



L'écoutille

Mai 2012 - Volume 19 No. 2



Parc Nautique Lévy (1984) inc.



Un milieu de choix



Les photos présentées en frontispice ont été prises dans le bassin du parc nautique Lévy par deux de nos préposés, soit madame Stéphanie Cotnoir (pour les images présentant une tranche de vie familiale d'une espèce d'oiseaux vivant en nos eaux) et monsieur Jérémie Guay (pour la jolie tortue qui a élu domicile sur un tronc flottant en bordure de nos quais)



Administrateurs

COMMODORE

M. Georges Leblanc

DIR. DES RELATIONS SOCIALES

M. Daniel Ouimet

VICE-COMMODERE ET DIRECTEUR DES TRAVAUX

M. Mario Côté

DIRECTEUR MESURES D'URGENCE

M. Serge Michaud

SECRÉTAIRE

Mme Michelle Cantin

DIRECTEUR DU PERSONNEL

M. Daniel Ouimet

TRÉSORIER

M. André Langevin

REPRÉSENTANT - VILLE DE LÉVIS

M. Simon Théberge

EX-COMMODERE

M. Jean-Luc Lemieux, resp. plan d'urgence

L'Écouteille est publié

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

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

Maintenez à jour votre adresse courriel auprès du secrétariat

Personnel régulier 2012

SECRÉTARIAT

Mme Ginette Dutil

Mme France Côté

PRÉPOSÉ AUX PROGRAMMES SPÉCIAUX ET COMMISSIONNAIRE

M. Guy Beauchemin

RESPONSABLES DES OPERATIONS TERRESTRES ET MARITIMES

M. Régnald Lagacé (maître de port)

M. Jean-Noël Parent (adj. maître de port)

PRÉPOSÉS - services aux membres

M. Jérémie Guay (préposé principal)

Mme Stéphanie Cotnoir

Mme Émy-Clara Guay

M. Philippe Guay

M. Christopher Lacombe

Mme Marie-Pier Thibault

GARDIENS DE NUIT

M. Marcel Vézina

GARDIENS DE NUIT weekend

M. John Easton

PRÉPOSÉES - entretien

Mme Emmy Gagné

Mme Jessica Lavertu

ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

Mario côté

RESPONSABLE TECHNIQUE

France Côté

COLLABORATEURS

Jacques Demers

Pierre Dorval

Jean-Claude Guay

Georges Leblanc

Jean-Luc Lemieux

RECRUTEMENT ET PUBLICITÉ

France Côté

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

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

LE MOT DU COMMODORE



par Georges Leblanc

AIDEZ-NOUS À RÉUSSIR !

Déjà le mois de mai est terminé et nous arrivons à la mi-juin. Comme à chaque année notre personnel et moi-même ne cessons d'insister auprès des membres afin de savoir à quel moment ils inscriront leur nom sur le calendrier des "Mises à l'eau" et je peux vous dire que ça ne va pas assez vite considérant que la température printanière que nous avons connu n'a vraiment pas nui à la préparation des bateaux en vue de leur mise à l'eau. Dans l'édition de l'Écoutille de mai, j'écrivais : *"J'entends souvent dire que la saison est courte". En effet tout se passe si vite, déjà les mises à l'eau ont débuté et vous qui voulez contribuer à la bonne marche de la marina ne tardez surtout pas à mettre votre bateau à ponton et ainsi votre saison de navigation n'en sera que plus longue.*" À voir le résultat, bien qu'oeuvrant dans le domaine du nautisme nous avons la réelle impression que nous prêchons dans le désert.

Évidemment que nous ne voulons pas décider pour vous, nous ne désirons pas non plus gérer vos empêchements, vos problèmes personnels car tous vous avez vos raisons et nous sommes convaincus qu'elles sont justifiées. Mais je suis assuré que certains membres par exemple n'ayant pas rencontré de problèmes de santé, de troubles mécaniques, de pièces manquantes ou autres auraient pu respecter la date du 15 juin. Du fait que nous devons composer avec l'espace restreint du Parc Nautique Lévy par rapport à nos besoins, il faut réaliser que la gestion du site en début de saison devient problématique et nécessite de nombreux et inutiles déplacements d'embarcations et un gaspillage d'énergie lorsque trop d'embarcations tardent à retourner à l'eau. Déjà tous ces propos ont été tenus et au moment où vous lirez ces lignes votre embarcation sera sûrement à ponton ce qui ne nous empêche pas d'espérer votre collaboration future afin de nous aider à réaliser notre

travail et améliorer les services auxquels tous les membres sont en droit de recevoir... Aidez nous à réussir !

Les installations électriques des pontons C et D sont fonctionnelles et rencontrent nos attentes. Les membres des pontons C et D désirant obtenir un branchement supplémentaire doivent obligatoirement en faire la demande au secrétariat et à certaines conditions l'obtiendront. Bien qu'étant très occupé à faire les mises à l'eau, à construire et installer de nouveaux pontons et mille autres travaux nous avons continué à expertiser, évaluer et ajuster l'ensemble de nos installations portuaires afin que celles-ci soient aptes à faire face en tout temps aux nombreuses contraintes des marées et des grands vents que peut nous souffler Éole.

En terminant je tiens à souligner le bon travail et le dévouement dont fait preuve notre personnel qui n'a pour seul objectif de faire un milieu de choix de votre marina Parc Nautique Lévy.

Que du bon temps au PNL!

Georges Leblanc

par le conseil d'administration

- Nous vous rappelons que même les membres qui utilisent la rampe d'accès par leurs propres moyens doivent au préalable avoir obtenu l'autorisation du (de la) préposé(e) en poste.
- Les cartes magnétiques faisant office de vignette de stationnement - celles identifiées aux couleurs de PNL - doivent demeurer visibles dans votre véhicule et ce, en tout temps.
- Les espaces de stationnement réservés pour les visiteurs ainsi que les espaces réservés aux utilisateurs de la rampe seront définis d'ici quelques jours.
- Le système de barrière qui sera situé à l'entrée du stationnement sera en fonction d'ici quelques semaines.
- Vous devez passer au bureau administratif - lequel est ouvert du lundi au vendredi de 9h à 17h - afin d'effectuer l'échange de vos "clés des membres" pour les nouvelles cartes magnétiques ainsi que pour obtenir votre carte "vignette » » de stationnement.
- Au cours du mois de juin, plusieurs des dents de peigne du ponton D seront renouvelés.
- La consolidation des enclaves et des chaînes pour les pontons suit son cours.
- Tout membre ou visiteur ne peut en aucun cas amarrer son embarcation sur un quai autre que celui qui lui a été attribué.
- De toute évidence, le stationnement cause bien des casse-têtes autant aux administrateurs, aux employés qu'aux membres et visiteurs. D'ici quelques jours, nous l'espérons, les bateaux auront été mis à l'eau et les remorques auront été déplacées ce qui augmentera le nombre d'espaces pour garer vos voitures. D'ici à ce que tout soit entré dans l'ordre, nous vous demandons de faire preuve de patience et de tolérance et de bien vouloir collaborer; ceci aidant à conserver des rapports harmonieux entre tous et chacun.
- Nous tenons à vous rappeler qu'en aucune considération il n'est permis d'utiliser un Bar-B-Q sur les pontons. *Dans la mesure où il n'incommoder personne*, il est toutefois toléré d'utiliser un Bar-B-Q spécifiquement conçu pour les bateaux (ceux qui sont fixes à l'embarcation) - référence : article de règlement de régie interne 1.1.i. 



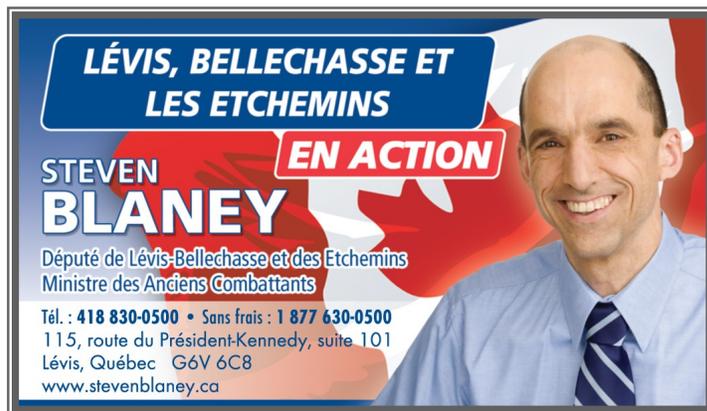
ASSURANCE POUR EMBARCATIONS DE PLAISANCE

PROGRAMME D'ASSURANCE
Global Nautik

PAR
LUSSIER
CABINET D'ASSURANCES

www.globalnautik.com

1 877 320.BATO(2286)



**LÉVIS, BELLECHASSE ET
LES ETCHEMINS**

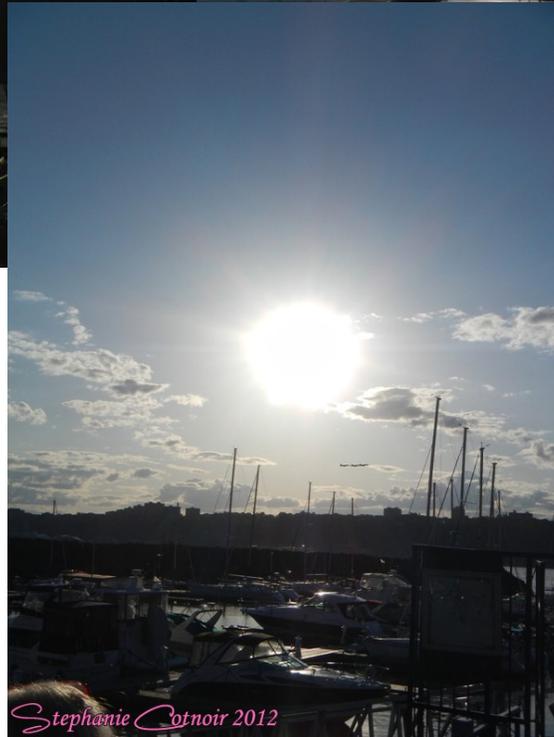
**STEVEN
BLANEY** **EN ACTION**

Député de Lévis-Bellechasse et des Etchemins
Ministre des Anciens Combattants

Tél. : 418 830-0500 • Sans frais : 1 877 630-0500
115, route du Président-Kennedy, suite 101
Lévis, Québec G6V 6C8
www.stevenblaney.ca



Stephanie Cotnoir 2012



Stephanie Cotnoir 2012

*voyez les magnifiques visages
de notre marina
quand elle est baignée
des lueurs du coucher du soleil....*

Comme quoi, on n'a rien à envier des autres!



AGENCE DE PÉTROLIERS OCÉANIQUES LIMITÉE

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

par Jean-Luc Lemieux

Éternel jeunesse

À compter de 2012, les moteurs de marque **Evinrude** ne porteront plus la mention de leur année de fabrication. Il faudra s'en référer au numéro de série du moteur lui-même ou au groupe de production de l'embarcation. Cette nouvelle façon de faire permettra à la compagnie d'apporter des améliorations à leurs produits en tout temps.

Faillite

Pour la deuxième fois en deux ans, la Compagnie **Doral** déclare faillite. Le propriétaire de cette entreprise, Denis Polisen, a vu sa demande d'aide de 2M rejetée par Investissement Québec. Plusieurs acheteurs, ayant commandé des unités moyennant des avances de fonds, sont inquiets de la tournure des choses.

Bateaux-Dragons sur la mer de Galilée

La première régates de bateaux-dragons s'est tenue le 12 mai dernier sur la mer de Galilée en Israël. Trente neuf équipes y ont participé.

Les bateaux utilisés avaient été achetés en Chine. C'est l'État d'Israël qui avait lancé l'idée de cette course.

Selon Wikipédia, *ce lac est situé à plus de 200 m au-dessous du niveau de la mer, il est traversé par le fleuve Jourdain. Riche en poissons, il est réputé pour ses tempêtes violentes à cause des différences de température avec les hauteurs environnantes.*

L'État d'Israël y pompe annuellement des quantités énormes d'eau pour l'irrigation de ses terres agricoles et la consommation humaine, faisant craindre le pire pour l'avenir de cette importante masse d'eau.

Connaître son moteur Yamaha

Le 12 mai dernier, s'est tenu à Toronto le grand concours annuel de connaissance des moteurs de la marque Yamaha. Dix techniciens se sont qualifiés à l'échelle nationale. Ils ont été évalués selon trois catégories de critères : connaissances littéraires des produits, habiletés manuelles dans le domaine de l'entretien et de la réparation et sens des relations publiques avec la clientèle.

Nouveauté dans le domaine des cadenas

La compagnie Dura Safe vient de commercialiser un nouveau type de cadenas qui permet d'utiliser votre clef de voiture pour actionner la gamme BOLT de ses produits. Qui n'a pas connu des problèmes d'identité des clefs de cadenas au cours de sa vie ?

Rencontre au sommet

Les 28 et 29 mai dernier, des représentants de l'Association canadienne des manufacturiers de bateaux (NMMA) ont rencontré le premier Ministre canadien et des représentants de Transport Canada et autres organismes.

L'industrie canadienne du bateau de plaisance exporte annuellement \$322 M de produits nautiques outre frontières sur une production de \$1,7 milliard de biens. Plus de 50% des canadiens, dont les revenus totalisent annuellement moins de 80 000\$, possèdent une embarcation de plaisance et environ 100 000 autres oeuvrent dans le domaine de la fabrication, de la vente et de la réparation des embarcations de plaisance.

Bateau électrique

Selon Stéphane Sinclair de l'Agence QMI, *une petite entreprise d'Oka fabrique de beaux bateaux fait de boiseries, la pollution en moins puisqu'ils sont électriques. Entre 600 et 800 lacs par année sont déclarés «sans combustion» en Amérique du Nord et ce n'est que le début. L'Europe aussi travaille à la préservation de l'environnement des lacs. «Nos bateaux, en plus d'être très beaux, sont non polluants, ils ne font pas de bruit et ne coûtent rien en carburant», a expliqué Claude Pépin, vice-président de la Compagnie canadienne de bateaux électriques.*

Transat Québec-Saint-Malo

Vingt quatre skippers en provenance de cinq pays – Canada, Allemagne, Royaume-Uni, Belgique et France – franchiront la ligne de départ de la 8^{ème} Transat Québec-Saint-Malo, le 22 juillet prochain. **Georges Leblanc**, Luc Forcier, Robert Patenaude et Éric Tabardel seront de la partie.

Les gens de Parc nautique Lévy suivront certainement avec attention et passion les performances de notre ami Georges et de son équipage.

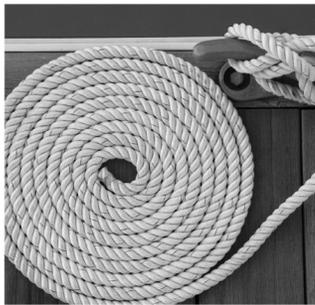




Par son dynamisme
et ses nombreux
équipements
récréatifs, dont
le parc nautique,
Lévis a assurément
le vent dans les voiles!

Centre de service
à la clientèle
418 839-2002

www.ville.levis.qc.ca



La vraie grandeur consiste à être maître de soi-même.

Albert Einstein

La meilleure médecine de l'homme, c'est le travail.

Gérard Delage

Suivez l'exemple des enfants qui vivent pour le simple plaisir et l'instant présent.

Paul Wilson

Le bonheur, c'est l'intelligence au service du plaisir.

Michel Voss

Fais du bien à ton corps pour que ton âme ait envie d'y rester.

Proverbe indien



Assurance de Bateau

**Assurance Automobile,
Habitation, Commerciale**

**LEMIEUX
ASSURANCES**

CABINET DE
SERVICES FINANCIERS

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

TRANSAT QUÉBEC—ST-MALO - L'ÉQUIPE GEORGES LEBLANC

Tiré du site www.georgesleblanc.com

Équipe de Voile Georges Leblanc est une structure dédiée à la course au large et dirigée depuis sa création en 1997 par le skipper Georges Leblanc lui-même.

Depuis ce temps notre organisation s'emploie à préparer des équipes de soutien et des équipages naviguant de façon professionnelle afin de relever les défis rencontrés sur les grandes courses au large à la voile, dont la prochaine sera la Transat Québec Saint-Malo 2012. Pour atteindre les hauts objectifs de performance recherchés sur cette course océanique, le skipper a sélectionné onze équipiers; dont deux femmes et quatre hommes provenant des programmes de formation en course au large des deux dernières années, de trois habitués l'ayant maintes fois accompagné sur d'autres courses océaniques et finalement de deux équipiers ayant joint son équipe en mai 2011.



Pierre Lepage
Fore deck #2



Dave Gaudreau
Fore deck #2



Sonia Cormier
Piano



Manon Marois
Piano



Georges Leblanc
Skipper



Michel Sacco
Barreur / Trimreur



Sébastien Jean
Chef de quart / Barreur



René Caissie
Fore deck #2



Walter Timmerman
Chef de quart / Barreur



Marc Drouin
Fore deck #1

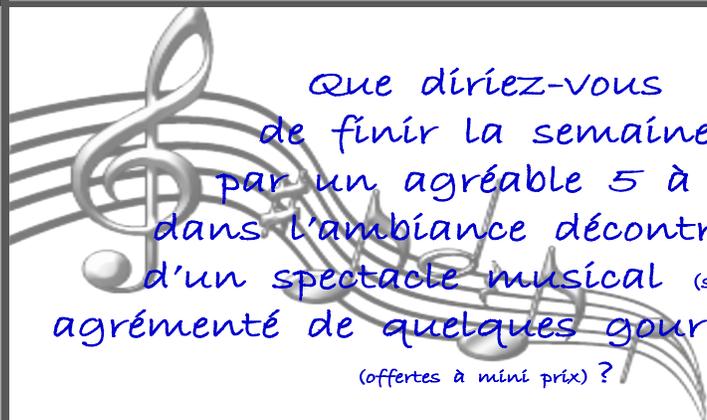


Martin Dumont
Fore deck #1



Philippe Morrissette
Grinder / Voile

Vous pouvez voir cette belle équipe en action en visionnant un petit vidéo de quelques secondes sur le site www.georgesleblanc.com ou au <http://vimeo.com/43635377> *Et croyez-le, ces quelques secondes donnent le goût de l'aventure!*



Que diriez-vous
de finir la semaine
par un agréable 5 à 7
dans l'ambiance décontractée
d'un spectacle musical (sur écran)
agrémenté de quelques gourmandises
(offertes à mini prix) ?

Ça vous inspire ?

Je vous invite donc au restaurant
du Parc Nautique Lévy
Le vendredi 22 juin à 17h

Pour ce premier rendez-vous
(oui, premier rendez-vous, parce que si vous aimez ça, nous vous en présenterons
d'autres de styles différents qui devraient vous plaire passablement...),
nous vous présenterons

PHIL COLLINS, spectacle à Paris

Et croyez-moi, c'est toute une prestation!...

Phil Collins, pas mal pour un 1^{er} rendez-vous!! J'ai déjà hâte...



La semaine dernière, nous vous faisons parvenir cette invitation

Pour plus de précisions, nous ajoutons qu'il s'agit d'un 5 à 7 en toute simplicité où chacun, accompagné de parents et amis, vient se détendre pour finir la semaine dans une ambiance musicale. Chacun paie ses consommations et notre restaurateur offre des bouchées à mini prix pour agrémenter le tout.

Nous espérons que ce « début de weekend » vous sera agréable.

Et puis, si l'expérience vous plaît, dites-le-nous, il y en aura d'autres...

Observations ↕ Prévisions

Marées ↕ Trafic maritime

http://ogsl.ca/fr/navigation/donnees.html

Observations

Station	Temp	Vent	Vis
Pointe-aux-Lacs	12°C	15	10
Pointe-aux-Roches	12°C	15	10
Pointe-aux-Lacs	12°C	15	10
Pointe-aux-Lacs	12°C	15	10
Pointe-aux-Lacs	12°C	15	10

Prévisions

Marées

Station	Haute	Basse	Plage
Pointe-aux-Lacs	07:23	15:13	18:13
Pointe-aux-Roches	07:23	15:13	18:13
Pointe-aux-Lacs	07:23	15:13	18:13
Pointe-aux-Lacs	07:23	15:13	18:13

Trafic maritime

D'une seule interface web, à accès gratuit, retrouvez les informations pertinentes à la navigation de plaisance du Saint-Laurent

Grands Lacs
•
Fluve
•
Estuaire
•
Golfe

L'OBSERVATOIRE GLOBAL DU SAINT-LAURENT
LANCE UNE NOUVELLE APPLICATION WEB
POUR LES NAVIGATEURS ET LES PLAISANCIERS

Rimouski, le 22 mai 2012 - L'Observatoire global du Saint-Laurent (OGSL) est heureux d'annoncer la mise en ligne de sa nouvelle application « NAVIGATION » sur le portail Internet OGSL.ca.

Marées

Heure	Mètres	Plage
06:18	0.7	2.3
11:53	0.4	1.3
18:18	0.7	2.3

Courants

Cette application vise à fournir aux usagers du Saint-Laurent un accès à des informations pertinentes utiles à la planification d'utilisation du plan d'eau et ce, via une seule et intuitive interface web. Les navigateurs, les plaisanciers et le public en général, ont désormais un accès intégré à des données d'observations, de prévisions, de marées et de trafic maritime.

• Pour découvrir l'application : <http://ogsl.ca/fr/navigation/donnees.html>

Source : **STÉPHANE RICHARD**
Directeur général

Observatoire global du Saint-Laurent

310, allée des Ursulines
Rimouski Qc G5L 3A1

- 418.723.8372
- richards@ogsl.ca
- info@ogsl.ca
- http://ogsl.ca

À propos de l'Observatoire global du Saint-Laurent

L'OGSL fournit, par son portail internet, un accès intégré aux données sur le Saint-Laurent issues d'un réseau d'organismes gouvernementaux, universitaires et communautaires. La synergie créée par la mise en commun de l'information, des moyens et des expertises des fournisseurs de données se traduit en une capacité accrue de servir la collectivité. L'accès à l'information mise en valeur via l'OGSL offre également des opportunités de développement de produits et de services dérivés et, conséquemment, des bénéfices socio-économiques considérables. L'OGSL contribue à une gestion durable de l'écosystème global du Saint-Laurent en rendant accessibles à l'ensemble de la communauté les connaissances nécessaires à la prise de décision dans différents domaines tels la sécurité publique, les changements climatiques, le transport et la gestion des ressources.

Détails à <http://ogsl.ca>

École de voile

Formation Nautique Québec
Parc Nautique Lévy

Stages croisières

- Initiation
- Élémentaire
- Intermédiaire
- Navigation côtière
- Avancé

TOUS nos cours sont encadrés par des moniteurs certifiés

www.formationnautiquequebec.com • 418-683-8815

À suivre sur www.georgesleblanc.com

20 mai 2012

Le dimanche 20 mai, un certain Monsieur Sanfaçon prenait cette image à partir du traversier qui relie Québec et Lévis. Comme quoi, il y a toujours des yeux qui observent les entraînements des équipiers de l'Équipe de Voile Georges Leblanc.

D'ici la fin du mois de mai les mises au point du voilier Océan Phénix et les entraînements se dérouleront dans la région de Québec et puis le 2 juin nous descendrons le fleuve à destination du Port de Refuge de Cap-à-l'Aigle, car pour effectuer des entraînements intenses à l'image du grand large nous avons besoin de grands espaces...

5 juin 2012

La préparation de l'Équipe de Voile Georges Leblanc passe par de fréquents entraînements sur le Fleuve St-Laurent. Effectuer les multiples manœuvres dans différentes conditions météo demande plusieurs jours de navigation. Ce temps est précieux et l'équipe devient de plus en plus unie car chacun doit pouvoir compter sur ses coéquipiers pour réaliser les manœuvres en harmonie. Effectuer un empenage (virement de bord par vent arrière) sous spinnaker par 25 nœuds de vent représente un degré de difficulté pas mal plus élevé qu'à 10 nœuds. Ajouter à cela de la pluie et des vagues de 2 à 3 mètres et le tout vous creuse l'appétit.

Des images vidéo présentent un entraînement typique par une belle journée ensoleillée en face de Québec... Vous les trouverez sur le site de l'équipe . 





LE SECRET DE LA RÉUSSITE ?

C'EST SIMPLE : SAVOIR BIEN S'ENTOURER.

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

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

Rencontrez votre planificateur financier¹.

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

GESTION DES AVOIRS

desjardins.com/vosavoirs



Desjardins
Caisses du Grand Lévis

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

À Lévis, le mot " passager " n'avait pas au XIX^e siècle la même signification qu'ailleurs. Les passagers y étaient des hôteliers qui accueillait les gens dans l'attente de l'heure propice pour " passer " à Québec. De populaires passagers avaient leurs établissements dans ce que l'on appela la côte du Passage.

Traverser le fleuve, à l'époque, n'était pas de tout repos. Plusieurs personnes y laissèrent d'ailleurs leur vie, dont, en 1792, le curé Hubert de Québec et, en 1839, 17 autres malheureux, dont le long canot chavira.

À compter de 1818, il y eut bien le bateau à vapeur *Lauzon* mais, durant une bonne partie de l'année, le fleuve ne pouvait être traversé que par les braves canotiers de Lévis. En janvier ou février, un solide pont de glace se formait sur le fleuve. L'année 1874, on l'utilisait encore le 7 mai!



La pièce reproduite ici est un échantillon de l'un des plus anciens jetons utilisés au Canada par les entreprises de transport. Le côté illustré représente le Lauzon, un bateau à aubes de 310 tonnes, qui appartenait à John Goudie, son constructeur.

Ce fut le premier vapeur à traverser régulièrement le Saint-Laurent pour assurer la liaison entre Québec et Lévis. Entre 1817 et 1828, le Lauzon effectua la traversée tous les jours de 5 à 21 heures, et il fit aussi quelques voyages à Montréal. Sur l'autre côté du jeton est écrit en toutes lettres, en français et en anglais le prix réclamé pour le passage Québec - Lévis en 1821, année où furent frappés les premiers jetons. La légende BON POUR HUIT SOLS est gravée sur le pourtour de la pièce et entoure les mots FOUR PENCE TOKEN, inscrits sur trois lignes au centre du jeton. En plus des passagers, le bateau transportait des marchandises moyennant un prix fixe. La traversée durait de 10 à 15 minutes. Ce jeton de cuivre est un peu plus gros qu'une pièce canadienne de 25 cents. Il fait partie de la Collection nationale de monnaies, Banque du Canada

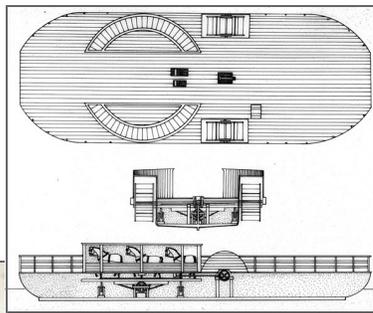
À compter du milieu du XIX^e siècle, ce pont hivernal fut balisé et entretenu par les villes de Québec et de Lévis; et

À TRAVERS LE TEMPS ET LES GLACES, LA TERVERSE DE LÉVIS - suite



des " buvettes " s'y installèrent, que le maire François Langelier réussit un jour à chasser. Le dernier pont de glace fut celui de 1898; depuis lors, le passage des navires en empêche la formation.

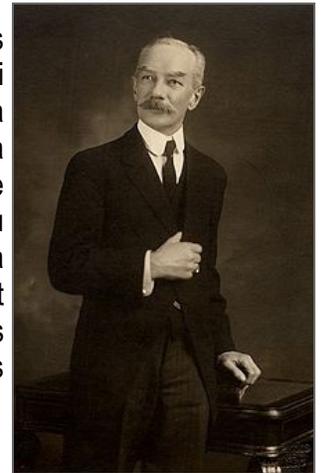
En 1828 entra en service le premier *horse-boat*, mu par des roues à aubes que faisaient tourner des chevaux et sur lesquels les fermiers pouvaient apporter leurs produits au marché de Québec. Mais, avec



les années, la présence de trop nombreux bateaux passeurs engendra la pagaille et, en 1863, les villes de Québec et de Lévis décidèrent de régler la traverse et établirent un contrat de traverse exclusif, vendu à l'enchère. Le premier à obtenir le monopole jusqu'en 1873 fut James Tibbits. À Lévis, l'anse Tibbits en rappelle la mémoire.



En 1909, ce fut le maire de Lévis lui-même, Alphonse Bernier, qui obtint le monopole; et il forma une compagnie. Depuis 1972, la traverse est sous le contrôle de la Société des traversiers du Québec. Et, depuis 1955, la course en canot du Carnaval fait revivre l'époque héroïque des Baron, Barras, Bégin et autres canotiers de Lévis. 



merrill Produits pétroliers
allard inc.



L'Impériale

À votre service depuis 1964

Mobil

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

Téléphone: **(418) 832-6104**

Télécopieur: (418) 832-1457

www.merriallard.com

info@merrillallard.com



CMMTQ
Corporation des maîtres
mécaniciens en tuyauterie
du Québec

MARCEL LEBLANC & FILS INC.

Entrepreneurs en plomberie et chauffage
Industriel, Commercial et Résidentiel

1400, Des Riveurs
Lévis, Québec, G6V 0A8

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

LA SAISON EST BIEN AMORCÉE !

Par Michelle Cantin



Jeudi 31 mai 2012. C'est par une magnifique soirée que le coup d'envoi de la 3e régates de la saison de courses 2012 est donné au Parc Nautique Lévy.

C'est avec beaucoup d'enthousiasmes que les membres du comité course accueille dès 17 h les premiers participants heureux de retrouver leur rendez-vous hebdomadaire et de renouer avec la compétition. C'est finalement 12 équipages qui se présentent à la réunion des barreurs. La bonne humeur est palpable. Déjà les taquineries sont au rendez-vous, les rires fusent.

17 h 30, la marée est baissante. Un bon courant est installé. Les instructions de course sont données : Q6 babord, blanche du YachtClub bâbord, Q7 bâbord et retour sur la ligne d'arrivée. Encore une fois cette année, ajustement de début de saison oblige, le « marqueur » est absent. On fera le décompte au VHF. Le premier appel annonçant le décompte de 5 minutes avant le départ se fera à 18 h et le coup d'envoi à 18 h 05. Allez GO à vos embarcations.

C'est dans l'effervescence que les équipages se dirigent vers leur voilier et quittent la marina. On hisse les voiles. 18 h, premier appel au VHF, 5 minutes avant le départ. Les équipages s'activent, cherchent la meilleure position pour franchir la ligne de départ. Certains sous-estiment l'effet du courant qui les fait glisser trop bas sur la ligne de départ. On tente de corriger. 1 minute avant le coup d'envoi, on coupe les moteurs. 5, 4, 3, 2, 1 et c'est parti !!!

Les voiliers entreprennent de traverser le fleuve en direction nord, histoire de se sortir du courant rapidement. Certains sont incertains quant à la position de la Q6 et se dirigent plutôt vers la Q4. (sourire). Vortex, Écol'eau et 104

prennent rapidement les devants, suivi par Paruline et Merlot. Le vent est bien présent pour le plaisir de tous. Les voiliers remontent vers la Q6 pour ensuite se diriger vers la blanche du YachtClub. Le vent semble vouloir prendre une pause...oh non, pas avec ce courant. Si ça s'avérait, la poursuite de la course ne serait possible. Allez, allez...souffle, souffle...et voilà il reprend vie. La traversée vers la Q7 se fait rapidement, mais...il faut la franchir....ce que l'équipage de Lustic omet de faire. On se dirige vers la ligne d'arrivée. Que se passe-t-il avec Paruline? Surpris par un manque de vent à la ligne d'arrivée, il se retrouve à contre se dirigeant droit dans le quai. L'équipage devra partir le moteur pour se sortir de cette situation inattendue, aucune pénalité pour ce geste puisque la ligne d'arrivée était franchie. Un après l'autre les 12 équipages feront retentir la corne de brume confirmant l'arrivée.

De retour au quai, les régatiers prennent plaisir à se retrouver autour du BBQ et à échanger en attendant le résultat de la performance de cette soirée. Ah mais voilà, un nouveau venu «Virus» semble vouloir changer la donne. Avec un fort handicap, il surprend et se positionne au 5e rang laissant entrevoir une forte compétition entre Sao, Merlot, Clapotis et Allegro. Les prochaines semaines promettent bien du plaisir pour se grouper. Chacun cherchera probablement l'antidote au virus. On se quitte en se promettant d'être présent la semaine suivante pour le prochain rendez vous : *le jeudi 7 juin 2012.*

Bon vent !

Les résultats sont :

Vortex
104
Écol'eau
Paruline
Virus
Merlot
Baobab
Frédérique
Hope Floats
Allegro
Clapotis
Loustic (DNF)



Jeudi 14 juin 2012. Le vent est au rendez-vous et le soleil chauffe les ardeurs de la quarantaine de régatiers présents pour prendre le départ de cette 5^e régates. Ils attendent les instructions et la fièvre de ce rendez-vous hebdomadaire est bien présente.

17 h 30 : c'est confirmé 12 bateaux s'élanceront. Tant attendue, la bouée de départ flotte fièrement augmentant d'un cran la compétition. Le parcours est annoncé : ligne de départ, Q4 bâbord, Q6 bâbord, ligne d'arrivée, Q4 bâbord, Q6 bâbord et retour sur le fil d'arrivée.

Go ! A vos bateaux. 18 h, le son du décompte retenti. 5, 4, 3, 2, 1, 18 h 05 c'est parti ! Oups....certains ont oublié les règles de priorités. Elle doit sourire cette nouvelle bouée de voir tous ces bateaux se disputer son contour. On attend s'écrier «Priorités, priorités».... «TRIBORD!!!», «Donne-moi de l'eau».

Le départ donné, Merlot II dispute la traversée entre Écol'eau et Baobab. La Q4 franchie, Baobab prendra les devants. Faits étonnants, Écol'eau semble avoir mis les freins et reste derrière. Dans les faits, Écol'eau aurait dû être loin devant Merlot II qui semble-t-il aurait enfreint quelques règles de priorités. Ben voyons donc ! Comme si c'était possible (sourire). Comme à son habitude, Vortex s'élance loin devant, impressionnant toujours les autres régatiers.

Entre la Q4 et la Q6, face à un début de jusant, c'est au portant et en peloton que les régatiers se retrouvent. Frédérique tentera une sortie au centre du fleuve pensant y retrouver encore du montant qui l'amènera plus rapidement à la prochaine marque. C'était une bonne option mais qui l'obligera à un virement supplémentaire pour la franchir. Merlot II déporté par les courants devra lui aussi effectué un virement supplémentaire pour ne pas graver sa signature sur la bouée.

Encore une fois, la compétition est bien présente entre les deux petits frères «Sao» et «Merlot II». On se surveille; on ajuste les manoeuvres. En fin de parcours, Sao se servira du courant au centre du fleuve pour dépasser Merlot II et il franchira le fil d'arrivée avec quelques secondes d'avance. Martin, skipper du Sao, ne se gênera pas pour signifier son contentement en affirmant «je t'ai bien eu sur ce coup là». C'est de bonne guerre Martin !

Pour sa part, Hope Floats est fier d'avoir remonté le peloton et de rejoindre Baobab au fil d'arrivée. Celui-ci devant effectuer une manoeuvre supplémentaire pour faire sa bouée sera devancé par Hope Floats. Une belle course pour le plaisir de tous ! De retour au quai, l'heure du BBQ a sonné. Les discussions s'animent sur les règles de priorités. Les taquineries fusent. Aucun protêt ne sera levé.....Merlot II s'en tire bien...cette fois-ci.

Prochain rendez-vous : *jeudi 21 juin.*

Les résultats sont :

Vortex
Baobab
104
Hope Floats
Écol'eau
Sao
Frédérique
Merlot II
Teachers' Pet
Glouton
Lustic
Gamin

Que deviennent les vieux bateaux de pêche?



Au fond des rias, des rades ou des abers, on trouve, couchées sur la grève, des carcasses de bateaux,

le plus souvent en bois, échoués là pour poursuivre une vie fantomatique et mystérieuse. Ces vestiges témoignent de façon émouvante des rudes efforts des marins qui ont servis à leur bord.

Les vieux marins se souviennent aussi que dans ces cimetières de bateaux, la mer vient reprendre à chaque marée haute les restes dégradés de ces bateaux chargés de leur histoire.

Un jour, l'un d'eux m'a conté une histoire qu'il tenait de son oncle, marin thonier à Groix.

En montant faire la marée, les marins ont embarqué, en pleine nuit, à bord de l'Avel Mor, pour rejoindre les bancs de pêche. L'Avel Mor, qui signifie « le vent de mer » en français, naviguait bon train au clair de lune sur une mer apaisée.

Les pêcheurs appréciaient cet éclairage qui rend leur route plus facile. Ils étaient tous redevables à cet astre qui prenait soin d'eux dans l'obscurité alors que le soleil n'était présent que le jour et encore lorsqu'il ne se cachait pas derrière de gros nuages noirs.



Mathurin était le maître à bord et tout l'équipage, qui se connaissait de longue date, lui faisait totalement confiance aussi bien pour sa navigation assurée que pour sa capacité à dénicher le poisson. Un seul reproche aurait pu lui être fait dans ce coin de la côte du sud Bretagne, c'est qu'il

n'était pas très assidu à la messe : si ce n'était pour rassurer les femmes, il ne participerait pas au pardon marin chaque année. Mais, personne ne se serait permis de lui en faire le reproche.

On ne s'étonnait pas non plus de ces moments de solitude où, plongé dans ses réflexions, se tenant à la proue du navire, il marmonnait des phrases incompréhensibles, un peu comme s'il s'adressait directement aux éléments.

On ne lui connaissait pas non plus de penchant particulier pour la piquette ou le rhum contrairement à certains de ces jeunes matelots. En mer, c'est lui qui conservait la seule bouteille de gnôle qu'il versait dans les quarts en fer blanc, après les gros coups de mer ou pour fêter une bonne marée.

Cette fois encore, il se plaça à l'avant du bateau comme pour communier avec la mer, solliciter sa clémence et sa générosité, mais ce soir-là, face au reflet de lune qui rendait la surface brillante comme un miroir, c'est avec plus de véhémence encore qu'il s'adressait aux flots. Inquiet de découvrir le patron dans un tel état, le mousse alla prévenir un matelot, son cousin, qui l'avait pris sous sa protection pour son embarquement. Alors que les palabres s'éternisaient et que le patron paraissait s'agiter de plus en plus, il lui dit de regagner son poste et de garder toute sa confiance dans son capitaine.



Il ne pouvait rapporter à l'équipage la demande qui venait de lui être faite. Elle était assez inattendue et le rendait soucieux. Il n'en dit rien à personne et retrouva sa place à la barre ; il fallait sans perdre de temps, faire préparer la palangre avec les appâts faits de petites sardines, de crevettes ou de crabes.

Cette pêche ne fut pas très fructueuse, même si les conditions de mer étaient idéales. Sur la route du retour, l'inquiétude ne quittait plus le visage de Mathurin aux traits déjà creusés par la fatigue.

Dès le retour à quai, contrairement à son habitude, il quitta le bord sans s'assurer par lui-même du déchargement des

cales. À peine pied à terre, il se dirigea vivement vers le bistrot, comme s'il avait un rendez-vous important.

Par respect et politesse il salua un à un tous les matelots déjà accoudés au bar pour se rincer le gosier du sel qui grattait leur gorge. Un mot gentil pour chacun, puis il trouva une place au bout du zinc et commanda un verre de vin blanc.



À peine le patron du bar l'avait-il servi, qu'il le prit par la manche pour l'attirer à lui afin de ne pas avoir à parler trop haut. Tendrant l'oreille, le tenancier prit aussitôt un air surpris et sur un ton réservé posa en retour quelques questions. La salle avait retrouvé son animation habituelle et plus personne ne s'occupait de cette conversation qui aurait pu paraître mystérieuse.

Il y avait toujours la table des joueurs de belote très animée et une autre plus calme avec les anciens, adeptes des dominos, autour un ou deux incorrigibles bavards rabâchant sans cesse leurs souvenirs de mer déjà connus de tous. Ici on a l'habitude de dire d'eux qu'ils ont du vent dans leurs sacs, car leurs propos sont souvent sans intérêt.

Mathurin sortit pour rejoindre son équipage, promettant de repasser plus tard pour reprendre cette discussion qui semblait d'importance.

Mathurin, en venant au bistrot, s'était souvenu que le patron conservait toujours des pièces de marine retrouvées sur le bord de l'eau. Toute une collection de vieux flotteurs, œilletons d'amarres usées, de perches de marquage à casiers et de nombreuses pièces d'accastillage rouillées. Une patte un peu folle lui avait interdit d'embarquer pour la pêche comme tous ses camarades d'école, il en gardait une grande nostalgie ainsi qu'une passion de ces choses de marine.

Mathurin avait parlé plus précisément d'un gros clou de

charpente dont le patron était particulièrement fier.

La fée Morgane qui s'était adressée à lui dans le rayon de lune avait été très claire dans sa demande, il s'agissait sans erreur possible de ce gros clou rouillé qui manquait. Elle lui rappela une vieille légende qu'il avait entendu racontée par les anciens, mais qu'il n'avait pas vraiment prise au sérieux.

Les épaves alanguies sur les grèves, submergées en partie par le jusant sont petit à petit récupérées par les flots. Au fond des mers, tous leurs éléments sont patiemment recueillis par le peuple des Morgans, créatures mystérieuses des profondeurs, chargés de reconstruire chaque embarcation dans son intégralité avant d'être confié à un équipage fantomatique formé par les naufragés de l'année.

Ce dernier voyage permettait de rassembler les âmes de ces pauvres bougres perdus en mer et à jamais arrachés à leur famille, pour trouver enfin un repos éternel. Mais pour être assuré de rejoindre ce paradis bien mérité, il était indispensable de réunir, sans exception, tous les composants de ces vieux bateaux.

Ce clou de charpente marine manquait à l'appel, la fée Morgane avait fait sa prière d'intercession auprès de Mathurin pour qu'il l'aide à terminer cette tâche importante. La rencontre avec ces êtres petits comme des lutins, beaux comme des anges, n'étant pas sans danger, le vieux marin en avait été bouleversé, et, sans attendre de contrepartie, avait promis d'honorer la requête.



Le soir même, en arrivant dans le café, Mathurin s'aperçut que le patron lui avait bien préparé un joli paquet bien ficelé dans un papier journal. Il lui remit discrètement mais avec une certaine solennité dans le regard et une certaine émotion d'avoir malgré lui offensé le monde marin en ramassant innocemment ce vieux clou.



Lors de la marée suivante, dans un même halo de lune se reflétant sur la surface de l'océan, Mathurin avait un rendez-vous important avec la bonne fée pour restituer à l'océan cette petite pièce de métal rouillé.

LÉGENDES DES MERS - suite

L'équipage cette fois encore, n'avait pas compris son manège, mais il restait soucieux de l'humeur de leur capitaine depuis la sortie précédente.

Quelques instants plus tard, tous à bord constatèrent avec satisfaction qu'il avait retrouvé sa jovialité et son énergie.

La marée ce jour-là fut abondante et les conditions de mer moins pénibles. Un large sourire sur le visage de Mathurin marquait la joie du devoir accompli vis-à-vis des anciens compagnons perdus en mer qui trouveraient ainsi un repos bien mérité.



Je ne vois plus ces vieilles carcasses en décomposition de la même façon, mais je prends toujours beaucoup de plaisir à photographier leurs courbes élégantes. Je regarde ces bateaux valeureux qui ont accompagné les hommes dans leurs efforts et qui attendent patiemment une renaissance.

Grâce aux assauts des vagues et à la magie de la mer, ils mèneront encore, une dernière fois, un équipage à bon port.





ERNEST BOUTIN INC.

eboutininc@videotron.ca

4, des Émeraudes
Lévis (Qc), G6W 6Y6

Tél.: 418 837-2900
Fax: 418 837-3096
www.ernestboutin.com

Grues Québec Lévis INC.

— Propriétaire/Opérateur —
Gerry & Guylaine Valcourt

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

grue@qc.aira.com

Boul. Hamel, Québec & de la Rive-Sud

VISITE AUX ILES-DE-LA-MADELEINE

Par Pierre Dorval



Du 4 au 8 juin dernier, j'ai eu l'occasion de me rendre aux Îles pour affaires. Comme j'ai eu à sillonner le tour de toutes les Îles, vous comprendrez qu'il m'a été impossible de ne pas arrêter dans les différents ports que l'on retrouve ici et là. Évidemment le plus important port est situé à Cap-aux-Meules où l'on retrouve le Club nautique de Cap-aux-Meules qui occupe une section du bassin accueillant les bateaux de pêches. J'y ai reconnu le Sarah Priscilla, soit le Labrador 44 de Réjean Desgagnés qu'il a dessiné avec Mike Birch.



C'est à cet endroit qu'il y avait le plus de bateau de plaisanciers à l'eau.



Au port de Havre Aubert et de l'Étang du Nord, mise à part un voilier tous les autres bateaux de plaisanciers attendaient patiemment leur

tour. Au port de Grande Entrée, les bateaux de pêcheurs se succédaient et venaient décharger leur cargaison de homards.



Il faut dire qu'il a fait plutôt froid et que c'était très venteux en

ce début de semaine, les bateaux de pêches valsaient comme des bouchons sur l'eau en remontant leurs cages. Le vent est omniprésent aux Îles comme en témoignent les arbres sur le sommet des falaises qui ont l'air de personnages aux cheveux longs scrutant l'horizon attendant le retour des navires.



Malgré les phares, le pourtour des îles est un véritable cimetière marin, notamment en raison des conditions météo pas toujours clémentes. À l'Étang du Nord une épave se fond curieusement dans le paysage depuis environ 25 ans. Cet énorme bâtiment métallique est un type de bateau que les Madelinots appellent «gabarre». Il s'agit en fait d'un bac utilisé autrefois comme traversier entre les îles de l'archipel. Il est complètement rouillé.



De parole

et d'action



Gilles LEHOULLIER
Votre député de Lévis



VIENT-ON AU MONDE MARIN ?

Par Georges Leblanc, skipper

Qui a bien pu avoir l'idée d'un tel sujet?

Peu importe, que ce soit le cas ou non, on sait que certains(es) le deviendront jamais et que d'autres semblent nés "marin".

Est-ce que cette question me turlupine tant que ça? J'y pense secrètement lors des formations que je dispense et au moment où je choisis ceux ou celles qui formeront mon équipage lors d'une grande course telle que la Transat Québec Saint-Malo dont nous prendrons le départ le 22 juillet prochain.

Premièrement, qu'entend-t-on par bon marin? Est-ce appartenir à la mer, être du personnel d'un navire, être habile dans la navigation et aux manoeuvres ou avoir le pied marin? D'aucuns deviendront marins de carrière afin de gagner leur croûte ou tout bonnement de père en fils, issus d'un milieu marin, ils subiront leur destin. Mais vous qui occupez des fonctions de terriens, qui pratiquez le nautisme par choix, par goût ou pour votre bon plaisir direz-vous... Vous n'êtes sûrement pas venus au monde "marin". Et à coup sûr, vous direz que c'est pour vous divertir que vous pratiquez ce qu'on appelle la plaisance qui se doit d'être plaisante et pas trop demandante. Paradoxalement, c'est lorsque vous pratiquez ce loisir que vous êtes régulièrement confrontés aux divers sautes d'humeur des éléments naturels, que vous vous rendez compte que vos limites sont parfois rapidement atteintes. Considérez que vos rêves de navigation se réaliseront inévitablement à travers l'agitation perpétuelle propre au milieu aquatique. Il n'en tient qu'à vous de ne pas vous complaire que dans la

contemplation, de vous exercer à être apte à composer avec cette eau qui vous fait rêver...ou sacrer...

En premier lieu, on doit développer chez-soi cette mentalité des gens de la mer, qui est de la respecter. Et puis, c'est par l'étude, la compréhension, la prudence, la préparation et la pratique que vous obtiendrez la confiance en vous qui, finalement, vous permettra peut-être de devenir un bon marin. Au fait, mon opinion est qu'on ne vient pas au monde "marin". C'est dû à la passion et à force de pratique qu'on ressent une certaine aisance dans l'environnement nautique. Cependant ceux qui aspirent intégrer mon équipe de course en plus doivent être habiles, compétents, audacieux, endurants, prêts à se surpasser physiquement et mentalement pour vaincre. S'ils veulent satisfaire à mes exigences ils se doivent d'être des marins combattifs du départ jusqu'au moment où l'on traversera la ligne d'arrivée en face du grand môle à l'entrée du port de Saint-Malo en France.

L'autre question qui effleure l'esprit de plusieurs et que la plupart n'oseront pas poser est celle-ci : "Est-ce que les femmes peuvent devenir de bons marins?" Sûrement je dis. Bien que le mot "mer" soit du genre féminin et que le mot "marin" soit complètement masculin, il est vrai que depuis les premiers jours de la navigation jusqu'à notre époque, le métier de marin et la pratique nautique étaient essentiellement réservés aux "mâles". Historiquement, les marins superstitieux n'appréciaient pas tellement la présence des grandes oreilles (lapins) et les capitaines eux voyaient d'un mauvais œil que des femmes se retrouvent à leur bord. Tant qu'aux lapins, on s'en fout ! Mais fort heureusement, tout cela a bien changé en ce qui concerne la compagnie de la gent féminine sur les bateaux. Pour ma



● ÉQUIPEMENTS NAUTIQUES
● COMMUNICATIONS TERRESTRE
● SURVEILLANCE NUMÉRIQUE
● ÉNERGIE SOLAIRE

Le NaviClub

TÉL: 418-835-9279
FAX: 418-835-6681

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

1-888-NAVICLUB
WWW.NAVICLUB.COM
NAVICLUB@NAVICLUB.COM



FINITION MARINE
ET PLUS INC

Réparation, entretien, fibre de verre, gelcoat
Atelier mobile

Johanne Dorion
Propriétaire

418 262-2285
info@finitionmarine.ca
www.finitionmarine.ca

part en tant que skipper d'un coursier océanique j'apprécie énormément leur présence, leur détermination et ce qu'elles apportent en respect au sein de mes nombreux équipages. Je me porte témoin; les équipiers affichent une attitude positive vis-à-vis leur féminité, aucunement sexiste; car nos filles savent s'adapter et acceptent de bon gré les contraintes du bord et de la mer.

D'une façon moins sérieuse, seulement pour taquiner comme une brise marine souffle sur le visage, je ferai un parallèle avec la conception, la naissance de la vie, etc. Au-delà de nos folles imaginations de l'amour, il est connu que les spermatozoïdes qui transportent le chromosome Y (mâle) nagent plus vite que les spermatozoïdes femelles. Est-ce parce que déjà à un âge précoce, les petites filles, plus portées sur la communication, en profitent pour jaser un peu pendant que les gars font du sport, recherche l'aventure et tentent de les impressionner? Est-ce que naturellement les femmes sont plus raisonnables, qu'elles recherchent la sécurité, aussi sont-elles conscientes qu'un climat d'insécurité règne en mer?

D'après Freud, «une chimie particulière du cerveau» serait différente selon qu'on est un homme ou une femme. Encore la guerre des sexes! Je ne me lancerai pas dans une analyse freudienne, car toute interprétation serait relative et je me trouve dans une position plus confortable lorsque j'admets que nos comportements et nos aptitudes sont déterminés aussi par notre environnement, notre éducation et notre penchant pour l'aventure.

Ouf! Je crois que je viens de sauver ma peau...

Maintenant je peux dire que j'ai assez déconné...

Que l'équipier soit une charmante ou un charmeur, je suis toujours exigeant, ce qui compte avant tout pour moi, c'est que la bonne humeur règne à bord, qu'il n'y ait nul relâchement et que la performance soit au rendez-vous. En fait, la réalité est que plusieurs savants n'ont pas vécu assez longtemps pour constater que depuis cinquante ans environ, plusieurs femmes ont prouvé qu'elles pouvaient être d'excellents marins et réaliser des exploits hors du commun. Sérieusement, je navigue régulièrement avec des équipages mixtes et j'en suis très heureux pour ne pas dire comblé.

En terminant, regardez bien autour de vous et vous remarquerez que lorsqu'un bateau de plaisance marche bien, il y a presque toujours un "second" à bord qui s'appelle "Chérie", "Manon" ou "Chaton". Elles ne viennent pas au monde "marin", mais elles savent bien le devenir.

George Leblanc
skipper.

P.S. Sachez qu'il y aura deux femmes à bord du voilier monocoque VOR60 Océan Phénix lors de la Transat Québec / Saint-Malo 2012. S.V.P. ne dites pas aux garçons de l'équipage que la présence des 2 filles à bord a pour but de rehausser le calibre de l'Équipe de Voile Océanique Georges Leblanc. Ha! Ha! Hi! Hi!

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

Agent autorisé **RAMKO** RAMKO

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

www.lettragefmd.com

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

TOILE *Concept*
Réparation Conception

418 843-1011 *Dépose de Nettoie*

L'HISTOIRE DES ÉPICES ET DES AROMATES

LE POIVRE

Dans notre journal de mai, nous avons fait une petite incursion dans l'histoire de la découverte des épices. Dans la présente édition, nous poursuivons notre « récit » en vous décrivant quelques-unes de ces herbes qui firent l'histoire du XV^e siècle. Voici donc le **POIVRE**.

UN PEU D'HISTOIRE

Le poivre est sans conteste la plus répandue des épices. Universelle, son utilisation est d'ailleurs si lointaine qu'il est difficile, voire impossible, de dater son apparition. On suppose que la Chine et l'Inde l'utilisent depuis déjà longtemps lorsqu'en 330 avant J.C., Alexandre Le Grand en rapporte de ses expéditions en Asie.



Plus tard, les Romains l'adoptent rapidement, en le mélangeant tout d'abord à la genièvre, afin de relever certains plats pauvres, ou au contraire afin de masquer le goût des viandes faisandées.

Mais plus qu'une épice, le poivre, à l'image du sel, constitue pendant longtemps une monnaie d'échange très recherchée

Lorsque Alaric I^{er}, roi des Wisigoths, pille la ville de Rome en 410, il prend soin d'emporter avec lui 5 000 livres de poivre, en plus de son gigantesque butin. A cette époque, l'épice sert d'ailleurs très souvent de récompense aux soldats méritants, de Rome ou d'ailleurs.

Au Moyen-Age, bien que le poivre soit plus répandu, il demeure toujours rare, et surtout cher. S'il ne rentre pas directement dans le cadre d'une taxe, comme le sel et sa gabelle, il constitue parfois une monnaie d'échange suffisamment estimable pour payer dettes et impôts. Ce qui rend alors le poivre si précieux réside évidemment dans les grandes distances à effectuer pour s'en procurer. Au même titre que l'or, les épices, et le poivre en particulier, représentent pour les grands voyageurs, comme Christophe Colomb ou Vasco de Gama, l'un des objectifs majeurs de leurs lointaines expéditions

Enfin, à mesure que d'autres épices perdent de leur popularité, le poivre s'installe, définitivement et fait rapidement figure de condiment de base dans toutes les cuisines du monde

En France, la place du poivre sera renforcée par le bien-nommé Pierre Poivre.



Au XVIII^e siècle, ce gouverneur de Fort-de-France décide de mettre son grain de sel, en implantant des poivriers sur l'île Bourbon (l'actuelle Réunion), alors que jusque-là on n'en trouvait qu'en Asie du Sud-Est. C'est grâce à cette diversification des sites de culture, que le poivre s'est fait de moins en moins rare, son prix finissant par baisser.

A l'heure actuelle, bien que le poivre se cultive au Brésil ou à Madagascar, c'est surtout l'Asie qui se charge d'approvisionner la planète. Plus précisément, l'Inde, le Vietnam, l'Indonésie et la Malaisie en sont les principaux producteurs

RACINES

Baie issue d'une plante originaire d'Inde, de la côte de Malabar plus précisément, appelée poivrier, le poivre fait partie de la famille des pipéracées et se présente sous la forme de grappes. Il faut compter environ sept ans pour que la liane produise ses premières baies.



Son nom, Piper Nigrum, du Sanskrit Pippali, est le seul grain à pouvoir être officiellement appelé poivre en France. Les autres variétés doivent préciser leur origine, un qualificatif de goût ou bien une particularité physique comme "poivre long" par exemple.

On distingue par conséquent les vrais et les faux poivres, ces derniers ne bénéficiant pas de l'appellation Piper Nigrum. Ainsi, le poivre rose, très aromatique, est certes

de Tellichery en Inde, du poivre noir de Lampong, de Saigon, ou de Singapour

DÉGUSTATION

Le poivre peut être vendu en grains ou moulu. Préférez-le évidemment en grains que vous moudrez vous-même sur l'instant. Alors que fraîchement moulu le grain libère toutes ses saveurs, le poivre en poudre perd rapidement en puissance avec le temps (3 mois au grand maximum pour un poivre en poudre conservé à température ambiante). Aujourd'hui, certains moulins proposent jusqu'à 3 moutures différentes : fin, moyen ou concassé

Les grains de poivre doivent être lourds, compacts, tous de la même couleur et ne pas s'effriter. Pensez à ne poivrer qu'au dernier moment avant de servir, car il perd toute sa saveur après une cuisson prolongée.

Pas seulement un condiment, le poivre est utilisé dans de nombreuses recettes en tant que constituant de base. C'est le cas de la sauce poivrade, ou du fameux steak au poivre. Cette recette, servie chez Maxim's dans les années 30, est l'œuvre de maître Albert qui la personnalisait en y joignant du fond de viande, et surtout de la crème, pour donner une sauce où puissance et onctuosité se partagent la vedette. A l'instar de beaucoup d'autres épices, le poivre gagne peu à peu le domaine du sucre, et s'accommode de plus en plus souvent avec des fruits, comme l'ananas ou les figues. Surprenante, la glace au poivre est bel et bien un dessert tendance, au contraire du célèbre bonbon au poivre, uniquement réservé aux petits plaisantins.

Sachez enfin qu'il est possible de cultiver soi-même son poivre, en achetant un petit plant de *Piper nigrum* pour moins de 10 euros. Même en serre, il faudra toutefois s'armer de patience, car c'est le hasard qui décidera de doter ou non votre poivrier de baies

Composé d'huiles essentielles, de résine et de pipérine, le poivre tire son goût intense de son écorce. Ceci explique la relative douceur du blanc. Tonifiant, il aiguise l'appétit, tout en favorisant la digestion par sa richesse en sels minéraux. Au fil des siècles, de nombreux chercheurs ont tenté en vain d'en faire un usage médical, notamment contre la douleur. Mais attention, à haute dose, le poivre peut tout de même s'avérer excitant, voire irritant dans certains cas



légèrement piquant mais provient d'une plante d'Amérique, et non d'Asie. Il en va de même pour le poivre de Jamaïque, aussi appelé 4 épices, qui rappelle des saveurs de girofle, cannelle, muscade et poivre noir.

Contrairement aux idées reçues, les différentes variétés de poivre n'en forment qu'une, récoltée à des stades de maturation et de coloration différents. En mûrissant, le poivre passe successivement du vert, au rouge puis au brun. Il ne devient véritablement noir que récolté et séché.

- Poivre noir : baie entière, récoltée rouge, et qui une fois séchée, devient noire. C'est le plus piquant de tous les poivres.



- Poivre vert : cueilli bien avant maturité, il peut être vendu séché, conservé dans du vinaigre ou du saumur. Moins piquant que le poivre noir, il est en revanche plus fruité



- Poivre blanc : quand il est très mûr, le poivre est bien rouge. Lorsque l'on ne le fait pas sécher tel quel pour donner du poivre noir, on lui retire l'écorce par trituration à l'eau salée avant de le sécher, d'où sa couleur blanche. Ce poivre est le moins puissant des trois, et convient parfaitement aux sauces légères du fait de sa discrétion. Certains chefs utilisent du poivre ultra-blanc, afin de ne pas colorer les sauces, et pour lequel la sélection est effectuée à la main, grain par grain.



- On compte également le poivre à queue ou cubèbe, fin et puissant, utilisé dans la confection du ras-el-hanout, mélange d'épices présent dans la cuisine maghrébine, ou le poivre long, de forme oblique, moins fort et aux touches de cannelle. En revanche, le poivre gris n'existe pas en tant que tel, et n'est que le résultat d'un mélange de poivre blanc et noir moulus
- Les meilleurs poivres portent souvent le nom de leur provenance : c'est le cas par exemple du poivre blanc



Les spécialistes du bateau neuf et usagé à Lévis

Vente et achat de bateaux / pièces et services

4689 Blvd de la Rive Sud, Lévis, G6W1P5 / 581-307-ZONE (9663)

**Bateau
Concept**



SERVICE 7 JOURS SUR 7

RÉPARATION DE BATEAUX

TRANSPORT À TRAVERS LE QUÉBEC

MAINTENANCE & ENTREPOSAGE

EMBALLAGE DE TOUTE SORTE

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

www.bateauconcept.com