

A l a i n

**B O U C H E R**  
r é d a c t e u r

PROFIL D'ENTREPRISE

# PROFIL D'ENTREPRISE

CURRICULUM VITAE et

# PORTFOLIO

COMMUNICATION ALAIN BOUCHER

Travailleur autonome, compagnie enregistrée au Québec en 1987



À jour en janvier 2017



**RÉDACTEUR PRINCIPAL****Alain BOUCHER**

**Rédacteur technique, professionnel agréé** [réd. a.]

membre de la Société québécoise de la rédaction professionnelle [sgrp.org]

membre du Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime [csmoim.qc.ca]

**Français et anglais parlés et écrits couramment**

Portugais élémentaire

En toutes circonstances, le courriel est la manière la plus efficace de joindre l'entreprise :

**mustela.littera@laposte.net**

Profil LinkedIn

**ca.linkedin.com/in/boucherleredacteur**

L'actualité de BOUCHER le rédacteur est sur le blogue

**408cm2.canalblog.com**

**LA MISSION D'ENTREPRISE**

Entre majuscule initiale et point final,

**ALAIN BOUCHER**, rédacteur technique, professionnel agréé (réd. a.)

exprime vos idées, vos projets et vos besoins, à l'intention de vos lecteurs,

dans un français écrit de grande qualité, avec des mots justes et précis,

simples, mais personnalisés.

Peu importe votre domaine de spécialité, mais particulièrement en

**transport maritime** et **navigation**, mon but est d'organiser et de

concrétiser vos messages afin qu'ils soient compris.

**L'OBJECTIF DE CARRIÈRE**

La création et la communication

pour des institutions d'envergure au Québec, en Europe et dans la Francophonie.

## LES SERVICES RÉDACTIONNELS

### **Organisation de contenus, rédaction, réécriture, révision et simplification de**

- manuels de gestion de navires et de flottes ;
- manuels d'entraînement ;
- modes d'emploi de machinerie et d'instruments ;
- procéduriers et manuels d'information ;
- documents techniques spécialisés ;
- tout autre document utile ou obligatoire à la navigation ;
- tout document de vulgarisation et d'interprétation.

### **BOUCHER le rédacteur est familier**

avec les lois, conventions et règlements internationaux (OMI, SOLAS, CTM, CIGS, etc.), nationaux (LMMC, CCT, RPM, RSSTMM, etc.) et provinciaux qui régissent la navigation.

### **Mise en page et graphisme simples et efficaces**

orientés vers le lecteur.

### **Communication administrative d'entreprise**

- communiqués et bulletins, internes et publics ;
- publicité, publireportages, articles spécialisés ;
- communications spécialisées aux clients et fournisseurs ;
- pages et sites Internet.

### **Traduction**

- de l'anglais au français ;
- du portugais au français.

### **BOUCHER le rédacteur utilise sur demande**

l'*orthographe recommandée* et le *savoir-simplifier*.

### **Résultats**

BOUCHER le rédacteur prend plaisir à livrer des produits de qualité et durables, originaux et créatifs, rédigés pour les lecteurs et qui répondent impérativement aux besoins exprimés.

## LES ARRANGEMENTS

### **La souplesse d'intervention**

se traduit par une réponse rapide, créative et adaptée à la réalité du client.

### **Les rencontres de travail**

À la discrétion du client, elles servent essentiellement à la prise en mains du mandat et à la présentation périodique des résultats.

### **Offre de service et programme de travail**

Sur demande, BOUCHER le rédacteur produit ce document qui fait office de contrat. Il décrit les objectifs et les étapes du mandat, les conditions de sa réalisation, les résultats anticipés, le calendrier et le budget. L'entreprise utilise aussi, sur demande, le contrat type suggéré par la Société québécoise de la rédaction professionnelle.

### **Les honoraires, les frais et la facturation**

À l'heure ou à forfait, fixes ou à la pièce, les honoraires et les frais font l'objet d'ententes à la satisfaction mutuelle et sont facturés aux taux en vigueur et aux termes entendus.

### **Les visas et permis pour l'Europe**

À titre d'entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée (EURL), Alain Boucher n'est pas tenu d'obtenir de permis de travail ni de carte de commerçant pour exercer en Europe, ni de visa pour séjourner moins de trois mois.

### **Les taxes**

Communication Alain Boucher est assujettie à la taxe canadienne sur les produits et services (TPS) et à la taxe de vente du Québec (TVQ).

# LE CURRICULUM

**Cheminement rédactionnel et professionnel relié à la navigation,  
de 1978 à ce jour**

**Concepteur-réalisateur, designer graphique, consultant en interprétation  
et muséologie, médiateur culturel** 1978 – 2006

**Des clients d'envergure :**

Le Manoir Richelieu, La Malbaie

Le Musée maritime de Charlevoix, Les Éboulements

L'Association touristique de Charlevoix

Le parc marin du Saguenay – Saint-Laurent, Tadoussac

La corporation de développement des phares du Saint-Laurent

Le Musée de la civilisation, Québec

Le parc national des Hautes-Gorges-de-la-Rivière-Malbaie

Le Musée de Charlevoix, La Malbaie

**Professeur, chargé de cours et communicateur** 1994 – 2006

**Des clients d'envergure :**

Le Centre d'études collégiales en Charlevoix, La Malbaie

Le Centre écologique de Port-au-Saumon, Saint-Fidèle

La Télévision communautaire Vents et Marées, La Malbaie

**Concepteur – coordonnateur de programmes de développement** 1995 – 2006**Des réalisations et des clients d'envergure :**

Le *Comité de relance touristique* Isle-aux-Coudres – Saint-Joseph-de-la-Rive

L'*Atelier-école de charpenterie maritime Anne-Cabot* du Musée maritime de Charlevoix

Délégation québécoise aux fêtes maritimes de Brest et Douarnenez 2000

**Rédacteur technique, professionnel agréé et écrivain** 2008 à ce jour**Principaux clients d'envergure :**

Communication Alain Boucher, Québec

Le Babordais – Matelotage et création, Québec

Productions De Roo et Filles, Québec

La Municipalité régionale de comté de Beauharnois-Salaberry, Beauharnois  
(Parc régional de Beauharnois-Salaberry)

Nunavut Eastern Arctic Shipping (NEAS) inc., Montréal

Oceanex Inc., St. John's et Montréal

Groupe GID Design inc., Québec

Isabelle Quentin éditeur, Montréal

IQ Press, Montréal

Escales maritimes – La mer dans tous ses états, Paris

## SÉLECTION DE PUBLICATIONS À CARACTÈRE MARITIME OU TECHNIQUE

***La mer en fête***

Article – **CONTINUITÉ**, le magazine du patrimoine au Québec  
Numéro 89, été 2001, pages 41-43.

***La renaissance de la [goélette] Marie-Clarisse***

Film documentaire – Coréalisation et scénarisation  
Télévision communautaire Vents et marées, 28 min, 2002.

***Voitures d'eau – Les goélettes du Saint-Laurent***

Essai – Éditions Trois-Pistoles, 2010, 173 pages. Accompagné d'une conférence.

***Laurent Verreault et GLV – Voulez-vous danser ?***

Récit – Isabelle Quentin éditeur, 2012, 285 pages.

***Étude d'opportunité concernant la mise en valeur des installations portuaires et industrielles situées dans les paysages d'intérêt métropolitains***

Étude de cas – Groupe GID Design, 2012, 51 pages.

***HMI – Coup de génie***

Récit – Isabelle Quentin éditeur, 2013, 239 pages.

***La mer de Cocagne***

Roman maritime – Éditions Hurtubise, 2014, 313 pages. Accompagné d'une conférence.

***Carte postale du Québec***

Billets de blogue – **ESCALES MARITIMES** – *La mer dans tous ses états*, 2014-2015.

***Une littérature de marins au pays des terrains ?***

Article web – Nuit blanche, magazine littéraire, numéro 139, été 2015.

et grande quantité de textes de tous genres publiés par les clients de 1978 à 2006.  
Quelques-uns sont inclus dans le blogue [www.408cm2.canalblog.com](http://www.408cm2.canalblog.com) .

## INÉDITS

***Le naufrage d'Éléphant*** – roman maritime

***Un abécédaire du patrimoine maritime du Québec*** – essai

## LA MER EN FÊTE

**À l'été 2001, des irréductibles amateurs se rassembleront dans le minuscule village de Saint-Joseph-de-la-Rive pour participer aux Fêtes de la mer organisées par le Musée maritime de Charlevoix. Outre les paroles et les gestes des marins, on y mettra à l'honneur les bateaux de bois, symboles d'un patrimoine maritime qui refuse de se rendre. Des projets mijotent dans la marmite...**

Pourrait-il se passer en quelques années au Québec, ce que la France a mis plus de vingt ans à réaliser, soit le sauvetage *in extremis* de son patrimoine maritime, bateaux, métiers, paroles et esprit inclus ? Le Québec aurait la chance de profiter de l'expérience des autres nations et particulièrement des associations bretonnes comme le *Chasse-marée* pour rebâtir la fierté du fleuve, des rivières et des lacs et de leurs traditions maritimes. C'est le beau rêve stimulé par la visite de quelques délégués du Québec aux fêtes maritimes de Brest et Douarnenez en juillet 2000, histoire de chercher la clé du succès...

[...] ces festivals nous obligent, nous Québécois, à porter un regard moins modeste sur notre propre patrimoine maritime : nous qui sommes restés bouche bée devant les grands voiliers de 1984, un peu jaloux de la splendeur de ces « bateaux des autres » et amers de la disparition de cette portion de notre identité dans l'indifférence, nous devons désormais sans gêne revoir nos canots de chasse et nos voitures d'eau, redire nos « embarquements », nos « virages » et nos « radoubs », rechanter *sur les bords du Saint-Laurent, pim panpan* et revisiter nos musées maritimes. Ici et là, ces collections, gestes et paroles, modestes en apparence, sont les mêmes petits morceaux de passé qu'ont utilisés les Bretons pour refaire avec succès une beauté à leur fierté maritime.

C'est une question de regard et de volonté : le Québec est une nation maritime à réactualiser.

**CONTINUITÉ, le magazine du patrimoine au Québec**

Bateaux et cordages sont indissociables. Des liens primitifs en écorces tressées pour unir les billes des radeaux, jusqu'aux cordages de synthèse sophistiqués des grands coursiers contemporains, l'art de la corderie a permis à l'humanité de voguer à la découverte des richesses du Monde.

À l'époque de la Grande voile, un trois-mâts de 1000 tonnes (la goélette *St-André*, sur le site, jauge 220 tonnes) peut embarquer plus de 50 tonnes de cordages de toutes sortes pour sa manœuvre. La qualité des matériaux et le savoir-faire des artisans cordiers sont donc d'importance égale à celle des gestes des charpentiers de marine pour la sécurité des hommes, des navires et de leurs cargaisons. Des centaines de nœuds, surliures, amarrages, épissures et garnitures sont également nécessaires à la manœuvre. L'art du matelot est donc bien davantage que de savoir grimper dans la mâture !

Les besoins de la voile de course et de plaisance d'aujourd'hui sont différents : les savoirs et les matériaux s'y sont adaptés. Quelques nœuds anciens et des cordages nouveaux cohabitent désormais sur les ponts et dans les gréements.

**Texte d'exposition**  
**Musée maritime de Charlevoix**

## NOTE D'INFORMATION

Destinataire :  
Membres du Sous-comité Centre d'affaires

Numéro : 39    **Date : 18 mars**

Via : Télécopie

Sujet : **Le Rapport 1 de la firme DBSF**

Bonjour à vous,

Je viens de terminer une lecture attentive du Rapport que DBSF nous a fait parvenir pour étayer notre clause de *go-no go* auprès de DEC. Plusieurs questions me sont apparues, pour lesquelles il serait important d'obtenir des réponses de notre consultant si on souhaite justifier pleinement notre choix et garantir la validité des bases sur lequel il s'est fait.

**D'un autre côté, votre lecture et perception de ce document sont importants et je souhaite également recueillir vos questions pour les transmettre à DBSF.**

Voici mes interrogations, qui ne concernent que les sections « charlevoisiennes » (p 13 et suivantes), les autres données étant extrêmement pertinentes :

1. Peut-on préciser, au-delà des 20 000 touristes, le nombre de **nuitées** générées par ces visiteurs. Une partie des objectifs de la relance repose précisément sur cette donnée. (p13)
2. Quelle est la (les) source(s) de toutes ces données et quelle est la base de calcul (indicateurs et multiplicateurs) (p13)
3. Tourisme « affaires et congrès » : peut-on séparer les deux et préciser les parts de chacun dans les données et constats, notamment les nuitées générées actuellement et potentielles. On sait que Chx ne reçoit que très peu de touristes d'affaires (peu d'entreprises) mais que le tourisme de congrès est d'intérêt pour nous. (p13). [...]

**VESSEL MANAGEMENT MANUAL**  
**CONTENTS** (Cont'd)

8. Routine Reports to the Company
9. Mandatory Reporting and Communications to Government Authorities

**BOR.08 / 2010****Galley and Canteen**

1. Galley
2. Canteen

**BOR.09 / 2010****Record Books and Inventories**

1. Record Books and Inventories – Deck
2. Record Books and Inventories – Engine Room
3. Other Record Books and Inventories

**OPERATIONS****OPE.01 / 2010****Engine Room**

1. Engine Room Personnel
2. Management, Safety and Discipline
3. Engine and Equipment Maintenance
4. Bunkering and Tank Sounding Procedures
5. Inventories and Reports

**OPE.02 / 2010****Deck**

1. Management, Safety and Discipline of Deck
2. Mooring and Anchoring of Ship
3. Ladders and Gangways
4. Dangerous Cargoes
5. Derricks and Cranes
6. Examination of Cargo Gear
7. Holds, Hatches and Deck Cargo
8. Cargo Damage
9. Heavy Lifts
10. Ship Stability

Manuel de gestion de flotte, 2010

## Section 2 – Gilets de sauvetage

Le **gilet de sauvetage**, aussi appelé *veste de sauvetage*, garde le corps en position sécuritaire de flottaison et maintient la tête hors de l'eau, même si le porteur est inanimé.

Le gilet doit être porté dès qu'il y a danger de tomber à l'eau.

À bord du **NM XXXXXX**, les gilets de sauvetage sont de marque **HELLY HANSEN**, modèle 502.

Chaque membre d'équipage possède son gilet de sauvetage, rangé dans sa cabine.

Des gilets supplémentaires se trouvent

- deux dans la timonerie ;
- deux dans la salle des machines ;
- cinq dans le poste avant (*forecastle, fo'c's'le*) ;
- un dans l'armoire de sécurité (*safety locker*).

Afin d'attirer l'attention des sauveteurs, une balise lumineuse fixée au gilet s'allume automatiquement au contact de l'eau.

Un sifflet est aussi attaché au gilet pour appeler les sauveteurs.

Voir la page suivante pour les instructions illustrées d'utilisation.

Les gilets de sauvetage doivent toujours être rangés à leur poste, à l'abri de la lumière et faciles d'accès.

Après utilisation en mer, ils doivent être rincés à l'eau douce, séchés soigneusement à l'air (pas de sècheuse) et toujours gardés en bon état (gilet, sangles, rubans réflecteurs, sifflet et balise lumineuse). On ne doit pas tenter de modifier son gilet. On ne doit pas l'utiliser comme coussin ou protection.

Les gilets de sauvetage seront inspectés tous les mois par l'officier désigné.

Toute usure suspecte doit être signalée.



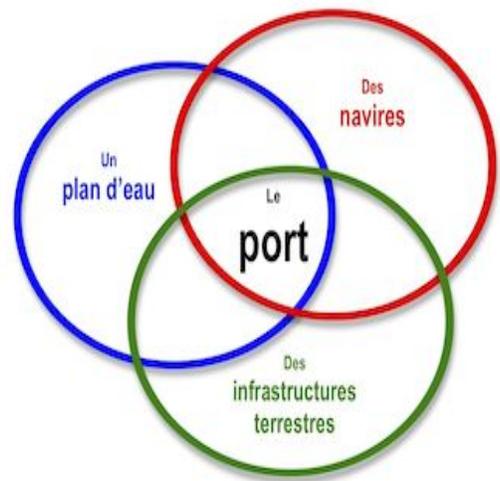
## Une idée de port

Au delà de sa définition et de quelques notes de couleur et de nuance,

*lieu servant d'abri naturel ou artificiel pour les navires, aménagé pour permettre les différentes opérations de chargement et de déchargement, le ravitaillement et, éventuellement, les réparations ou les travaux de carénage.*

*(...) La partie de la ville avoisinant les bassins et comprenant les divers docks à marchandises, les cales sèches et toutes les installations nécessaires aux opérations commerciales ou aux réparations de navires, s'appelle aussi le port.*

[...] un schéma simple résume toutefois mieux que n'importe quelle définition ce que représente le port dans son essence, l'idée de port.



Trois composantes matérielles sont essentielles pour qu'existe le port. Chacune des administrations portuaires du monde met d'ailleurs en évidence en gros caractères et insiste sur les détails de ses superficies, installations et **INFRASTRUCTURES À TERRE** ; sur les caractéristiques physiques de son **PLAN D'EAU** – superficie, marées, profondeurs, etc. – et sur le nombre de **NAVIRES** qui fréquentent chaque année ses installations, chargeant et déchargeant au passage des millions de tonnes de ceci et cela.

### **Étude d'opportunité concernant la mise en valeur des installations portuaires...**

Étude de cas – Groupe GID Design, 2012