots sur place réussissent à rescaper ces deux désespérés. Ils sont immédiatement embarqués en autoneige et dirigés vers le centre hospitalier. Les six autres marins sont transportés vers une maison non loin des lieux, précisément chez monsieur Albert Gaudet.

Il reste alors 19 hommes toujours en perdition et il faut aller les chercher. On tente de remettre à l'eau la grosse chaloupe échouée sur la rive. Elle est malheureusement trop lourde et pleine d'eau. De plus, aucun espoir de voir d'autres marins arriver dans une autre embarcation puisqu'il n'y en a plus à bord du Corfu. C'est alors que Guy Aucoin et Michel Cormier ont l'idée d'aller chercher un doris non loin de là. Ils le placent sur un traîneau et le tirent vers le lieu du naufrage à l'aide d'une autoneige en plus de deux gaines de 100 brasses de cordage, soit 1200 pieds de corde. On s'active maintenant sur la plage et on décide au moyen du doris de filer sur le cordage tendu entre le bastingage du navire et l'autoneige stationnée là où la fusée s'est fichée plus tôt. Trois jeunes hommes



▲ Scène tirée du documentaire; « Le naufrage oublié »

montent alors dans le doris et tentent de rejoindre le bateau dans des vagues de plus de cinq pieds de hauteur. Le premier à gravir l'échelle de cordage d'une quarantaine de pieds serait Fernand Lapierre. Une marche de bois est manquante en plein milieu de la montée et malgré tout, deux des trois hommes réussissent à monter à bord au grand soulagement de tous, l'autre demeurant en bas dans le doris. Les marins en perdition sautent de joie, mais refusent de descendre tellement ils sont paniqués par la hauteur de l'échelle. Les Madelinots remarquent qu'ils sont pauvrement vêtus et que le chauffage à bord est inexistant. Ils réussissent à les convaincre qu'ils seront mieux à terre que dans les conditions prévalant à bord et ensemble, ils établissent un plan. C'est en passant une corde sous les bras de chacun qu'ils descendent ainsi tout le monde jusqu'au doris qui tangue violemment au bout de la corde qui le retient à quelques centimètres de l'immense coque du navire. C'est ainsi qu'à 5 personnes par voyages incluant les sauveteurs, ils réussissent à descendre à terre tout l'équipage. On ne connaît pas le dernier homme qui descendit sans aucun support assuré en cas de chute. Une fois sur la plage, on les dirige immédiatement vers le collège Saint-Pierre de La Vernière, le dortoir étant libre, car ce sont les vacances de Noël. Pendant ce temps, les rescapés ayant été amenés chez Albert Gaudet semblent réaliser pour la première fois qu'ils sont sains et saufs. Ils se regardent dans un miroir, se pincent, s'embrassent, rient et pleurent. Pas besoin de connaître la langue grecque pour être touché devant une scène aussi émouvante. Une fois tous les membres rassemblés au collège, ils repartiront deux jours plus tard vers l'Angleterre. Les Fêtes de Noël étant terminées, ce même équipage montera sur un autre navire de la même compagnie en mer du Nord. En cette époque, il semble que c'était la façon traditionnelle de traiter les chocs post-traumatiques.



▲ Collège St-Pierre en 1963.

## 44 ans plus tard

Nous sommes en septembre 2007. Un homme descend de l'avion à l'aéroport de Havre-aux-Maisons. Il dit s'appeler Frixos Sekkides et être un des naufragés du Corfu Island. Cheveux blancs, âgé de 77 ans, il souhaite rencontrer l'opérateur radio des Îles si ce dernier est encore vivant. Aussi souhaite-t-il dire merci à ceux qui lui ont sauvé la vie de même qu'à tous ses compagnons d'équipage en ce triste jour du 20 décembre 1963. Chypriote Grec et opérateur-radio lui-même, c'est après avoir émigré en Angleterre qu'il entra dans la marine marchande du Royaume-Uni et devint officier sur les navires de la compagnie propriétaire du Corfu, ce qui explique sa connaissance de la langue anglaise. Voulant mettre fin à une aventure ayant marqué sa vie de marin plus d'une quarantaine d'années auparavant, il souhaite coller à ses souvenirs un peu plus que du blizzard, de la neige, du froid et de la peur. À sa grande surprise, il découvre en ce début d'automne, un pays unique dont il tombe amoureux. Il rencontre alors plusieurs de ses sauveteurs, se lie d'amitié avec beaucoup d'entre eux et depuis ce temps, revient aux Îles de la Madeleine chaque année en septembre. Malheureusement, sa santé étant en déclin, c'est avec regrets qu'il a informé ses amis madelinots qu'il ne pourra venir aux Îles en 2014.



▲ Frixos Sekkides admirant l'exactitude de la maquette du Corfu Island, propriété du Musée de la mer des Îles de la Madeleine.

En 2008, au cours d'une réunion entre amis, il livre le témoignage suivant dont voici le texte intégral. « *Ce n'était pas simplement de l'aide. Vous avez risqué vos vies pour nous sauver. Ce fut une réussite, car tous furent sauvés. Je me suis fait une promesse l'an dernier qui était de venir vous visiter. Je voulais venir et simplement vous dire merci. Cette amitié demeure présente avec plusieurs d'entre vous et chaque fois que je reviens, je rencontre plus de gens, plus d'amis. En Angleterre, à Londres où j'habite, où je travaille, à la banque où je vais, tous savent maintenant où se trouvent les Îles de la Madeleine.* »

## Corfu Island (Le navire)



▲ Le Corfu Island en 1962 quelque part en Angleterre.

Construit au Canada en novembre 1943 au North Vancouver Ship Repairs Ltd., à Vancouver Nord, il est du nombre de ces navires surnommés les « *Liberty ships* » ou « *Bateaux de la liberté* ». Premiers navires construits par plaques métalliques soudées et assemblées à la façon dont on assemble les voitures même aujourd'hui, leur construction débuta en 1942 alors que les sous-marins allemands, les U-Boats, avaient fait un réel massacre en coulant la plus grande partie des navires marchands alliés dans les eaux de l'Atlantique. Il fallait donc construire des navires en plus grand nombre que la capacité de destruction des sous-marins Allemands. Le temps de construction moyen était de 30 jours alors que quelques-uns furent construits en 21 jours. Le record de construction, essentiellement pour propagande de guerre, fut réalisé en 7 jours seulement. À peu de choses près, ces navires étaient tous semblables en 1943 et mesuraient 441 pi 6 po (134,5 m) de longueur hors tout et 57pi 2 po (17,5 m) de largeur. La cabine centrale reposait au-dessus de la salle des machines. Essentiellement il s'agissait d'un seul moteur dont la chaudière à vapeur était maintenue en pression par brûleurs à l'huile alors que cette vapeur pressurisée était par la suite poussée sur les pistons du moteur qui à leur tour, entraînaient une hélice unique. À l'état neuf, ces unités navales pouvaient maintenir une vitesse moyenne de 9 nœuds (11 mph – 17,7 km/h). Dotés de 3 cales à l'avant d'une profondeur variant de 20 pieds à 50 pieds et de deux cales identiques à l'arrière, ces cargos déplaçaient 4313 tonnes à vide et pouvaient emporter 10,000 tonnes de matériel militaire indispensable aux combattants en Europe et en mer du Nord. Proies faciles pour les U-Boats, c'est en immenses convois escortés par des navires de guerre alliés qu'ils traversaient l'Atlantique afin de fournir en munitions, chars et canons, pièces d'avions et autres nécessités les forces Alliées sur les différents fronts de cette guerre mondiale. Considérés comme des navires marchands par les Alliés en vertu de la convention de Genève, mêmes que les marins naviguant sur ces bateaux n'étaient pas considérés comme des militaires, les Allemands ne l'entendaient pas ainsi. Sous



▲ Le Corfu en 1966, prêt à être démantelé.

le prétexte qu'ils étaient habituellement armés de deux canons défensifs, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière, ils firent fi de la convention de Genève signée par les deux parties en 1929. Les pertes en vies humaines et en tonnage coulé furent catastrophiques, particulièrement en 1942. Le taux de mortalité à la fin de la guerre fut le plus élevé ex-aequo avec les mitrailleurs de queue sur les bombardiers B-17 au dessus de l'Allemagne, soit une perte de vie pour huit hommes engagés. Le gouvernement canadien ne reconnut le sacrifice de ces hommes qu'au début du 21<sup>e</sup> siècle et dédommagea partiellement les quelques survivants qui étaient toujours en vie.

Construit en 1943, le Corfu Island survécut au massacre alors qu'il ne portait pas ce nom. Nommé une première fois FORTH SALEESH, il était la propriété de D.O.C.; Evan Thomas Radcliffe & Co. D'ailleurs, à la fin des hostilités, un nombre incalculable de ces navires demeuraient « sur les bras » de l'amirauté puisque plus de 2700 furent construits aux É.-U. et près de 300 au Canada. C'est ainsi que le Forth Saleesh fut vendu en 1946 à la Constantine Line de Montréal et rebaptisé ARGOMONT. En 1949, on le dit vendu à des intérêts panaméens et

baptisé à nouveau CORFU ISLAND. Bien que naviguant sous pavillon panaméen, il fut acquis par l'armateur Grecque J.V.Thrasivoulos Boyagides pour dit-on environ 55,000. \$. Après le naufrage, les assurances auraient versé à cet armateur une somme d'environ 212,000 « pounds » soit un peu plus de 400,000. \$ en valeur d'aujourd'hui.

En 1966, une compagnie du Québec a acquis le contrat de démolition de la carcasse du Corfu pour envoi à la ferraille. L'exécution du contrat ne fut pas aussi facile que prévue. Le sable s'étant accumulé autour de la coque, on creusa d'abord un immense canal autour de l'épave et puis un chenal en oblique vers la dune. L'idée était de pivoter les restes du Corfu au moyen de deux puissants bulldozers et ensuite le tirer à l'intérieur des buttes afin de procéder plus facilement à la démolition. La manœuvre ne fut réussie qu'en partie, la coque refusant de glisser plus loin que la moitié de sa propre longueur après avoir pivoté d'à peine un quart de tour. On procéda quand même au découpage de l'épave, mais le tout s'arrêta à la ligne d'enfoncement dans le sable. C'est ainsi qu'environ une dizaine de pieds et peut-être même plus des restes de ce navire demeurent toujours enfouis dans la dune désormais appelée « La plage du Corfu. » Récemment, après avoir découvert des écoulements pétroliers autour de cette coque, il y a fort à parier que ce sont les cavités appelées « ballasts » habituellement remplis d'huile lourde qui sont la cause de ces écoulements. Plus de cinquante années plus tard, le CORFU ISLAND fait encore parler de lui et pas toujours en bien. Toutefois, au-delà de cette vieille carcasse rouillée et possiblement porteuse de mazout, il ne faudrait pas oublier le courage, l'ingéniosité et la résilience de tous ces jeunes hommes qui au moment du naufrage, ont fait que 27 vies humaines furent épargnées.

## Anecdotes

Le jour du naufrage, le Corfu était immatriculé à Berouth au Liban, la guerre et les pavillons de complaisance en étant les raisons. Enregistré sous pavillon panaméen depuis nombre d'années, l'équipage reçut en plein milieu de l'Atlantique l'ordre de raturer le mot « Panama » sur la poupe du bateau et le changer pour « Beyrouth » en plus d'y apposer le drapeau du Liban à l'arrière comme l'exige le droit international. Naviguant alors en direction du canal de Panama, la raison en était simple. Afin d'éviter de payer des droits de passages supplémentaires dans le fameux canal du même nom, l'armateur avait réussi par un tour de passe-passe à officialiser le nom de son bâtiment dans un autre pays. Cependant, il n'existait aucun drapeau du Liban à bord et pire, personne ne connaissait ce genre de drapeau. C'est donc avec l'aide d'un vieux dictionnaire qu'un officier trouva ce à quoi ressemblait le drapeau du pays portant un cèdre comme emblème. Par la suite, on choisit en plein milieu de l'océan le meilleur illustrateur de l'équipage et d'autres matelots peignirent un semblant de porte-étendard libanais sur un reste de vieille toile puis on le déploya sur l'arrière du navire. La manœuvre réussit puisque les autorités douanières panaméennes n'y virent que du feu.



▲ Frixos Sekkides admirant l'exactitude de la maquette du Corfu Island, propriété du Musée de la mer des Îles de la Madeleine.

Dernière citation de l'opérateur radio Frixos Sekkides. Alors qu'on lui demanda quelle avait été sa dernière pensée à l'égard du Corfu Island quand dans le doris, ses sauveteurs l'amenaient en lieu sûr, il répondit ceci : je me suis retourné vers ce vaillant navire échoué pour une dernière fois et je me suis dit : « *Il est comme ce saumon qui remonte la rivière de sa naissance pour venir y mourir. Il est né au Canada et, vingt ans plus tard, il est venu mourir au Canada en nous sauvant tous la vie.* »

le magazine

# LES ÎLES

NUMÉRO SPÉCIAL

NUMÉRO SPÉCIAL

# NOËL 2014

DISTRIBUTION MI-DÉCEMBRE

[magazinelesiles.com](http://magazinelesiles.com)

Pour plus d'information, vous êtes invités à communiquer au 418 986-2545 ou à [magazine@ilesdelamadeleine.com](mailto:magazine@ilesdelamadeleine.com)

[ilesdelamadeleine.com](http://ilesdelamadeleine.com)

*ilesdelamadeleine.com crée à la fois votre publicité et se charge de sa diffusion sur notre réseau local. C'est une formidable valeur ajoutée pour les entreprises, avec un réseau et une publicité ciblée sur la région.*

- UN SITE AVEC PLUS DE 90 000 VISITES PAR MOIS
- INFOLETTRE HEBDOMADAIRE À PLUS DE 60 000 ABONNÉS
- FACEBOOK AVEC UNE PORTÉE DE PLUS DE 40 000 PERSONNES PAR SEMAINE

*Un incontournable pour vos promotions*

[info@ilesdelamadeleine.com](mailto:info@ilesdelamadeleine.com) | 418 986-2545

# CARRIÈRE

## Ce que la CTMA peut vous offrir

### L'industrie maritime, des métiers d'avenir

18 000 emplois directs et indirects sont générés par l'industrie maritime au Québec. Exportation, importation, circulation interne de marchandises ou transport de passagers, les opportunités d'emplois sont multiples et fort intéressantes.

L'industrie maritime prend une importance d'autant plus grande dans les milieux insulaires comme les Îles. Avec une flotte de trois navires, la CTMA joue un rôle essentiel pour que les Madelinots aient une liaison maritime fiable et permanente avec le continent. Avec plus de 460 employés, la coopérative est un employeur de choix.

### Une carrière à la CTMA, c'est :

- **La diversité.** Un vaste choix d'emplois est disponible et les possibilités d'avancement de carrière sont stimulantes.
- **Un environnement de travail dynamique et innovateur.** La CTMA mise sur la formation et le développement continu des compétences de sa main d'œuvre.
- **Un milieu de vie unique.** Avec son port d'attache aux Îles, la CTMA permet une meilleure conciliation travail-famille.
- **La fierté de travailler pour une coopérative.** Détenu, opérée et destinée aux Madelinots, la CTMA est une coopérative fortement impliquée dans son milieu.

### Naviguer avec des conditions avantageuses

De la femme de chambre à l'aide-cuisinier, de l'officier au timonier, voici un aperçu des conditions salariales et avantages sociaux dont bénéficie le personnel de mer de la CTMA.

- La CTMA offre une **sécurité d'emploi** grâce à des postes permanents réguliers et des postes saisonniers récurrents.
- En jumelant ses **congés** et des **vacances** annuelles, l'employé permanent peut s'absenter pendant au moins **6 semaines durant la saison estivale** (15 juin au 15 sept.).
- Le calendrier annuel de travail du personnel de mer compte **13 jours fériés**, et ces jours travaillés par l'employé permanent sont payés à **temps double**, en plus du salaire régulier.
- Les officiers et les marins permanents profitent d'un **plan d'assurance payé en totalité par l'employeur**.
- L'employé permanent bénéficie d'un **fonds de pension avec une contribution de l'employeur à partir de 7,5 % du salaire de base**.
- La CTMA offre le privilège de **voyager gratuitement à bord de ses navires** pour l'employé et sa famille immédiate, jusqu'à deux fois par année.

### Voici quelques exemples de taux horaire\* :

- Cuisinier : de 17,26 \$ à 26,24 \$
- Homme de roue (timonier) : à partir de 20,47 \$
- Huileur (aide-mécanicien) : à partir de 20,47 \$
- Matelot : à partir de 19,03 \$
- Ménage, vaisselle, serveur : à partir de 16,00 \$
- Officier (mécanicien ou de pont) : de 27,90 \$ à 33,84 \$

\* Taux horaire d'un employé permanent régulier tiré de la convention collective actuellement en vigueur.

Si la mer vous intéresse, la CTMA offre d'excellentes perspectives d'avenir. Communiquez avec nous pour connaître les multiples opportunités de carrière qui s'offrent à vous.

### Jeune madelinot/madelinienne, la CTMA t'attend aussi !

Des programmes, des bourses, des formules de stages et plusieurs autres opportunités sont possibles. N'hésite pas à communiquer avec nous pour discuter de ton avenir et de tout ce que la CTMA peut t'offrir.

Louis-Philippe Audet :  
lp.audet@ctma.ca



ctma.ca | 418 986-6600

# L'ÎLE D'ENTRÉE, LA SORTIE INCONTOURNABLE

NICOLAS ARSENEAU

L'été vient tout juste de se terminer et encore une fois l'Île d'Entrée a fait le plein de visiteurs durant la belle saison. Cette année encore, c'est approximativement 5 000 personnes qui y ont posé le pied du moins le temps de quelques clichés, d'une promenade impromptue autour de l'archipel ou encore pour effectuer l'ascension de sa célèbre Big Hill. Malgré tout, la seule île habitée des Îles de la Madeleine à ne pas être reliée par la voie terrestre, et ses 70 habitants réussissent à conserver à travers les années un cachet très particulier et propre à eux. C'est pourquoi le magazine les Îles y consacre cet article pour vous permettre d'en connaître davantage sur celle-ci et de bonifier la petite visite de courtoisie habituelle.

En effectuant certaines recherches, on s'aperçoit assez rapidement que la documentation n'abonde pas au sujet de l'Île d'Entrée. Plus méconnue que ses consœurs, celle qu'on aperçoit pourtant en premier lorsque l'on arrive via la voie maritime a en effet quelque chose de mythique, même pour les autres Madelinots. C'est au 18<sup>e</sup> siècle que les premiers colons français s'y sont établis. Ces derniers se sont ensuite dirigés vers Havre-aux-Maisons et ce sont des colons d'origines irlandaise et écossaise qui, à leur tour, se sont installés au milieu du 19<sup>e</sup> siècle. D'ailleurs, c'est leur descendance qui occupe toujours ce territoire. Peut-être s'agit-il du fruit du hasard, mais le décor sinueux, verdâtre et enchanteur actuel rappelle encore aujourd'hui, aux dires de plusieurs, ces lointaines contrées d'Europe du Nord.

## L'insularité dans l'insularité

Contrairement à Rome, aucun chemin ne mène à l'Île d'Entrée, ce qui rend la visite particulière dès le départ. Seulement les petites embarcations, qu'elles soient aériennes ou maritimes, permettent de poser le pied sur l'indépendante île tout au cours de l'année.

Quoi qu'autrefois, il était possible d'accéder à l'Île via un « pont de glace » érigé naturellement entre celle-ci et la pointe du Havre-Aubert. Les gens pouvaient donc traverser jusqu'à l'île en motoneige et même en auto. Malheureusement, depuis 1997, ce phénomène naturel ne s'est jamais reproduit en raison des températures beaucoup plus douces ressenties autour des Îles et il est maintenant impossible de s'y rendre de cette façon au grand dam de plusieurs.

Depuis quelques années maintenant, le seul transport reconnu par le gouvernement demeure le navire *Ivan Quinn* de la C.T.M.A., qui agit à titre de navette officielle à partir du port de Cap-aux-Meules. Avec la température qui s'est adoucie, il est dorénavant très rare que l'on ait recours à l'avion afin de prendre la relève. Quelques compagnies touristiques offrent également l'aller-retour sur l'île sans compter les nombreux bateaux de plaisance, de pêche et autres embarcations nautiques.

## Les classiques

Quoi qu'il soit possible de compter sur les doigts d'une main, les visites et les attractions envisageables sur l'île, bon nombre de visiteurs désirent tout de même année après année renouveler l'expérience dépayssante de s'y rendre. Voici les endroits chouchous en question.

Tout d'abord, **la petite église anglicane «All Saints»**, est un bâtiment entièrement construit par les gens de l'endroit. Il s'agit de l'église paroissiale, mais également d'un monument du régiment des *Royal Rifles* à la mémoire des jeunes gens de l'île qui sont morts en tant que prisonniers de guerre japonais après la chute de Hong Kong pendant la Deuxième Guerre mondiale<sup>1</sup>.



À coup sûr, les visiteurs remarquent la grande croix blanche à l'extérieur de l'église érigée en 1988, à la mémoire des marins pêcheurs perdus en mer. Ce sont encore une fois les habitants qui ont fait une collecte afin de payer ce monument symbolique.

Ensuite, **le phare** qui se situe au sud de l'île attire bien des regards. Ce dernier date de 1969 et est le troisième à être érigé sur ce site. Depuis 1988, il est maintenant automatisé. Il se démarque des autres phares que l'on retrouve aux Îles par son architecture. Il est d'ailleurs le seul à être en béton armé contrairement aux autres, comme celui du Cap Alright (Pointe-Basse), situés à différents endroits stratégiques qui sont en bois.



Impossible de passer à côté de **la Big Hill**. Point culminant des nombreuses randonnées pédestres exécutées sur l'île, cette dernière est certainement l'attraction la plus connue et reconnue. Non seulement, elle fait office d'endroit le plus élevé sur l'île, mais il s'agit également de la plus haute butte du territoire madelinot dans son entier avec ses 174 mètres de haut. Au sommet, il est possible d'admirer un panorama de 360° à couper le souffle. L'endroit idéal pour observer et constater la forme d'hameçon que projette la partie sud-ouest des Îles.



Finalement, **Le Musée historique de l'île d'Entrée** offre un aperçu unique du passé de l'île entre autres par ses expositions d'équipements d'agriculture et de pêche, sa collection d'objets de vétérans de guerre ou encore ses nombreuses photographies. Cet endroit est un incontournable pour les visiteurs qui désirent approfondir leurs connaissances historiques sur l'endroit. Le musée est affilié au *Council for anglophone Magdalen Islanders (CAMI)*<sup>2</sup>. Ce dernier est un conseil dédié aux communautés anglophones des Îles de la Madeleine et se situe du côté de Grosse-Île.

### Et les gens dans tout ça ?

La beauté naturelle de l'île prend très souvent le dessus des discussions à son sujet. Mais qu'en est-il des «*Entry Islanders*», ces personnes qui occupent ce territoire insulaire en permanence? C'est maintenant à peu près 70 personnes qui occupent ce petit morceau de terre. Pour la plupart, il s'agit de familles qui vivent de la pêche, la principale et presque seule activité économique du coin.

Rarement sur la sellette, les résidents ont fait l'actualité régionale l'an dernier concernant son institution scolaire. Plusieurs médias ont relevés qu'en seulement deux ans, le nombre d'étudiants est passé de dix à quatre et depuis l'an dernier, c'est uniquement deux enfants que l'on retrouve sur ces bancs d'école. C'est inévitable, les jeunes qui désirent poursuivre leurs études doivent finir par partir, et c'est dans cette optique que plusieurs familles vont devancer le moment fatidique. Mais, qu'importe les embûches, ces fiers habitants ne voient pas la fin de la vie sur l'île et l'obligation de tous quitter le navire dans un avenir rapproché. Ils espèrent trouver, le plus rapidement possible, une solution à toutes ces inquiétudes très souvent en lien avec la diminution de la population.

D'ailleurs, si vous désirez en connaître davantage sur cette petite communauté insulaire, visionnez le merveilleux documentaire *7km<sup>2</sup> d'infini (Short infinity)*<sup>3</sup> du réalisateur Kun Chang . Même si le film date de quelques années déjà, vous aurez tout de même l'heure juste sur les réalités que vivent une petite poignée d'êtres humains sur ce charmant petit archipel qu'est l'Île d'Entrée.

Alors voilà, en espérant que ce petit tour d'horizon vous ait permis d'en connaître davantage ou du moins de consolider certaines connaissances sur le sujet.

**À quand votre prochaine visite ?**

1 «Église All Saints », Canada Historic Places, <http://historicplaces.ca>

2 «Entry Island Museum », Council for anglophone Magdalen Islanders (CAMI), [www.micami.org](http://www.micami.org)

3 «7km<sup>2</sup> d'infini (Short infinity) », Kun Chang, ONF Canada, 2003.



## LA WEBTV DES ÎLES

LA RÉTROSPECTIVE 2014 SERA AU RENDEZ-VOUS POUR UNE AUTRE ANNÉE

### Le Bye Bye des Îles

L'expression est maintenant bien connue des internautes qui ont visionné la rétrospective au cours des cinq dernières années. Il s'agit d'une présentation sur le WEB et depuis l'année dernière également disponible sur les ondes du câblodistributeur local **Duclos & Michaud Télécom**, d'une série de sketches relatant les principaux événements qui ont marqué les pages de l'actualité madelinienne, tant dans les domaines politiques qu'économiques ou sportifs. Toutefois, il ne s'agit pas de traiter la nouvelle d'une façon traditionnelle et chronologique. Bien au contraire, l'équipe de réalisation de la WebTV des Îles entend faire une sélection bien représentative des événements, mais d'une manière drôle et sous un angle différent de la réalité quotidienne.

### Autres productions

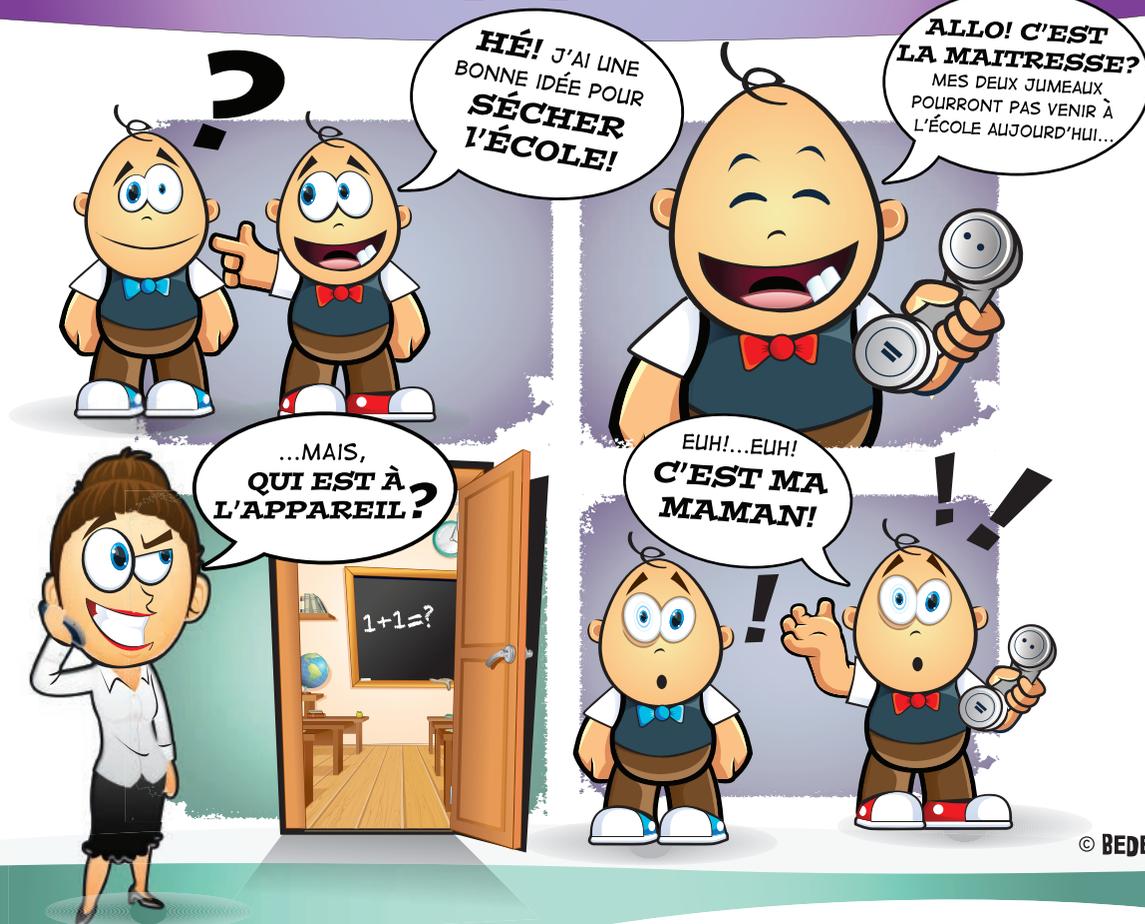
La collaboration entre la production de documents visuels sur le portail des Îles de la Madeleine : [ilesdelamadeleine.com](http://ilesdelamadeleine.com) ne se limite pas à la production annuelle de la rétrospective de l'année. Ainsi, depuis 2009, toute une série de reportages de nature documentaire ou journalistique ont peuplé les pages de la diffusion du site de la WebTV des Îles.

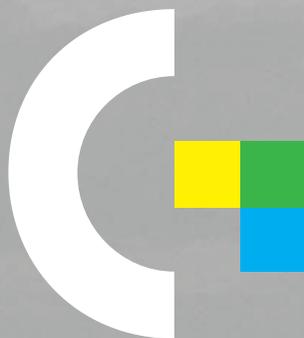
La WebTV des Îles c'est en réalité deux entreprises indépendantes bien madelinienne, **Gemini** et **L'île Imagin'air**, qui dans une belle collaboration, ont réussi au fil des ans, une rétrospective des événements annuels sur le territoire Madelinot avec grand talent, humour et convivialité.

Pour plus d'informations, sur les espaces publicitaires disponibles dans le cadre de la rétrospective de l'année 2014 contactez-nous au 418 937-8255 et 418 986-2545.

# Tweenzz

## L'ÉCOLE BUISSONNIÈRE





PUBLICITÉ  
STRATÉGIE  
MARKETING

gemini



NOS IDÉES VOUS  
MÈNERONT LOIN

418 986-2545  
gemini3d.com

**GIMXPORT offre du soutien à l'exportation et à la commercialisation hors région aux entreprises de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, agissant comme un véritable levier de développement économique et social.**

En plus d'instaurer différents projets spéciaux, l'organisme propose à ses membres :

- des services-conseils d'accompagnement;
- des séances d'information et de formation;
- l'organisation de missions commerciales de groupe ou individuelles.

À l'écoute des besoins de ses membres, GIMXPORT est une organisation rassembleuse, entreprenante, visionnaire, proactive et impartiale.



### Déterminé à travailler avec les Madelinots

Lors de la dernière année, 7 organisations des Îles-de-la-Madeleine ont été accompagnées par GIMXPORT dans le cadre de différentes missions commerciales à travers le monde. Dans la sphère des technologies de l'information et des communications, Mme Nancy Thorne et M. Dany Bouffard de Gemini 3D et Bedecomics ainsi que M. Joël Arseneau de L'Île Imagin'air ont participé à une mission commerciale en France. Du côté artistique, Mme Annie Morin d'Océ'art a présenté ses créations lors du Symposium d'art ornithologique de Victoriaville en octobre 2013. Le Bon Goût Frais des Îles-de-la-Madeleine tout comme l'ATR des Îles-de-la-Madeleine ont pour leur part participé au World Food Travel Summit. Organisée en Suède, cette exposition avait pour but la présentation des nouvelles tendances dans le tourisme culinaire. La Fromagerie du Pied-De-Vent a présenté quant à elle deux fois plutôt qu'une ses produits à deux missions québécoises différentes. Finalement, la Boulangerie Régionale des Îles était présente à l'Expo Coop Atlantique du Nouveau-Brunswick qui s'est tenue en septembre 2013.

« Nous sommes très heureux de pouvoir accompagner différentes entreprises des Îles et espérons faire profiter d'autres organisations des services de GIMXPORT ».  
– Gino Cyr, directeur général de GIMXPORT

**GIMXPORT souhaite aux entreprises des îles beaucoup de succès dans leurs démarches d'exportation et de partenariats à l'étrangers**



# LE RVER, UNE NOUVELLE OBLIGATION POUR LES ENTREPRISES

**DANY CORMIER**

DIRECTEUR PRINCIPAL  
DES JARDINS ENTREPRISES  
CENTRE DE SERVICE DE L'ÉTANG-DU-NORD

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2014, la Loi sur les régimes volontaires d'épargne-retraite (RVER) oblige progressivement tous les employeurs ayant un établissement au Québec et comptant cinq employés ou plus à offrir un RVER ou un autre régime d'épargne pour la retraite à leurs employés.

## Pourquoi un RVER ?

Le RVER a pour but d'inciter un plus grand nombre de Québécois à épargner pour la retraite. Quand on sait que deux millions de travailleurs n'ont pas de régime de retraite offert par leur employeur, on comprend que cela devienne une priorité pour eux, car ils éprouvent plus de difficultés à épargner suffisamment pour maintenir leur niveau de vie à la retraite.

## Quels sont les employeurs et les employés visés par cette loi ?

Il s'agit de tout employeur ayant un établissement au Québec et faisant effectuer du travail par un employé salarié. Pour leur part, les employés visés sont ceux qui répondent aux trois conditions suivantes : être âgé d'au moins 18 ans; être un salarié; être au service de l'employeur depuis au moins un an.

## Quelle est la date limite pour mettre un RVER en place ?

La Loi stipule que les employeurs visés ont jusqu'au 31 décembre 2016 (20 employés ou plus) ou jusqu'au 31 décembre 2017 (10 à 19 employés) pour se conformer à l'obligation d'offrir un RVER à leurs employés. Pour les entreprises comptant de 5 à 9 employés, la date pour se conformer à la loi et mettre en place un RVER n'a pas encore été déterminée par le gouvernement.

## Votre organisation offre déjà un régime d'épargne-retraite collective à ses employés. Êtes-vous alors concernés par la Loi sur les RVER ?

Les employeurs qui offrent déjà un régime d'épargne-retraite collective à leurs employés, incluant les régimes fiduciaires offerts par les caisses Desjardins, ne sont pas touchés par cette nouveauté, à condition d'offrir à tous leurs employés admissibles d'y cotiser, et de prélever les cotisations au moyen de retenues sur le salaire.

## Quels sont les coûts pour l'employeur ?

Il n'y a aucuns frais pour mettre en place un RVER Desjardins. L'employeur n'est pas tenu de cotiser au RVER de ses employés, mais il peut le faire sur une base volontaire. S'il décide d'y cotiser, les sommes qu'il verse ne sont pas assujetties aux taxes sur la masse salariale. De plus, elles sont déductibles de son revenu imposable tant au Québec qu'au fédéral. L'employeur qui contribue au régime de retraite de ses employés vient bonifier son programme d'avantages sociaux, ce qui lui procure un avantage pour attirer les meilleurs employés et les garder.

## Quel est le taux de cotisation des employés ?

Le taux de cotisation dans un RVER est déterminé par l'employé. Toutefois, si l'employé omet d'indiquer son taux de cotisation, un taux de cotisation par défaut de 2 % s'applique initialement. Même si les employés sont fortement encouragés à participer à leur RVER, ils peuvent tout de même choisir de modifier leur taux de cotisation ou décider de cesser de cotiser pendant un certain temps.

## Outre le RVER, quels sont les autres régimes que les employeurs peuvent mettre en place pour se conformer à la loi ?

Plusieurs régimes d'épargne-retraite collective permettent aux entreprises de se conformer à la loi. C'est pourquoi nous vous invitons à discuter avec votre conseiller Desjardins avant de souscrire à n'importe lequel de ces régimes. Vous ferez ainsi le meilleur choix compte tenu de vos objectifs et de ceux de vos employés. Pour en savoir davantage, vous pouvez aussi visiter le [www.desjardins.com/rver](http://www.desjardins.com/rver).

# DÉCOUVRIR LES ÎLES EN S'AMUSANT



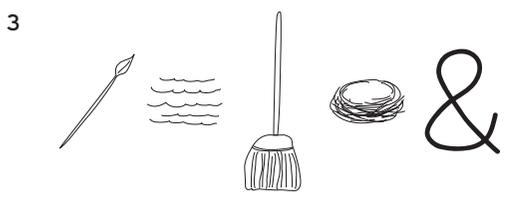
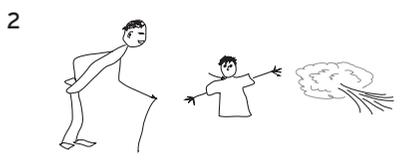
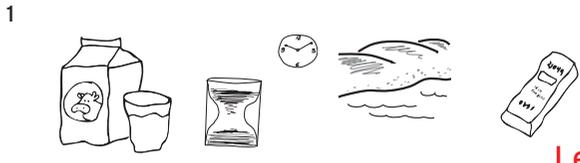
LudoStudio, une entreprise de jeux établie aux Îles, vous offre gracieusement ces puzzles, tirés du livre Puzzîles (disponible dans différents points de vente sur l'archipel). Pour plus d'informations, consultez [www.LudoStudio.ca](http://www.LudoStudio.ca)

## Charades

- Mon premier est ce qu'est un tibia.  
 Mon deuxième est un pain libanais.  
 Dans mon troisième on se couche.  
 Mon quatrième est la boisson nationale des britanniques.  
 Mon tout est chaleureusement offert aux visiteurs par les madelinots.
- Mon premier est un certain animal de Virginie.  
 Mon deuxième est le petit de la vache.  
 Mon troisième est le qualificatif principal de l'escargot.  
 Mon tout profite bien du vent des Îles.
- Mon premier est fait entre deux enjambées.  
 Mon deuxième est à nous.  
 Il faut du troisième pour faire avancer un canot.  
 Mon quatrième est la lettre de deux places avant C.  
 De mon tout, on en retrouve des magnifiques partout aux Îles.

## Rébus

Certains puzzles tentent de joindre les mots et les images ensemble. Dans ce genre, il y a les rébus. De véritables classiques! Pour comprendre la plupart d'entre eux, chaque image représente une syllabe du mot à découvrir.



## Les lettres envolées

Le vent souffle parfois très fort aux Îles. Un coup de vent et hop! plein de choses s'envolent! Ici, le vent a soufflé tellement fort que certaines lettres sont parties. Pour vous aider, sachez que tous ces mots sont relatifs aux Îles et possèdent sept lettres.

- TMPT
- CHT
- FLS
- CLTR
- CMPNG
- PSG
- PLVR
- RSN
- BGSS
- VLR

Charades : 1) hospitalité 2) cert-volant 3) panorama  
 Rébus : 1) L'Étang-du-Nord 2) Vieux-Couvent 3) L'Anse aux Baleinières 4) Archipel  
 Lettres envolées : 1) Tempête 2) Châteaun 3) Falaise 4) Culture 5) Camping 6) Paysage  
 7) Pivier 8) Érosion 9) Bagosse 10) Voilier

## Réponses



# le magazine LES ÎLES

## LE MAGAZINE LES ÎLES

380 ch. Principal, bureau 201,  
 Cap-aux-Meules,  
 Îles-de-la-Madeleine (Qc)  
 G4T 1C9 Tél.: (418) 986-2545  
[www.magazinelesiles.com](http://www.magazinelesiles.com)

ÉDITEUR : Gemini

## COLLABORATEURS

Nicolas Arseneau	Daniel Bouffard
Dany Bouffard	Dany Cormier
Georges Gaudet	J.-Alexandre Lavoie
Philippe Lemay	Gil Thériault
Nancy Thorne	

## PHOTOGRAPHIES

COUVERTURE :  
 Source : Diane Hébert / Infographie Gemini

- ① Bureau de comté des Îles de la Madeleine
- ② Frixos Sekkides
- ③ Source inconnue
- ④ Musée de la Mer
- ⑤ Georges Gaudet
- ⑥ Luc Régimbald
- ⑦ Guylain Vigneault
- ⑧ Gabriel Ladouceur
- ⑨ WebTV des Îles

## ilesdelamadeleine.com

Ce magazine est disponible en téléchargement gratuit sur [www.ilesdelamadeleine.com](http://www.ilesdelamadeleine.com)

Le Magazine LES ÎLES est publié 4 fois par année.

## DROITS D'AUTEUR ET DROITS DE REPRODUCTION

Le contenu du magazine ne peut être reproduit sans l'autorisation de Gemini ou ses partenaires. Les articles qui paraissent sont publiés sous la responsabilité exclusive des auteurs.



Le Magazine LES ÎLES est imprimé sur du papier recyclé contenant 100% de fibres postconsommation, certifié Eco-logo, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz.

Dépôt légal: ISSN 1911-4036  
 Bibliothèque nationale du Québec  
 Bibliothèque nationale du Canada

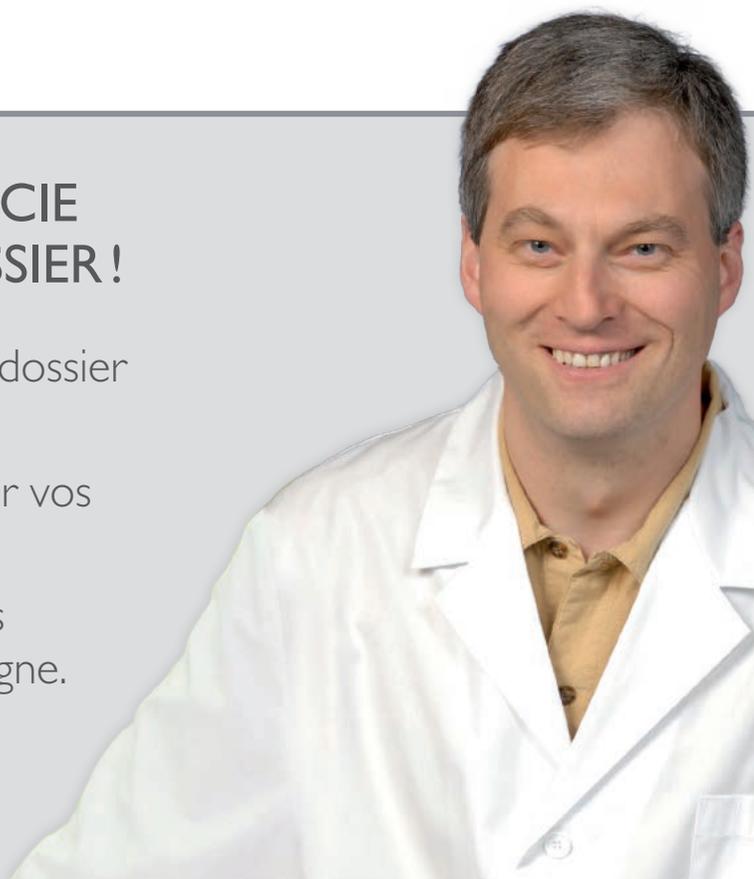


## VOICI TROIS BONNES RAISONS D'ACTIVER VOTRE DOSSIER EN LIGNE

### RENDEZ-VOUS EN PHARMACIE POUR ACTIVER VOTRE DOSSIER !

- › Accéder aux ordonnances à votre dossier en tout temps.
- › Consulter de l'information fiable sur vos médicaments.
- › Gagner du temps en effectuant vos demandes de renouvellement en ligne.

 Wi-Fi gratuit disponible en pharmacie.



**YVES POIRIER**

310, chemin Principal, Cap-aux-Meules  
418 986-3133

Pharmacien-  
propriétaire  
affilié à  
**Proxim**

.....

Les pharmaciens exerçant à cette pharmacie sont seuls responsables des services pharmaceutiques rendus.



Une solide équipe composée de spécialistes de la finance est disponible afin d'élaborer pour vous des stratégies novatrices répondant à vos besoins d'affaires.

Notre expertise est grande. Ce qui nous permet d'avoir une vision globale de la situation et de vous aider à prendre les bonnes décisions.

- Assurance et épargne collectives
- Capital de développement
- Garde de valeurs et services fiduciaires
- Gestion de trésorerie
- Gestion du patrimoine
- Marché des capitaux
- Montage financier
- Placements
- Planification successorale
- Services bancaires
- Service conseil en fusion, acquisition et transfert d'entreprise
- Services internationaux
- Solutions de cartes de crédit
- Solutions de gestion de la paie et des ressources humaines
- Solutions de paiement pour les marchands
- Solutions en ligne
- Syndication bancaire

**Desjardins & Cie**

C'est tout Desjardins qui appuie les entreprises.

[desjardins.com/entreprises](https://desjardins.com/entreprises)



**Desjardins**  
Entreprises

Coopérer pour créer l'avenir